



“2022, año del profesor Domingo Carballo Felix”.
“2022, año de los Pueblos indígenas y Afromexicanos”.
“2022, año del General José Manuel María Márquez de León”.

**Iniciativa con proyecto de decreto
Que crea la ley de Movilidad y Seguridad Vial
Para el Estado de Baja California Sur.**

HONORABLE ASAMBLEA. quienes suscriben DIPUTADO DENNY MANUEL GUERRERO CRUZ, DIPUTADO LUIS ARMANDO, DIPUTADA GABRIELA MONTOYA TERRAZAS, DIPUTADA LORENA MARBELLA GONZALEZ DÍAZ, en nuestro carácter como Diputados de la XVI Legislatura del Honorable Congreso del Estado de Baja California Sur, en uso de las facultades que me confieren los artículos 57 fracción II y 64 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, y 100 fracción II, 103 y demás relativos y aplicables de la Ley Orgánica de este Poder Legislativo de Baja California Sur, tengo a bien presentar y poner a consideración de esta Honorable Asamblea, la presente iniciativa de ley con proyecto de decreto, por la que se expide:

**“Ley Movilidad y Seguridad Vial
para el Estado de Baja California Sur”**

C. Diputado José María Avilés Castro

Presidente de la Mesa Directiva del
Primer Período Ordinario de Sesiones
Correspondiente al Segundo año
de Ejercicio Constitucional de la XVI Legislatura
del Honorable Congreso del Estado de Baja California Sur.

P R E S E N T E . –

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El derecho a la movilidad fue incluido recientemente en la Constitución Federal a través de la modificación publicada el 18 de diciembre de 2020 en el DECRETO por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en la que se adiciona un último párrafo al artículo 4o. de la CPEUM, para quedar de la siguiente manera:



Artículo 4o.... Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Si bien, el derecho a la movilidad es algo de reciente creación en los ordenamientos legales mexicanos, “Movilidad” es un término que ha sido estudiado en la doctrina desde hace tiempo, es por ello que podemos encontrar a autores como Lévy (2001) como Kaufmann (2002) y Orfeuill (2004) quienes conciben a la movilidad como no solo el acto de desplazarse de un lugar a otro si no también, en el hecho de que exista la “oferta” de infraestructuras, servicios de tránsito, medios y servicios de transporte, entre otras; y que a su vez se articula con otras materias tales como el ordenamiento territorial y el medio ambiente.

Resulta sumamente necesario diferenciar entre estos últimos conceptos competenciales, confundidos como sinónimos con la movilidad. “El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella con fluidez como peatón, como conductor o como pasajero, mediante la adecuada regulación de la circulación de peatones, de animales y de vehículos, así como del estacionamiento de estos últimos en la vía pública. En cambio, el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga. A ello se agrega el transporte mixto, actividad realizada directa o indirectamente por la administración pública con el mismo fin de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro” (SEDATU-Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, México, 2020).

En este orden de ideas, la movilidad es una práctica social más allá del desplazamiento entre lugares, se explica con base en espacios materiales y subjetivos. Se realiza en el territorio con el fin de concretar actividades cotidianas y alcanzar otros derechos.



En este sentido, el Centro de investigaciones aplicadas en Derechos humanos de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) en su “Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012”, define al derecho a la movilidad como *“el derecho de todas las persona y de la sociedad a la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a los diversos modos de vida y actividades que la conforman, las cuales deben permitir la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto, tomando en consideración la protección al ambiente y las condiciones más amplias de inclusión para todas las personas sin excepción.”*

De acuerdo con el jurista, politólogo y filósofo italiano Norberto Bobbio, los derechos humanos deben ser entendidos desde una perspectiva dual que incorpore la esfera individual y colectiva de la persona, podemos decir que la protección efectiva de los derechos humanos se da cuando ambas esferas están cubiertas por la protección del Estado.

El citado Informe Especial describe ambas dimensiones del derecho a la movilidad siendo la individual *“aquella capacidad de la persona de decidir libremente su movimiento y el modo de traslado entre todas las opciones de movilidad existentes.”*

Desde el punto de vista colectivo la movilidad debe permitir y fomentar la coexistencia de una gran variedad de formas de movilidad que respondan a la diversificación de los estilos de vida y actividades que constituyen a la sociedad y que permitan la satisfacción de necesidades y el desarrollo de la población en su conjunto.

De lo establecido en la Constitución Política Mexicana y lo expuesto por la doctrina podemos advertir que la movilidad es el derecho de todas las personas de la existencia de un sistema integrado e interconectado de diversos modos de transporte utilizados para la realización de los movimientos en el espacio.



Es importante precisar que para que el derecho a la movilidad se encuentre debidamente complementado, este debe de cumplir con una serie de principios que aseguren la efectividad de dicho precepto normativo.

El primero y quizá de los más importantes de los principios es la seguridad vial, la cual de acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), consiste en “Medidas relacionadas con el control de la velocidad, el diseño de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, las leyes y la vigilancia de su cumplimiento, la atención de emergencia tras un accidente de tránsito y el liderazgo.”

El 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 – el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante ese periodo.

El Plan Mundial está estructurado en cuatro partes, precedida de una rápida introducción y seguida de tres anexos complementarios, haciendo un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros integrados, a través de la adopción de medidas que fomenten el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio, la infraestructura vial segura, la seguridad de los vehículos, el uso seguro de las vías de tránsito; así como la mejora en la respuesta tras las colisiones.

El precepto constitucional también hace mención de la accesibilidad como principio rector, la cual de acuerdo con la OMS consiste en que los dispositivos de movilidad y servicios conexos se adaptan a las necesidades y situación particular de cada persona que lo requiera. La accesibilidad engloba la no discriminación, el acceso físico y el acceso a información. El suministro de dispositivos de movilidad deberá ser equitativo para evitar que haya diferencias entre hombres y mujeres, grupos de edad, tipos de discapacidad, grupos socioeconómicos y regiones geográficas.

La eficiencia es otro principio importante y de acuerdo con el artículo 4º fracción V del Dictamen aprobado por el Congreso de la Unión, de la Ley General para la Movilidad y



Seguridad Vial esta consiste en "maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles".

La calidad en todos los recursos, programas y servicios es otro principio importante ya que estos deberán de cumplir con determinados estándares y ser evaluados por normas técnicas. De acuerdo con la OMS *"la calidad específica de los servicios puede evaluarse con relación al cumplimiento de los requisitos de capacitación del personal y las directrices de servicio"* (OMS, 2008a).

En el Dictamen aprobado por el Senado de la República, de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en el artículo 4º fracción VIII también hace referencia a la Inclusión e Igualdad como principios. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad. Por lo tanto, los sistemas generados por el Estado para garantizar el derecho de movilidad de todas las personas deberán cumplir también con estos requisitos.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPcD) de 2007, un tratado internacional obligatorio para México, reconoce expresamente los derechos humanos de accesibilidad y movilidad de las personas con discapacidad, declarando en sus artículos 9 y 20 respectivamente. El artículo 9 sobre la accesibilidad señala que los Estados Partes adoptarán medidas para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso en las vías públicas, el transporte, entre otras instalaciones exteriores e interiores. En este sentido, México deberá desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público. A su vez, el artículo 20 de la CDPcD sobre la movilidad personal, obliga a los Estados Partes a tomar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad



gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible, facilitando su movilidad mediante tecnologías de apoyo, dispositivos técnicos y ayudas para la movilidad de calidad, poniéndolos a su disposición a un costo asequible.

En el plano internacional, el rápido desarrollo del derecho a la movilidad permite observar que el esfuerzo para su reconocimiento tiene un impulso no solo de tipo doctrinario o legal sino también desde la sociedad civil organizada, que exige la incorporación de derechos nuevos como este, que se adapten a sus necesidades, prueba de esto es la cantidad de instrumentos internacionales que lo consideran como parte de su catálogo de derechos humanos.

En 2007, México fue sede para la aprobación de la Declaración Universal de Derechos Humanos emergentes, tratado que recoge su inspiración en los principios establecidos en la Declaración Universal de los Derechos Humanos. En este instrumento Internacional se reconoce expresamente el derecho a la movilidad ya que establece que *“Toda persona tiene derecho a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente y a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana”* de igual forma considera dentro al derecho a la movilidad a las personas con discapacidad estableciendo en la misma definición que *“Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas”*

En su artículo 11.1, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, firmado por el Estado mexicano, reconoce el *“derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia”*, para lo cual debe tomar *“medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho”*. Con relación a lo anterior, el Comité De Derechos Económicos Sociales y Culturales que es un organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas que emite recomendaciones a los Estados parte del Pacto Internacional de Derechos Económicos Sociales y Culturales para fomentar su cumplimiento define al derecho a la movilidad como *“ Aquel derecho de toda persona y de la colectividad a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad y aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones*



de igualdad y sostenibilidad, permita el efectivo desplazamiento de todas las personas en un territorio para la satisfacción de sus necesidades y pleno desarrollo”

Ahora bien, de la misma forma, no podemos hablar del Derecho a la Movilidad sin mencionar el principio rector de la sostenibilidad y desarrollar los preceptos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Estos surgen en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 y constituyen un plan de acción para solventar las principales problemáticas mundiales actuales, desde la pobreza y la desigualdad hasta el cambio climático, específicamente el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 entra en materia del Derecho a la Movilidad ya que apunta a lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, propone las siguientes metas en materia de Derecho a la Movilidad:

“Meta 11.2: De aquí a 2030 proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Meta 11.6: Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades incluso prestando especial atención a la calidad del aire y la gestión de los desechos municipales y de otro tipo.

Meta 11.B: De aquí a 2020 aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de



Desastres 2015 2030 la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.”

De la misma forma la Nueva Agenda Urbana (NAU) , emitida en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III) en Quito, Ecuador, el 20 de octubre de 2016, también pone sobre la mesa el derecho a la movilidad, como uno de los derechos importantes a cumplir y hacer efectivo en palabras de la propia agenda Urbana:

“El transporte y la movilidad son temas importantes de la Nueva Agenda Urbana, especialmente porque facilitan las conexiones entre las zonas urbanas y rurales y permiten “una participación significativa en las actividades sociales y económicas en las ciudades y los asentamientos humanos” - NAU 114”

La NAU establece la importancia de que los gobiernos comiencen a implementar políticas en materia de movilidad, dichas políticas deben de comprender aspectos como lo que son: Legislaciones, Reglamentos, Planes de Desarrollo y Programas. La NAU tiene el objetivo de construir un futuro sostenible a partir de las ciudades en vinculación con la Agenda 2030: *“La Nueva Agenda Urbana presenta un cambio de paradigma basado en la ciencia de las ciudades; establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas” (Organización de las Naciones Unidas, 2017).*

Dicha agenda establece puntos torales sobre los cuales hay que mejorar la calidad de la movilidad siendo estos:

“La Nueva Agenda Urbana recomienda a) un aumento del transporte público accesible y sostenible y el desarrollo de opciones no motorizadas; b) desarrollo orientado al tránsito (TOD); c) una planificación mejor coordinada del transporte y el uso del suelo, y d) una planificación del transporte urbano de mercancías que permita un acceso eficiente a los productos y servicios.”



