



XVI LEGISLATURA

MESA DIRECTIVA DEL PRIMER PERIODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES, DEL SEGUNDO PERIODO DE RECESO, CORRESPONDIENTE AL SEGUNDO AÑO DE EJERCICIO CONSTITUCIONAL DE LA XVI LEGISLATURA.

P R E S E N T E.-

DICTAMEN RELATIVO A INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO, QUE PRESENTAN POR UNA PARTE LOS DIPUTADOS JOSÉ RIGOBERTO MARES AGUILAR Y DENNY MANUEL GUERRERO CRUZ, MEDIANTE LA CUAL PROPONEN CREAR LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR; Y POR OTRO LADO, LAS INICIATIVAS CIUDADANAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE PRESENTAN LOS C.C JORGE ALBERTO VILLA QUINTERO Y MARITZA MUÑOZ VARGAS, MEDIANTE LA CUAL PROPONEN CREAR LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR, Y SE ADICIONE UNA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 348 AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA SUR, MISMO QUE SE EMITE DE CONFORMIDAD CON LOS SIGUIENTES:

ANTECEDENTES:

PRIMERO.- En Sesión Pública Ordinaria de fecha 6 de Septiembre de 2022, se presentó Iniciativa ciudadana con Proyecto de Decreto mediante la cual propone se expida la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Baja California Sur, y se adiciona la fracción IV al Artículo 348 del Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, presentada por el C. Jorge A. Villa Quintero, misma que fue turnada a la Comisión Especial Plural en Materia de Movilidad y Seguridad Vial para que conociera sobre su estudio y Dictamen correspondiente.



XVI LEGISLATURA

SEGUNDO.- En Sesión Pública Ordinaria de fecha 18 de octubre de 2022, se presentó Iniciativa ciudadana con Proyecto de Decreto mediante la cual propone se expida la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Baja California Sur, presentada por la C. Maritza Muñoz Vargas, misma que fue turnada a la Comisión Especial Plural en Materia de Movilidad y Seguridad Vial para que conociera sobre su estudio y Dictamen correspondiente.

TERCERO.- En Sesión Pública Ordinaria de fecha 18 de octubre de 2022, se presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual propone se expida la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Baja California Sur, presentada por el Dip. José Rigoberto Mares Aguilar, integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido de Acción Nacional, misma que fue turnada a la Comisión Especial Plural en Materia de Movilidad y Seguridad Vial para que conociera sobre su estudio y Dictamen correspondiente.

CUARTO.- En Sesión Pública Ordinaria de fecha 13 de diciembre de 2022, se presentó Iniciativa con Proyecto de Decreto mediante la cual propone se expida la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Baja California Sur, presentada por el C. Dip. Denny Manuel Guerrero Cruz, integrante de la Fracción Parlamentaria del Partido de MORENA, misma que fue turnada a la Comisión Especial Plural en



XVI LEGISLATURA

Materia de Movilidad y Seguridad Vial para que conociera sobre su estudio y Dictamen correspondiente.

CONSIDERANDOS

PRIMERO.- El Artículo 57 fracción II de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, dispone que los Diputados y Diputadas del Congreso del Estado tienen la facultad de iniciar leyes, decretos, reformas y adiciones; por su parte, el artículo 100 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur, establece que los Diputados y Diputadas del Congreso del Estado tienen el derecho de iniciar, reformar y adicionar leyes o Decretos, por lo que las Iniciativas con Proyecto de Decreto presentadas por los Legisladores señalados en los antecedentes tercero y cuarto, por su origen, resulta procedente iniciar el estudio y dictaminación de las Iniciativas de cuenta.

SEGUNDO.- En términos de lo dispuesto por los artículos 57 fracción V de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, 100 fracción V de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur y 62 de la Ley de Participación Ciudadana para el Estado de Baja California Sur, tiene el derecho de iniciar leyes, decretos, reformas y adiciones los ciudadanos en el Estado, por lo que las Iniciativas ciudadanas con Proyecto de Decreto



XVI LEGISLATURA

referidas en los antecedentes Primero y Segundo, por su origen, resulta procedente iniciar el estudio y dictaminación de las mismas.

TERCERO.- Ahora bien, el Artículo 44 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur, dispone que para facilitar el despacho de los negocios del Congreso, se nombrarán Comisiones Permanentes y Especiales para el estudio y dictaminación de los asuntos que les fueren turnados, proponiendo los proyectos de resoluciones que estimen procedentes, hipótesis jurídica que se vio concretada en la Sesión Pública Ordinaria de fecha 8 de noviembre de 2022, cuando fue aprobada la creación de una Comisión Especial en materia de Movilidad y Seguridad Vial, quedando integrada por los Diputados Denny Manuel Guerrero Cruz como Presidente, Luis Armando Díaz como Secretario, por la Diputada Gabriela Montoya Terrazas como Secretaria, y por la Diputada Lorena Marbella González Díaz como Secretaria, la cual tiene por objeto iniciar con el proceso legislativo de dictaminación con respecto a las Iniciativas en la materia que han sido presentadas ante este Congreso del Estado, a la fecha de su creación.

CUARTO.- Respecto al contenido de la Iniciativa ciudadana con Proyecto de Decreto referida en el antecedente primero, su iniciador señala que propone expedir la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur y adicionar un punto al Código Penal del Estado en su Título Vigésimo Primero,



XVI LEGISLATURA

denominado Delitos contra la Seguridad y el Normal Funcionamiento de las Vías de Comunicación y Medios de Transporte, Capítulo I Ataque a la Vías de Comunicación y Medios de Transporte, lo anterior, en aras de coordinar a las autoridades de todos los órdenes del Gobierno del Estado, para implementar acciones encaminadas a garantizar que las personas realicen en condiciones de seguridad vial, cada una de las actividades que decidan realizar, así como para que tengas acceso a los servicios básicos que el mismo Estado está obligado a proporcionar, siendo todo esto coherente con los eventos que se han celebrado en nuestro País en la materia, como la aprobación de la Declaración de los Derechos Humanos Emergentes, en la cual se reconoce expresamente el derecho a la movilidad como aquel que tiene "... toda persona a un tráfico ordenado y respetuoso con el medio ambiente a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas".

QUINTO.- Concerniente a la exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto aludida en el antecedente segundo, manifiesta la iniciadora que la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la particular de nuestro Estado garantizan de forma pragmática el derecho humano la movilidad, traducido en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad; es decir, no sólo se reconoce el derecho que toda



XVI LEGISLATURA

persona y la colectividad tienen a la movilidad, sino que establecen condiciones específicas que deben ser tomadas en cuenta para asegurar el acceso y disfrute de éste, lo cual debe ser observado por las autoridades competentes en la materia.

Asimismo, asevera la iniciadora que la Convención Americana sobre Derechos Humanos, llamado también el Pacto de San José, en el artículo 22, párrafo primero, señala que toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. De igual forma advierte, que existen diversos tratados que observan la movilidad como un derecho humano que debe ser visto desde una perspectiva interseccional, transversal e integral.

En razón de lo anterior, discurre la iniciadora que la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, en el artículo tercero establece que para lograr los objetivos de la Convención, los Estados Parte se comprometen, entre otros aspectos, a adoptar las medidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la movilidad, vivienda y educación, entre otros. De igual modo se contempla que los



XVI LEGISLATURA

edificios, vehículos e instalaciones que se construyan o fabriquen en sus territorios respectivos faciliten el transporte, la comunicación y el acceso para las personas con discapacidad, teniendo un sistema de transporte e infraestructura con accesibilidad para todos y todas permitiéndole a las personas desplazarse sin importar su condición.

Asimismo, destaca la iniciadora que la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en cuyo artículo 20 contempla la obligación de adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible. Y que aunado a lo anterior, la Convención Interamericana sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores, establece en su artículo 26 el derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, el cual debe permitir que la persona mayor pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida.

