

EL C. LIC. LEOPOLDO GUERRERO DÍAZ, Secretario de Gobierno del H. Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Tijuana, Baja California, conforme a lo dispuesto por el artículo 5 fracción III de la Ley del Régimen Municipal para el Estado de Baja California; artículo 17 fracción I del Reglamento de la Administración Pública Municipal del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California;-----

C E R T I F I C A

Que en el acta levantada con motivo de la sesión extraordinaria de Cabildo del H. Ayuntamiento de Tijuana, Baja California, celebrada el día dos de julio de dos mil diecinueve, se encuentra el **punto de acuerdo 3.6 relativo a reformas de normatividad municipal a favor de la movilidad urbana.**-----

ACTA No. 47-----

CONSIDERANDOS:-----

PRIMERO.- Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad.

Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: vehículos privados, transporte público, etc., pero también los peatones y el uso de la bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Por tanto, la accesibilidad es el objetivo que a través de los medios de transporte persigue la movilidad. Con este razonamiento lo que pretendemos es romper con la lógica habitual que equipara movilidad con accesibilidad. La confusión de ambos términos es la base de una fórmula muy aceptada: a mayor movilidad mayor accesibilidad. Bajo esta simplificación se justifica y se ha justificado la aplicación de medidas y políticas que sin mejorar la accesibilidad –y a menudo empeorándola– han incidido en los problemas de movilidad. La accesibilidad así entendida no sólo se facilita o consigue mediante el transporte. Hay otros factores, cómo la distribución de los servicios o el desarrollo urbano, que influyen poderosamente sobre ella. Si el objetivo que quiere garantizarse es el de disponer de accesibilidad a los bienes o servicios, no vale simplemente con ofrecer muchos medios de transporte que alcancen distancias cada vez mayores. Hay que cuestionarse también el espacio físico en el que se desenvuelven los habitantes y sus deseos y necesidades. Es fundamental ampliar el ámbito de acción y reflexión del transporte al desarrollo urbanístico, a la prestación de servicios y al modelo de ciudad.-----



SEGUNDO.- Los problemas de movilidad que actualmente presenta nuestra ciudad son la consecuencia progresivamente agravada de dos procesos que se han ido solapando en el tiempo. El primero es el consumo de suelo urbano para el transporte: la gran cantidad de espacio urbano que requiere el transporte se obtiene del que necesitan otras actividades, las cuales se ven obligadas a expandirse por el territorio. Con el aumento de las distancias entre actividades se requiere cada vez de más desplazamientos motorizados que reclaman a su vez más espacio que devorar, generándose así un círculo vicioso expansivo. El segundo proceso es la especialización de los usos del suelo. Nos referimos a la tendencia de que cada vez más espacios sirven para un único tipo de servicio u actividad: oficinas, vivienda, universidad, centros comerciales... De esta forma se hace cada vez más necesario el tener que desplazarse y menos actividades quedan cerca unas de otras.

Pero la responsabilidad de esta evolución no descansa por igual entre los diferentes medios de transporte. El gran *culpable* de esta situación ha sido el automóvil: mientras todas las políticas urbanas y de transporte han estado orientadas a favorecer y fomentar su uso, el resto de medios iban a en desventaja, adaptándose e intentando sobrevivir en el entorno creado por y para el automóvil. Las consecuencias del uso del automóvil sobre la ciudad se comparan a los de una *bomba lenta*: "una bomba cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación entre los seres humanos". El resultado ha sido un incremento espectacular de las distancias cubiertas cada día por los ciudadanos y ciudadanas: sólo en los últimos 30 años se han duplicado, y se ha producido una fuerte expansión metropolitana al margen en la mayoría de los casos de la evolución demográfica, dando lugar a lo que se conoce como ciudad difusa.