En materia de cambio climático, es necesario tener en cuenta la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), adoptada en 1992 y ratificada por México, ya que es un tratado internacional vinculante que funge como estructura y sienta las bases del derecho internacional del cambio climático. A efecto de alcanzar la meta de mantener el aumento de temperatura por debajo de 1.5 grados centígrados como lo establece el Acuerdo de París, se requiere una rápida transición de gran alcance en el sector transporte y en la planeación del desarrollo urbano, sectores relacionados con la movilidad de las personas. En este sentido, surgen nuevos instrumentos que reconocen la vinculación no solamente de la movilidad sino del desarrollo urbano con el cambio climático.

Tal como señala la CMNUCC, el Acuerdo de París reitera que México determinará sus contribuciones nacionales en la respuesta mundial al cambio climático y la movilidad fundamental para atender las obligaciones de México en materia de cambio climático.

En relación con la CMNUCC y el Acuerdo de París, es relevante analizar las contribuciones nacionalmente determinadas (NDC's, por sus siglas en Inglés) de México en cumplimiento a sus compromisos internacionales. En su actualización de 2015, el NDC de México establece la meta no condicionada de reducir en 22% las emisiones de GEI del país considerando una línea base de emisiones al 2030. Sumando las metas condicionadas, aumentaría a 36%, de las cuales, la reducción en las emisiones del sector transporte representa la más alta reducción planteada de estos gases. Por lo tanto, la movilidad resulta un instrumento fundamental para alcanzar las metas de reducción de gases de efecto invernadero de México.

Todos estos puntos toman aspectos importantes que son abordados dentro de la presente iniciativa, con excepción a lo referente al transporte público y a la planeación territorial, pues estas son materia de la Ley de Transportes y de la Ley de Desarrollo Urbano, Ordenamiento Territorial y Movilidad del Estado de Baja California Sur; así como de los ordenamiento medio ambientales correspondientes. .



En otro orden de ideas, una vez abordada la importancia de la movilidad en el ámbito internacional, es importante determinar la obligatoriedad que tiene el Estado Mexicano de asegurar el derecho a la movilidad en los términos que la propia Constitución establece.

El artículo 1ro de la CPEUM, establece la obligatoriedad del Estado para hacer efectivos los Derechos Humanos, el cual que a la letra dice:

“Artículo 1o... Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.”

Como se establece en el artículo anterior es obligación del Estado el garantizar los Derechos Humanos, en este caso en particular, el derecho a la movilidad se traduce en un Derecho Económico Social y Cultural, en donde a diferencia de los Derechos Humanos de Primera Generación en donde el deber del estado se traduce en una pasividad que corresponde a no afectar el ejercicio de estos, en el caso de los DESC, estos se traducen en que el Estado debe tener un rol activo, es decir, generar ciertas acciones en específico para hacer efectivo dicho Derecho.

Es por lo tanto que en el caso del derecho a la movilidad requerimos de dos aspectos importantes por parte del Estado, una obligación de una actividad que consiste en dejar escoger a las personas cuál será su medio de movilidad y una obligación de actividad que consiste en asegurar que dicha movilidad se lleve bajo los principios constitucionales, por lo tanto, se traduce en llevar a cabo acciones encaminadas a ello.

Siendo de tal forma que dichas acciones deben de estar reguladas y reglamentadas en un ordenamiento legal para determinar el ámbito de competencias y la forma de aplicación de estas mismas, por lo tanto, pues a falta de un ordenamiento que



determine claramente las acciones y competencias, es que se caería en que no habría un orden específico, si no un sinnúmero de actividades, la mayoría no homologadas.

Por lo tanto, la creación de una Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es de vital importancia, para poder de esta manera establecer las competencias y acciones que llevarán a cabo cada uno de los tres órdenes de gobierno. En donde se establezcan mínimos que deben de contener la infraestructura y mobiliario urbano, para permitir la accesibilidad, eficacia y sobre todo la seguridad vial.

Sometemos a consideración de esta Honorable Soberanía, para su estudio, análisis, y en su caso aprobación, previo ejercicio de parlamento abierto, la siguiente iniciativa de:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE BAJA

CALIFORNIA SUR

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I OBJETO

Artículo 1.- La presente Ley es de orden público, de interés social y de observancia en el Estado de Baja California Sur, tiene como objeto el promover, respetar, proteger y garantizar el derecho de toda persona a la movilidad asequible y en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, equidad, modernidad e innovación tecnológica.

Artículo 2.- Son objetivos específicos de la presente Ley:

I. Establecer las bases para las políticas de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus Municipios, bajo un enfoque sistémico, es decir, de sistema seguro y a escala humana, donde se contemplen las necesidades, condiciones y límites de las personas, entendiendo la ocurrencia del error humano y comprendiendo los límites del cuerpo humano en la tolerancia a fuerzas físicas de impacto.

II. Establecer las facultades y definir las políticas públicas en apoyo del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de



Información Territorial y Urbano del Estado, para que todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, promuevan y prioricen que sus acciones favorezcan el desplazamiento de las personas conforme a la jerarquía de la movilidad, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías; que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de minimizar los riesgos de sufrir lesiones o muerte por colisiones.;

II. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades del Estado, sus Municipios y la sociedad, en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia y mecanismos de coordinación entre autoridades del Estado y sus Municipios, así como de los integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Determinar mecanismos y acciones que garanticen la planeación a largo plazo e inversión de formas eficientes, dignas, sostenibles y seguras de la movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

V. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;

VI. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VII. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental, social y económico, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

VIII. El incremento gradual de infraestructura, mobiliario y equipamiento ciclista , y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de riesgos en la movilidad que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionados por siniestros viales, y así salvaguardar la vida, integridad física y bienes de las personas en el Estado;



X. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia;

XI. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;

XII. Otros análogos.

CAPÍTULO II GENERALIDADES

Artículo 3.- Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales en materia de movilidad y seguridad vial, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, favoreciendo, en todo tiempo, a las personas la protección más amplia.

Artículo 4.- A falta de disposición expresa en esta Ley se aplicarán de manera supletoria en lo que resulten aplicables, los siguientes ordenamientos legales.

I. Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Ley de Transportes para el Estado de Baja California Sur;

II. Ley de Tránsito Terrestre y Municipios de Baja California Sur;

IV. Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur;

V. Ley de equilibrio ecológico y protección del ambiente del Estado de Baja California Sur;

VI. Ley Estatal para inclusión de las Personas con Discapacidad en Baja California Sur ;

VII. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Baja California Sur;

VIII. Ley Orgánica del Gobierno Municipal del Estado de Baja California Sur y;



XI. Todas aquellas que, con independencia de las legislaciones aquí señaladas, se requieran para la aplicación de la presente ley.

Artículo 5.- Para efectos de esta ley, se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- III. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- IV. **Atención médica pre-hospitalaria:** Es la otorgada a las personas en situación de víctima de siniestros de tránsito cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional; comprende desde el primer contacto de paramédico o médico hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencias;
- V. **Auditorías de Seguridad Vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;



- VI. Automovilista: Al conductor de vehículos destinados al uso particular o privado, cuya capacidad de carga no exceda de 3.5 toneladas, no preste servicios al público y por consiguiente no reciba remuneración alguna;
- VII. Autoridades: Las de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- VIII. Ayudas Técnicas: Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;
- IX. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere la presente Ley;
- X. Boleta de infracción: Documento por el cual se hace constar alguna violación a la presente Ley o su Reglamento;
- XI. Bloqueo: Al cierre temporal o indefinido de las vialidades;
- XII. Carreteras de Cuota: Al Organismo Público Descentralizado denominado Caminos y puentes federales;
- XIII. Calle completa: Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;
- XIV. Chofer de transporte mercantil: Al conductor de vehículos destinados al servicio de transporte mercantil, sin menoscabo que puedan conducir cualquier otro tipo de vehículos de uso particular, excepto los destinados al servicio público de transporte;
- XV. Chofer de transporte público: Al conductor de vehículos destinados al servicio público de transporte, sin menoscabo que pueden conducir cualquier



otro tipo de vehículos de uso particular, excepto los destinados al servicio de transporte mercantil;

- XVI. Ciclista: A la Persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales. Se considera ciclista también a aquella persona que conduce bicicleta asistida por motor eléctrico;
- XVII. Ciclovía: A la infraestructura con señalización, para la circulación exclusiva de ciclistas;
- XVIII. Ciudad de cuidados: Concepto de ciudad o asentamiento humano donde se prioriza el acto de compartir en el espacio público, se eliminan los riesgos a la población, comenzando por los más vulnerables y se genera un lugar más humano, solidario y habitable.
- XIX. población, comenzando por los más vulnerables y se genera un lugar más humano, solidario y habitable.
- XX. Crucero o intersección: Lugar donde se unen dos o más vías públicas;
- XXI. Depósito vehicular oficial: Al lugar destinado para resguardo y custodia de los vehículos que están a disposición de la autoridad que corresponda;
- XXII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XXIII. Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
- XXIV. Diseño universal: Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;



- XXV. Dispositivo de seguridad: Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus -traslados;
- XXVI. Dispositivos de control del tránsito: Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXVII. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección
- XXVIII. en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXIX. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es difundir medidas, reglas y recomendaciones que ciertos individuos deben conocer al momento de transitar por la vía pública, con el objeto de fomentar actitudes y valores necesarios para la sana convivencia en el espacio público.
- XXX. Elementos incorporados a la vialidad: A todos aquellos objetos adicionados a la vialidad, que no forman parte intrínseca de la misma;
- XXXI. Elementos inherentes a la vialidad: A todos aquellos objetos que forman parte intrínseca de la vialidad;
- XXXII. Enfoque Sistémico: Comprensión amplia de la seguridad vial que busca eliminar lesiones graves y muerte en todos los usuarios de las vías, contemplando la ocurrencia del error humano y considerando los límites físicos del cuerpo humano a las fuerzas de un choque. El enfoque de Sistema Seguro se basa en prácticas efectivas, eficientes y prioritarias. Este enfoque redistribuye responsabilidades en los diversos actores relacionados a la movilidad, y no sólo usuarios. En éste cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en los vehículos y las velocidades seguras.;
- XXXIII. Estacionamiento: Al espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;



- XXXIV. Especificaciones técnicas: Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XXXV. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XXXVI. Estudio de Impacto de Movilidad: El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o
- XXXVII. reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXXVIII. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la Secretaría practican a las personas aspirantes para demostrar su aptitud necesaria para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXXIX. Externalidades: Efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, la cual no se hace cargo de todas las consecuencias que tiene esta actividad en la sociedad o el entorno, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público.;
- XL. Factor de riesgo: Cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una lesión;
- XLI. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XLII. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas para provocar velocidades seguras, que permitan la supervivencia humana, y abarca un conjunto de medidas integradas que llevan a conductores a circular a una velocidad segura



y, en consecuencia, reducir el número de colisiones y las lesiones graves o muertes. Una estrategia de gestión de velocidad incluye:

- a. Construir o modificar las vías fin de incluir características que calmen el tráfico
- b. Fijar límites de velocidad adecuados a la función que cumple cada vía
- c. Hacer cumplir los límites de velocidad a través de operativos
- d. Controlar la velocidad de los vehículos con dispositivos electrónicos en las propias unidades.
- e. Sensibilizar a los conductores sobre los riesgos de la velocidad;

XLIII. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ,

XLIV. así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XLV. Hecho de tránsito: Siniestro de tránsito.;

XLVI. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XLVII. Infracción: La conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa;

XLVIII. Inspección Técnica Vehicular: Proceso para vehículos que, conforme a la norma correspondiente, deberán someterse a una revisión de sus condiciones físico-mecánicas para poder circular en el territorio estatal.

