

01327



HERMOSILLO, SONORA, 06 DE MAYO DEL 2022



HONORABLE ASAMBLEA:

Las Diputadas y los Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de esta Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, presentamos a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA**, de conformidad con la siguiente:

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Todos los derechos humanos son universales, indivisibles e interdependientes y están relacionados entre sí, la aplicación de los derechos humanos se rige por principios como lo son la universalidad, interdependencia, indivisibilidad y la progresividad.

El principio de progresividad de derechos humanos "implica el gradual progreso para lograr su pleno cumplimiento, es decir, que para el cumplimiento de ciertos derechos se requiera la toma de medidas a corto, mediano y largo plazo, pero procediendo lo más expedita y eficazmente posible."<sup>1</sup>

Los lugares donde se han ido asentado las personas tienden a estar en constante crecimiento, los pueblos se han hecho ciudades y la mancha urbana se ha acrecentado notoriamente, llevando a los gobiernos ante nuevos retos, y nuevos derechos que deben ser garantizados, como la vivienda digna y la movilidad segura.

<sup>1</sup> <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/34-Principios-universalidad.pdf>

“En materia de derechos humanos existen dos grandes acepciones para el vocablo movilidad: forzada o voluntaria. La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, tránsito y retorno.”<sup>2</sup> En la presente iniciativa nos enfocaremos en la regulación y garantía de la segunda, la movilidad voluntaria, refiriéndonos con ello al movimiento que realizan las personas para llevar a cabo sus tareas cotidianas dentro de los asentamientos urbanos o rurales.

El derecho a la movilidad voluntaria de manera general se refiere básicamente al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, y esta intrínsecamente relacionado con otros derechos humanos como lo son el derecho a la alimentación, a la salud, al trabajo, pues para todos ellos se necesita el traslado de un lugar a otro.

La movilidad como derecho humano, debe regirse al igual que todos, por principios, como ya lo mencionamos entre ellos la progresividad, antes un camino de tierra era suficiente, hoy se requiere una visión más amplia para cumplir con todo lo que la movilidad implica, desde el traslado, hasta la seguridad vial.

El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional trabaja legislatura tras legislatura no solo en garantizar el cumplimiento de los derechos humanos, sino en su progresividad, es por ello que en la LXII Legislatura, se tuvo la determinación de presentar por vez primera una iniciativa que proponía crear para el Estado de Sonora una Ley de Movilidad, abrogando la Ley de Transporte y la Ley de Tránsito, esto con la finalidad de crear un solo marco normativo que regule todos los aspectos relativos a la movilidad estatal, dicha iniciativa nunca fue dictaminada, dejando que los problemas de movilidad cotidianos siguieran avanzando, que se encontraran en leyes dispersas, y dejando vacíos legales que persisten al día de hoy.

El 05 de abril del 2022 el Senado aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dicha Ley define la concurrencia entre la Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.

---

<sup>2</sup> <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

Asimismo, en sesión ordinaria del día 07 de abril del 2022 en el Salón de Sesiones del Congreso del Estado de Sonora, se aprobó la Ley 83, en la cual se reforman, derogan y adiciones diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, adicionando un último párrafo al artículo primero para establecer que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”*<sup>3</sup>.

Además, establece las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la inter modalidad. Y da prioridad al desplazamiento de personas, particularmente de grupos en situación de vulnerabilidad, en condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y que busca reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.

Ante dicha aprobación, el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional decidió retomar la iniciativa presentada en la Legislatura anterior, adecuándola a las nuevas disposiciones aprobadas por la Ley General, y presentándola nuevamente ante este Congreso del Estado, buscando tener a Sonora a la vanguardia en movilidad y seguridad vial, y buscando garantizar la correcta progresividad del derecho humano de la movilidad.