En esta ciudad debido a que el transporte público resulta menos atractivo y competitivo el vehículo particular se convierte en la principal alternativa. La ciudad difusa no solo resulta más cara y consume mucha más energía, sino que también margina a aquellas personas que no conducen, porque no pueden o no quieren tener un automóvil.-----



TERCERO.- La planeación de la movilidad urbana constituye una herramienta de política pública eficaz en la eliminación de las desigualdades sociales y un mecanismo idóneo para alcanzar la sustentabilidad de las ciudades. Hasta el día de hoy, el potencial de tal planeación no ha sido aprovechado adecuadamente en México. Por el contrario, la planeación de la movilidad urbana ha sido pensada tradicionalmente en función del automóvil, lo que ha provocado severos problemas ambientales y de equidad social. Basta recordar que los más de 21 millones de automóviles en circulación, concentrados en las ciudades producen el 18% de las emisiones de gases de efecto invernadero del país (Galindo, 2009). Además, mientras que los viajes en automóvil sólo representan entre el 20% y el 30% de los viajes urbanos (ONU-HABITAT, 2011), les es asignado en promedio el 66% del gasto público de transporte (Garduño, 2012). Mientras eso sucede, el resto de la población debe enfrentarse a deficientes servicios de transporte público y a la inexistencia de infraestructura para el uso de la bicicleta y hasta para la movilización peatonal.

Si tales tendencias continúan, se afectará seriamente la viabilidad social, económica y ambiental de las ciudades y, por lo tanto, la del país mismo. La solución a estos problemas requiere un cambio de paradigma en los modelos de movilidad y desarrollo urbano, y el uso de la planeación de la movilidad urbana en todo su potencial.-----

CUARTO.- La planeación de la movilidad urbana debe enfocarse en dos cuestiones fundamentales: cómo pensar la movilidad urbana en términos de equidad y sustentabilidad, y cómo implementar dichas soluciones para que la población se apropie de ellas. La primera cuestión implica considerar a la movilidad urbana no en función de mover automóviles, sino como un medio para lograr que las personas puedan disfrutar del fácil acceso a bienes y servicios. Esto da como resultado natural priorizar a peatones, ciclistas y al transporte público dentro de las políticas públicas. Implica también que los usuarios de automotores deberán asumir el costo de los daños ambientales y sociales del uso de sus vehículos. Al optar por este enfoque, será posible disminuir las desigualdades sociales y alcanzar la sustentabilidad. La segunda cuestión, la implementación de las soluciones, involucra establecer un plan de movilidad con un enfoque sustentable y participativo.-----



QUINTO.- Es importante resaltar que la movilidad está indisolublemente asociada a los usos del suelo. La localización de cada vivienda, infraestructura, equipamiento, instalación y edificación, es el factor que genera las necesidades de movilidad de las personas y vehículos, por ello una estrategia de desarrollo urbano sustentable, desde la perspectiva de la movilidad, debe tender a la reunión armónica de los usos del suelo y las necesidades de transporte. En este sentido, es importante recalcar que los programas de desarrollo urbano, deben tener un fuerte componente enfocado a la movilidad, la cual puede plasmarse en Planes Integrales de Movilidad.-----

SEXTO.- Es prioridad de este Ayuntamiento planificar de manera integrada la movilidad y el desarrollo urbano, enfatizando la escala humana de la ciudad y los modos de transporte sustentables. El objetivo principal de la movilidad urbana sostenible debe consistir en la reducción del consumo de recursos naturales no renovables y, por consiguiente, en la reducción de las afectaciones al medio ambiente. La elaboración de un Plan Integral de Movilidad debe generar alternativas de movilidad distintas al uso del automóvil, promover viajes no motorizados en transporte público e impulsar el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalizando además la circulación urbana y sus sistemas de distribución y puntos de intercambio.-----

SÉPTIMO. - Resulta necesaria la adopción de políticas públicas, la generación de normas, el fomento a la movilidad no motorizada y el aprovechamiento racional del automóvil particular, promover la unificación de criterios en el uso inteligente del transporte y la generación de información misma, por citar algunos, son mecanismos indispensables para avanzar hacia una movilidad sustentable; sin embargo, uno que cobra vital relevancia lo es, sin duda, la participación ciudadana.-----