Considera la iniciadora que la importancia de reconocer la movilidad como un derecho humano, reside en que los sistemas de movilidad de un estado determinan la vida de las personas y las relaciones que éstos tienen con su entorno y con el desarrollo económico y social, por lo que, reconocer la movilidad constitucionalmente como un derecho es un paso garante al reconocimiento de otros derechos, su cumplimiento se vuelve transversal al cumplimiento de derechos tal y



XVI LEGISLATURA

como lo son el derecho a la educación, trabajo, sano esparcimiento, acceso a la salud y muchos otros.

No obstante, puntualiza la iniciadora que la cuestión de la movilidad es tan amplia que no basta conceptualizarla como el derecho a que las personas puedan desplazarse de un destino a otro, si no que ésta debe estar protegida con un sistema coordinado e integral para que una persona pueda realizar sus traslados de una manera eficiente, pero sobre todo, segura. Pero que lamentablemente, para muchas personas, salir a la calle representa un riesgo, pues no importa el medio que utilice para su transporte, es común toparse con que no hay banquetas por donde pueda caminar, no hay ciclo vías donde se pueda ir en bicicleta sin correr riesgo de verse involucrada en un accidente, las calles para los automóviles tienen falta de señalamientos, semáforos, altos, y demás, pero eso sólo hablando de los riesgos infraestructurales; si además, agregamos el factor del error humano, ya sea por exceso de velocidad, pasarse un alto o señalamiento y/o simple distracción puede existir un siniestro, el riesgo se incrementa, y si a todo lo anterior, agregamos la falta de cultura vial, la desigualdad de género y la falta de perspectiva de derechos humanos que existe en nuestro País, decir que salir a la calle es un riesgo, se queda corto y es subestimar las implicaciones negativas que conlleva el trasladarse de un punto a otro.



XVI LEGISLATURA

Derivado de lo descrito, menciona la iniciadora que ha sido necesario crear, modificar y reforzar las leyes en materia de movilidad y políticas públicas en todo el mundo, y que en ese sentido, en el mes de marzo del año 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, cuyo objetivo fue estabilizar y reducir las cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en el mundo.

Hace alusión la iniciadora que el 6 de junio de 2011 fue publicada la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2025 en el Diario Oficial de la Federación -misma que un mes después fue aprobada por unanimidad por la Conferencia Nacional de Gobernadores-, con el objetivo general de reducir en un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en todo el País, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades. Y que dicha estrategia, se centra en cinco pilares, mismos que establecen como obligatorio plasmar en el marco normativo lo siguiente:

1. El establecimiento de las acciones y programas en materia de seguridad vial, así como los protocolos de coordinación intergubernamentales para impulsar e instrumentar las políticas nacionales.



XVI LEGISLATURA

2. Los criterios de seguridad vial en la infraestructura para las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento tanto en carreteras como en vialidades urbanas.
3. Asegurar que los vehículos que circulan y se comercialicen en el país (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.
4. La creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular.
5. Considerar la aplicación de medidas y programas para el control de los factores de riesgo.
6. Contar con un sistema efectivo de expedición de licencias (formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas privadas y públicas de conducir, instructores y evaluadores, conductores jóvenes y nóveles).
7. Adecuar la normatividad para la expedición de licencias mediante la realización de pruebas psicofísicas, teóricas y prácticas específicas en establecimientos certificados.
8. Fortalecimiento del marco normativo, en materia de atención prehospitalaria.

Consiguientemente, es que presenta una propuesta de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, a efecto de que se cuente en nuestra entidad una ley que reconozca el derecho humano a la movilidad y a la vialidad, sino



XVI LEGISLATURA

también que se reconozcan los derechos a la seguridad jurídica y física, inclusión, accesibilidad y sostenibilidad universales.

SEXTO.- Referente a la exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto aludida en el antecedente tercero, expone su iniciador que el 18 de diciembre de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, la adición de un párrafo al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, por el cual se reconoce el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Y que como parte de esta reforma se facultó al Congreso de la Unión para expedir la ley que establezca la concurrencia del gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial.

En ese sentido fue que se expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial puntualiza el iniciador, aunque no en el plazo de 180 días después de la entrada en vigor de la reforma constitucional, como se estableció en los artículos transitorios, sino hasta el 17 de mayo de 2022.

Pormenoriza el iniciador que dicha ley define la concurrencia entre los tres órdenes de gobierno, así como los mecanismos para su debida coordinación en materia de movilidad y seguridad vial, estableciendo



XVI LEGISLATURA

las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad, el establecimiento del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, entre otros temas, otorgando 180 días a partir de la entrada en vigor para que las entidades federativas armonicen sus leyes conforme a la Ley General.

En ese sentido, precisa el iniciador que la presente iniciativa tiene como propósito cumplir con la armonización mandatada por la Ley General, a través de la expedición de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, estableciendo los siguientes objetivos:

- Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros.
- 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.
- Proteger los derechos a la vida y a la integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas del Estado, bajo un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo a través de la generación de sistemas viales seguros.



XVI LEGISLATURA

- Establecer mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros.
- Definir mecanismos de coordinación de las autoridades y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial.
- 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.
- Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social.
- Promover la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad.
- Incentivar las buenas prácticas y mejora en los sistemas de movilidad y seguridad vial.
- Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.



XVI LEGISLATURA

SÉPTIMO.- Tocante a la exposición de motivos de la Iniciativa con Proyecto de Decreto contenida en el antecedente cuarto, expone su iniciador que 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 en materia de Movilidad y Seguridad Vial, en la que se adiciona un último párrafo al artículo 4o.

Define además el iniciador que el derecho a la movilidad es algo de reciente creación en los ordenamientos legales mexicanos, y que “Movilidad” es un término que ha sido estudiado en la doctrina desde hace tiempo, por 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.

En este orden de ideas, asegura el iniciador que 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. Asimismo, que el Centro de investigaciones aplicadas en



XVI LEGISLATURA

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.”

Considera oportuno destacar el iniciador que 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, advierte el iniciador, 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.



XVI LEGISLATURA

A la par de lo anterior, establece el iniciador que el precepto constitucional también hace mención de la accesibilidad como principio rector, y que 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.

La eficiencia es otro principio importante, indica el iniciador, 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”.

Por lo anterior, a manera de conclusión define el iniciador 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. Y que de ahí la necesidad de una Ley Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, con la finalidad de poder establecer las competencias y acciones que



XVI LEGISLATURA

llevarán a cabo cada uno de los tres órdenes de gobierno, estableciendo mínimos que deben de contener la infraestructura y mobiliario urbano, para permitir la accesibilidad, eficacia y sobre todo la seguridad vial.

OCTAVO.- Entrando en materia, como parte del estudio y análisis de las Iniciativas de mérito, los integrantes de la Comisión Especial que suscriben el presente Dictamen tomamos como referente jurídico para llevar a cabo la regulación estatal en materia de movilidad y seguridad vial que hoy se propone, la reforma constitucional en el artículo 4 de la Carta Magna en esta materia que data su publicación del 18 de diciembre de 2020, en la que se obligó al Congreso Federal a emitir la Ley General en materia de movilidad y seguridad vial, misma que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de mayo de 2022, pero muy en particular nos ceñimos a la obligación prevista para los Estados federados de aprobar las reformas necesarias a las leyes de nuestra competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en esa Ley General.

Habida cuenta lo anterior, derivado de las diversas propuestas presentadas en la citadas Iniciativas, se observa que muchas de estas rebasan el imperio de la Ley General, que en nuestro caso, concede al Estado, desde la óptica jurídica de lo que es una Ley General o nacional, y es la que se refieren a normas que configuran o complementan una parte de la Constitución Federal y que en



XVI LEGISLATURA

consecuencia poseen una jerarquía mayor a la legislación ordinaria dentro del orden jurídico, derivado de la interpretación jurídica de su concepción a la luz de lo dispuesto en el artículo 133 Constitucional en cuanto a que -a la par de la Constitución General de República-, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de aquella y tratados internacionales serán la Ley Suprema de toda la Unión, debiendo los jueces de cada entidad federativa arreglarse a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las Entidades Federativas.

