

1689



PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA
XXV LEGISLATURA



"2025, Año del Turismo Sostenible como impulsor del Bienestar Social y Progreso"

Mexicali, Baja California a los 30 días del mes de junio de 2025

DIP. MICHELLE ALEJANDRA TEJEDA MEDINA
PRESIDENTA DE LA MESA DIRECTIVA DE LA H. XXV LEGISLATURA
CONSTITUCIONAL DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
P R E S E N T E.

Anteponiendo un cordial saludo, por medio del presente y de conformidad con lo establecido en los artículos 110 y 117 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, presento ante Usted para su trámite legislativo correspondiente la **Iniciativa de reforma al artículo 1 adicionando párrafo quinto, artículo 5 reformando XI y X, artículo 101 y artículo 138 párrafo segundo de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California con el propósito de impulsar el uso de la electromovilidad.**

La cual será presentada por oficialía de partes para que sea incluida en el orden del día de la Sesión de Pleno a realizarse el día jueves 3 de julio de 2025.

Sin otro particular por el momento, quedo atenta a sus consideraciones.

ATENTAMENTE
DIP. DAYLÍN GARCÍA RUVALCABA
DIPUTADA INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA
DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA





**DIP. MICHELLE ALEJANDRA TEJEDA MEDINA
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA
H. XXV LEGISLATURA DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA
P R E S E N T E.-**

HONORABLE ASAMBLEA

La suscrita integrante de la XXV Legislatura Constitucional del Estado Libre y Soberano de Baja California, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 27 y 28, ambos en su fracción I, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, 110, 112, 115, 116, 117 y demás aplicables de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, me permito someter a la consideración de esta Honorable Soberanía, la presente Iniciativa, al tenor del siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Según datos de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), el transporte de personas y bienes son las causantes de más de un cuarto de las emisiones relacionadas con el uso de energía. Y de acuerdo a las proyecciones a 2050, se estima que sea el transporte el responsable al mayor crecimiento de emisiones con un aproximado al 70%; aunado a las proyecciones vinculadas con la migración urbana en la que la población mundial habitante de ciudades incrementará de un 55 a un 70% para el año 2050, lo cual incrementará la exigencia por servicios de movilidad urbana.¹

Al tomar en consideración la estrecha relación entre el sector transporte y el desarrollo sustentable, la movilidad urbana se posiciona un componente estratégico para combatir el aumento de 1.5°C y contribuir a la disminución de gases de efecto invernadero (GEI) provenientes, principalmente, del uso de vehículos de combustión interna con uso de combustible fósil. De acuerdo con las estimaciones de la ONU, la movilidad eléctrica es una alternativa estratégica en la disminución de CO₂, con posibilidad de disminuir en el periodo 2016-2050 1.4 giga toneladas de

¹ https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/documents/docs_sdissues_energy.htm

CO₂ y generar un ahorro de combustible cercano a 85 mil millones de dólares americanos.

Los vehículos automotores propulsados por motores de combustión interna producen, en general, tres tipos de emisiones de gases contaminantes:

(i) emisiones evaporativas, (ii) emisiones por el tubo de escape, y (iii) emisiones de partículas por el desgaste de los frenos y de las llantas. Éstas consisten en lo siguiente:

1. Emisiones evaporativas. Son las causadas por la evaporación de combustible y que ocurren cuando el vehículo está en circulación y también cuando está estacionado, mismas que comprenden a los hidrocarburos (C_xH_x). Su magnitud depende de las características del vehículo, factores geográficos y meteorológicos, la altura, la temperatura ambiente y, principalmente, de la presión de vapor del combustible. La variedad de procesos por los que se presentan emisiones evaporativas en los vehículos incluye:

a. Emisiones diurnas. Son generadas en el sistema de combustible del vehículo debido a los cambios de temperatura a través de las 24 horas del día.

b. Emisiones del vehículo recién apagado con el motor caliente. Se presentan una vez que se apaga el motor, debido a la volatilización del combustible por su calor residual.

c. Emisiones evaporativas en circulación. Se presentan cuando el motor está en operación normal.

d. Emisiones evaporativas del vehículo en reposo con el motor frío. Ocurren principalmente debido a la permeabilidad de los componentes del sistema de combustible.

e. Emisiones evaporativas durante el proceso de recarga de combustible. Consisten de fugas de vapores del tanque de combustible durante el proceso de recarga; se presentan mientras el vehículo está en las estaciones de servicio y para efectos de inventarios de emisiones, son tratadas típicamente como fuente de área.