Por lo anterior y conforme a lo establecido en los artículos 1, 2, 3, 5, 6, 9 y 44 del Reglamento Interno y de Cabildo del Ayuntamiento de Tijuana, Baja California...:-----

Por lo que el H. Cuerpo Edilicio aprueba por **MAYORIA** el siguiente punto de acuerdo:-----

PRIMERO. - Se aprueba la adición del inciso c) del artículo 21 y la reforma del artículo 60, todos del *Reglamento Interno de la Secretaría de Seguridad Pública del Municipio de Tijuana, Baja California*, en los términos que se detallan puntualmente



en el contenido del **Anexo Primero** del presente documento, que se tiene aquí por reproducido en su texto íntegro, cual si se insertara a la letra del mismo.-----

SEGUNDO. - Se aprueba la reforma a los artículos 2, 7, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71 y adición del artículo 122 Bis, todos del *Reglamento de Tránsito y Control Vehicular del Municipio de Tijuana, Baja California*, en los términos que se detallan puntualmente en el contenido del **Anexo Segundo** del presente documento, que se tiene aquí por reproducido en su texto íntegro, cual si se insertara a la letra del mismo.-----

TERCERO. - Realícense, de conformidad con la normatividad vigente, las modificaciones y/o adecuaciones presupuestales correspondientes para dar cumplimiento a las presentes reformas.-----

DISPOSICIONES TRANSITORIAS;-----

PRIMERO. - Las presentes reformas entrarán en vigor de conformidad con lo establecido en cada uno de los anexos que forman parte integrante del presente documento.-----

SEGUNDO. - Publíquese en la Gaceta Municipal para conocimiento de los ciudadanos.-----

Para todos los efectos legales correspondientes se extiende la presente **CERTIFICACION**, en la ciudad de Tijuana, Baja California, a los tres días del mes de julio de dos mil diecinueve.-----

**EL SECRETARIO DE GOBIERNO MUNICIPAL
DEL H. AYUNTAMIENTO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA**



LIC. LEOPOLDO GUERRERO DÍAZ

CERTIFICACION CORRESPONDIENTE AL PUNTO DE ACUERDO 3.6 RELATIVO A REFORMAS DE NORMATIVIDAD MUNICIPAL A FAVOR DE LA MOVILIDAD URBANA.

ANEXO PRIMERO

REGLAMENTO INTERNO DE LA SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA DEL MUNICIPIO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 21.- La Secretaría para ejercer las atribuciones que las Leyes y Reglamentos Municipales le confieren, contará con la estructura organizacional siguiente:

I..II

III. De los Servicios Auxiliares de la Secretaría

- a) Dirección de Protección Comercial
- b) Coordinación de Vigilancia Auxiliar.
- c) **Unidad de Auxilio Vial.**

ARTÍCULO 60.- La Unidad de Auxilio Vial dependerá de la Jefatura de Sección Tránsito y sus funciones y atribuciones serán:

- I) Prestar auxilio vial respecto al flujo del tránsito vehicular.
- II) Coordinarse con el área de semaforización, análisis vial y señalamiento vial.
- III) Realizar cierres parciales o totales y desvíos de la circulación por cuestiones de tránsito o alguna contingencia que así lo amerite.
- IV) Aplicar las sanciones en materia de tránsito en los términos de la normatividad vigente.
- V) Las demás que le encomienden los superiores jerárquicos.

Como inspectores viales tendrán la obligación de capacitarse en criterios para la optimización del flujo vehicular y de la priorización de la movilidad no motorizada.

TRANSITORIOS

PRIMERO. – Las presentes reformas entrarán en vigor a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

SEGUNDO. - Publíquese en la Gaceta Municipal para conocimiento de los ciudadanos.



ANEXO SEGUNDO

REGLAMENTO DE TRÁNSITO Y CONTROL VEHICULAR DEL MUNICIPIO DE TIJUANA, BAJA CALIFORNIA

ARTÍCULO 2.- Conceptos. - Para los efectos del presente Reglamento, se entiende por:

De ACERA a CIERRE DE CIRCUITO.