En tal sentido, la propuesta que se plantea obedece a respetar la supremacía de la legislación federal en materia de movilidad y seguridad vial, frente a las facultades que tenemos como Estado al emitir una regulación como la que se plantea, con el objeto de evitar algún conflicto o contradicción con la Ley General en la materia, dado que fue emanada formalmente de la Constitución y promulgada por el Congreso de la Unión en ejercicio de una competencia encargada expresamente a la Federación, según el principio de distribución de competencias contenido en el artículo 124 de la Ley Fundamental que destaca que las facultades que no están expresamente concedidas por la Constitución General a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados o a la Ciudad de México, en los ámbitos de sus respectivas competencias; por tanto, estamos frente a una Ley General en materia de movilidad y seguridad vial emanada formal y materialmente de la Constitución Federal que establece, como su



XVI LEGISLATURA

artículo 1 lo describe, ser de orden público e interés social y de observancia general en todo el territorio nacional, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4 de nuestra Carta Magna, por lo que dicha Ley General resulta ser una extensión o ampliación de la disposición Constitucional citada y no sólo una derivación, como lo pueden ser otras regulaciones.

Por tales razones de orden jurídico, los integrantes de la Comisión que suscribe el presente Dictamen plantean que, como ya se destacó en párrafos *supra*, el 17 de mayo de 2022 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la que es de observancia general en todo el territorio nacional en materia de movilidad y seguridad vial, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y en esta se estableció entre otras disposiciones transitorias, una que prevé que las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la Ley, deberán aprobar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarlas con lo dispuesto en dicha Ley, lo que a criterio de los suscritos es una limitante jurídica que de manera expresa acota el actuar de las Legislaturas del País para regular en sus disposiciones, o bien crear una ley en la materia, en estricto apego a las disposiciones que en la mencionada Ley General se establecen.



XVI LEGISLATURA

Partiendo de esto, se tiene que derivado de las múltiples propuestas en materia de movilidad y seguridad Vial al rebasar los límites jurídicos previstos en la Ley General concedidos, en la especie, por una parte, puede ocasionar inconvenientes de tipo jurídico ante tribunales, ya sea vía controles de constitucionalidad –Juicio de amparo, controversias constitucionales, o acciones de inconstitucionalidad-, y por otra, procedimientos derivados del proceso legislativo, específicamente, observaciones del Titular del Poder Ejecutivo del Estado ante la expedición de la Ley local propuesta.

Pese a esto, derivado del análisis conforme a derecho elaborado, y en aras de poder otorgar una vía legislativa más proporcionada al Proyecto de Ley presentado, para satisfacer jurídicamente la armonización que refiere el régimen transitorio de la Ley General con nuestro marco local, se propone excluir y/o adecuar de las propuestas que correspondan, lo siguiente:

1.- Se excluye la figura del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, dado que, como ya se destacó que la Ley General es de observancia general en todo el territorio nacional en materia de movilidad y seguridad vial, de ésta se desprende que la Política Pública se llevará a cabo a través de un Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, precisándose en su artículo 7 la existencia de dicho Sistema como el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial, de



XVI LEGISLATURA

los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir el objeto, los objetivos y principios de esa Ley General, de la política, del Plan Nacional de Desarrollo, de la Estrategia Nacional y de los instrumentos de planeación específicos, debiendo precisar que su integración se conforma entre otras autoridades, por las entidades federativas, a través de la persona que sea designada por el Ejecutivo local; en otras palabras, no es dable en derecho la creación de un sistema estatal en esta materia, por lo siguiente:

- a)** La inexistencia de una disposición en la Ley General que lo permita u obligue a los Estados federados;
- b)** El artículo 73 de la Carta Magna, en su fracción XXIX-C, prevé que es facultad el Congreso de la Unión establecer la concurrencia del Gobierno Federal, de las entidades federativas, de los Municipios y, en su caso, de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial;
- c)** Sin ser un organismo descentralizado o desconcentrado de la administración pública estatal, se plantea en una de las iniciativas que ese sistema estatal deba enviar al Titular del Ejecutivo una propuesta presupuestal al término del primer semestre del año para la operación del mismo, 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, lo que denota una erogación



XVI LEGISLATURA

financiera y por ende impacto presupuestal al alza para su funcionamiento; sin apartarnos de que la figura citada no forma parte de los ejes rectores del Plan Estatal de Desarrollo, y por ende no se colma con la aplicación sistemática del artículo 66 de la Ley de Planeación del Estado que prevé que todo proyecto de ley o decreto que sea sometido a votación del Pleno del Congreso del Estado, deberá incluir en su dictamen correspondiente la relación que guarde con los planes y programas estatales y municipales respectivos y una estimación fundada sobre el impacto presupuestario del proyecto.

2.- En cuanto a las propuestas de estrategia estatal en materia de movilidad y seguridad vial, se advierten que no existen facultades, o bien alguna obligación jurídica, para que el Congreso del Estado pueda legislar en el sentido de que el Estado pueda formular y aprobar un documento como tal, ya que en términos de la Ley General existe en la fracción XIX del artículo 3, la figura de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, señalándola como el instrumento rector para la conducción de la Política Nacional 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.

Frente a lo anterior, se precisa que la Estrategia Nacional, en términos de la fracción VII del apartado B. del artículo 7 de la Ley general, la deberá formular y aprobar el Sistema Nacional de Movilidad y



XVI LEGISLATURA

Seguridad Vial para ser la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia; y dicho sea de paso, según información del Sistema Nacional, la Estrategia Nacional fue ya emitida el 22 de junio del año que corre, precisándose que de dicho documento se desprende la presencia del representante del Estado en dicho acto emisorio, destacándose también de dicho documento que esa Estrategia es de carácter nacional, y actúa de manera transversal en materia de infraestructura, entornos, vehículos, accidentes, post accidentes y usuarios a través de legislación, vigilancia, tecnología, educación y formación; lo que orilla aún más a mantener al margen de la proyectada Ley para el Estado el tema de una estrategia estatal, ante la incertidumbre de los mandamientos que en esa Estrategia Nacional se hayan establecido como obligatorios para los Estados y Ayuntamientos.

3.- Se propone adecuar los artículos pertinentes en la propuesta que se presenta, con el objeto de precisar que las facultades en materia de movilidad y seguridad vial establecidas en los artículos 67 y 68 de la Ley General, son las concedidas para las autoridades locales -Titular del Ejecutivo Estatal y Ayuntamientos-, de ahí que es dentro de éstos preceptos en donde se prevén las únicas facultades legales en esta materia que son concedidas a las autoridades señaladas, y que además forman parte del Título Tercero de la Ley General en el que se establece la distribución de las competencias entre la Federación, las



XVI LEGISLATURA

Entidades Federativas, los Municipios del País, sin dejar de lado en la adecuación señalada la posibilidad de que, en uso de los mecanismos de coordinación y colaboración que también se establece en ese Título, se proponga la remisión a estos instrumentos citados, ya que como lo prevé el artículo 74 de la Ley General, las atribuciones que éste ordenamiento prevé en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas, los municipios en el ámbito de la competencia que les otorga la Carta Magna y esa Ley, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

4.- En cuanto al sistema estatal territorial y urbano que se plantea en las propuestas, se propone la exclusión de dicha figura, ya que como se ha advertido para otras tantas, no existen facultades u obligaciones jurídicas para que la actual Legislatura pueda legislar al respecto; sino por el contrario, dado que de una interpretación sistemática se tiene que el artículo 27 de la Ley General prevé la existencia de un Sistema de Información Territorial y Urbano, que ya se encuentra previsto en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y siendo analizada dicha regulación se verificó que en sus artículos 97 y 98 se establece, que además de formar parte de la Plataforma Nacional de Información que está a cargo de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, es el



XVI LEGISLATURA

instrumento que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, previéndose también en su último párrafo que para el funcionamiento de ese Sistema, las autoridades competentes de la Ley General deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias de las entidades federativas y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Debemos particularizar que la aplicación de ese Sistema deviene desde el inicio de vigencia de la última Ley General citada, que fue en noviembre de 2016, lo que en otras palabras es que ese Sistema, no es un instrumento jurídico de reciente creación en materia de asentamientos humanos, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, pero ahora, en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se vuelve jurídicamente vinculante para albergar la base de datos en materia de movilidad y seguridad vial que deben proporcionar las Entidades Federativas y los Municipios del País.