2. Emisiones por el tubo de escape. Son producto de la quema del combustible, sea éste gasolina, diesel u otros (como gas licuado o biocombustibles), y comprenden a una serie de contaminantes, tales como: monóxido de carbono (CO), bióxido de carbono (CO₂), los hidrocarburos (C_xH_x), óxidos de nitrógeno (N_xO_y), óxidos de azufre (SO_x) y partículas (carbono negro, hollín y PM_x). Además, ciertos contaminantes presentes en el combustible como el azufre (S) y, hasta hace algunos años, el plomo (Pb) se liberan al ambiente a través del proceso de combustión.

Las emisiones por el tubo de escape dependen de las características del vehículo, su tecnología y su sistema de control de emisiones; los vehículos más pesados o

más potentes tienden a generar mayores emisiones por kilómetro recorrido y las normas que regulan la construcción de vehículos determinan tanto su tecnología así como la presencia o ausencia de equipos de control de emisiones, como los convertidores catalíticos.

El estado de mantenimiento del vehículo y los factores operativos, la velocidad de circulación, la frecuencia e intensidad de las aceleraciones y las características del combustible juegan un papel determinante en las emisiones por el escape.

3. Emisiones por desgaste de llantas y frenos. Como su nombre lo indica, son producto del desgaste de las llantas y los frenos y comprenden partículas contaminantes (PMx). El sector del transporte es una pieza fundamental en la disminución de emisiones CO₂, debido a los niveles de consumo de energía que representa, y al tipo de energía empleada, la cual es altamente contaminante.

La tendencia mundial, está en ruta a prohibir por completo los vehículos que funcionan con diesel y gasolina, países como Francia, Italia pusieron como fecha límite el 2024; Alemania, España e Inglaterra plantean prohibir su circulación para 2030. Por lo que México puede y debe tomar medidas concretas para proteger el medio ambiente, e intentar revertir, si aún estamos a tiempo, las consecuencias de la irresponsabilidad heredada.

De acuerdo al Instituto de Movilidad Sustentable (IMOS) el parque vehicular de Baja California consta de más de un millón 900 mil transportes, siendo los automóviles particulares los que más hay con un millón 431 mil 596.

Siguiendo esa línea, los camiones de carga son el segundo medio de transporte que más se utiliza con 398 mil 218 unidades, mientras que las motocicletas se encuentran en el tercer peldaño con 36 mil 123.

Asimismo, los camiones de transporte público que tiene contabilizada la dependencia estatal ronda 19 mil 706 unidades, y también estiman que en BC hay cerca de 600 mil automóviles que no están registrados

Baja California debe iniciar con adecuar la infraestructura pública, para que los vehículos eléctricos pasen de ser una promesa sustentable en viabilidad, a una realidad. Es un trabajo que debemos legislar.

Los autos eléctricos son mejores que los de gasolina por diferentes razones, el mantenimiento del motor es más barato debido a que cuentan con menos partes móviles que los de gasolina que tienen más de 2 mil piezas, porque el costo de operación es menor, aceleración es mayor, son muy silenciosos y lo más importante, son muy amigables con el medio ambiente, más si agregamos que la electricidad que se utilice provenga de fuentes limpias.

la demanda de vehículos eléctricos o híbridos, no sólo mitiga las emisiones de CO₂ a la atmosfera, sino que prescinde de combustibles fósiles que son altamente contaminantes en su extracción, almacenamiento y refinación.