Del análisis de la iniciativa ya presentada, podemos rescatar varios aspectos de su exposición de motivos, tal y como lo son:

*“La movilidad urbana es una agenda que asumen los países democráticos que tienden colocar al ciudadano al centro del diseño de las políticas públicas y, es así, que pretendemos generar no sólo las mejores condiciones de vida para los sonorenses, sino también, permitan crear las oportunidades para un libre desarrollo del Estado con escenarios que permitan fortalecer su economía y elevar la calidad de vida.*

*Pero nos enfrentamos con este escenario en Sonora: Un crecimiento urbano descontrolado y una obsoleta estrategia en materia de movilidad, lo que ha*

---

<sup>3</sup> <https://boletnoficial.sonora.gob.mx/boletin/images/boletinesPdf/2022/04/EE20042022.pdf>

*generado una lamentable crisis de tránsito. El acceso a lugares, actividades o servicios cotidianos, se ha tornado cada vez más inaccesible por los colapsos y embotellamientos ocasionados por el aumento desproporcionado de vehículos particulares y la disminución de la calidad en el servicio del transporte público.*

*Asimismo, las distancias entre los destinos como al hogar, mercados, centros de trabajo, escuelas, hospitales, edificios administración pública, mal planeada y organizada, obliga al ciudadano a pasar más tiempo en la vía pública y gastar más recurso en gasolinas y en transporte público.*

*Es por ello que resulta indispensable establecer políticas públicas con una visión sustentable de movilidad para contar con ciudades más ordenadas, habitables e interconectadas.*

*El concepto de movilidad establece cuatro bases y a su vez retos fundamentales de las políticas públicas urbanas: la relación con la ciudad, las necesidades y preferencias sociales, la configuración de un sistema de movilidad y la capacidad de gestión gubernamental. Por lo tanto, debe de existir un marco normativo que contemple estos cuatro elementos e incorpore disposiciones y atribuciones para establecer un sistema que garantice el acceso equitativo, seguro, eficiente y sustentable a la ciudad a través de los diversos modos y servicios de transporte y movilidad.*

*Entidades federativas como Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nuevo León y Ciudad de México, han promulgado leyes de movilidad que integran los mencionados elementos y no sólo los aspectos básicos sobre la regulación del transporte o las condiciones del tránsito.*

*Enfocándonos en Sonora, los municipios de mayor población como: Hermosillo, Ciudad Obregón y Nogales, por mencionar los que mayor problemática; se han convertido en lugares de gran aglomeración urbana con un enorme parque vehicular creciente, con condiciones de mala planeación, pésima calidad de los servicios del transporte público, generando un grave problema de movilidad de las personas.”*

Lo anterior se puede corroborar al tener en cuenta la información estadística disponible respecto a:



### **Parque vehicular**

*De acuerdo con datos del registro de vehículos de motor en circulación del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), del año 2000 al 2020, el parque vehicular en Sonora casi se triplicó, y actualmente está cerca del millón y medio de vehículos de los cuales un 67% son automóviles, 29.4% son camiones o camionetas de carga, 3.1% motocicletas, y sólo 0.5% son camiones de pasajeros.*

*Al analizar las estadísticas del parque vehicular en Sonora, destaca el crecimiento desproporcionado de los automóviles particulares al 244% en los últimos 20 años.*

### **Camiones de pasajeros públicos**

*En contraste con el aumento de vehículos particulares, el número de autobuses de pasajeros para el servicio público solo ha aumentado un 21% durante el mismo periodo.*

*Esta falta de crecimiento se ha agudizado especialmente desde 2015, cuando se encontraban en circulación 3,321 unidades en Sonora, mientras que para 2020 había en funcionamiento sólo 2,407 unidades, lo que se traduce en una caída de 27.5%.*

*Al 2020 en Sonora existen un promedio de casi 11 camiones de pasajeros por cada 10 mil habitantes, esta cifra se encuentra 46.4% por debajo de la media nacional de 20.2 unidades por cada 10 mil habitantes. Lo cual se ha reflejado en que nuestra entidad es noveno estado con el menor número de unidades por habitantes en el país.*

### **Automóviles de uso público**

*Por su parte, el número de automóviles de uso público, los llamados taxis, ha registrado en los últimos 20 años un crecimiento del 66.8%, al pasar de 2,880 unidades en el 2000 a 4,805 unidades en 2020.*

### **Accidentes de tránsito**

*El aumento acelerado del parque vehicular y un servicio de transporte público desfasado de las necesidades de la población, como se puede ver en el alarmante aumento del 39% de accidentes de tránsito en el Estado vivido en el periodo 2015 a 2019, esto de acuerdo con el registro de accidentes de tránsito del INEGI.*