No obstante, se propone una redacción por la que se clarifique la directriz a la que el Estado y los Ayuntamientos deben sujetarse, con el objeto de transmitir, a través de la suscripción de convenios de coordinación necesarios al Sistema de Información Territorial y



XVI LEGISLATURA

Urbano, la información que exista en los archivos de las diversas dependencias estatales y municipales que posean datos e información necesaria, para que las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial elaboren las políticas en esta materia, destacándose en esa redacción los elementos que integran esa base de datos, y la remisión a la Ley General con el objeto de que las autoridades locales competentes emitan los reportes correspondientes a dicha base datos y sus indicadores.

5.- Por su parte, y ante la directriz jurídica de la Ley General de que la Política Nacional deberá darse a través del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial -como lo enmarca la Ley General en la fracción VI del apartado B: del artículo 7-, y uno más de los elementos de esa política nacional, es la Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial, la que a su vez se subdivide dentro de la Ley General en Política de Movilidad y Seguridad Vial, previendo herramientas de política pública en esta materia denominadas instrumentos, mismos que atienden solo a los aspectos de la Infraestructura, el Tránsito, de la Gestión de la Demanda, así como instrumentos financieros, contemplando también un apartado que destaca sobre la sensibilización, educación y formación en materia de movilidad y seguridad vial.



XVI LEGISLATURA

Derivado de esto, se tiene que de todas esas disposiciones se desprenden obligaciones para nuestra Entidad Federativa y Municipios, que resultan muy limitantes en cuanto al proceder que se tenga que realizar localmente, precisándose, que por un lado, no se advierte la posibilidad de crear una política local, ni instrumentos en esta materia, sin estarse en apego a la política nacional que dispone la Ley General, y por otra parte, tampoco se visualiza la obligación de que como Estado federado regulemos una política local e instrumentos en materia de movilidad y seguridad vial más allá de lo conferido a nuestra Entidad por la Ley General; en otras palabras, no existen facultades u obligaciones jurídicas para que la actual Legislatura pueda legislar sobre los aspectos citados; empero, atendiendo a los ordenamientos conferidos para nuestro Estado en la Ley General, se propone diversas redacciones con el objeto jurídico de cumplir con la exigencia de esos mandatos generales, partiendo en plantear, entre otros textos, que en la realización de obras de infraestructura vial urbana y carretera que sean diseñadas y ejecutadas en el Estado, se ejecuten bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General y en la Ley Estatal, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio; así como que en materia de prevención de siniestros de tránsito, las autoridades competentes deban establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la



XVI LEGISLATURA

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. Lo anterior se ciñe a tal y como lo exige la Ley General; ni más, ni menos.

Finalmente, en lo que corresponde a la adición de una fracción IV al artículo 348 del Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, se concluye en declararla improcedente dado que no forma parte de la materia de la regulación que se propone.

NOVENO.- Los integrantes de esta Comisión de Estudio y Dictamen *ex profeso* para la materia de movilidad y seguridad vial, con el objeto de poder dar cumplimiento a la estimación del impacto presupuestario que dispone el Artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, misma que como requisito *sine qua non* debe acompañarse a todo proyecto de ley o decreto que emita las Legislaturas del País, y bajo la razón jurídica de que los planes municipales de desarrollo, en términos de la Ley de Planeación del Estado, deben guardar congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, y en este último se plantea en el eje IV relativo a la Infraestructura para todos, medio ambiente y sustentabilidad, el sub eje IV.4 de movilidad, en su línea de acción 2.1.1 de la promoción del trabajo en conjunto y coordinado entre los 3 niveles de gobierno, entre otras materias establece las metas de la elaboración de proyectos de



XVI LEGISLATURA

movilidad y la creación de un consejo estatal ciudadano de movilidad; y por su parte, el mismo eje citado, pero en el sub eje IV.2 establece en su línea de acción 1.1.1, de la promoción de la movilidad sustentable a través de la construcción de infraestructura, el equipamiento urbano y vialidades, prevé para el caso concreto las de priorizar y desarrollar proyectos de calles completas de acuerdo con la pirámide de movilidad priorizando a los peatones y fomentando la movilidad urbana sustentable, que complementen las vialidades construidas y los circuitos viales; innovar con nuevos proyectos constructivos y/o arquitectónicos donde se incluya la implementación de sistemas de movilidad multimodal, y mejorar e incrementar la infraestructura vial con un enfoque de movilidad sustentable e inclusiva, a nuestro criterio nos permitimos plantear en el régimen transitorio del Proyecto de Decreto que se presenta, primeramente que dicha Ley deba entrar en vigor el día 01 de enero del año 2024, previa su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur; seguidamente se propone un Artículo Decimo en el que se prevé que con objeto de poder dar cumplimiento a lo dispuesto en las Secciones Segunda y Quinta del Capítulo Tercero del Título Tercero del ordenamiento que se propone, el diseño, ejecución y en su caso modificación de los programas, acciones y proyectos de inversión que desarrollen, como instrumentos de financiamiento público relacionados con la movilidad y la seguridad vial, en el ámbito de su competencia, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los



XVI LEGISLATURA

Ayuntamientos, se deberán apegar a la disponibilidad financiera y presupuestal que resulte del nivel de ingresos que cada ejercicio fiscal permita destinar para tal efecto.

Y que en tal sentido, las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para cada uno de los ejecutores del gasto responsables para el ejercicio fiscal 2024 o subsecuentes; y en caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de las Administración Pública Estatal y Municipales, centralizada y descentralizada, atendiendo a lo dispuesto en el Artículo Octavo Transitorio del Decreto que se presenta, deberán realizarse mediante adecuaciones presupuestarias conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto aprobado como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.

Y finalmente, no omitimos señalar que se propone también un Artículo Décimo Primero transitorio para que a partir de la entrada en vigor del ordenamiento propuesto, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, deberán modificar y/o actualizar en términos de la Ley en la materia el Plan Estatal y los Planes Municipales de Desarrollo, a más tardar el 31 de diciembre de 2024.



XVI LEGISLATURA

Sin detrimento de todo lo anterior, debemos citar que el 22 de junio del presente año, mediante oficio/DMGC165/2023, se solicitó al Director del Instituto de Estudios Legislativos de este Congreso del Estado la elaboración de la evaluación de la estimación del impacto presupuestario del Proyecto de Ley que hoy se propone, con el propósito de incluirlo dentro del Dictamen que hoy nos ocupa, misiva de la que se obtuvo respuesta el día 23 de junio del año que corre, mediante oficio número IEL 251/2023, del que dé su parte conducente se desprende textualmente lo siguiente:

“Del análisis realizado al proyecto de Dictamen en comento, se establecen líneas de responsabilidad para las autoridades estatales y municipales, establecidas en los artículos 23 y 24 capítulo II, denominado de las Competencias de las Autoridades Estatales y Municipales, como lo es la obligatoriedad de lo dispuesto en los artículos 67 y 74 de la Ley General, para el caso de Titular del Poder Ejecutivo y lo conducente en los artículo 68 y 74 para los municipios, que implican lo siguiente:

a).- Para el Titular del Ejecutivo y los municipios se establecen 21 obligaciones en materia de elaborar y adecuar la normatividad en la materia, así como las de coordinación y gestión, con los sectores públicos, privados y sociales para garantizar la implementación de las obligaciones contenidas en la Ley.



XVI LEGISLATURA

Estas acciones, por sí mismo no causan un impacto presupuestario directo.

b).- En materia de inversión, el proyecto de Ley establecen dos líneas, una de ellas es la de celebrar 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;

Y, una segunda que establece la responsabilidad de asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con 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.