XLIX. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

L. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de



función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

LI. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

LII. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Baja California Sur;

LIII. Licencia: Al documento expedido por autoridad competente, en cualquiera de sus modalidades, que autoriza a personas mayores de edad, previo cumplimiento de determinados requisitos, a conducir un vehículo automotor.

LIV. La autoridad competente podrá emitir permisos para aquellas personas menores de dieciocho años, que cubran los requisitos que la normatividad aplicable indique;

LV. Manifestación: A la concentración humana generalmente al aire libre, incluyéndose en esta la marcha y plantón que tiene como finalidad ejercer su derecho de protesta;

LVI. Marcha: A cualquier desplazamiento de un conjunto de individuos por la vialidad hacia un lugar determinado que tenga como finalidad manifestarse;

LVII. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 centímetros cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

LVIII. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;



- LIX. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- LX. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado y el cuidado de personas dependientes o con necesidades especiales;
- LXI. Nomenclatura: Al conjunto de elementos y objetos visuales que se colocan en la vialidad para indicar los nombres de las colonias,
- LXII. Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;
- LXIII. Perro de asistencia: aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- LXIV. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- LXV. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- LXVI. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2° de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- LXVII. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- LXVIII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- LXIX. Policía: Las personas integrantes de los cuerpos policiales de la Dirección y de las unidades administrativas que atienden la seguridad vial en el Estado de Baja California Sur, independientemente sean de municipios o del propio Gobierno del Estado;



- LXX. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- LXXI. Sanción: La consecuencia jurídica de la conducta infractora;
- LXXII. Secretaría: Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales del Gobierno del Estado de Baja California Sur;
- LXXIII. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- LXXIV. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- LXXV. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
- LXXVI. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;
- LXXVII. Servicio de transporte: El que se presta para satisfacer las necesidades de movilidad mediante el traslado de personas y bienes. Se considerarán servicios de transporte aquellos a los que se refiere el artículo 14 de la Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur.
- LXXVIII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;



- LXXIX. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, choque, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse, y sus efectos adversos atenuarse;
- LXXX. Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de: Sistema al que hace referencia el artículo 39 de la presente Ley;
- LXXXI. Sistema Nacional: El Sistema de Movilidad y Seguridad Vial a que hace referencia la Ley General;
- LXXXII. Sistema Estatal: El Sistema de Movilidad y Seguridad Vial del Estado para el Estado;
- LXXXIII. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- LXXXIV. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de 1.5 metros de estatura, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión, vuelco o desaceleración brusca del vehículo;
- LXXXV. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- LXXXVI. Tránsito: A toda acción o efecto de trasladarse de un lugar a otro por la vía pública;
- LXXXVII. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad



competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos y cuya operación obedece a las necesidades de género;

LXXXVIII. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;

LXXXIX. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

XC. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

XCI. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;

XCII. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

XCIII. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

XCIV. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

XCV. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;



- XCVI. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- XCVII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- XCVIII. Violencia contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, en cualquier ámbito.

CAPÍTULO III

PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 6.- Son principios de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de
- II. movilidad tanto en zonas urbanas como rurales mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- IV. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- V. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las



calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

- VI. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VII. Equidad. Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;
- VIII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- IX. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- X. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- XI. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XII. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XIII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;



- XIV. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XVI. Seguridad. Se deberá proteger 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;
- XVII. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;
- XVIII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XIX. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así
- XX. como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en normatividad aplicable;
- XXI. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y
- XXII. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién los acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 7.- Enfoque Sistémico y de Sistemas Seguros. Las medidas que deriven de la presente 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 Estado, por medio de un enfoque sistémico 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 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;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados internacionales en la materia, la Ley General de Víctimas, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, la Ley de
- VII. Atención a Víctimas para el Estado de Baja California Sur y demás normas que resulten aplicables.
- VIII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Geográfica de Baja California Sur, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado hasta el nivel internacional;
- IX. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- X. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando ajustes sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los



grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO IV JERARQUÍA DE MOVILIDAD.

Artículo 8.- La planeación, diseño, inversión e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad, transporte, obra, infraestructura, equipamientos y servicios, deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, discapacidad, vulnerabilidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Cuando la situación así lo requiera, los vehículos que presten servicios de emergencia tendrán el uso prioritario de la vía, lo cual podrá reglamentar el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos.

Artículo 9.- Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar la muerte y lesiones graves por siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en

su libre tránsito y desplazamiento por el Estado de Baja California Sur; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

CAPÍTULO V DERECHO A LA MOVILIDAD.

Artículo 10.- La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.



Artículo 11.- El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con caminos universalmente accesibles, de suelo estable, que no sean susceptibles a velocidades inseguras, que no se inundan y de preferencia con suelo permeable; y
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, a efecto que puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población.

Artículo 12.- Son elementos inherentes del derecho a la Movilidad:

- I. La seguridad vial,
- II. La accesibilidad,
- III. La eficiencia,
- IV. La sostenibilidad,
- V. La calidad,
- VI. El cuidado,



- VII. La inclusión e Igualdad de todas las personas, y
- VIII. Los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

Artículo 13.- Seguridad Vial.

La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad, condición de cada vía y momento. Las personas conductoras comprenden y ajustan su velocidad y conducen según las condiciones en función del umbral de la supervivencia humana en el caso de una colisión;
- III. **Vehículos seguros:** los que, con sus características cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. **Personas usuarias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. **Atención médica prehospitalaria:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las normas aplicables, y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.
- VII. **Garantía de no repetición:** Toda acción relacionada a la seguridad vial deberá enfocarse en incrementar las condiciones para la preservación de la integridad humana, a partir de procurar que eventos graves no se repitan.



Artículo 14.- Las leyes, reglamentos y normas en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 15.- Accesibilidad. Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales.

Las demás leyes, reglamentos y normas en la materia contendrán las provisiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con características de cuidado y ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras; y
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente.
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

El Ejecutivo Estatal se coordinará con los Ayuntamientos, para procurar proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 16.- Eficiencia. Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos convenientes y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 17.- Sostenibilidad. Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente,



asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático y de la misma forma promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18.- Calidad. Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de modo de pago y de imagen institucional.

Artículo 19.- El cuidado. El sistema de movilidad deberá ser un pilar fundamental para lograr Ciudades de Cuidados, al garantizar las condiciones para la protección de la población, sin exponerla a riesgos, situaciones o elementos que puedan costar la vida o dejar lesiones permanentes al realizar sus desplazamientos.

Artículo 20.- Inclusión e igualdad. El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 21.- Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Adaptaciones razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se



impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía;

II. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluya a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.

III. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.

IV. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas y afromexicanas, especialmente, en materia lingüística.

V. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.

Artículo 22.- Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

I. Recibir la información, orientación y asesoría necesaria, de manera integral, para su eficaz atención y protección, a fin de que puedan tomar decisiones informadas y ejercer de manera efectiva todos sus derechos;

II. Garantizar el respeto irrestricto a su dignidad, evitando cualquier elemento o situación que impida o dificulte el salvaguardar en todo momento el ejercicio pleno de sus derechos humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Baja California Sur y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;



V. Garantía de no repetición, para que de cada evento donde existan víctimas, las autoridades recaben la información necesaria para tomar lecciones que se traduzcan en medidas que eviten que un evento similar vuelva a suceder.

VI. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas, Ley de Atención a Víctimas para el Estado de Baja California Sur y demás normativa aplicable, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, Y;

VII. Al arrastre, salvamento y depósito de sus vehículos y, cuando se trate de vehículos no motorizados, no se causarán tarifas por dichos conceptos;

VIII. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano es Parte, en la Ley General, en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, en la Ley de Transporte para el Estado y demás normas aplicables.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

TÍTULO SEGUNDO DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS

CAPÍTULO I AUTORIDADES.

Artículo 23.- Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, serán ejercidas de manera concurrente por las autoridades del Estado de Baja California Sur y las autoridades municipales, en su respectivo ámbito de competencia, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que genera.

Para tal efecto, son autoridades para la interpretación y observancia de la presente Ley, sus Reglamentos, y demás disposiciones en la materia:

- I. Titular del Poder Ejecutivo;
- II. La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales; ;
- III. La Secretaría de Seguridad Pública;
- IV. La Secretaría de Salud;
- V. La Junta Estatal de Caminos; ;
- VI. Los Ayuntamientos y sus autoridades y;
- VII. La autoridad de planeación del Estado de Baja California Sur, de los municipios y los de carácter metropolitano.



- VIII. Las demás autoridades que tengan funciones relacionadas con la movilidad y seguridad vial en el Estado y sus Municipios.

CAPÍTULO II COMPETENCIAS AUTORIDADES ESTATALES

Artículo 24.- Corresponde a la persona Titular del Ejecutivo del Estado, la aplicación de la presente Ley, siendo sus atribuciones las siguientes:

- I. Expedir la reglamentación de la presente Ley y, dictar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta Ley, su reglamentación y disposiciones en la materia;
- II. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la formación y sensibilización vial y la calidad del entorno urbano;
- III. Designar a la persona Titular de la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales a efecto de representar al Ejecutivo Local en la integración del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- V. Proponer las directrices fundamentales de la Política de Movilidad y Seguridad Vial en el Estado;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Estado para cada año fiscal los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley.
- VIII. Armonizar el reglamento de tránsito del Estado, de conformidad con la presente Ley.
- IX. Las demás que ésta y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Artículo 25.- La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales , tendrá las siguientes atribuciones:



- I. Acordar y proponer al Titular del Ejecutivo del Estado, los Reglamentos y medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, sus Reglamentos y disposiciones en la materia;
- II. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en esta Ley y demás disposiciones legales en la materia;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- V. Participar con las autoridades federales, de otras entidades federativas, del Gobierno del Estado, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación, implementación y evaluación de la Estrategia Nacional y Estatal, de las acciones, planes programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial y, de los Convenios de Coordinación Metropolitanos, en los términos previstos en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables;
- VI. Promover y asistir a la persona Titular del Ejecutivo en la celebración de convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VIII. Promover la celebración de convenios de coordinación y colaboración con empresas privadas, polígonos industriales, instituciones educativas, centros culturales y deportivos, para la implementación de sistemas de movilidad sostenible y estrategias de seguridad vial que permitan el desplazamiento eficiente y seguro de las personas usuarias hacia y desde el destino. En el caso de las empresas establecidas o con operaciones en el estado, deberán entregar de manera anual a la Secretaría de Movilidad su Plan Estratégico de Seguridad Vial que deberá contener objetivo, estrategia e indicadores para monitoreo de avances;
- IX. Promover la asignación, gestión, y administración de recursos públicos de las Dependencias y Entidades del Gobierno del Estado, en coordinación con otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales



de la Ciudad de México, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

- X. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género y de cuidado;
- XI. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XII. Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a la Ley del Transporte para el Estado de Baja California Sur y reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;
- XIII. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares,
- XIV. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios públicos, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la Ley de Transportes para el Estado de Baja California Sur. Para efectos de garantizar el buen estado de los vehículos, la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales establecerá los mecanismos para incorporar un
- XV. sistema de Inspección Técnica Vehicular donde periódicamente se revisen las condiciones de emisiones y seguridad de los vehículos en circulación.
- XVI. En coordinación con las demás autoridades competentes del Ejecutivo Estatal y los Municipios, incentivar la circulación de formas de movilidad eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario;
- XVII. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial, así como coordinar su generación y administración por parte de las demás autoridades y asegurar que se incorporen al Sistema de Información Geográfica del Gobierno del Estado de Baja California Sur;