*En 2015 se presentaron 11,960 percances, mientras que en 2019 el número ascendió a 16,624. De esta forma, con una tasa de 75 accidentes de tránsito por cada 10 mil habitantes. Sonora es el sexto estado con mayor número percances respecto a su población. En contraste, a nivel nacional, la tasa de accidentes es de 37.2 por cada 10 mil habitantes.*

*El aumento de los accidentes ha traído consigo un total del 1,364 defunciones por tales percances en el periodo del 2015 al 2020.*

### ***Evaluación al servicio de transporte y carreteras.***

*De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental, elaborada por INEGI, al 2019 existen en Sonora un total de 678, 561 usuarios mayores de 18 años del servicio de transporte público, de los cuales solamente el 44.4% dice estar satisfecho con el servicio que se brinda.*

*Los menores niveles de satisfacción de los usuarios se registran en el estado de las unidades de transporte y el tiempo que se debe esperar entre una unidad y otra para abordar. La misma encuesta arroja que al 2019 sólo el 36.4% afirmaron estar satisfechos con las unidades de transporte.*

*Asimismo, el 82.2% de los sonorenses dijo sentirse insatisfecho con el estado en que se encuentran las calles y con la calidad y rapidez con las que son reparadas por las autoridades.*

### ***Evaluación de autopistas de cuotas***

*La Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental también estimó la existencia de 518,192 usuarios sonorenses de las autopistas de cuota en el Estado. Éstos mismos manifestaron en un 74.4% sentirse satisfecho con al usarlas, resultando los aspectos con menor satisfacción las zonas de descanso con servicios (sanitarios, restaurantes y aparcamiento) y la seguridad que ofrecen contra la delincuencia.*

### ***Deficiencia del servicio de transporte en Hermosillo***

*El año pasado se dio a conocer que el servicio de transporte público en Hermosillo había decrecido en su calificación de 7.1 a 6.9 en la calidad del servicio, esto según una encuesta aplicada por Vigilancia del Transporte A.C., manifestando como principal insatisfacción los tiempos de espera.*

Esto refleja un escenario preocupante y que nos obliga a tomar cartas en el asunto a fin de mejorar las condiciones, muchas veces precarias, en nuestros servicios de transporte, la ineficiencias de rutas, las condiciones generales del parque vehicular público, entre otros aspectos que evidencian el motivo de la insatisfacción ciudadana en la materia. Por tal contexto, es imperativa la revisión y replanteamiento de las circunstancias de movilidad de la población, así como su homologación al marco normativo general de nuestro país que recién ha visto luz.

En la iniciativa que el PAN presentó la pasada legislatura, se daba cuenta de lo disperso de la legislación sobre el tema, dando muestra de que la tarea no es nada fácil pero urgente. Al texto, dicha iniciativa refería que:

*“En cuanto a normatividad encontramos ocho documentos vigentes:*

- *Ley de Transporte para el Estado de Sonora.*
- *Ley Orgánica del Sistema Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora.*
- *Ley que actualiza las tarifas del Servicio Público de Transporte de Carga de Materiales para la Construcción en el Estado de Sonora.*
  
- *Ley que actualiza las tarifas del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje en los sistemas suburbano y foráneo en el Estado de Sonora.*
- *Ley que actualiza las tarifas del Servicio Público de Transporte en la modalidad de Pasaje Urbano en el Estado de Sonora.*
- *Ley de Tránsito del Estado de Sonora.*
- *Reglamentos de Tránsito Municipales.*
- *Reglamento de servicios de transporte de personas por medios electrónicos del Estado de Sonora,*

*A partir de una revisión de sus contenidos, sobre todo la Ley de Transporte del Estado de Sonora, aprobada en el año 2002 y partiendo del análisis de la problemática de Sonora, permitimos mencionar algunos aspectos básicos que debe contener una nueva Ley de Movilidad:*