De lo anterior se desprende que la ejecución e implementación de acciones y proyecto requerirá de recursos públicos, mismos que deberán ser considerados en los programas de inversión del Gobierno Estatal y de los gobiernos municipales, los cuales deberán ajustarse a las partidas presupuestales presentes y futuras previamente asignadas por esta soberanía en el ejercicio fiscal que corresponda.”



XVI LEGISLATURA

Por lo anteriormente expuesto y de conformidad con lo establecido por los artículos 116 y 117 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California Sur, sometemos a consideración de la Honorable Asamblea y solicitamos su voto aprobatorio para el siguiente:

PROYECTO DE DECRETO

**EL H. CONGRESO DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
DECRETA:**

SE EXPIDE LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR.

ARTÍCULO ÚNICO. - Se expide la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES CAPÍTULO I OBJETO

Artículo 1.- Las disposiciones de la presente Ley son de orden público e interés social, y de observancia general en el Estado de Baja California Sur.

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

- I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial,



XVI LEGISLATURA

accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión, igualdad, equidad, asequibilidad, modernidad e innovación tecnológica;

- II. Establecer las bases y directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas, bienes y de mercancías en el Estado y sus Municipios, bajo un enfoque sistémico, es decir, de sistemas 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;
- III. Establecer los mecanismos para integrar las bases de datos de movilidad y seguridad vial que se integraran el Sistema de Información Territorial y Urbano, de conformidad con las disposiciones de la Ley General y la presente Ley;
- IV. Definir mecanismos de coordinación de las autoridades del Estado, sus Municipios y la sociedad, en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Determinar mecanismos y acciones que garanticen la planeación a largo plazo e inversión de formas eficientes, dignas, sustentables y seguras de la movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- VI. 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, estableciendo usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad; así como la creación,



XVI LEGISLATURA

- recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la Movilidad, aprovechamiento y custodia;
- VII. 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;
- VIII. 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; y la formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación en el territorio nacional y resiliencia;
- IX. La ejecución, utilización y el incremento gradual de infraestructura segura para la movilidad, mobiliario y equipamiento auxiliar, peatonal, ciclista, de servicios urbanos, metropolitanos y regionales, y demás elementos relativos inherentes al desplazamiento de personas, bienes y mercancías y al fomento al uso de la movilidad no motorizada y el transporte público como medios de movilidad sustentable;
- X. 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;
- XI. 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



XVI LEGISLATURA

del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia, y

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

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 y la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California Sur, favoreciendo a las personas la protección más amplia en todo tiempo.

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;
- II. Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- III. Ley de Transporte para el Estado de Baja California Sur;
- IV. Ley de Tránsito Terrestre del Estado y Municipios de Baja California Sur;
- V. Ley de Desarrollo Urbano para el Estado de Baja California Sur;



XVI LEGISLATURA

- VI. Ley de Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente del Estado de Baja California Sur;
- VII. Ley Estatal para Inclusión de las Personas con Discapacidad en Baja California Sur;
- VIII. Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Baja California Sur, y
- IX. Ley Orgánica del Gobierno Municipal del Estado de Baja California Sur.

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

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, entorno físico, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, 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, 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 históricamente vulnerados, o, 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,



XVI LEGISLATURA

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. **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;
- V. **Autoridades:** Las competentes del Estado y Municipios en materia de movilidad, seguridad vial, tránsito y transporte terrestre;
- VI. **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;
- VII. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el Capítulo II del Título Tercero de la presente Ley;



XVI LEGISLATURA

- VIII. **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;
- IX. **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;
- X. **Ciclovía:** A la infraestructura con señalización, para la circulación exclusiva de ciclistas;
- XI. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XII. **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



XVI LEGISLATURA

formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

- XIII. **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;
- XIV. **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;
- XV. **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;
- XVI. **Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección 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;
- XVII. **Educación Vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas



XVI LEGISLATURA

usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

- XVIII. **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;
- XIX. **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;
- XX. **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial:** La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial a que hace referencia la Ley General;
- XXI. **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 reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;



XVI LEGISLATURA

- XXII. **Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que la Secretaría practica a las personas aspirantes para demostrar su aptitud necesaria para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XXIII. **Externalidades:** Factores que inciden, afectan y son derivados de 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;
- XXIV. **Factor de riesgo:** Cualquier rasgo, característica o exposición de un individuo que aumente su probabilidad de sufrir una lesión;
- XXV. **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;
- XXVI. **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;
- XXVII. **Grupos en situación de vulnerabilidad:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con



XVI LEGISLATURA

seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

- XXVIII. **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;
- XXIX. **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;
- XXX. **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;
- XXXI. **Ley General:** La General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXII. **Ley:** La de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Baja California Sur;



XVI LEGISLATURA

- XXXIII. **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;
- XXXIV. **Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- XXXV. **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;
- XXXVI. **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;
- XXXVII. **Observatorios:** Los de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXVIII. **Permiso Provisional:** Autorización administrativa que permite por seis meses a mayores de 16 años y menores de 18 años, previo curso de educación vial, a conducir vehículos automotores.



XVI LEGISLATURA

- XXXIX. **Perro de asistencia:** aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- XL. **Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada que utiliza ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;
- XLI. **Persona Permisinaria:** Persona física o moral autorizada por la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes para prestar servicios de autotransporte federal de carga, pasaje o turismo, o transporte privado de personas o cosas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción federal, estatal o municipal;
- XLII. **Persona usuaria:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- XLIII. **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, así como por lo dispuesto por el Artículo 3 fracción XXVIII de la Ley Estatal para la Inclusión de las Personas con Discapacidad en Baja California Sur;
- XLIV. **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;



XVI LEGISLATURA

- XLV. **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;
- XLVI. **Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- XLVII. **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 mujeres y hombres;
- XLVIII. **Secretarías:** Las previstas en el Artículo 22 de la presente Ley;
- XLIX. **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;
- L. **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;
- LI. **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;
- LII. **Sensibilización de género:** Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;



XVI LEGISLATURA

- LIII. **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;
- LIV. **Servicio de transporte:** Actividad mediante la cual la el Estado en coordinación con los municipios, otorgan permiso o autorización a personas físicas o jurídicas para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;
- LV. **Servicio de transporte público:** Actividad a través de la cual el Estado en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;
- LVI. **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;
- LVII. **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



XVI LEGISLATURA

las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse, y sus efectos adversos atenuarse;

- LVIII. **Sistema de Información Territorial y Urbano:** Al que hace referencia el Capítulo IV del Título Segundo de la Ley General.
- LIX. **Sistema Nacional:** El de Movilidad y Seguridad Vial al que hace referencia la Ley General;
- LX. **Sistema 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. Considera los elementos de la infraestructura, gestión de la movilidad y servicios de transporte; todo lo anterior sostenido en los pilares de gobernanza, sostenibilidad económica, social y ambiental;
- LXI. **Sistemas de retención infantil:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de 12 años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión, vuelco o desaceleración brusca del vehículo;
- LXII. **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;



XVI LEGISLATURA

- LXIII. **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;
- LXIV. **Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- LXV. **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;
- LXVI. **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;
- LXVII. **Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las normas oficiales mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- LXVIII. **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



XVI LEGISLATURA

tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

- LXIX. **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;
- LXX. **Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- LXXI. **Vía:** Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- LXXII. **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;
- LXXIII. **Vialidad:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y
- LXXIV. **Violencias 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.



XVI LEGISLATURA

CAPÍTULO III
PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 6.- La movilidad y seguridad vial en el Estado se regirá conforme a las disposiciones del Sistema Nacional, el cual será la columna vertebral de la presente Ley, y considerará la interacción de los elementos de infraestructura, gestión de la movilidad y servicios de transporte; entre otros; sostenida en los pilares de gobernanza, sostenibilidad económica, social y ambiental.