La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica Visión 2030 plantea distintas aristas para abordar el impulso hacia la electromovilidad urbana. Entre los ejes estratégicos que se plantean y que abordan específicamente el uso de autobuses eléctricos, se encuentra la reactivación de programas de chatarrización para retirar autobuses viejos de las calles y promover la transición a autobuses eléctricos; apoyar la implementación de proyectos piloto que preparen a las ciudades para el despliegue masivo de unidades eléctricas; e instalar la infraestructura necesaria para la recarga de autobuses en los patios de encierro.

Se estima que los autobuses eléctricos generan un 185% más en valor agregado en comparación a los autobuses de diésel, especialmente en la fabricación de partes. Por ello, manufacturar autobuses eléctricos e híbridos representa una oportunidad de negocio para México ya que la tendencia al alza de los países de adquirir este tipo de transporte sustentable le permitirá participar en una cadena global de valor donde dichas actividades de manufactura representen una mayor derrama económica para los territorios de hospedaje.

Con las siguientes reformas se busca armonizar nuestra legislación de movilidad, con la agenda 2030 y disposiciones Federales, con una transición gradual hacia patrones donde predominen una forma de movilidad a base nuevas tecnologías, como lo es la electromovilidad.

Por lo cual el Estado de Baja California y los Ayuntamientos, realizarán gradualmente la inversión necesaria en obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras. Se impulsa el cambio de paradigma de movilidad hacia una eléctrica, que el transporte público no utilice combustibles fósiles, sino energías renovables para un Estado y municipios con menos contaminación.

En este sentido, mediante la presente iniciativa se propone actualizar y reformar normativas referentes a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Baja California.

CUADRO COMPARATIVO:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA

| TEXTO VIGENTE | INICIATIVA |
|---|----------------------------|
| <p>ARTÍCULO 1.- La presente Ley es de observancia general en el Estado de Baja California, sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices generales para planificar, regular, controlar, vigilar, gestionar la movilidad, el transporte público y privado de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.</p> <p>El servicio de transporte público está a cargo del Ejecutivo Estatal y lo prestará por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, o previa declaratoria de imposibilidad lo podrá encomendar a personas físicas y morales mediante el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios de equidad, justicia, igualdad, salud, medio ambiente, racionalización y modernización.</p> <p>Los sujetos activos de la movilidad son las personas con discapacidad, peatones, ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, motociclistas, conductor, usuarios del servicio de transporte, prestadores del servicio de transporte en todas sus modalidades,</p> | <p>ARTÍCULO 1.-</p> |

así como las empresas de redes de transporte. Son sujetos de la aplicación de la presente Ley y de su Reglamento, las autoridades, las entidades y organismos públicos o privados, y las personas físicas o morales, permisionarias o concesionarias, que otorguen el servicio de traslado de pasajeros o de carga, o bajo cualquier modalidad realicen las actividades a que se refiere el presente ordenamiento y la reglamentación respectiva.

La aplicación de las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y el desarrollo de la política pública de movilidad y transporte del Estado, corresponde al Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

ARTÍCULO 3.- La presente Ley garantizará que la administración pública estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad observen los principios rectores siguientes:

I. Accesibilidad universal: Garantizar el derecho de las personas a elegir

Se establece como prioridad en el Estado de Baja California, la utilización de la energía eléctrica renovable en el servicio de transporte público. Se promoverá la investigación, importación y producción de tecnologías tendentes al desarrollo de la electromovilidad.

ARTÍCULO 3.- (...)

Fracción I a V (...)

libremente la forma de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;

II. Calidad: Establecer criterios cualitativos y cuantitativos que aseguren que el servicio ofrecido al usuario cuente con un espacio apropiado y confortable para las personas, encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje, desplazamiento y orientación del servicio público de transporte;

III. Desarrollo económico: Garantizar que el ordenamiento de las vías públicas de comunicación minimice costos y tiempos de traslado de personas y bienes a fin de contribuir al bienestar social y desarrollo del Estado;

IV. Eficiencia: Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se desplacen en los distintos medios de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la **infraestructura y tecnologías sustentables**;

V. Igualdad: Generar las condiciones para que la población ejerza su derecho a la movilidad, y asegurar que ésta se encuentre al alcance de todas las personas, atendiendo especialmente a los grupos que por sus condiciones sean catalogados como vulnerables;

Fracción VII a IX (...)