- a) *Planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad que se*

- establezca. Además, un sistema estatal de ciclovías y de estacionamiento de bicicletas;
- b) Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad;
  - c) Planear, regular, ordenar, administrar, supervisar e inspeccionar el servicio público y especial de transporte, con precisión en un servicio de calidad y limpieza;
  - d) Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte, en forma clara y considerando los elementos de género, discapacidad y adultos mayores. Sobre todo, definir las funciones de autoridades auxiliares en materia de movilidad como son las corporaciones policiacas estatales municipales.
  - e) Regular el servicio público de taxi por medio de aplicaciones para el control, programación y geolocalización en dispositivos fijos o móviles;
  - f) Regular publicidad en los vehículos de transporte público;
  - g) Definir la reparación de daños de los usuarios.
  - h) Definir con claridad responsables y sus respectivas funciones en materia de movilidad:
    - Operativa: Coordinación estatal de movilidad dependiente de la Secretaría General de Gobierno.
    - Técnica: Sistema estatal de movilidad.
  - i) Contar con un Plan Estatal de Movilidad cada seis años, así como los municipios deberán presentar el suyo acorde a sus atribuciones
  - j) Desarrollar un Programa de difusión educación vial, obligación del ejecutivo estatal a través de la transversalidad existente entre las dependencias atravesadas del Sistema estatal, que goza de la atribución.
  - k) Ley dirigida a todos los municipios sin excepción salvo que se disponga otra cosa.
  - l) Plantea atribuciones que le serán conferidas al Sistema como órgano supremo de decisiones de carácter técnico.
  - m) Obligar al estado a invertir un porcentaje mínimo de lo que recauda en trámites vehiculares, a fin de que lo invierta en mejorar vialidades urbanas.

Ante este escenario ya descrito de problemáticas complejas que se presentan en Sonora, de manera particular en nuestros centros de población mayores como Hermosillo, Cd. Obregón, Nogales y otros, y en donde las Leyes vigentes como la de Ley de Transporte, la Ley de Tránsito, Ley que actualiza tarifas entre otras ya mencionadas, resultan insuficientes para poner orden y mejorar las condiciones de movilidad, sobre todo bajo este concepto amplio que abarque aspectos de crecimiento urbano, circulación, definición de rutas, mejora en el transporte,



*vialidades, señalamientos, cuidado del medio ambiente, es decir que de manera transversal implique y a la vez simplifique los diferentes elementos que forman parte de la movilidad de los habitantes...".* En ese momento el PAN al presentar la iniciativa de movilidad, buscaba avanzar en un tema de gran sensibilidad ciudadana y que lamentablemente no tuvo eco suficiente para avanzar en los procesos legislativos.

Hoy, ante la aprobación de la Ley General recientemente aprobada, es que retomamos la iniciativa ya presentada, en la cual creemos y estamos convencidos que sería de gran beneficio para el Estado, con la finalidad de actualizarla y homologarla al marco normativo general y retomar el espíritu de la iniciativa impulsada por Acción Nacional en el sentido de incorporar a un solo marco normativo los temas referentes al Transporte y Tránsito Estatal, a fin de contar con una legislación moderna e integral que facilite, simplifique y clarifique la operación en la materia.

Es importante resaltar que dentro de la homologación contemplada a la legislación general en materia de movilidad se encuentra:

- La ampliación al glosario de términos, donde se comienzan a manejar en la Ley un lenguaje más específico, inclusivo y especializado en la materia.
- La creación de un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
- La creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.
- El establecimiento de principios que rigen a la movilidad y la seguridad vial.

La progresividad de los derechos no debe ni puede ser un asunto a discusión, sino un tema pendiente que debe ser analizado y resuelto a la brevedad posible, es nuestra obligación como legisladores trabajar porque Sonora se encuentre a la vanguardia con su marco normativo vigente y que se comiencen a generar los cambios necesarios en beneficio de los sonorenses.