Artículo 7.- Los principios que deberán orientar todo acto de autoridad sobre el sistema de movilidad y que deberán ser observados por las autoridades que lleven a cabo acciones en materia de Movilidad y Seguridad Vial son:

- I. **Accesibilidad:** Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, entorno físico, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad, 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, 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 históricamente vulnerados;
- II. **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;



XVI LEGISLATURA

- III. Confiabilidad:** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener que 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;
- IV. 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;
- V. Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. 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;
- VII. 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;
- VIII. 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;



XVI LEGISLATURA

- IX. 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;
- X. 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;
- XI. 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, intersectorial y enfocadas en resolver las necesidades de las personas;
- XII. 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;
- XIII. Progresividad:** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndose de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. 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;
- XV. Seguridad:** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de



XVI LEGISLATURA

que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

- XVI. **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;
- XVII. **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;
- XVIII. **Transparencia y rendición de cuentas:** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Baja California Sur;
- XIX. **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
- XX. **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



XVI LEGISLATURA

usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 8.- 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 movilidad segura y reducir los siniestros de tránsito más graves son de responsabilidad compartida entre quienes son responsables de la infraestructura vial en los gobiernos, que están obligados a garantizar un diseño vial seguro; quienes son responsables de la aplicación de las normas de tránsito y de la operación vial; los proveedores de vehículos, equipos, materiales y dispositivos, quienes deben cumplir con estándares de calidad y seguridad progresivos a los avances tecnológicos; y las personas usuarias de la vía, en especial quienes operan vehículos motorizados, quienes tienen la obligación de observar el cuidado y la precaución que se requiere con respecto a las circunstancias imperantes.



XVI LEGISLATURA

De la misma manera, existe una responsabilidad diferenciada entre las personas usuarias de la vía, quienes deberán responsabilizarse del peligro que provocan para las demás personas usuarias. Por lo tanto, las obligaciones y sanciones que establezcan las leyes y/o reglamentos deben ser proporcionales al riesgo que generan;

- 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 Atención a Víctimas para el Estado de Baja California Sur, y demás normas que resulten aplicables;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme a las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbana, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad;
- VIII. 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
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas 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.



XVI LEGISLATURA

CAPÍTULO IV JERARQUÍA DE MOVILIDAD

Artículo 9.- La planeación, diseño 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 de movilidad, 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, personas con 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 podrán reglamentar las Autoridades competentes en la presente Ley.

Artículo 10.- 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; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.



XVI LEGISLATURA

CAPÍTULO V DERECHO A LA MOVILIDAD

Artículo 11.- Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita mediante el modo de su libre elección, el acceso a los bienes, servicios y oportunidades que se ofrecen en el territorio. Este derecho 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 12.- 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;



XVI LEGISLATURA

- 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 inunden y de preferencia con suelo permeable;
- 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, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular, los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y el continental.

Artículo 13. 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 competentes en materia de la presente Ley, 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



XVI LEGISLATURA

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;

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, y

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.- La movilidad en el Estado deberá contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías



XVI LEGISLATURA

públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

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.- 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 e insulares.

Las demás leyes, reglamentos y normas en la materia contendrán las previsiones 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;
- 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, y



XVI LEGISLATURA

IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares 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.- A fin de garantizar la eficiencia las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 17.- Las autoridades, en el ámbito de su competencia, para otorgar la debida sostenibilidad 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.- 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;



XVI LEGISLATURA

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.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 19.- A fin de garantizar la inclusión y la igualdad en el Estado, la 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 20.- Para cumplir con lo dispuesto en el presente Capítulo, las autoridades competentes, respetaran los criterios establecidos en el Artículo 22 de la Ley General.

Artículo 21.- 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 de siniestros de tránsito y sus familiares, 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;



XVI LEGISLATURA

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, en la 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, la Ley de Atención a Víctimas para el Estado de Baja California Sur y demás normas aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten;

VII. Tendrán derecho al arrastre, salvamento y depósito de sus vehículos sin costo, y

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.



XVI LEGISLATURA

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas, y en la Ley de Atención a Víctimas para el Estado de Baja California Sur y demás normas aplicables.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades competentes 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 DE LAS COMPETENCIAS, COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN

CAPÍTULO I AUTORIDADES COMPETENTES

Artículo 22.- Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial, serán ejercidas de manera concurrente por las autoridades Estatales y municipales, en su respectivo ámbito de competencia, así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración en materia de movilidad y seguridad vial con la Federación.

Para tal efecto, son autoridades competentes 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. Las demás autoridades y organismos que tengan facultades relacionadas con la movilidad y seguridad vial en el Estado y sus Municipios.



XVI LEGISLATURA

**CAPÍTULO II
COMPETENCIAS DE LAS AUTORIDADES ESTATALES**

Artículo 23.- Le corresponde al Estado por conducto del Titular del Poder Ejecutivo, o bien por la Secretaria del Ramo que corresponda, las atribuciones que establece el Artículo 67 de la Ley General, así como las demás que resulten de los mecanismos de coordinación y colaboración a que refiere el Artículo 74 de la mencionada Ley, así como las siguientes:

I.- Establecer y ordenar que, en los procedimientos para el otorgamiento de concesiones de transporte público de pasajeros, las unidades incluyan especificaciones técnicas y antropométricas en materia de discapacidad;

II.- Promover, en su caso, el otorgamiento de estímulos fiscales a las empresas concesionarias de las diversas modalidades de servicio de transporte público y de medios de comunicación, que realicen acciones que permitan el uso integral de sus servicios por las personas con discapacidad;

III.- Coordinarse con las autoridades municipales en materia de transporte para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, planeen, programen, ejecuten, evalúen y supervisen las condiciones en que se presta el servicio de transporte público colectivo, a efecto de que, a través de la instrumentación de políticas públicas eficaces, de manera progresiva, se logre una completa accesibilidad a las personas con discapacidad; y

IV.- Impulsar programas que permitan de manera progresiva la accesibilidad, seguridad, comodidad, calidad y funcionalidad en los medios de transporte público a las personas con discapacidad, garantizando en ese sentido que las empresas del transporte de pasajeros incluyan en sus unidades, especificaciones técnicas y antropométricas adecuadas para las personas con discapacidad.



XVI LEGISLATURA

CAPÍTULO III COMPETENCIAS DE LAS AUTORIDADES MUNICIPALES

Artículo 24.- Le corresponde a los Municipios del Estado, por conducto de sus Ayuntamientos, las atribuciones que establece el Artículo 68 de la Ley General, así como las demás que resulten de los mecanismos de coordinación y colaboración a que refiere el Artículo 74 de la mencionada Ley, así como las siguientes:

I.- Coordinarse con las autoridades estatales en materia de transporte para que, en el ámbito de sus respectivas competencias, planeen, programen, ejecuten, evalúen y supervisen las condiciones en que se presta el servicio de transporte público colectivo, a efecto de que, a través de la instrumentación de políticas públicas eficaces, de manera progresiva, se logre una completa accesibilidad a las personas con discapacidad; y

II.- Establecer políticas públicas que involucren a los particulares en la creación de una cultura que facilite a las personas con discapacidad el acceso a todo tipo de negocios comerciales, transporte y zonas peatonales, evitando los obstáculos y todo tipo de barreras arquitectónicas de conformidad a la Norma Oficial Mexicana respectiva, así como promover el diseño de programas y campañas de educación vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en su tránsito por la vía pública y en lugares de acceso al público.

CAPÍTULO IV DE LA COORDINACIÓN Y COLABORACIÓN

Artículo 25.- Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial del Estado y de sus municipios, se ejercerán de forma coordinada y articulada por medio de sus dependencias y entidades competentes, así como a través de los mecanismos de coordinación y de



XVI LEGISLATURA

colaboración previstos en la Ley General y en la presente Ley, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

TÍTULO TERCERO POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL EN EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR

CAPÍTULO I DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 26.- Las estrategias, programas y proyectos que se implementen en el Estado y los Municipios en materia de Movilidad y Seguridad Vial, se emitirán con estricto apego a las disposiciones previstas en la Estrategia Nacional que emita el Sistema Nacional, mismas que deberán estar incluidas en los Planes Estatal y Municipales de Desarrollo. Asimismo, en lo conducente las estrategias, programas y proyectos deberán ajustarse a las disposiciones que en esta materia dispone la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamientos Territorial y Desarrollo Urbano.