Fracción XI a XII (...)

VI. Innovación tecnológica: Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;

VII. No discriminación: Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;

VIII. Perspectiva inclusiva: Asegurar que las políticas públicas estatales y municipales garanticen la no discriminación, igualdad, equidad de género, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte;

IX. Participación ciudadana: Tomar en consideración la opinión de los ciudadanos, en los diferentes componentes de la movilidad;

X. Respeto al medio ambiente: Fomentar a través de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter masivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;

VI. Innovación tecnológica: Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas, bienes **y realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual a la electromovilidad con unidades no contaminantes que utilicen nuevas tecnologías en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga.**

XI. Seguridad: Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes; y,

XII. Sustentabilidad: Dirigir las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras.

ARTÍCULO 5.- Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:

I. Las acciones tendientes para garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III. Que las acciones relativas a la construcción, administración y

X. Respeto al medio ambiente: Fomentar a través de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter masivo y tecnología sustentable, fomentar la electromovilidad mediante el uso de vehículos limpios y eléctricos o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;

ARTÍCULO 5.- (...)

Fracción I a II (...)

Fracción IV a XI (...)

aprovechamiento de las obras de infraestructura previstas en esta Ley se orienten a facilitar la movilidad motorizada, no motorizada y medios de transporte sustentables;

IV. Las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en la normatividad aplicable;

V. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento, suspensión o cancelación de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte en sus distintas modalidades, en la operación de servicios conexos, así como sistemas electrónicos;

VI. Los requisitos y condiciones para establecer y operar servicios conexos;

VII. La vigilancia, inspección, planeación, administración, control y sanción del servicio de transporte público y privado;

VIII. La competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;

IX. Los derechos y obligaciones de los sujetos activos en materia de movilidad de personas, bienes y mercancías;

X. Las políticas, lineamientos, estrategias y disposiciones relativas a la planeación de la movilidad y la formulación de los planes y programas específicos de la materia;

XI. Los esquemas de coordinación institucional que deben ejecutar el Estado y los Municipios, para integrar y

III. Que las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura previstas en esta Ley se orienten a facilitar la movilidad motorizada, no motorizada, medios de transporte sustentables y electromovilidad;

administrar el servicio de transporte y vialidad de personas y de transporte de carga; y,

XII. La promoción y fomento en la población para la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y la prevención de accidentes que coadyuven a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular e impulsar el uso intensivo del transporte público y no motorizado.

ARTÍCULO 101.- Corresponde al Ejecutivo Estatal por conducto del Instituto la prestación del servicio público de transporte de pasajeros; una vez que de acuerdo con los estudios técnicos y operativos se haya determinado la necesidad de prestar este, evaluará si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizar la declaratoria correspondiente y la necesidad de su concesión mediante una convocatoria de licitación pública. Esta declaratoria deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad.

XII. La promoción y fomento en la población para la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y la prevención de accidentes que coadyuven a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular e impulsar el uso intensivo del transporte público, no motorizado y eléctrico.

ARTÍCULO 138.- A efecto de garantizar la movilidad a personas con discapacidad, los vehículos registrados en las concesiones deberán de contar con mecanismos que permitan la accesibilidad en el porcentaje y rutas que determine el Plan de Movilidad y Transporte.

Las autoridades municipales y estatales en materia de movilidad deberán de garantizar la infraestructura mínima para el cumplimiento de la presente disposición.

ARTÍCULO 101.- Corresponde al Ejecutivo Estatal por conducto del Instituto la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, **impulsar la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, basado en la utilización de nuevas tecnologías y de electromovilidad;** una vez que de acuerdo con los estudios técnicos y operativos se haya determinado la necesidad de prestar este, evaluará si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizar la declaratoria correspondiente y la necesidad de su concesión mediante una convocatoria de licitación pública. Esta declaratoria deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad.

ARTÍCULO 138.- (...)