- XVIII. Instrumentar y articular, de manera conjunta con la Secretaría de Seguridad Pública y en concordancia con la política nacional y estatal, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XIX. Proponer a la persona titular del ejecutivo del Estado, la reglamentación en materia de transporte público, privado, mercantil y particular, uso de la vialidad y tránsito, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado, de conformidad a la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- XX. Incorporar los instrumentos de planeación y control que se requieran, a fin de garantizar que los servicios de transporte cumplan con las obligaciones y principios establecidos en esta Ley, y promuevan la garantía efectiva del derecho a la movilidad de las personas. Los instrumentos deben optimizar los niveles de servicio a las personas usuarias y garantizar el derecho a una movilidad asequible e inclusiva. Para ello, se deberán considerar las diferentes figuras legales disponibles como autorizaciones, contratos, concesiones, permisos, registros, vistos buenos, o cualquier otro, en función de las características de cada servicio de transporte, garantizando la competencia justa, evitar monopolios, la atomización excesiva de los servicios y esquemas competitivos que promuevan disputas por el pasaje que puedan generar reducción de los niveles de servicio o elevación excesiva de la tarifa.
- XXI. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella;
- XXII. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro en las vías, y
- XXIII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado, promoviendo una



mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;

- XXIV. Presentar a la persona titular del Ejecutivo del Estado, los programas de inversiones en materia de movilidad, transporte y vialidad;
- XXV. Diseñar, aprobar, difundir y, en su caso, supervisar, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- XXVI. Establecer políticas que reduzcan el uso del automóvil particular y planificar alternativas eficientes de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada;
- XXVII. En coordinación con las autoridades competentes promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a personas con discapacidad, y vías ciclistas, basada en los estudios correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar entre la población la utilización del transporte no motorizado;
- XXVIII. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;
- XXIX. Instrumentar, programas y campañas permanentes para fomentar formas de movilidad que resulten más convenientes para la población, encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, fomentar cambios de hábitos de movilidad y la sana convivencia entre los distintos usuarios de la vía, así como la reducción de riesgos en el tránsito, en coordinación con otras autoridades, con el sector privado y social;
- XXX. Suscribir convenios de colaboración y promover la investigación académica, el desarrollo tecnológico, transferencia de conocimiento y capacitación en materia de movilidad, transporte, vialidad y tránsito;
- XXXI. Emitir, en coordinación con dependencias del Gobierno de la del Estado y los Ayuntamientos los mecanismos necesarios para hacer eficiente el uso del espacio público para la estancia, disfrute y movilidad, mejorar la seguridad de los peatones y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;



- XXXII. Emitir, en conjunto con las autoridades que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;
- XXXIII. En coordinación con la Secretaría de Educación del Estado, en la revisión continua de las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, movilidad sustentable y activa en los entornos escolares y rutas de destino a los centros educativos para incrementar la calidad de los desplazamientos de los escolares y reducir sus riesgos, así como en la coordinación de esfuerzos con las entidades educativas para favorecer desplazamientos de movilidad activa de los escolares;
- XXXIV. Coordinarse con los gobiernos de los municipios, a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- XXXV. Llevar en coordinación con la Secretaría de Seguridad Pública un registro vehicular de todos los que se encuentren dados de alta en el Estado;
- XXXVI. Brindar asesorías y asistencia técnica a las Dependencias y Entidades del Gobierno del Estado y a las autoridades de los gobiernos de los municipios, para la planeación a largo plazo y ejecución de programas, obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXXVII. Aquellas que, con el carácter de delegables, le otorgue la persona titular del ejecutivo del Estado y las demás que le confieran la Ley General, la Ley del Transporte para el Estado de Baja California Sur, la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Baja California Sur y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.
- XXXVIII. Con el auxilio de la Secretaría del Trabajo, bienestar y desarrollo social de Baja California Sur y de la Unidad de Transporte y Movilidad, vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia y;
- XXXIX. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con los dispuesto en la Ley;



XL. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

XLI. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con la Secretaría, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos, tecnológicos y de eficiencia energética; y

XLII. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento legal.

XLIII. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;

XLIV. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;

XLV. Desarrollar en conjunto con los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

XLVI. Sugerir a los ayuntamientos y al Gobierno del Estado, zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas de su uso;

XLVII. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren la seguridad vial en los desplazamientos en las vías y el transporte público;

XLVIII. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento;

XLIX. Asignar, gestionar y administración recursos públicos, en coordinación con la Secretaría de Movilidad, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;



L. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel Estatal;

LI. Diseñar, en conjunto con las autoridades que integren el Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;

LII. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos y puentes de jurisdicción estatal, que se adentren en los centros de población, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;

LIII. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

LIV. Brindar asesoría técnica a los municipios, para la implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley;

LV. Desarrollar políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;

LVI. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren la seguridad vial en los desplazamientos en las vías, el transporte público;

LVII. Brindar asesorías y asistencia técnica a los gobiernos de los municipios, para la ejecución y planeación a largo plazo de obras de infraestructura en materia de movilidad y seguridad vial.

LVIII. Observar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial así como de las estatales;

LIX. Emitir manuales o normas técnicas para el diseño de la infraestructura y equipamiento para la movilidad, que considere el impacto ambiental; y

LX. Las demás que le confiera la presente Ley y demás normas aplicables.



Artículo 26.- La Secretaría de Seguridad Pública tendrá las siguientes atribuciones:

- I. En conjunto con la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales, armonizar las leyes o los reglamentos de tránsito aplicables en el Estado de Baja California Sur, con lo establecido en la presente Ley;
- II. Garantizar en el ámbito de sus atribuciones que la vialidad, su infraestructura, servicios y elementos inherentes o incorporados a ellos, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, en los tramos de jurisdicción estatal, así como en los tramos de jurisdicción municipal, poniendo inmediatamente de conocimiento del asunto a los elementos de tránsito municipal para que estos determinen lo conducente, lo anterior con base en las políticas de movilidad y seguridad vial que emita el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, coordinándose, en su caso, con las autoridades de la Administración Pública Estatal y Ayuntamientos correspondientes para lograr este objetivo;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como de las estatales y la observancia de esta Ley y su reglamentación;
- IV. Llevar a cabo el control de tránsito y la vialidad, preservar el orden público y la seguridad en los tramos de jurisdicción estatal;
- V. Mantener dentro del ámbito de sus atribuciones, que las vialidades de jurisdicción estatal estén libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten u obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal, excepto en aquellos casos debidamente autorizados, en cuyo caso, en la medida de lo posible, no se deberán obstruir los accesos destinados a las personas con discapacidad;
- VI. Garantizar en las vialidades de jurisdicción estatal la seguridad de las personas que utilicen la vialidad a fin de manifestar sus ideas y/o demandas ante la autoridad competente;
- VII. Aplicar en el ámbito de sus facultades las sanciones previstas en el presente ordenamiento, y demás disposiciones aplicables en materia de tránsito y vialidad; y
- VIII. Imponer a través de los agentes de policía las infracciones correspondientes por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias;



- IX. Realizar los operativos y estrategias de gestión y control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, cascos en motociclistas, velocidad y de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en el ámbito de su competencia y de acuerdo con los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;
- X. Realizar campañas en materia de prevención de factores de riesgo a usuarios de vehículos de motor;
- XI. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo otras autoridades federales, estatales o municipales, en relación con la movilidad y seguridad vial;
- XII. Autorizar el uso de vehículos de paso preferencial o de emergencia cuando éstos cumplan funciones de seguridad o de asistencia social, de conformidad con las legislaciones aplicables;
- XIII. Colaborar, en el marco de sus competencias, con las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
- XIV. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito y la supervisión de vigencia de póliza de seguro en todo vehículo motorizado;
- XV. Detectar y reportar a las autoridades correspondientes, los riesgos de la infraestructura que pudieran causar siniestros de tránsito graves y que fueran hallados en las vías de su jurisdicción, para su corrección.
- XVI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 27.- Son atribuciones de la Secretaría de Salud:

- I. Difundir y promover la observancia de las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Desarrollar estrategias para que las unidades de los servicios de emergencias médicas brinden atención a víctimas lesionadas en siniestros en todo el



territorio del estado dentro del umbral de tiempo para minimizar la permanencia de lesiones y reducir la posibilidad de muerte.

- III. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;
- IV. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en la difusión del teléfono de atención de emergencias 911, así como en materia de prevención de factores de riesgo en el tránsito a usuarios de vehículos motorizados, tales como conducir a velocidades adecuadas a las circunstancias, evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, usar el cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y casco en motociclistas y el respeto, protección y cuidado a personas peatones y ciclistas;
- V. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia,
- VI. Coordinarse con las áreas correspondientes para brindar atención de emergencias a través del teléfono 911;
- VII. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con graves o frecuentes siniestros de tránsito en materias de su competencia;
- VIII. Observar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial así como de las estatales;
- IX. Difundir y promover la observancia los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en la Ley General, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio del Estado;
y
- X. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO III COMPETENCIA AUTORIDADES MUNICIPALES.

Artículo 28.- Los Ayuntamientos tendrán las siguientes atribuciones:



- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el presente ordenamiento y los lineamientos que establezca el Sistema Estatal;
- II. Garantizar que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- III. Prever en su estructura, una autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial, ya sea de primer o segundo rango;
- IV. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal, los programas del Estado de Baja California Sur y los Convenios de Coordinación Metropolitanos; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- V. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como el de las autoridades estatales;
- VI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Técnicas Estatales, expedidas por la Secretaría y/o el Sistema Estatal, en materia de movilidad y seguridad vial;
- VII. Imponer, a través de los agentes de Tránsito, las infracciones correspondientes por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias;
- VIII. Imponer, a través de las instancias correspondientes, las sanciones por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias, respetando y garantizando en todo momento sus Derechos Humanos.
- IX. Participar con las autoridades federales, de otras entidades federativas, las autoridades del Estado de Baja California Sur y otros municipios, en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- X. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;



- XI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, el Estado de Baja California Sur y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- XIII. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;
- XIV. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XV. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;
- XVI. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XVII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XVIII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;
- XIX. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, costo-efectividad, perspectiva de género y de cuidado, entre otros que se consideren relevantes;
- XX. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;
- XXI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública, a través de una estrategia de gestión de estacionamiento, donde se establezcan tarifas en



zonas concurridas, regulación y control de estacionamientos privados, número máximo de cajones vehiculares, tiempos de estancia máxima y estacionamientos cerca de centros de transferencia para fomentar la multimodalidad;

- XXII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, de estacionamiento en vía pública, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;
- XXIII. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;
- XXIV. Instrumentar programas y campañas de seguridad vial, que fomenten la prevención de factores de riesgo;
- XXV. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos en esta Ley, en las vías de su competencia;
- XXVI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XXVII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;
- XXVIII. Regular el diseño y tránsito en las vialidades en el ámbito de su competencia, así como en aquéllas respecto de las cuales celebren convenios de coordinación con el Gobierno del Estado siempre observando los principios y directrices establecidos en la presente Ley; y
- XXIX. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

CAPÍTULO IV COORDINACIÓN MUNICIPAL

Artículo 29.- Los municipios de los estados deberán armonizar sus reglamentos de tránsito a los conceptos y fundamentos de movilidad y seguridad vial establecidos en la



presente ley con el objeto de poder facilitar las acciones estratégicas coordinadas que permitan cumplir con los preceptos de esta ley.