CAPÍTULO II DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN TERRITORIAL Y URBANO

Artículo 27.- El Sistema de Información Territorial y Urbano es al que hace referencia el Artículo Capítulo IV del Título Segundo de la Ley General, y el que refiere el Artículo 97 de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mismo que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, el cual se conforma por la base de datos integrada con la información que las autoridades competentes en materia de la Ley General y de la presente Ley le proporcionen. Para tal efecto, dichas autoridades dentro del marco de sus facultades deberán



XVI LEGISLATURA

suscribir los convenios de coordinación y colaboración necesarios, con el objeto de transmitir la información que exista en los archivos de las diversas dependencias del Estado y Municipios, que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 28.- La información a que refiere el Artículo anterior, se integrara por lo siguiente:

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

Para tal efecto, las bases de datos referidas contendrán como mínimo:

- a) La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
- b) Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- c) Operadores de servicios de transporte;
- d) Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- e) Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- f) Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales,



XVI LEGISLATURA

por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

- g) Información sobre las encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, así como las que correspondan a las de origen/destino con atención a la movilidad del cuidado;
- h) Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- i) Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- j) Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- k) Información sobre los patrones de movilidad de personas y grupos históricamente vulnerados;
- l) Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- m) La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco 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 29.- Para efecto de llevar a cabo la transmisión de la información a que refiere el último párrafo del Artículo 27 de la Ley General, las autoridades competentes en materia de la presente Ley



XVI LEGISLATURA

deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios; asimismo, para llevar a cabo el reporte de los indicadores y bases de datos al Sistema de Información Territorial y Urbano, las autoridades citadas deberán igualmente celebrar los convenios de coordinación respectivos señalados en el Artículo 30 de la Ley General.

CAPÍTULO III INSTRUMENTOS DE LA POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

SECCIÓN PRIMERA POLÍTICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 30.- La política pública 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 la Ley General y en la presente Ley.

De la misma manera, seguirá las directrices que para tal efecto emita el Sistema Nacional, y a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes.

Esto, 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.

Artículo 31.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, integraran la planeación de la movilidad y de la seguridad vial del Estado en los instrumentos territoriales metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes; y gestionaran 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, integrando los



XVI LEGISLATURA

principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la Ley General, observando las acciones previstas en el tercer párrafo del Artículo 31 de la misma.

Artículo 32.- En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además:

- I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado.
- II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad.
- III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia y la Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Baja California Sur; así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad,



XVI LEGISLATURA

dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, el Instituto Sudcaliforniano de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Comisión Estatal de los Derechos Humanos de Baja California Sur, la Secretaría de Seguridad Pública del Estado, así como de la sociedad civil, organismos internacionales, nacionales y estatales.

SECCIÓN SEGUNDA DE LOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA LA INFRAESTRUCTURA

Artículo 33.- En la realización de obras de infraestructura vial urbana y carretera que sean diseñadas y ejecutadas en el Estado, se ejecutaran bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la Ley General y 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 deberán ser definidos en concordancia con las Normas Oficiales Mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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 aquellas lesiones en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 34.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, para efectos 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 de movilidad y de habitabilidad:



XVI LEGISLATURA

- I. La Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. La Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute 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 35.- Las autoridades en materia de la presente Ley, en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la Ley General y 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 la Ley General y en la presente 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.



XVI LEGISLATURA

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, 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.
 - F) En el diseño y ejecución de obras para la implementación de vías para vehículos no motorizados, se deberá tomar en cuenta estrictamente la no afectación de la movilidad, seguridad vial y económica de los usuarios de las vías, priorizando para tal efecto siempre el uso de espacios públicos que presenten las características idóneas.
- 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;



XVI LEGISLATURA

- 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 exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;
- V. 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;
- VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de 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;
- VII. 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;



XVI LEGISLATURA

VIII. 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;

IX. 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;

X. 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 suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. 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;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer



XVI LEGISLATURA

la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

- XIII. 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
- XIV. 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 36.- 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.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte de las autoridades competentes materia de la presente Ley deberán regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales;
- b) Semirurales;
- c) Urbanas, y



XVI LEGISLATURA

d) Predominantemente urbanas.

Artículo 37.- La nomenclatura, señalización, servicios y los elementos inherentes e incorporados de la infraestructura vial urbana, rural y carretera, deberán ser instalados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de los peatones y conductores.

Artículo 38.- Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial vigilarán en todo momento y en razón a sus competencias, que la red vial en el Estado y Municipios cuenten con la señalización correspondiente.

Artículo 39.- La Secretaría junto con la Secretaría de Seguridad Pública y los Ayuntamientos supervisarán que la instalación, colocación y exposición de anuncios publicitarios en la red vial, sean ubicados y conservados en la forma que mejor garanticen su uso adecuado y la seguridad de las personas que hacen uso de la vialidad.

Artículo 40.- 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 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 Ley General y en 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.



XVI LEGISLATURA

Para la construcción de nuevas carreteras de jurisdicción estatal, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras ya existentes, se colocaran reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal 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 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 41.- Las autoridades Estatales y Municipales deberán considerar 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 Ley General y en la presente Ley.

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

Artículo 42.- 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



XVI LEGISLATURA

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 43.- 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 44.- El Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en la Ley General y en esta Ley, 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 45.- Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán 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.



XVI LEGISLATURA

Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 46.- El servicio público de transporte 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 libremente atendiendo a la jerarquía de la Ley General y la presente Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, establecerán los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público de jurisdicción Estatal y municipal garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona. Asimismo, deberán establecer que las tarifas que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur, con la debida anticipación.

El Estado y los municipios deberán proveer en las localidades rurales e insulares transporte público gratuito, a niñas, niños y adolescentes, evitando a las y los menores de edad caminatas mayores a 30 minutos o un kilómetro para educación primaria y 60 minutos o tres kilómetros para educación secundaria y media superior, con el fin de garantizar el derecho a la movilidad y el derecho a la educación; asimismo, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar a las personas trabajadoras el desplazamiento a sus centros de trabajo.



XVI LEGISLATURA

Artículo 47.- Cada autoridad en materia de transporte, Estatal o municipal, definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará su operación, y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en la Ley General y en la presente Ley.

Artículo 48.- Para una adecuada operación de los servicios de transporte de jurisdicción estatal, las autoridades competentes en materia de la presente Ley, deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Artículo 49.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público de jurisdicción Estatal. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 50.- A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes en materia de la presente Ley, podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga de jurisdicción estatal; asimismo, podrán establecer los acuerdos necesarios para la



XVI LEGISLATURA

conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

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

Artículo 51.-Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas.

En la regulación y ordenamiento citados se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades citadas deberán reconocer los permisos otorgados por éstas para suministrar los servicios de transporte.

Artículo 52.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de éstas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible; asimismo, deberán establecer en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.



XVI LEGISLATURA

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. Diseñar e implementar mecanismos para la supervisión de vigencia de póliza de seguro en todo vehículo motorizado;
- III. 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;
- IV. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
 - a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.
 - e) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.



XVI LEGISLATURA

- V.** La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VI.** 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;
- VII.** Que cualquier persona menor de doce años 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 la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- VIII.** El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;
- IX.** Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;
- X.** El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;
- XI.** La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como 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



XVI LEGISLATURA

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 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 0.05 g/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 las personas que conduzcan vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal;

- XIV.** La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y
- XV.** Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

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



XVI LEGISLATURA

aplicables; asimismo, evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 53.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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.

Artículo 54.- El Estado establecerá en su normativa aplicable que todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deban acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, podrá establecer que las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual el Estado deberá emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes 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 55.- El Estado emitirá las disposiciones que regulen lo siguiente:



XVI LEGISLATURA

- I. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;
- II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación;
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, y
- IV. Las licencias que expidan las autoridades competentes podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional.

Artículo 56.- Las autoridades responsables de la atención médica prehospitalaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitalaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Baja California Sur, en la Ley de Protección de Datos



XVI LEGISLATURA

Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Baja California Sur, y demás normatividad aplicable.