CONCESIÓN. - Acto administrativo por virtud del cual, el Ayuntamiento confiere a una persona física o moral la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros o de carga, así como la administración del estacionamiento de vehículos automotores en las vías públicas del Municipio mediante la instalación, operación, mantenimiento y administración de estacionómetros. Lo anterior mediante la utilización de bienes del dominio público o privado.

CONCESIONARIO. - Persona física o moral que tiene una concesión otorgada por el Cabildo Municipal, realiza la prestación del servicio público local de transporte de pasajeros y/o de carga, así como la administración del estacionamiento de vehículos automotores en las vías públicas del Municipio mediante la instalación, operación, mantenimiento y administración de estacionómetros. Lo anterior mediante la utilización de bienes del dominio público o privado.

De CONDUCTOR a ESTACIONAMIENTO.

ESTACIONAMIENTO EN CORDÓN. - El estacionamiento de vehículos colocados paralelamente a la banqueta a una distancia no mayor a quince centímetros de ésta y de cincuenta centímetros de cualquier otro vehículo;

ESTACIONAMIENTO EN BATERÍA. - El estacionamiento de vehículos colocados perpendicularmente o en ángulo respecto a la banqueta, quedando hacia ésta el frente del vehículo;

ESTACIONÓMETRO. - Dispositivo de medición de tiempo, instalado en la vía pública que sirve para establecer el costo de la administración del estacionamiento en la vía pública con base en la tarifa autorizada, o bien la aplicación tecnológica utilizada para cubrir la tarifa del servicio;

De ESTADO DE EMBRIAGUEZ a INFRACCIONES SUBJETIVAS.

INMOVILIZADOR VEHICULAR. - Los dispositivos que coloca la autoridad municipal para inmovilizar los vehículos cuyos propietarios o poseedores dejen de pagar la tarifa de estacionómetros o incumplan las disposiciones del presente Reglamento;



De IMPACTO VEHICULAR a PERMISO.

POLÍGONO: Superficie de terreno conformada por la vía pública, integrada por las calles y avenidas del Municipio que la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable destina a la instalación de estacionómetros y a la administración del estacionamiento en la vía pública;

De PUENTE a SUPERFICIE DE RODAMIENTO.

TARIFA DE ESTACIONÓMETROS: Contraprestación en dinero, autorizada por el Ayuntamiento y publicada en la Ley de Ingresos que el usuario del “servicio” cubre a el Ayuntamiento o, en su caso, al concesionario, por el uso de la vía pública para el estacionamiento de vehículos en las zonas destinadas para la instalación de estacionómetros;

De TERMINALES a TRÁNSITO.

USUARIO DE ESTACIONÓMETROS. - Persona que hace uso del estacionamiento en la vía pública destinada para la instalación de estacionómetros;

VERIFICADOR: Personal dependiente de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable y/o el Departamento de Estacionómetros o bien, en su caso, del concesionario, cuya función consiste en verificar que los usuarios de estacionómetros, hagan correcto uso del servicio de estacionamiento en la vía pública en las zonas destinadas para la instalación de estacionómetros y cubran las tarifas correspondientes, así como que los estacionómetros y equipo auxiliar que se utilice se encuentren en condiciones de operación;

De VIALETA a ZONA DE ASCENSO Y DESCENSO.

ARTÍCULO 7.- Autoridad inspectora. - Corresponde a la Dirección, por conducto de sus agentes e inspectores viales, la inspección y vigilancia del cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento por parte de conductores y peatones, así como la aplicación de las sanciones correspondientes, sin perjuicio de los recursos que resuelva la autoridad competente. **Las mismas atribuciones las tendrá el personal operativo de la Dirección Municipal de Transporte.**

Los agentes únicamente podrán detener la marcha de un vehículo cuando su conductor haya violado de manera flagrante alguna de las disposiciones del presente Reglamento, y/o como resultado de las acciones de inspección y verificación de los conductores, conforme a lo previsto por el artículo 102 QUATER del presente Reglamento.