TITULO III SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL Y POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

CAPÍTULO I SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 30.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, del Estado y los Municipios, así como los diferentes sectores de la sociedad, y será quien apruebe las estrategias generales de la Agencia, determine la asignación de los diferentes recursos y controle la ejecución y consecución de los objetivos del plan estratégico de la Agencia a fin de cumplir con los objetivos y principios de la presente Ley.

Artículo 31.- El sistema estará integrado por los titulares de:

- I. El Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales ;
- III. La Secretaría de Seguridad Pública;
- IV. La Secretaría de Finanzas.
- V. Por los ayuntamientos de los municipios del Estado, para efectos de esto, será la persona que designe el propio Presidente Municipal, considerando prioritariamente a la persona Titular de la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial del Ayuntamiento;
- VI. Representantes de la sociedad civil, quienes serán invitados por cualquiera de los miembros, los cuales contarán con voz, pero no con voto.

Artículo 32.- El ejecutivo del Estado será quien presida el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.



Artículo 33.- El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación del sistema. Estos lineamientos deberán establecer los mecanismos de participación de las Secretarías, municipios, Congreso del Estado y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de las reuniones del Sistema;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema;
- IV. Establecer las bases de planeación transexenal, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter Estatal y regional que emita el Sistema, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas Estatales y los planes de los municipios;
- V. Aprobar la política estatal estratégica en materia de movilidad y seguridad vial que emita la Agencia y que retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad;
- VI. Aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad vial , y que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;
- VII. Validar las variables e indicadores al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de
- VIII. información, de conformidad con lo establecido en las normatividad aplicable en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales del Estado de Baja California Sur.
- IX. Analizar, lo contenido en el Sistema de Información Geográfica del Estado de Baja California Sur, para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar



las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

- X.** Aprobar los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;
- XI.** Determinar los distintos tipos de vías del territorio Estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades Estatales y Municipales, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;
- XII.** Facilitar y promover el levantamiento de información abierta a través de estudios e investigaciones que procuren los Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial;
- XIII.** Recabar la información y analizarla para la elección prioritaria de retos y tareas en materia de movilidad y seguridad vial a resolver;
- XIV.** Establecer objetivos en materia de movilidad y seguridad vial a corto, mediano y largo plazo;
- XV.** Diseñar y proponer la política Estatal estratégica en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad;
- XVI.** Diseñar y proponer la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad vial, que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia y que, con fundamento
- XVII.** científico, pueda establecer procesos de construcción que permitan alcanzar los objetivos fijados dentro de los preceptos de la presente Ley;
- XVIII.** Establecer los convenios necesarios, con entidades nacionales o extranjeras, privadas, sociales, académicas y públicas de los tres niveles de gobierno, para lograr la consecución de los objetivos fijados;
- XIX.** Enviar al Titular del Ejecutivo una propuesta presupuestal para la operación del Sistema, misma que el Titular propondrá en el Presupuesto de Egresos



del Estado para cada año fiscal para el correcto funcionamiento y aplicación de la Ley;

- XX.** Definir los mecanismos de evaluación y los indicadores necesarios que permitan medir la consecución de los objetivos;
- XXI.** Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:
- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
 - b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
 - c) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.
 - d) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
 - e) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
 - f) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
 - g) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Estatal, que será
 - h) remitido a más tardar el día primero de febrero del año siguiente al Congreso del Estado para su conocimiento.
- XXII.** Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;
- XXIII.** Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.



Artículo 34.- Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.

El Sistema Estatal, la Secretaría y los municipios, promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, comunidades originarias, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y las autoridades respectivas, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; sensibilización a la comunidad; difusión de información, conocimientos y datos abiertos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 35.- La Secretaría y la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial de los Ayuntamientos, para la planeación y ejecución de la política pública y acciones gubernamentales en la materia, tomarán en cuenta a los Consejos Ciudadanos regulados por Ley, así como a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley de Desarrollo Urbano del Estado de Baja California Sur, sin limitar la posibilidad de crear y determinar mediante acuerdo, otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 36.- Las autoridades correspondientes deberán proporcionar a los Observatorios la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial metropolitanos, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma digital Estatal del Estado de Baja California Sur, del municipio, demarcación territorial y zona metropolitana.

Artículo 37.- Los Observatorios podrán llevar a cabo, de manera conjunta con las autoridades de planeación en la materia del Estado, municipales, multi municipales y metropolitanos, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 38.- La Secretaría y la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial de los Ayuntamientos, deberán contar con un Observatorio Ciudadano, donde para su integración proponga el método al Congreso del Estado y éste resuelva lo que considere pertinente. Una vez entregado el Informe que marca el párrafo anterior, la persona titular de Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales deberá comparecer ante el Pleno del Congreso para rendir dicho informe en nombre del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.



Artículo 39.- Para cumplir con el derecho a la movilidad, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

- I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.
- II. Cargas a externalidades: Con el objeto de desincentivar el uso del automóvil y proveer ingresos que permitan invertir eficientemente en movilidad y seguridad vial, será necesario que las autoridades competentes generen cargas tarifarias a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia y la generación de tráfico, entre otras.
- III. Diseño universal: Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño que incluya a todas las personas, independientemente de su situación o condición y equiparando oportunidades.
- IV. Perspectiva de género: El sistema de movilidad debe tener las condiciones adecuadas y diseñarse considerando estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en un marco de seguridad y conforme a sus necesidades, con el fin de garantizar la igualdad de género.
- V. Pluriculturalidad y multilingüismo: El espacio público y el sistema de transporte deben garantizar el respeto por la pluriculturalidad y deben contemplar mecanismos que garanticen la accesibilidad de las personas indígenas, afroamericanas, con discapacidad en materia lingüística.
- VI. Prioridad en el uso de la vía: El sistema de movilidad debe garantizar el uso equitativo del espacio público por parte de todas las personas usuarias, de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y las necesidades territoriales de los centros de población.
- VII. Costo-efectividad: El sistema de movilidad debe asegurar que las asignaciones presupuestales en la materia se destinen de manera eficiente para que las



erogaciones rindan de la mejor manera posible a fin de que puedan dar los resultados esperados.

Artículo 40.- De la Política Estatal.

La política estatal de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y de seguros, por lo que se ejecutará con base en los principios establecidos en esta Ley, así como con las directrices que para tal efecto emita el Sistema Estatal, y a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General, la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur y las demás disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO II

ESTRATEGIA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

Artículo 41.- La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Periódico Oficial del Estado.

Artículo 42. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos Nacionales e internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado e interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación de aquellos con carácter metropolitano;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;



- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones, que, en el gobierno del Estado y los Municipios, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética, así como vehículos equipados con Sistemas Avanzados de Asistencia en la Conducción;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia, e
- VIII. Información y datos abiertos sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 43.- La Estrategia Estatal tendrá una visión de cero muertes viales, con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial.

Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque sistémico y de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso interactivo.

Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Periódico Oficial del Estado;
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios y sus autoridades, ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.



CAPÍTULO III

SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR.

SECCIÓN PRIMERA.

MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR.

Artículo 44.- Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Geográfica del Estado de Baja California Sur.

El Sistema de Información Territorial y Urbano para el Estado de Baja California Sur de es un instrumento creado con fundamento en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano y la Ley Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur, que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano.

En dicho sistema se integrará información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, siendo que para tal efecto se creará el Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur.

Este instrumento servirá para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

La información estará disponible para su consulta en los mismos medios que se encuentra el Sistema de Información Territorial y Urbano para el Estado de Baja California Sur, con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género, el cuidado y la inclusión de grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

El Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial del Estado de Baja California Sur estará conformado por una base de datos

integrada, organizada, actualizada y estandarizada por la información que proporcionen las autoridades federales, las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, de conformidad con esta Ley y demás disposiciones que al efecto se emitan.



Artículo 45.- Funcionamiento del Subsistema de Información Territorial y Urbano del Estado de Baja California Sur en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

Para el funcionamiento del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos constitucionalmente autónomos, y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 46.- De la operación del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial para el Estado de Baja California Sur.

La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales del Estado para el estado de Baja California Sur, tendrá la obligación de integrar, organizar, actualizar y estandarizar la información de movilidad y seguridad vial que integrará la base de datos que se hace referencia en el artículo 38 del presente ordenamiento, en los términos que establezca el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial, así como hacerla llegar al titular del Ejecutivo estatal para que esta sea publicada.

La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales publicará en los mismos medios digitales en que se encuentra publicado el Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad vial para el Estado de Baja California Sur, la base de datos que hace referencia el párrafo anterior del presente artículo, en materia de Movilidad y Seguridad vial, bajo un apartado especial denominado Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Baja California Sur, y en los términos que para ello establezca el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial.

Artículo 47.- La base de datos del Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad vial para el Estado de Baja California Sur se integrará por:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

**SECCIÓN SEGUNDA
DE LAS BASES DE DATOS SOBRE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.**



Artículo 48.- El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I.- Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

II.- Operadores de servicios de transporte;

III.- Conductores de vehículos de servicios de transporte;

IV. -Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

V. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VI. -Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular;

VII.- Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

VIII.- Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

IX.- Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

X.- Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y

XI.- Información sobre el número de vehículos registrados en el Estado.

XII.- La información que el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial determine necesaria.

Artículo 49.- Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 50.- Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de los Municipios y Entidades de la Administración Pública al Sistema de Información Territorial y Urbano para el Estado de Baja California Sur.

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las dependencias de la Administración Pública Estatal, Órganos Constitucionalmente autónomos y los ayuntamientos,



mediante los convenios de coordinación respectivos que celebren con la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial, para que esta sea integrada a la Base de Datos que integra el Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial, que se remitirá al ejecutivo estatal , para que publique.

La información de las autoridades del Ejecutivo del Estado y las autoridades de los Ayuntamientos, en materia de movilidad y seguridad vial, deberá ser remitida de forma anual a la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales , en datos geocalizados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

En los convenios de coordinación que celebren las autoridades para el intercambio de información debe de venir las obligaciones marcadas en el párrafo anterior.

La persona servidora pública y las autoridades encargadas de emitir dicha información y que no cumpla con la obligación establecida en el presente artículo serán acreedores a la responsabilidad administrativa correspondiente de conformidad con la Ley General de Responsabilidades Administrativas.

CAPÍTULO IV DE LA POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL.

SECCIÓN PRIMERA GENERALIDADES.

Artículo 51.- El Estado y los ayuntamientos integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial a largo plazo en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos y rurales vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.



