

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

TEXTO ORIGINAL.

Ley publicada en el Extraordinario Número 44 del Boletín Oficial del Estado de Baja California Sur, el miércoles 26 de julio de 2023.

VÍCTOR MANUEL CASTRO COSÍO, GOBERNADOR DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR, A SUS HABITANTES HACE SABER:

QUE EL H. CONGRESO DEL ESTADO, SE HA SERVIDO DIRIGIRME EL SIGUIENTE:

DECRETO 2942

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, 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 (sic) 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 (sic) 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, 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. Promover 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 (sic) 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 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;

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, 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;

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 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 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;

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 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;

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.

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 (sic) 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;

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;

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 (sic) 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 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;

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 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.

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 el eje rector 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: 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: Condiciones que garanticen que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con un óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

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;

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 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 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.

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.

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.

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;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con caminos universalmente accesibles, de suelo estable, que no sean susceptibles a velocidades inseguras, que no se inundan y de preferencia con suelo permeable;

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 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 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

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; 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 estatales y municipales 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 (sic), 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;

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.

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.

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.

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 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 (sic) 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 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 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 integrará 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, 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 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 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, 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:

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.

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;

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;

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 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 registrarse 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 (sic);

c) Urbanas, y

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 (sic) presente Ley.

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

Para la construcción de nuevas carreteras de jurisdicción estatal, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras ya existentes, se colocarán 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 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.

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.

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 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.

Por lo anterior los reglamentos de tránsitos (sic) 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.

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 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 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:

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 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 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.

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 (sic) 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

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 académicas 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.

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 pública 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 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 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 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 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 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 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 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 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 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 realicen 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.

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 (sic) 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 SESIONES DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO, EN LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR, A LOS VEINTE DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO 2023.

DIP. GUADALUPE VÁZQUEZ JACINTO
PRESIDENTA

DIP. MARÍA LUISA TREJO PIÑUELA
SECRETARIA

EN CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 63, 79 FRACCIÓN II Y 81 SEGUNDO PÁRRAFO DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE BAJA CALIFORNIA SUR, EN LA RESIDENCIA DEL PODER EJECUTIVO, A LOS VEINTICUATRO DÍAS DEL MES DE JULIO DEL AÑO DOS MIL VEINTITRÉS.

A T E N T A M E N T E
GOBERNADOR DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA SUR
VÍCTOR MANUEL CASTRO COSÍO

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO
HOMERO DAVIS CASTRO