En consecuencia, la sola revisión de documentos no será motivo para detener el tránsito de un vehículo.

ARTÍCULO 63.- Sitios de ascenso y descenso. - En los términos de la Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California, el Ayuntamiento, por conducto de la **Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable**, proveerá al transporte público sujeto a itinerario fijo y a sus usuarios de los espacios que resulten necesarios para realizar las maniobras de ascenso y descenso de pasajeros, de acuerdo con la distribución y aforo de las rutas autorizadas en el Municipio.

ARTÍCULO 64.- La **Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable**, aprobará los



polígonos a efecto de delimitar las vías públicas del Municipio en las cuales se administrará el estacionamiento en la vía pública.

La delimitación de los polígonos tendrá por finalidad regular la ocupación de espacios públicos y procurar un desarrollo armónico para los habitantes del Municipio.

En los polígonos destinados para la prestación del servicio de estacionómetros, la **dependencia competente**, o en su caso, el concesionario, llevará a cabo el balizamiento del piso en la vía pública y la colocación de señalizaciones que identifiquen la sección en que se encuentra regulado el uso de la vía pública para estacionamiento de vehículos automotores.

Las zonas y cajones de estacionamiento dentro del cual podrán estacionarse los vehículos en la vía pública se demarcarán claramente, con el señalamiento vial vertical y horizontal necesario.

Para tal efecto se delimitarán los cajones, tanto para estacionamiento en cordón como para estacionamiento en batería, en cada una de las calles que integren los polígonos. Dicha delimitación podrá hacerse mediante la aplicación de pintura en la vía pública o bien mediante cualquier otro mecanismo que permita a los usuarios identificar con claridad la zona de estacionamiento y el espacio de los cajones.

Todos los vehículos, salvo los que excedan 1.5 toneladas y 5 metros de largo, podrán hacer uso de los cajones delimitados en los polígonos, sujetándose a las previsiones contenidas en el presente Reglamento.

La dependencia correspondiente o, en su caso, el concesionario, llevará a cabo el plantado de los parquímetros dentro de los polígonos o la implementación de la aplicación tecnológica con la que se regule su pago, procurando en todo caso que los usuarios se desplacen lo menos posible para efectuar el pago del servicio.

Para la instalación de los parquímetros las dependencias de la Administración Pública Municipal emitirán las autorizaciones, licencias o permisos que legal y reglamentariamente fueren necesarios, dentro de la esfera de competencia de cada una de dichas autoridades.

En caso de haberse concesionado del servicio, las autoridades municipales coadyuvarán con el concesionario para la obtención de permisos, licencias o autorizaciones que sean competencia de autoridades estatales y/o federales.

La instalación y funcionamiento de los estacionómetros no podrá obstruir la entrada y salida de vehículos o pasos peatonales y deberán respetarse en todo caso las señales y dispositivos para el control de tránsito.

ARTÍCULO 65.- El horario para el funcionamiento del servicio de estacionómetros será de las nueve horas a las veinte horas de lunes a sábado. Fuera de estos horarios, así como los domingos y días festivos la ocupación de la vía pública para estacionamiento será sin costo, pero los usuarios deberán respetar el uso de un solo



cajón por vehículo.

ARTÍCULO 66.- Los usuarios del servicio de estacionómetros deberán sujetarse a lo siguiente:

- I. Un vehículo no podrá abarcar más de un cajón de estacionamiento;
- II. Las motocicletas, motos y demás vehículos motorizados similares a éstos que se estacionen ocupando en cualquier proporción el lugar correspondiente a un cajón, cubrirán de igual forma la tarifa correspondiente y se sujetarán a las disposiciones de este reglamento.
- III. No se podrán estacionar bicicletas, carros de mano, remolque y en general de los de tracción no mecánica.
- IV. El usuario deberá cubrir al momento de estacionar su vehículo, la tarifa autorizada por el tiempo en que permanezca estacionado su vehículo. En este caso será responsabilidad del usuario calcular el tiempo que su vehículo permanecerá estacionado y en consecuencia cubrir la tarifa respectiva;
- V. En todo caso el pago mínimo que se efectúe será por el equivalente a treinta minutos y el pago máximo será de tres horas conforme a la tarifa autorizada.