Por lo anteriormente expuesto esta Fracción Parlamentaria, con fundamento en los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 53, fracción III y 64, fracción I, de la Constitución Política del Estado libre y Soberano de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, sometemos a consideración del pleno la siguiente iniciativa con proyecto de:

**LEY**  
**DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA**

## **TÍTULO PRIMERO**

### **Disposiciones Generales**

#### **CÁPITULO 1**

##### **Objeto de la Ley**

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planear, regular y gestionar la movilidad y seguridad vial de las personas, bienes y mercancías, dentro del Estado, las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio, especialmente por los centros de población y las vías públicas, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente. Además de establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

- I. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;
- II. Trabajar de acuerdo a los mecanismos de coordinación que se generen para las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Establecer la concurrencia entre los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Trabajar conforme a las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, 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;

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 y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

IX. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros, y

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

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, y con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

I. Accesibilidad: Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

II. Acciones afirmativas: Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;

III. Ajustes Razonables: Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;

IV. Atención médica pre-hospitalaria: Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

V. Auditorías de Seguridad Vial: Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando éstos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;

VI. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;

VII. 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;

VIII. Banqueta: El área pavimentada a cada lado de una calle y que está reservada para el desplazamiento de las personas;

XI. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 30 de la presente Ley;

X. 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;

XI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción física a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos;

XII. Coordinación: a la Coordinación Estatal de Movilidad.

XIII. Concesión: El acto jurídico-administrativo por medio del cual el Poder Ejecutivo del estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de sus respectivas competencias, confiere a una persona física o jurídico colectiva la potestad de prestar el servicio público de transporte, satisfaciendo necesidades de interés general;

XIV. Concesionario: El titular de una concesión;

XV. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y especial;

XVI. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

XVII. 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;

XVIII. 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;

XIX. 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;

XX. 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;

XXI. 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;

XXII. 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;

XXIII. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;



XXIV. 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;

XXV. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través del Estado y los Municipios.

XXVI. 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;

XXVII. Estudio Técnico: El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable;

XXVIII. Examen de valoración integral: Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;

XXIX. 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, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

XXX. Factor de riesgo: Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;

XXXI. 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;

XXXII. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

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

XXXIV. 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;

XXXV. 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;

XXXVI. 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;

XXXVII. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora;

XXXVIII. 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 cms 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;

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

XL. 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;

XLI. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XLII. Movilidad Reducida: Toda persona cuya movilidad se haya reducida 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;

XLIII. Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XLIV. Operador: La persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público y especial de transporte, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;

XLV. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

XLVI. Persona peatona: Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

XLVII. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;

XLVIII. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXXIX del artículo 4° de la Ley Para la Inclusión y Desarrollo de las Personas Con Discapacidad o en Situación de Discapacidad del Estado de Sonora;

XLIX. 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;

L. 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;

LI. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;

LII. Permiso: El acto jurídico administrativo en virtud del cual la autoridad competente autoriza de forma temporal a una persona física o jurídico colectiva para la prestación de un servicio público o especial de transporte;

LIII Secretaría: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;

LIV. 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;

LV. 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;

LVI. Sensibilización: Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;

LVII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LVIII. 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;

LIX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual, las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LX. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, 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;

LXI. 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;

LXII. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, 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;

LXIII. Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 28 de la presente Ley;

LXIV. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

LXV. Sistema Estatal de Ciclovías: conjunto de redes de ciclovías interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte;

LXVI. Sistemas de movilidad: Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;

LXVII. Sistemas de retención infantil: Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;

LXVIII. 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;

LXIX. Tarifa. La contraprestación económica que el usuario de un servicio público o especial de transporte paga por el servicio recibido;

LXX. Título concesión: Documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo de concesión y acredita a una persona física o jurídico colectiva como titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica;

LXXI. 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;

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

LXXIII. 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;

LXXIV. 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;



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

LXXVI. 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;

LXXVII. 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;

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

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

LXXX. 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;

LXXXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

LXXXII. 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, tanto en el ámbito privado como en el público.

## **CAPÍTULO II**

### **De los principios de movilidad y seguridad vial**

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La administración pública estatal y municipal, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad 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 en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

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 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, promoviéndolos 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 presupuestar 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 Sonora.;

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 les acompaña, de

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

#### Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;
- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;
- 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 III**

#### **De la jerarquía de movilidad**

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

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

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad 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.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

Artículo 7. Responsabilidad subjetiva en el tránsito.

Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad subjetiva; en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados. Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los 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 territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.