Artículo 57.- Para efectos de los estándares de vehículos nuevos que refiere la Ley General, las autoridades competentes en materia de la presente Ley, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

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

Artículo 58.- 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. Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en la Ley General, en la Ley General de Cambio Climático y en la presente Ley.

Artículo 59.- 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.

Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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 disposiciones que para tal efecto se emita. Asimismo, podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura



XVI LEGISLATURA

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 la Ley General y en la presente Ley.

Artículo 60.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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 estatal, 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 61.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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 la Ley General y en la presente Ley.

SECCIÓN QUINTA INSTRUMENTOS FINANCIEROS

Artículo 62.- 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 de conformidad con la Ley General, la presente Ley, y demás normatividad aplicable.



XVI LEGISLATURA

Artículo 63.- Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I.** Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, del Estado y municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II.** La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III.** Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- IV.** Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- V.** Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI.** Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y



XVI LEGISLATURA

- VII.** Otros que permitan el cumplimiento de la Ley General y de la presente Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 64.- Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal, incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en la Ley General y en la presente Ley.

SECCIÓN SEXTA DE LA SENSIBILIZACIÓN, EDUCACIÓN Y FORMACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 65.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, 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, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de 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 educación 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 y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 66.- 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 concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.



XVI LEGISLATURA

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 en materia de movilidad y seguridad vial;
- III.** 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 67.- La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional.

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

- I.** Desarrollar contenidos sobre 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



XVI LEGISLATURA

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 la Ley General y la presente Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, a las personas operadoras de los sistemas de movilidad y a las autoridades, 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 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 68.- La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Las autoridades competentes en materia de la presente Ley, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores



XVI LEGISLATURA

privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TITULO CUARTO DE LA PARTICIPACIÓN

CAPITULO ÚNICO DEL OBSERVATORIO ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 69.- Las autoridades competentes en materia de la presente Ley promoverán la participación co-creativa e intersectorial de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de la Ley General y 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, las instituciones de planeación y de participación ciudadana, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos 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 Ley General y la presente Ley.

Artículo 70.- Para efectos de dar cumplimiento con el Artículo 82 de la Ley General se crea el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como espacio de deliberación entre el gobierno, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, con el objetivo de proponer y evaluar las políticas de movilidad y seguridad vial; el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión



XVI LEGISLATURA

de información y conocimientos 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 Ley General y de la presente Ley.

La presidencia del Sistema deberá garantizar una diversa representación de sectores sociales en la integración del Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que deberá considerar pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, 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.

El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial tendrá funciones de propuesta, opinión, evaluación y la emisión de recomendaciones en materia de movilidad y seguridad vial, hacia los diferentes niveles de la administración pública involucrados.

Artículo 71.- Las autoridades correspondientes en materia de la presente Ley, deberán proporcionar al Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, de la seguridad vial, del tránsito y de las bases de datos que se señalan en el Artículo 28 del presente ordenamiento.

Artículo 72.- A fin de garantizar la participación efectiva de la sociedad, se deberán tomar en cuenta a las instituciones de planeación y de participación ciudadana establecidas en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y



XVI LEGISLATURA

Desarrollo Urbano, sin limitar la posibilidad de crear otros organismos que se consideren necesarios.

Artículo 73.- El Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial podrá llevar a cabo de manera conjunta con las autoridades competentes en materia de la presente Ley, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS:

PRIMERO.- La presente Ley entrará en vigor el día 01 de enero del año 2024, previa su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Baja California Sur.

SEGUNDO.- El Titular del Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría de Finanzas y Administración, y los Ayuntamientos del Estado a través de sus tesorerías municipales, deberán considerar en el Proyecto de Presupuesto para el Ejercicio Fiscal 2024 que corresponda, los recursos necesarios para la aplicación de la presente Ley.

TERCERO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se le concede el término de 15 días naturales al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para efecto de dar cumplimiento al último párrafo del Artículo 74 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

CUARTO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se le concede el término de 90 días naturales al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para efecto de dar cumplimiento a las disposiciones previstas en el Artículo 29 de la presente Ley.

QUINTO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se le concede el término de 90 días hábiles al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que de manera conjunta con las



XVI LEGISLATURA

autoridades competentes en materia de la presente Ley previstas en el Artículo 22, emitan el Reglamento General de la Ley que se expide.

SEXTO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se le concede el término de 180 días hábiles al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, para que de manera conjunta con las autoridades competentes previstas en el Artículo 22 de esta Ley, den cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 70 del presente ordenamiento.

SÉPTIMO.- Una vez llevado a cabo el cumplimiento de las disposiciones señaladas en el Artículo transitorio anterior, el Observatorio Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, deberá emitir su reglamento interno en un término no mayor a 90 días naturales.

OCTAVO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, las adecuaciones a las diversas Leyes del marco jurídico Estatal que deban ser llevadas a cabo con motivo de las disposiciones previstas en la presente Ley, se realizarán en un término no mayor a 365 días hábiles.

NOVENO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, las disposiciones administrativas que se emitan, así como las adecuaciones a los reglamentos correspondientes que se realicen en apego a las disposiciones de la presente Ley, se deberán llevar a cabo dentro de un término no mayor a 120 días naturales.

DÉCIMO.- Con objeto de poder dar cumplimiento a lo dispuesto en las Secciones Segunda y Quinta del Capítulo Tercero del Título Tercero del presente ordenamiento, el diseño, ejecución y en su caso modificación de los programas, acciones y proyectos de inversión que desarrollen, como instrumentos de financiamiento público relacionados con la movilidad y la seguridad vial, en el ámbito de su competencia, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, se deberán apegar a la disponibilidad financiera y presupuestal que resulte del nivel de ingresos que cada ejercicio fiscal permita destinar para tal efecto.



XVI LEGISLATURA

En tal sentido, las erogaciones que se generen con motivo de la entrada en vigor del presente ordenamiento, se cubrirán con cargo al presupuesto autorizado para cada uno de los ejecutores del gasto responsables para el ejercicio fiscal 2024 o subsecuentes.

En caso de que se realice alguna modificación a la estructura orgánica de las dependencias y entidades de las Administración Pública Estatal y Municipales, centralizada y descentralizada, atendiendo a lo dispuesto en el Artículo Octavo Transitorio del presente Decreto, deberán realizarse mediante adecuaciones presupuestarias conforme a las disposiciones jurídicas aplicables, por lo que no se incrementará su presupuesto aprobado como resultado de la entrada en vigor de la presente Ley.

DÉCIMO PRIMERO.- A partir de la entrada en vigor del presente ordenamiento, el Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, deberán modificar y/o actualizar en términos de la Ley en la materia el Plan Estatal y los Planes Municipales de Desarrollo, a más tardar el 31 de diciembre de 2024.

DADO EN LA SALA DE COMISIONES DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO, EN LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR, A LOS 20 DÍAS DEL MES DE JULIO DE 2023.

**ATENTAMENTE
COMISIÓN ESPECIAL PLURAL EN MATERIA DE MOVILIDAD Y
SEGURIDAD VIAL**

**DIP. LUIS ARMANDO DÍAZ
SECRETARIO**



XVI LEGISLATURA

**DIP. GABRIELA MONTOYA TERRAZAS
SECRETARIA**

**DIP. LORENA MARBELLA GONZÁLEZ DÍAZ
SECRETARIA**

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONJDE AL DICTAMEN RELATIVO A INICIATIVAS CON PROYECTO DE DECRETO, QUE PRESENTAN POR UNA PARTE LOS DIPUTADOS JOSÉ RIGOBERTO MARES AGUILAR Y DENNY MANUEL GUERRERO CRUZ, MEDIANTE LA CUAL PROPONEN CREAR LA LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR; Y POR OTRO LADO, LAS INICIATIVAS CIUDADANAS CON PROYECTO DE DECRETO QUE PRESENTAN LOS C.C JORGE ALBERTO VILLA QUINTERO Y MARITZA MUÑOZ VARGAS, MEDIANTE LA CUAL PROPONEN CREAR LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR, Y SE ADICIONA UNA FRACCIÓN IV AL ARTÍCULO 348 AL CÓDIGO PENAL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA SUR.