Artículo 52.- La planeación de la movilidad y de la seguridad vial realizada por cualquiera de ellos, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;
- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico, así como vehículos equipados con Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor.
- V. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VI. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicanas;
- VIII. 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;
- IX. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;



- X. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XI. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XII. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;
- XIII. Establecer procesos de largo plazo, que deban continuarse a través de las administraciones para alcanzar los objetivos planteados.
- XIV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XV. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVI. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables; y
- XVII. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte.

SECCIÓN SEGUNDA

INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURA.



Artículo 53.- De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

Las obras de infraestructura vial urbana y carretera serán diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito serán definidos por el ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos en el ámbito de su respectiva competencia, siempre en concordancia con las normas oficiales mexicanas y las Normas Técnicas del Estado y Ayuntamientos, expedidas para tal efecto. Su ejecución deberá estar soportada en diagnósticos completos de movilidad y seguridad vial bajo criterios de costo-efectividad y sostenibilidad.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, los distintos órdenes de gobierno deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial bajo los criterios de costo-efectividad y habiéndose realizado los diagnósticos necesarios.

Artículo 54.- Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función social de movilidad y de habitabilidad:

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute, estancia y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 55.- Criterios para el diseño de infraestructura vial.

El ejecutivo del ejecutivo del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:



- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público.

En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

Las condiciones mínimas de infraestructura se ordenan de la siguiente manera:

- A) Aceras con suelo consistente, estable, antiderrapante, que no se inunde, de preferencia permeable y con sombra natural, reservadas para el tránsito de personas peatonas, con el suficiente espacio para estar, convivir y caminar;
 - B) Instalaciones de servicios soterrados, tales como tuberías y cables de luz, datos, gas, agua y cualquiera que transcurra por el espacio público;
 - C) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
 - D) Pasos peatonales ubicados donde la gente los necesita que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
 - E) Diseño geométrico y señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;
- II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;
 - III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;
 - IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles



- V. exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- VI. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán formar parte de una estrategia de gestión de velocidad con el fin de reducir flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VIII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- IX. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

- X. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- XI. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el



- XII. suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XIII. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar tanto la ocurrencia como las consecuencias de siniestros de tránsito;
- XIV. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;
- XV. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo, y
- XVI. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 56.- De la Infraestructura Vial.

La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

Artículo 57.- La nomenclatura, señalización, infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a la vialidad, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de los peatones y conductores, sujetándose a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 58.- Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial vigilarán en todo momento y en razón a sus competencias, que las vialidades en el Estado y Municipios



cuenten con la señalización correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las Secretarías o Direcciones competentes por la falta de dicha señalización.

Artículo 59.- La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales junto con la Secretaría de Seguridad Pública y los ayuntamientos supervisará que la instalación, colocación y exposición de anuncios publicitarios que tengan por objeto el uso o explotación de las vialidades estatales, sean instalados y conservados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas que hacen uso de la vialidad.

Artículo 60.- Estándares para la construcción de infraestructura vial.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

El Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se realizarán intervenciones para la reducción de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal o federal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción estatal o federal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas y el cruce universal y accesible de todos los usuarios.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 61.- Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.



Las autoridades Estatales y Municipales deberán solicitar la realización 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.

El Sistema Estatal emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 62.- Espacios públicos de diseño universal.

El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán y garantizarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 63.- Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 64.- De los estudios técnicos.

El Estado y los municipios vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley y cuyos resultados deberán acompañar a todo proyecto que se desee realizar, previo inicio de obra para asegurar su funcionamiento adecuado y los dictámenes de factibilidad necesarios.

Artículo 65.- Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, deberán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar



a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

La Secretaría y las autoridades municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

SECCIÓN TERCERA. DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL TRÁNSITO.

Artículo 66.- Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades y restricciones al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivados de la realización de otras actividades públicas.

La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 67.- De las Medidas mínimas de tránsito en los reglamentos.

El Estado 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 estas, 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.

Las autoridades municipales y estatales establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

I.- Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;

II.- La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;

III.- El establecimiento de límites de velocidad dentro de una estrategia de gestión de velocidad, con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas dentro del umbral de supervivencia humana; por lo que las velocidades máximas permitidas no deberán rebasar las siguientes:



- A) 20 Km/h en zonas escolares mientras existan actividades.
- B) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
- C) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
- D) 70 km/h en vías primarias o carreteras que no tengan separación física entre sentidos.
- E) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
- F) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
- G) 110 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas, cuyos sentidos estén separados físicamente, donde no existan obstáculos o situaciones de riesgo expuestas a colisiones en los laterales, y donde todo elemento cuente con la protección adecuada para que la carretera se considere con las características de “Tolerancia” referidas en el Artículo 58 de la presente Ley.
- H) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

IV.- La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, mayores de 1.45 m de estatura, de acuerdo con los requisitos establecidos en las normas técnicas aplicables y en función del número de plazas en el vehículo;

V.- El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI.- Que cualquier persona menor de 1.45 metros de estatura o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en las normas técnicas aplicables;

VII.- El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con las normas técnicas aplicables en la materia;

VIII.- La prohibición de manipular objetos ajenos a la conducción, así como hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación o leer y/o



enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XII.- En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XIII.- La obligación de la Secretaría de Seguridad Pública y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

- A) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.
- B) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga y para jóvenes menores de 21 años, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La Secretaría de Seguridad Pública y las autoridades municipales, realizarán en el ámbito de sus competencias, el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Estatal.

XIV.- Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

XV.- Todo vehículo motorizado que circule en el territorio estatal deberá estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado un tercero, y cuya contratación será responsabilidad de la persona propietaria del vehículo.

El Gobierno del Estado y los municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables.

Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Los conductores deberán acreditar la vigencia de una póliza de seguro de responsabilidad civil al momento de realizar la Inspección Técnica Vehicular y la Verificación de Gases, así como al cubrir el pago anual de impuestos vehiculares y al liquidar algún monto por multas.

Artículo 68.- Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos



de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares Estatales y municipales.

Artículo 69.- De la acreditación y obtención de licencias de conducir, será conforme lo establecido en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Baja California Sur.

Para personas con ciertas discapacidades, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual, la Secretaría emitirá los lineamientos respectivos.

La Secretaría de Seguridad Pública y los Ayuntamientos establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 70.- Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias de conducir.

La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales, emitirá las disposiciones que regulen lo siguiente:

I.- Disposiciones para la operación y certificación de autoescuelas, sus instalaciones, vehículos, contenidos y operación, así como perfil y preparación de instructores;

II.- Características y condiciones de los vehículos utilizados para la instrucción formal de conductores que sean de uso de las autoescuelas;

III.- Protocolos para realizar obligatoriamente cursos de conducción en autoescuelas certificadas para garantizar los conocimientos y sensibilidad del conductor que aspire a obtener su licencia por primera vez en función del tipo de licencia y vehículo;

III.- Regulación de los protocolos de evaluación obligatoria de las condiciones de salud de conductores, a llevarse a cabo por laboratorios, centros de salud, clínicas y hospitales al querer obtener o renovar su licencia;

IV.- Contenidos y metodologías de los exámenes teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias para la certificación de aptitudes, atendiendo a los diferentes tipos de licencias, así como los requisitos de emisión y renovación. En los contenidos se deben incluir necesariamente los siguientes conceptos y temas:

- A) Reglamento de tránsito local, señales y demarcaciones viales
- B) Maniobras y técnicas de conducción
- C) Movilidad, usuarios y jerarquías
- D) Factores de riesgo
- E) Situaciones de emergencia y primeros auxilios ;



V.- Criterios para la aprobación de los exámenes y las condicionantes para establecer restricciones específicas a principiantes, adultos mayores o situaciones de salud que pongan en riesgo al propio ciudadano y a terceros ante la conducción y

VI.- Un apartado específico con los requisitos donde personas con algunos tipos de discapacidad puedan obtener su licencia.

VII.-Tipos de licencia y sus requisitos particulares

Tipo de licencia	Tipo de vehículo autorizado	Edad mínima	Restricciones	Vigencia
A0 Motoescuela	Motocicleta de hasta 150 cc	18	Sólo para asistir a motoescuela	6 meses
A1	Motocicleta de hasta 150 cc	18		4 años
A2	Motocicleta 250 a 499 cc	23		4 años
A	Cualquier motocicleta	25		4 años
B0 Autoescuela	Automóvil	18	Sólo para asistir a autoescuela	6 meses
B1	Automóvil	18	Supervisión de adulto	2 años
B2	Automóvil	20	Restricción de pasajeros, horarios y acceso a vías rápidas	3 años, sujeto a examen
B	Automóvil	21	Sin restricciones	4 años
C	Carga o Pasajeros de más de 3.5 toneladas	24		4 años
D	Taxi	24		4 años
E	Autobús de transporte público	24		4 años
F	Transporte de carga	24		4 años

SECCIÓN CUARTA DE LOS INSTRUMENTOS EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN LA GESTIÓN DE LA DEMANDA.

Artículo 71.- Gestión de la demanda de movilidad.



La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. La Agencia, junto con la Secretarías correspondientes y los Ayuntamientos deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático a través de incentivar los modos de movilidad deseados y desincentivar aquellos que generen más costos y consecuencias negativas, tal como el uso del automóvil particular.

Artículo 72.- Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

La Secretaría en conjunto con la Secretaría de Seguridad Pública y municipales, en el marco de sus facultades y atribuciones podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

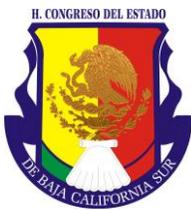
Lo establecido en la presente disposición se realizará sin perjuicio de la productividad, competitividad y el mantenimiento de la regularidad de la vida cotidiana de los centros de población de conformidad con lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 73.- Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

Las autoridades estatales y municipales de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 74.- Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

La Secretaría y los Ayuntamientos, en sus respectivas disposiciones normativas, preverán la elaboración de estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas,



sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

SECCIÓN QUINTA INSTRUMENTOS FINANCIEROS.

Artículo 75.- Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes estatales o municipales, cuyos fondos podrán ser obtenidos de diversas fuentes entre ellas, el cargo tarifario a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia, el tipo de uso y la generación de tráfico, entre otras.

SECCIÓN SEXTA CONDICIONAMIENTO DE LA CONDUCTA VIAL

De la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 76.- La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Educación, y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, especialmente conductores de vehículos de motor, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de cuidado y prevención de riesgos en el tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

Para el cumplimiento de lo anterior, se promoverá la participación de personas especialistas y la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de sensibilización vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público, a factores de riesgo y el uso racional del automóvil particular.

Artículo 77.- La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizar sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.



Artículo 78.- Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I.- Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;

II.- Explicación de las causas y consecuencias de los factores de riesgo en materia de movilidad y seguridad vial;

II.- Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

IV.- Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y

V.- Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 79.- De la educación.

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos y reglas que, ciertas personas usuarias de la vía, específicamente a usuarios de vehículos de motor, deben incorporar al momento de transitar por ésta.

Artículo 80.- Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I.- Desarrollar contenidos sobre las reglas relativas a los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;

II.- Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III.- Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;

IV.- Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

V.- Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;

VI.- Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;



VII.- Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación de gases y protección al medio ambiente, y

VIII.- Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 81.- De la formación

I. Formación en Gestión de Movilidad y Seguridad Vial en funcionarios

La formación en materia de gestión de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo la capacitación del personal del ámbito profesional en la materia, de movilidad sobre una base organizada y estructurada de conocimientos y preparación técnica.