## **TÍTULO SEGUNDO**

### **De la Política Pública a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

#### **CAPÍTULO I**

#### **El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la política estatal, sectorial y regional**

Artículo 8. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el instrumento de planeación por medio del cual, el Poder Ejecutivo del Estado establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, y que deberá de presentar para su implementación al inicio de la gestión, una vez que se dé el cambio de Titular del Poder Ejecutivo, para el periodo que corresponda a la administración estatal, y el cual deberá de contener lo siguiente:

- I. Los estudios de movilidad que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades de la materia;
- II. Las obras públicas y proyectos destinados al logro de los objetivos de la presente Ley;
- III. Las políticas públicas estatales que habrán de implementarse;
- IV. Las asignaciones presupuestales para el cumplimiento de los objetivos;
- V. Las acciones coordinadas con el gobierno federal y con los municipios;
- VI. Los compromisos suscritos por cada una de las instancias y dependencias participantes;
- VII. Las metas de acuerdo con su calendarización y presupuesto, especificando las acciones, obras y proyectos que se implementarán;
- VIII. Los indicadores; y
- IX. La información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones.

A. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

- I. El Gobernador o Gobernadora del Estado, quien lo presidirá;

- II. El Secretario de Hacienda;
- III. El Secretario de Seguridad Pública;
- IV. El Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
- V. Un representante por cada Ayuntamiento, que será designado de conformidad con sus disposiciones de carácter general, bandos y/o reglamentos;
- VI. La Presidencia de la Comisión de Obras y Servicios Públicos en el Congreso local.
- VII. Tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia.

B. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:

- I. Atender los lineamientos emitidos por el Sistema Nacional para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Atender los acuerdos y resoluciones generales que se emitan para el funcionamiento del Sistema Nacional;
- IV. Apegarse a las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de los municipios;
- V. Trabajar conforme a los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales

relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

VI. Conocer y seguir la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afromexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Ejercer la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

VIII. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;

IX. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;

X. Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán ser tomados en cuenta por las autoridades de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

XI. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
- b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
- c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
- d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.

e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;

g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;

h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;

i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;

j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

XII. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

Para el seguimiento de los acuerdos y determinaciones que tome el Sistema Estatal de Movilidad el Poder Ejecutivo creará la Coordinación Estatal de Movilidad,

## **CAPÍTULO II**

### **Del derecho a la movilidad**

Artículo 9. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

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 país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, 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 continental.

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad Vial.

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

- I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas



conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

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 leyes aplicables, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe 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 y reglamentos 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 13. De la accesibilidad.

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

Artículo 14. Las leyes y reglamentos 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 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.

#### Artículo 15. De 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 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. 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.

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. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

#### Artículo 19. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos

de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 20. 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 imagen y de modo de pago.

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

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

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

Artículo 22. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

I. Ajustes razonables: Para garantizar la igualdad e inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, las autoridades competentes vigilarán que el sistema de movilidad se modifique y adapte en la medida necesaria y adecuada, sin que se impongan cargas desproporcionadas, cuando se requiera, para asegurar que las personas gocen o ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía.

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

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

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

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

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

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

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

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

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora 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. Reparación integral del daño, en términos de la Ley General de Víctimas y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten, y

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es Parte, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y demás instrumentos internacionales en la materia.

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.

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

### **CAPÍTULO III**

#### **Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial**

#### Artículo 24. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial funcionará de acuerdo a las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

#### Artículo 25. Visión a largo plazo de la Estrategia Estatal.

La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo. Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del estado.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

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

### **CAPÍTULO IV**

#### **Sistema de Información Territorial y Urbano Sección Primera Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano**

Artículo 26. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un instrumento de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano que tiene por objeto organizar, actualizar y difundir la información e indicadores sobre el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, donde además se integra, organiza, actualiza, publica y estandariza información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de esta Ley.