La ocupación de un cajón de estacionamiento obliga al conductor, ya sea propietario o poseedor del mismo, al pago previo de la tarifa autorizada, mediante el depósito del importe señalado en el parquímetro o el pago respectivo en la aplicación tecnológica implementada por el Ayuntamiento o el concesionario, pudiendo en este último caso habilitarse a terceros para que efectúen el cobro y reflejarlo en dicha aplicación.

ARTÍCULO 67.- Por ninguna circunstancia en las vías públicas destinadas a la operación de estacionómetros se permitirá a persona alguna colocar objetos con la finalidad de reservar espacios para el estacionamiento de vehículos en la vía pública, quedando facultado el personal de la Dirección General de Policía y Tránsito Municipal a retirarlos.

ARTÍCULO 68.- Dentro de los polígonos en que se preste el servicio de estacionómetros, se colocarán mecanismos inmovilizadores de vehículos en el caso de que el usuario no cubra la tarifa correspondiente, se agote el tiempo pagado y continúe ocupando el cajón de estacionamiento, o bien realice cualquier otra infracción prevista en el presente Reglamento.

La colocación y retiro de inmovilizadores se efectuará directamente por servidores públicos adscritos a la Dirección General de Policía y Tránsito Municipal, aún en el supuesto de que el servicio público se encuentre concesionado a terceros. En este último caso el concesionario coadyuvará con los servidores públicos señalados en la colocación y retiro de los inmovilizadores.



El inmovilizador de vehículos se retirará una vez que el usuario muestre el recibo de pago de la infracción correspondiente, así como el recibo de pago de los derechos de retiro de los inmovilizadores.

Los propietarios o poseedores de los vehículos que fueren inmovilizados deberán abstenerse de realizar acción alguna que pudiere dañar el inmovilizador.

De causarse algún daño al inmovilizador, además de las infracciones y del pago de derechos que resulten aplicables, el propietario o poseedor deberá cubrir el costo del inmovilizador.

Cuando el vehículo inmovilizado permanezca estacionado y no se cubra la infracción correspondiente en el tiempo de tres horas, será trasladado mediante grúa, al corralón correspondiente y el propietario o poseedor además de las infracciones y pagos de derechos derivadas de la prestación del servicio público, deberá cubrir el arrastre del vehículo y la permanencia del mismo en dicho depósito municipal.

ARTÍCULO 69.- Todo poseedor de vehículos que utilice los cajones ubicados dentro de los polígonos deberá pagar la tarifa autorizada por el servicio o de lo contrario se hará acreedor a la sanción correspondiente.

La tarifa del servicio público y los derechos de retiro de inmovilizadores, así como el importe de las multas se autorizarán por el Ayuntamiento y se remitirán para su incorporación en la Ley de Ingresos correspondiente.

En cada ejercicio fiscal el Ayuntamiento ponderará la actualización de la tarifa, los derechos de retiro y las multas para lo cual considerará el incremento en la Unidad de Medida y Actualización (UMA), así como las condiciones económicas prevalecientes en el Municipio. Esta actualización se efectuará aún en el supuesto de que el servicio público se encuentre concesionado.

ARTÍCULO 70.- Los usuarios pagarán la tarifa del servicio de estacionómetros y los derechos de retiro directamente en los estacionómetros o en la aplicación tecnológica implementada para tal efecto, en cuyo caso en el formato de pago correspondiente se indicará el tiempo de ocupación que ampara el pago realizado, según las características técnicas de los equipos y/o de la aplicación.

ARTÍCULO 71.- Los usuarios podrán efectuar el pago de la tarifa y, en su caso, de los derechos de retiro correspondientes o multas con monedas de curso legal o si lo permite la aplicación tecnológica implementada mediante el cargo a tarjetas de crédito o débito.