Las secretarías estatales, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, llevarán a cabo las políticas, programas y acciones necesarias de formación y capacitación dentro del ámbito profesional en la materia de gestión de movilidad y seguridad vial, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la administración pública, concesionarias, permisionarias, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana, para un adecuado desempeño de las funciones administrativas.

II. Formación de conductores

La formación de conductores tiene como objeto la capacitación de personas que aspiren a obtener una licencia de manejo, de tal manera que sean capaces de demostrar su aptitud para la conducción de un vehículo a motor.

La Secretaría de Movilidad, en el ámbito de sus atribuciones, regulará, certificará y supervisará las instalaciones, contenidos, vehículos, instructores y operación de las autoescuelas establecidas en el territorio estatal con el objeto de que los aspirantes a conductores sean aptos para obtener una licencia estatal. Los aspirantes a conductores que deseen obtenerla por primera vez deberán acreditar satisfactoriamente el curso correspondiente por una autoescuela certificada por la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales como se refiere en el artículo 72.

TITULO CUARTO DEL USO DE LA VIALIDAD

CAPÍTULO I DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DE LAS VÍAS PÚBLICAS.



Artículo 82.- Son autoridades viales:

I. La Secretaría de Seguridad Pública.

II. Los Ayuntamientos.

III. La Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales .

Estas autoridades tienen a su cargo hacer cumplir la presente Ley y su Reglamento, en materia de este título uso de la vialidad.

Artículo 83.- Los conductores de vehículos que transiten por las vías públicas del Estado tienen los siguientes derechos y obligaciones.

I. Derechos.

A) Gozar de la seguridad vial como parte de la seguridad pública en el Estado de Baja California Sur;

b) Hacer uso de las vialidades del Estado, en los términos de la presente Ley, sus reglamentos y demás ordenamientos aplicables;

c) Derecho a convenir en caso de accidente, en los casos permitidos por la Ley.

II. Obligaciones:

A) Dar preferencia en todo momento a los usuarios de vehículos no motorizados, peatones y transporte público de conformidad con la jerarquía de movilidad establecida en el presente ordenamiento.

B) Respetar en todo momento las señalizaciones viales y los límites de velocidad.

C) Respetar los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular;

D) Realizar la Inspección Técnica Vehicular y Verificación de Gases de su vehículo, en los casos en que la ley de la materia lo señale;

E) Cumplir con las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables;

F) No conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares,



G) Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública; y

H) Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y otro tipo de eventos similares.

Artículo 84.- Los Peatones tienen los siguientes Derechos y Obligaciones:

I. Derechos:

A) Transitar en una movilidad efectiva, accesible, segura y equipada, en términos de ley, así como de zonas seguras, amplias, cómodas, continuas, conectadas, accesibles y libres de obstáculos, designadas para lo mismo;.

B) Preferencia de paso sobre cualquier tipo de vehículo, sea motorizado o no motorizado;

C) Denunciar ante la autoridad competente alguna irregularidad alusiva al uso de la vialidad, así como la falta o mal estado de la señalización vial;

Adicionalmente a los derechos que corresponden a los peatones en general, las personas con discapacidad tendrán preferencia de paso en todo lugar; asimismo se deberá brindarles las facilidades necesarias para que puedan abordar las unidades de transporte público.

II. Obligaciones:

A) Transitar por las banquetas de las vías públicas, si las hubiera y si sus características lo permiten, o en los lugares establecidos para ello;

B) Cruzar las vías por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en vías secundarias de 2 o menos carriles de circulación, donde podrán hacerlo en cualquier lugar;

C) Utilizar los pasos peatonales, cuando los hubiera, para cruzar la vía pública;

D) Respetar los semáforos, dispositivos tecnológicos y las señales utilizadas para regular el tránsito vehicular;

E) Obedecer las indicaciones de las y los policías, promotores voluntarios de seguridad vial y señalamientos;



F) Abstenerse de colocar obstáculos que impidan el tránsito peatonal, el desplazamiento o acceso de personas con discapacidad o que imposibilite el estacionamiento o circulación de vehículos en la vía pública; y

H) Abstenerse de entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, cívicas y otro tipo de eventos similares.

Artículo 85.- Los ciclistas y usuarios de vehículos no motorizados tienen los siguientes derechos y obligaciones:

I. Derechos.

A) Contar con una movilidad segura y preferencial en términos de la jerarquía de movilidad prevista en la presente Ley;

B) Disponer de la infraestructura urbana para ciclistas adecuada en las vías públicas para garantizar su seguridad vial, llámese Ciclovías o Ciclocarriles, en cada calle, en este caso el Estado y los Ayuntamientos deberán de destinar recursos en cada ejercicio fiscal para aumentar la infraestructura urbana para ciclistas y así facilitar y motivar los desplazamientos seguros en este medio.

C) Contar con Ciclovías y Ciclocarriles en muy buen estado, en este caso el Estado y los Ayuntamientos en el ámbito de su respectiva competencia, deberán destinar recursos especialmente para darle mantenimiento a estos.

D) Disponer de las vías públicas destinadas para su tránsito;

E) Contar con áreas de estacionamiento seguro en vía pública, así como en inmuebles públicos y privados, los ayuntamientos deberán de garantizar que, en cada calle, exista un lugar destinado a estacionar bicicletas, el cual deberá ser gratuito.

II. Obligaciones:

A) Circular con la responsabilidad de utilizar los espacios designados para tal efecto, respetar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva; asimismo respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal y dar preferencia a las personas con discapacidad y al peatón;

B) Transitar en el sentido de la circulación vehicular;

C) Evitar circular en los carriles centrales de las vías de acceso vehicular controlado;



- D) Contar con aditamentos luminosos o bandas fluorescentes en su persona que les permita ser visibles para los otros usuarios de la vía, cuando circulen en horario nocturno o existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad;
- E) Indicar la dirección de su giro o cambio de carril, mediante señales con el brazo y la mano;
- F) No conducir bajo los efectos del alcohol, enervantes, estupefacientes, psicoactivos o cualquier otro que produzca efectos similares, y
- G) No sujetarse a otros vehículos en movimiento.

Los ciclistas que no cumplan con estas obligaciones, salvo lo establecido en los incisos F) y G) serán amonestados verbalmente por los policías viales y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido por las disposiciones aplicables.

Los ciclistas que no cumplan con las obligaciones establecidas en los Incisos F) y G) de la presente fracción, serán acreedores a una multa.

Artículo 86.- Los conductores de vehículos motorizados tienen prohibido los siguiente:

- I. Circular sobre banquetas, camellones, andadores, ciclovías y demás rutas peatonales;
- II. Circular en sentido contrario y en carriles de uso exclusivo en términos de la presente Ley y su Reglamento;
- III. Invadir los pasos peatonales marcados con rayas para cruces de las vías públicas, así como en las intersecciones con las mismas;
- IV. Circular en reversa más de diez metros, salvo que no sea posible circular hacia adelante;
- V. Circular en reversa en intersecciones, accesos controlados y curvas;
- VI. Circular por el carril izquierdo impidiendo que los vehículos puedan rebasar;
- VII. Rebasar por el carril de tránsito opuesto en curva, colina, con baja visibilidad o cuando las señales lo prohíban.:
- VIII. Rebasar por la derecha a otro vehículo que transite en el mismo sentido, a excepción de que el vehículo al cual pretenda rebasar disminuya su velocidad para dar vuelta a la izquierda;



- IX. Dar vuelta en "U" en lugares con señal prohibitiva o que entorpezca la circulación;
- X. Realizar maniobras de ascenso o descenso de personas en carriles centrales de las vías; tratándose de conductores de servicio público se prohíbe el ascenso y descenso en lugares no determinados como paradas autorizadas;
- XI. Transportar un mayor número de pasajeros para el cual se diseñó el vehículo;
- XII. Transportar menores de doce años en los asientos delanteros;
- XIII. llevar menores de diez años o 1.45 metros de estatura en los asientos traseros sin utilizar las sillas porta-infantes;
- XIV. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello. Excepto si se trata de vehículos de emergencia o cuando la finalidad del transporte requiera de ello, en número y en condiciones tales que garanticen su integridad física;
- XV. Transportar bicicletas, motocicletas o similares en el exterior del vehículo, sin los dispositivos de seguridad necesarios;
- XVI. Circular con el parabrisas roto o estrellado, en caso de que distorsione la visibilidad al interior o exterior del vehículo;
- XVII. Permitir que los pasajeros dejen abiertas las puertas del vehículo por el lado de la circulación o abrirlas sin cerciorarse de que no existe peligro para otros usuarios de la vía. Los conductores sólo podrán abrir la que les corresponde con la debida precaución, sin entorpecer la circulación y por el tiempo estrictamente necesario para su ascenso o descenso;
- XVIII. Utilizar teléfonos celulares u objetos que dificulten la conducción;
- XX. Entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos y otro tipo de eventos similares;
- XXIII. Producir ruido excesivo o molesto con el estéreo, radio, el claxon, el motor o escape del vehículo y en lugares donde se encuentren hospitales, sanatorios y escuelas;
- XXIV. Exceder los límites de velocidad legalmente establecidos;
- XXIII. Instalar o utilizar antirradares o detector de radares en los vehículos;
- XXIV. Conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, enervantes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efecto similar;



XXV. Tirar basura o cualquier otro material que pueda dañar a las personas o vehículos que hacen uso de la vía pública;

XXVI. Permitir intromisiones sobre el control de la dirección llevando entre las manos alguna persona, objeto o animal;

XXVII. Transportar animales, bultos, paquetes y otros objetos en los lugares destinados para los pasajeros, cuando por su condición y volumen impidan la visibilidad del conductor o afecten la seguridad de los pasajeros;

XXVIII. Tener abierto el escape o, en caso de vehículos pesados, utilizar el freno de motor en las vialidades de la ciudad, así como en las entradas y salidas de la misma;

XXIX. Avanzar sobre una intersección cuando adelante no haya espacio suficiente para que el vehículo no interfiera la circulación, aunque el semáforo lo permita;

XXX. Circular por la vía pública maquinaria pesada u objetos sin ruedas de cualquier género que puedan dañar el piso, suelo o pavimento;

XXXI. Invasión de las zonas delimitadas por líneas paralelas o diagonales que separan o canalizan el flujo vehicular en los carriles de circulación;

XXXII. Ofender a las autoridades de vialidad en el desempeño de sus funciones, así como a los peatones y otros conductores;

XXXIII. Igualar o seguir en velocidad a un vehículo destinado a la prestación de servicios de emergencia, cuando lleve la torreta encendida y la sirena abierta;

XXXIV. Circular sobre los corredores de transporte público de pasajeros o de uso exclusivo del sistema de transporte público;

XXXV. Circular con placas y tarjeta de circulación que correspondan a otros vehículos;

XXXVI. Hacer uso del perifoneo y propaganda sin la autorización correspondiente;

XXXVII. Entablar cualquier tipo de competencia de velocidad; y

XXXVIII. Las demás que determine el Reglamento de la presente Ley y los demás ordenamientos aplicables.

Artículo 87.- Todo vehículo que transite por las vías públicas del Estado deberá contar con las placas, tarjeta de circulación, calcomanías y hologramas autorizados por la autoridad correspondiente.

Las placas, la tarjeta de circulación y las calcomanías y hologramas son intransferibles.