Las autoridades estatales podrán suscribir convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos constitucionalmente autónomos y municipios que



posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

#### Artículo 27. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial. Sección Segunda De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

#### Artículo 28. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La base de datos de movilidad y seguridad vial, contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. 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;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geo localizar 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;
- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

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

XIII. La información que el Sistema Estatal 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 25 kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 29. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Se deberán suscribir convenios de coordinación para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, y se remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

## **CAPÍTULO V**

### **Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial Sección Primera Política de Movilidad y Seguridad Vial**

Artículo 30. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

El Estado y los municipios integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

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

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;

II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;

V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población, logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar sobrerregular los servicios de autotransporte, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;

XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;

XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicaciones disponibles.

XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;

XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las normas oficiales mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte, y

XX. Implementar estrategias de movilidad urbana, interurbana, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

El Poder Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad. Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.



El Poder Ejecutivo del Estado y a fin de garantizar vialidades urbanas modernas y con un mantenimiento adecuado, a través la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano deberá destinar a vialidades urbanas un monto de inversión anual que en ningún caso será menor al 60 por ciento de lo que en ese mismo año recaude el Gobierno del Estado por concepto de expedición de placas de vehículos, revalidaciones, licencias de conducir y permisos, y que se encuentre señalado en la Ley de Ingresos vigente. Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.

#### Artículo 31. Movilidad con perspectiva de género.

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 de:

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, 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 de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Sonora, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, 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 Sonorense de la Mujer, la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Pública, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

### **Sección Segunda**



## **De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad y Seguridad Vial para la Infraestructura**

Artículo 32. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

El Estado y los municipios establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquellas 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 por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, se deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 33. Diseño de la red vial.

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

- I. Movilidad se enfoca en el tránsito de personas y vehículos, y
- II. Habitabilidad se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute 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 33. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

El Estado y los Municipios deberán considerar, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

- I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas

las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

II. Priorizar a los grupos en situación de vulnerabilidad. El diseño de la red vial debe garantizar que los factores como la velocidad, la circulación cercana a vehículos motorizados y la ausencia de infraestructura de calidad, no pongan en riesgo a personas peatonas ni a las personas usuarias de la vía pública que empleen vehículos no motorizados y de tracción humana;

III. Participación social. En el proceso de diseño y evaluación de la infraestructura vial, se procurarán esquemas de participación social de las personas usuarias de la vía;

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles 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 auto explicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

Las vías auto explicables 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 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 34. De la Infraestructura Vial.

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

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

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Estado y de los municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales
- b) Semirurales;
- c) Urbanas;
- d) Predominantemente urbanas.

#### Artículo 35. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

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

Se deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la presente Ley.

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

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

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 36. Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades competentes deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

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

Artículo 37. Espacios públicos de diseño universal.

El Estado y los Municipios procurarán 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 38. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

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

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y



II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 39. De los estudios técnicos.

El Estado y los Municipios, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 40. Sistemas integrados de modalidades de transporte.

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

Artículo 41. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta 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 establecerán, en su normativa aplicable, los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público 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.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Boletín Oficial del Estado, con la debida anticipación.

Las autoridades, en sus respectivos ámbitos de competencia, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el desplazamiento de los

estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.

Artículo 42. Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte 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 esta Ley.

Artículo 43. Instrumentos de control de operación del transporte.

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes 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 44. De la información del transporte.

Las autoridades competentes establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. 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 45. Modernización del parque vehicular.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes 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 46. Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes 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 y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

#### Artículo 47. Medidas mínimas de tránsito.

Los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

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

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

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad 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) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

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

VI. Que cualquier persona menor de 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;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. 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;

XI. 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;

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

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, 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.

XIII. 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

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

El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables. Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 48. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 49. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán 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, 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 las autoridades competentes deberán 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 50. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

El Estado y los Municipios deberán de regular 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, y
- III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 51. Del registro e información de la atención médica prehospitalaria.

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 lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora y demás normatividad aplicable.

Artículo 52. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales

relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, 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 53. Gestión de la demanda de movilidad.

La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Además de implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 54. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

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

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

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

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

**Artículo 55. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.**

Se implementarán instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

**Artículo 56. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.**

Se deberán elaborar estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

## **Sección Quinta**

### **Instrumentos financieros**

**Artículo 57. Instrumentos de financiamiento.**

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 los tres órdenes de gobierno.