Las autoridades municipales y estatales en materia de movilidad, **realizará la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras,** para el cumplimiento de la presente disposición.

| | |
|--|--|
| | |
|--|--|

Por lo anteriormente expuesto y fundado, me permito someter a consideración de esta Legislatura del H. Congreso del Estado de Baja California, el presente:

DECRETO:

PRIMERO. - Se reforma el artículo 1 adicionando párrafo quinto, artículo 5 reformando XI y X, artículo 101 y artículo 138 párrafo segundo de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 1.- La presente Ley es de observancia general en el Estado de Baja California, sus disposiciones son de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices generales para planificar, regular, controlar, vigilar, gestionar la movilidad, el transporte público y privado de personas y bienes en todas sus modalidades, garantizando las condiciones y derechos para el desplazamiento de las personas de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente.

El servicio de transporte público está a cargo del Ejecutivo Estatal y lo prestará por conducto del Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California, o previa declaratoria de imposibilidad lo podrá encomendar a personas físicas y morales mediante el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones en los términos que señala esta Ley y su Reglamento, bajo los principios de equidad, justicia, igualdad, salud, medio ambiente, racionalización y modernización.

Los sujetos activos de la movilidad son las personas con discapacidad, peatones, ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, motociclistas, conductor, usuarios del servicio de transporte, prestadores del servicio de transporte en todas sus modalidades, así como las empresas de redes de transporte. Son sujetos de la aplicación de la presente Ley y de su Reglamento, las autoridades, las entidades y organismos públicos o privados, y las personas físicas o morales, permisionarias o concesionarias, que otorguen el servicio de traslado de pasajeros o de carga, o bajo cualquier modalidad realicen las actividades a que se refiere el presente ordenamiento y la reglamentación respectiva.

La aplicación de las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y el desarrollo de la política pública de movilidad y transporte del Estado, corresponde al Instituto de Movilidad Sustentable del Estado de Baja California.

Se establece como prioridad en el Estado de Baja California, la utilización de la energía eléctrica renovable en el servicio de transporte público. Se

promoverá la investigación, importación y producción de tecnologías tendentes al desarrollo de la electromovilidad.

ARTÍCULO 3.- La presente Ley garantizará que la administración pública estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad observen los principios rectores siguientes:

- I. **Accesibilidad universal:** Garantizar el derecho de las personas a elegir libremente la forma de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;
- II. **Calidad:** Establecer criterios cualitativos y cuantitativos que aseguren que el servicio ofrecido al usuario cuente con un espacio apropiado y confortable para las personas, encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje, desplazamiento y orientación del servicio público de transporte;
- III. **Desarrollo económico:** Garantizar que el ordenamiento de las vías públicas de comunicación minimice costos y tiempos de traslado de personas y bienes a fin de contribuir al bienestar social y desarrollo del Estado;
- IV. **Eficiencia:** Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se desplacen en los distintos medios de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables;
- V. **Igualdad:** Generar las condiciones para que la población ejerza su derecho a la movilidad, y asegurar que ésta se encuentre al alcance de todas las personas, atendiendo especialmente a los grupos que por sus condiciones sean catalogados como vulnerables;
- VI. **Innovación tecnológica:** Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas, bienes **y realizar todas las acciones necesarias para la transición gradual a la electromovilidad con unidades no contaminantes que utilicen nuevas tecnologías en los servicios públicos y privados de transporte de pasajeros y de carga.**
- VIII. **Perspectiva inclusiva:** Asegurar que las políticas públicas estatales y municipales garanticen la no discriminación, igualdad, equidad de género, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte;
- IX. **Participación ciudadana:** Tomar en consideración la opinión de los ciudadanos, en los diferentes componentes de la movilidad;

X. Respeto al medio ambiente: Fomentar a través de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter masivo y tecnología sustentable, fomentar la electromovilidad mediante el uso de vehículos limpios y eléctricos o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;

XI. Seguridad: Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes; y,

XII. Sustentabilidad: Dirigir las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras.

ARTÍCULO 5.- Las disposiciones de la presente Ley regularán entre otros aspectos, de manera enunciativa y no limitativa, lo siguiente:

I. Las acciones tendientes para garantizar que la movilidad y el transporte de las personas se realicen en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, la seguridad, el libre acceso, así como los requisitos de calidad apropiados a cada tipo de servicio, de manera que no afecten el orden de las vías públicas de circulación local y la circulación vial respetando el medio ambiente;

II. Que los servicios de transporte público se presten garantizando puntualidad, higiene, orden, seguridad, generalidad, accesibilidad, uniformidad, continuidad, adaptabilidad, permanencia, oportunidad, eficacia, eficiencia, sustentabilidad, medio ambiente y económico, conforme a lo dispuesto en la presente Ley y su Reglamento;

III. Que las acciones relativas a la construcción, administración y aprovechamiento de las obras de infraestructura previstas en esta Ley se orienten a facilitar la movilidad motorizada, no motorizada, medios de transporte sustentables y electromovilidad;

IV. Las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en la normatividad aplicable;

V. Los requisitos, condiciones, términos y procedimientos para el otorgamiento, suspensión o cancelación de las concesiones, autorizaciones y permisos destinados a la prestación del servicio público de transporte en sus distintas modalidades, en la operación de servicios conexos, así como sistemas electrónicos;

VI. Los requisitos y condiciones para establecer y operar servicios conexos;

VII. La vigilancia, inspección, planeación, administración, control y sanción del servicio de transporte público y privado;

VIII. La competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte;

IX. Los derechos y obligaciones de los sujetos activos en materia de movilidad de personas, bienes y mercancías;

X. Las políticas, lineamientos, estrategias y disposiciones relativas a la planeación de la movilidad y la formulación de los planes y programas específicos de la materia;

XI. Los esquemas de coordinación institucional que deben ejecutar el Estado y los Municipios, para integrar y administrar el servicio de transporte y vialidad de personas y de transporte de carga; y,

XII. La promoción y fomento en la población para la adopción de nuevos hábitos de movilidad urbana sostenible y la prevención de accidentes que coadyuven a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos de la población, lograr una sana convivencia en las calles, respetar el desplazamiento del peatón y su preferencia, prevenir conflictos de tránsito, desestimular el uso del automóvil particular e impulsar el uso intensivo del transporte público, no motorizado y eléctrico.

ARTÍCULO 101.- Corresponde al Ejecutivo Estatal por conducto del Instituto la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, **impulsar la transición gradual hacia patrones donde predominen formas de movilidad colectivas, no motorizadas, motorizadas no contaminantes, basado en la utilización de nuevas tecnologías y de electromovilidad;** una vez que de acuerdo con los estudios técnicos y operativos se haya determinado la necesidad de prestar este, evaluará si se encuentra en condiciones de realizarlo con medios propios o, ante la imposibilidad de hacerlo, realizar la declaratoria correspondiente y la necesidad de su concesión mediante una convocatoria de licitación pública. Esta declaratoria deberá ser publicada en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad.

ARTÍCULO 138.- A efecto de garantizar la movilidad a personas con discapacidad, los vehículos registrados en las concesiones deberán de contar con mecanismos que permitan la accesibilidad en el porcentaje y rutas que determine el Plan de Movilidad y Transporte.

Las autoridades municipales y estatales en materia de movilidad, **realizará la inversión necesaria para aquellas obras de infraestructura dirigidas al fortalecimiento y la promoción del transporte eléctrico, tales como centros de recarga, carriles exclusivos, parqueos preferenciales para vehículos eléctricos y otras,** para el cumplimiento de la presente disposición.

TRANSITORIOS

PRIMERO. El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

Dado en el Salón de Sesiones "Licenciado Benito Juárez García" del Congreso del Estado en la ciudad de Mexicali, Baja California, a la fecha de su presentación



DIP. DAYLÍN GARCÍA RUVALCABA

MOVIMIENTO CIUDADANO

**INTEGRANTE DE LA XXV LEGISLATURA
DEL ESTADO DE BAJA CALIFORNIA**