Artículo 88.- Los Ayuntamientos a través de su dirección o Secretaría de Seguridad Ciudadana, Así como la Secretaría de Seguridad Pública están obligados a los siguiente:

I. Dar aviso oportuno a los usuarios, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, de su jurisdicción, utilizando cualquier medio de comunicación;

II. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando uso extraordinario a la vialidad; y

III. Realizar todas aquellas acciones que sean necesarias para garantizar la seguridad vial en su jurisdicción.

Artículo 89.- Las autoridades viales podrán utilizar dispositivos o medios tecnológicos que permitan verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, así como las conductas contrarias a los mismos.

CAPÍTULO II

DEL USO EXTRAORDINARIO DE LA VIALIDAD.

Artículo 90.- Las autoridades en materia de vialidad no podrán limitar el tránsito de peatones y vehículos, atendiendo a lo establecido en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículo 91.- Se entiende como uso extraordinario de la vialidad, a la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea lícita y que pueda perturbar el tránsito en la vialidad, la paz y tranquilidad de la población.

Artículo 92. Las autoridades operativas de vialidad tendrán la obligación de brindar las facilidades necesarias para la manifestación pública, de los grupos o individuos que den aviso a las autoridades correspondientes, por escrito, por lo menos con 72 horas de anticipación a la realización de la misma, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.

Quedando exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.

Artículo 93.- Los desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o



social que se efectúen en la vía pública, podrán utilizar las vialidades salvo cuando sea la única ruta de acceso al punto de concentración, siempre y cuando sea de manera momentánea y no entorpezca los servicios de emergencia y accesos a hospitales o clínicas.

CAPÍTULO III

MEDIDAS PREVENTIVAS EN MATERIA DE VIALIDAD.

Artículo 94.- La circulación de camiones de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la Entidad, durante las horas que se establezcan en el Reglamento.

Artículo 95.- Se retirarán de circulación con grúa o cualquier otro medio idóneo las motocicletas que no porten placas de circulación o permiso provisional correspondiente, con o sin la presencia del conductor, siendo retenidas en el depósito vehicular, debiendo cumplir con los requisitos previstos en Ley para su devolución.

Artículo 96.- Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vialidades, que entorpezcan la circulación de peatones y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de los mismos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 97.- En caso de descompostura o accidente de los vehículos en las vías públicas, sus conductores colocarán los señalamientos preventivos de los señalados en los reglamentos, durante la noche o el día según sea el caso, que cumplan con el objetivo de prevenir a los demás conductores de dicha situación.

Artículo 98.- Está prohibida la reparación de vehículos en las vías públicas, salvo situaciones urgentes, en cuyo caso, deberá procurarse retirar de la vía pública el vehículo averiado a la brevedad que sea posible.

Artículo 99.- Los conductores no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Artículo 100.- Las autoridades en materia de vialidad correspondientes podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de los peatones o de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública.



Artículo 101.- Los conductores están obligados a respetar los límites de velocidad establecidos por las autoridades de vialidad, mediante los señalamientos respectivos. A falta de señalamientos, la velocidad máxima será la que se especifique esta Ley, atendiendo la clasificación de vialidades.

Artículo 102.- Se podrá utilizar el espacio de la vía pública, cuando no entorpezca rutas de acceso a inmuebles y observando las disposiciones señaladas en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 103.- Queda prohibido reservar lugares de estacionamiento en la vía pública, poner objetos que obstaculicen el estacionamiento de vehículos o el libre tránsito vehicular o de los peatones, así como utilizar las vías para el establecimiento de cualquier obstáculo fijo, semifijo o móvil que impida la debida circulación, a menos que para hacerlo se cuente con permisos otorgados por la autoridad correspondiente.

En caso contrario, las autoridades de vialidad podrán ordenar que sean retirados de forma inmediata, en caso de reincidencia serán canalizados a la autoridad competente para que se les imponga una sanción administrativa.

Artículo 104.- Los vehículos indebidamente estacionados, los que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares que disponga la autoridad de vialidad, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable.

Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

CAPÍTULO IV.

HECHOS DE TRÁNSITO.

Artículo 105.- Cuando se suscite un hecho de tránsito, tomarán conocimiento del mismo las y los policías, en caso de competencia del Estado; en caso de competencia municipal, las autoridades de tránsito correspondientes.

Artículo 106.- Las autoridades de vialidad operativas, en un hecho de tránsito, deberán cumplir con los requisitos que establece el procedimiento de cadena de custodia para los efectos legales a que haya lugar.

Artículo 107.- Ante un hecho de tránsito y en caso de no presentarse delitos perseguibles de oficio, las y los policías exhortaron a las partes a convenir, sin influir de ningún modo y por ningún medio en la probable responsabilidad de las partes.



Artículo 108.- En caso de que las partes no convengan, las autoridades operativas de vialidad deberán poner a disposición del Ministerio Público a los intervinientes y las unidades vehiculares participantes, y si los hubiera a los terceros involucrados.

Artículo 109.- Cuando las y los policías, en ejercicio de sus funciones y acorde con la naturaleza del evento, tenga conocimiento de la comisión de probables hechos delictivos, procurará garantizar la seguridad de las probables víctimas, aplicando los protocolos que correspondan, debiendo poner a disposición del Ministerio Público, por medio del parte respectivo y en forma inmediata, a las personas que haya detenido y los objetos asegurados. Será obligación de la autoridad ministerial la recepción de las actuaciones de la autoridad administrativa de vialidad.

Capítulo VI.

DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES.

Artículo 110.- Para los efectos de esta Ley se entiende por infracción, la conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa.

A los particulares que cometan una conducta descrita como infracción a esta Ley o su Reglamento, se les dará a conocer la sanción administrativa a la que se harán acreedores, a través del documento oficial expedido por autoridad competente.

Artículo 111.- Para los efectos de esta Ley y su Reglamento, son sanciones las siguientes:

I. Amonestación;

II. Multa,

III. Cancelación de la licencia en los supuestos previstos por las leyes. La cancelación de la licencia podrá ser definitiva o por tiempo determinado; y

IV, Arresto hasta por treinta y seis horas.

Para la imposición de las sanciones establecidas en el presente artículo, las autoridades viales deberán cumplir con las generalidades que establezca la presente Ley, así como el procedimiento que señale el Reglamento, el cual especificará las formalidades del mismo y los supuestos en que operará la retención de los vehículos.

En caso de la imposición de una multa, las autoridades viales deberán determinar la misma en términos del tabulador que se establezca en el Reglamento. El pago de la



misma quedará sujeta a la presentación de una póliza vigente de seguro de responsabilidad civil correspondiente al mismo vehículo con el que se cometió la falta.

Artículo 112.- Procede la cancelación de la licencia:

I. Por faltar el conductor del vehículo a las fracciones I, II, XXIV y XXXVII del artículo 88 del presente ordenamiento.

Para el supuesto de las fracciones I, II y XXIV la suspensión será temporal, por un periodo de tres meses, en caso de reincidencia por dos ocasiones más, se procederá a su suspensión definitiva, sin que se pueda expedir una nueva por parte de la autoridad competente.

Para el supuesto de la fracción XXXVII, se procederá de inmediato a su suspensión definitiva o temporal por un periodo de tres meses considerando el modo, tiempo y lugar en que se cometió la infracción, así como las condiciones y circunstancias; En caso de una suspensión temporal y reincidir, se procederá a la suspensión definitiva de la licencia, sin que se pueda expedir una nueva.

Artículo 113.- Toda conducta infractora deberá constar por escrito, en los formatos oficiales que para tal efecto establezcan las autoridades de vialidad, debiendo contener la descripción de la conducta cometida, así como la o las disposiciones legales vulneradas. El documento oficial donde se haga constar las circunstancias señaladas con anterioridad, se hará del conocimiento al presunto infractor, por cualquier medio de comunicación, a efecto de brindar certeza jurídica al particular y se proceda al pago correspondiente de la sanción o a la presentación del recurso de inconformidad, dando cumplimiento a los requisitos establecidos en el Reglamento.

Artículo 114.- Para los efectos del cobro de las sanciones derivadas por conductas que violen disposiciones de la presente Ley y su Reglamento, captadas por cualquier dispositivo o medio tecnológico, tendrá el carácter de responsable solidario el propietario del vehículo con el que se cause la infracción, en atención a la responsabilidad objetiva en la que incurre, garantizando con ello el debido cumplimiento a las disposiciones legales de la materia.

Capítulo VI.

DELITOS

Artículo 115.- Se sancionará con pena privativa de libertad de dos a cuatro años y multa de quinientos a setecientos veces la Unidad de Medida y Actualización vigente para el estado de Baja California Sur, a quien sin estar legalmente autorizado realice servicios de gestoría ante la Secretaría.



TRANSITORIOS.

PRIMERO. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado.

SEGUNDO. - El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación dentro de los primeros 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

TERCERO. - El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberán emitir la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a los 180 días naturales contados a partir de la Integración del Sistema.

CUARTO. - En un plazo no mayor a 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, las Secretarías integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad vial y los municipios deberán integrar los, registros, indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial como parte del Subsistema de información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y seguridad Vial. Así como suscribir los convenios de colaboración entre ellos para el intercambio de información.

QUINTO. - En un plazo de 30 días naturales después de los primeros 180 días naturales a la entrada en vigor de la presente Ley, los organismos mencionados en el transitorio anterior, deberán de hacer llegar a la Secretaría de Planeación Urbana, Infraestructura, Movilidad, Medio Ambiente y Recursos Naturales, toda la información para elaborar la base de datos que hace referencia en la presente Ley, para Integrar y mandar a publicar el Subsistema de información Territorial y Urbano en materia de Movilidad y Seguridad Vial.

SEXTO. - El ejecutivo del Estado y los Municipios tienen 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para que hagan las adecuaciones necesarias a sus reglamentos respectivos, para estar en armonía con la presente Ley.

SÉPTIMO. - Las autoridades competentes tienen un plazo de 365 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para emitir la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

OCTAVO. - Las autoridades Municipales tienen un plazo de 365 días naturales una vez emitida la política estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para emitir la suya en el ámbito de sus competencias.

NOVENO. - En un plazo no mayor a 90 días, a partir de la integración del Sistema Movilidad Segura, ésta deberá enviar al pleno del Estado la propuesta de Reglamento Estatal de Autoescuelas.

DÉCIMO. - El Pleno del Estado enviará reforma al Código Penal para definir el concepto de "Delitos a la Seguridad Vial" a aquellas faltas graves que no necesariamente generen lesiones o víctimas, pero que atenten contra la integridad de la población por



PODER LEGISLATIVO

conductas ostensiblemente temerarias o relacionadas a conductas de riesgo relacionadas al consumo de alcohol y a la conducción a velocidades inadecuadas donde se actuó deliberadamente.

“Dado en la Sala de Sesiones del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur, a los 13 días del mes de diciembre de 2022.”.

ATENTAMENTE

COMISIÓN ESPECIAL PLURAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

**DIP. DENNY MANUEL GUERRERO CRUZ
PRESIDENTE**

**DIP LUIS ARMANDO DÍAZ
SECRETARIO**

**DIP GABRIELA MONTOYA TERRAZAS
SECRETARIA**

**DIP LORENA MARBELLA GONZÁLEZ DÍAZ
SECRETARIA**