ARTÍCULO 122 Bis. - Las sanciones para los usuarios del servicio de estacionómetros:

- I. En los supuestos de que el usuario estacione un vehículo en los cajones sin cubrir previamente la tarifa correspondiente, o bien de que se agote el tiempo



- pagado y permanezca estacionado sin cubrir el pago de la tarifa, se procederá a la inmovilización del vehículo y se aplicará una multa de seis UMA, aplicándose un descuento del cincuenta por ciento por pronto pago si el mismo se realiza el día en que se cometa la infracción;
- II. En el caso de que el usuario introduzca en los estacionómetros un objeto distinto a las monedas de curso legal se procederá a la inmovilización del vehículo y se aplicará una multa de diez UMA;
 - III. En el supuesto de que el usuario estacione un vehículo ocupando dos o más cajones, se procederá a la inmovilización del vehículo y se aplicará una multa de diez UMA;
 - IV. En el supuesto de que el usuario pinte, destruya o averíe de cualquier forma los estacionómetros, se procederá a la inmovilización del vehículo y se aplicará una multa de diez UMA;
 - V. Al que sin estar facultado coloque cualquier tipo de señalamiento, instrumento u objeto en la vía pública obstruyendo el uso de la misma al público en general será sancionado con diez UMA, además de que deberá retirar los obstáculos por su cuenta y en caso de resistencia el retiro lo hará la fuerza pública con cargo al infractor;
 - VI. Al que retire sin autorización estacionómetros de la vía pública, será sancionado con multa de diez UMA y tendrá que pagar el costo de recolocación del parquímetro o, en su caso del instrumento dañado;
 - VII. Al que por cualquier medio ejecute actos tendientes a eludir el pago de la tarifa correspondiente al servicio o a evitar que sea inmovilizado el vehículo se le aplicará una multa de diez UMA y, en su caso la inmovilización del vehículo;
 - VIII. En el supuesto de que el vehículo inmovilizado permanezca estacionado y no se cubra la infracción correspondiente en el tiempo de tres horas, será trasladado al corralón de Tránsito Municipal y el propietario o poseedor además de las infracciones derivadas de la prestación del servicio público, deberá cubrir el arrastre del vehículo y la permanencia del mismo en dicho depósito municipal, así como una multa de diez UMA;
 - IX. Los usuarios que ejerzan el comercio en sus vehículos estacionados en los polígonos serán sancionados con multa de diez UMA;

El derecho de retiro de los inmovilizadores será de seis UMA, aplicándose un descuento del cincuenta por ciento por pronto pago si el mismo se realiza el día en que se cometa la infracción.

Las sanciones serán aplicadas por servidores públicos de la Dirección General de Policía y Tránsito Municipal y/o por los inspectores del Departamento de Estacionómetros.



Las multas correspondientes podrán cubrirse en las oficinas de la Tesorería Municipal, o bien en el caso de concesiones, directamente en los estacionómetros, en las oficinas del concesionario o mediante la aplicación tecnológica implementada. En este último caso el concesionario deberá entregar los recursos a la Tesorería Municipal bajo las condiciones previstas en el contrato de concesión.

Para el retiro de los inmovilizadores deberá cubrirse la multa impuesta al usuario. El retiro de los inmovilizadores, se realizará ya sea directamente por personal de la Dirección General de Policía y Tránsito Municipal y/o por los inspectores del Departamento de Estacionómetros o, en su caso, por el concesionario.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente acuerdo entrará en vigor a partir de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

SEGUNDO. - Publíquese en la Gaceta Municipal para conocimiento de los ciudadanos.

TERCERO. - La Tesorería Municipal deberá de realizar las acciones de acuerdo a sus facultades para que se realicen los ajustes necesarios en la Ley de Ingresos correspondiente, a efecto de que se contemplen los supuestos jurídicos contenidos en las presentes reformas.

CUARTO. - Se ordena llevar a cabo por parte de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable las campañas de información sobre la utilización del sistema de estacionómetros dentro del Municipio de Tijuana, Baja California.