**Artículo 58. Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.**

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, de los municipios con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;
- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;

IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;

V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;

VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial, y

VII. Otros que permitan el cumplimiento de esta Ley, sus principios y objetivos conforme a la jerarquía de la movilidad.

Artículo 59. Programas estatales de inversión.

Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

## **Sección Sexta**

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

Artículo 60. De la sensibilización, educación y formación.

Los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

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

#### Artículo 61. De la sensibilización.

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 62. De la educación.

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

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

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. **Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;**
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;



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

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

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación 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 63. De la formación.

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.

Los municipios, 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.

## **TÍTULO TERCERO**

### **De la Distribución de Competencias**

#### **CAPÍTULO I**

##### **De la Distribución de Competencias y Coordinación**

Artículo 64. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo, y la Estrategia Estatal, así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;

III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Participar con las autoridades federales, la autoridad estatal y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;

V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;

VI. Celebrar convenios de coordinación para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;

IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;

X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;

XI. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales;

XII. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;

XIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XIV. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;

XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XIX. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

XXI. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, seguro y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

XXIV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 65. Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

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

III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, y la Estrategia Estatal;

IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte estatal;

V. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte estatal;

VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo en relación con la movilidad y seguridad vial;

VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;

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

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

X. Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;

XI. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;

XII. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos.

XIII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;

XIV. Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y

XV. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 66. Secretaría de Seguridad Pública:

Corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública, las siguientes atribuciones:

I. Remitir al Sistema Estatal la información contenida en el Registro Público Vehicular;

II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;

III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo en relación con la movilidad y seguridad vial;

IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con los municipios para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;

V. Colaborar, en el marco de sus competencias, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y

VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 67. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;

III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;

IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;

V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia;

VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 50, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y

VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 68. Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por los municipios en el ámbito de la competencia así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Artículo 69. Convenios de coordinación metropolitanos.

Se podrá realizar la planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación



que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 70. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.

Cuando existan zonas metropolitanas, delimitadas formalmente, de carácter interestatal, los estados que convergen convendrán entre ellos, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y la seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 71. Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

## **CAPÍTULO II**

### **De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas**

Artículo 72. En cumplimiento con lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Estado de Sonora y sus municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afroamericanas, zonas insulares, personas con discapacidad, 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 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 la aplicación de la presente Ley.

## **TITULO CUARTO**

### **INDICACIONES PARA EL CONTROL DE TRANSITO,**

### **SEÑALES, MARCAS, SEMAFOROS**

Artículo 73. Las indicaciones y dispositivos a que se refiere este Capítulo deberán de sujetarse a las políticas de vialidad que conforme a los Planes de Movilidad se establezcan en los términos de la presente Ley y su reglamento.

Artículo 74. Las señales gráficas utilizadas para la movilidad y tránsito de personas en las vías de comunicación dentro de la infraestructura de movilidad, se clasifican en preventivas, restrictivas e informativas y esta serán establecidas y determinadas en el reglamento de esta Ley acorde a las disposiciones técnicas nacionales e internacionales que para tal efecto existan.

I. Señales Preventivas. Tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un riesgo en el camino, son tableros de forma cuadrada, colocados con una de sus diagonales verticalmente, pintados de amarillo, con símbolos, caracteres y filete en negro.

II. Señales restrictivas. Tienen por objeto indicar la existencia de ciertas limitaciones o prohibiciones que regulan el tránsito.

III. Señales informativas. Tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su ruta e informarle sobre las calles o caminos que encuentre y los nombres de poblaciones, lugares de interés y sus distancias.

a) De identificación de la carretera. Indican los caminos según el número que les haya sido asignado.

b) De destino. Indican las vías que pueden seguirse para llevar a determinados lugares y en algunos casos las distancias a que estos se encuentran.

c) De servicio. Indican los lugares donde pueden obtenerse ciertos servicios.

d) De información general. Indican lugares, nombres de calles y avenidas, sentidos de circulación de tránsito de vehículos, límites del Municipio y Entidades, postes de kilometraje y otros.

Estas serán indicadas y señaladas en los términos, número y tipo que sean necesarias dentro del reglamento de esta Ley que para tal efecto se emita.

**Artículo 75.** Las marcas son rayas, símbolos de color blanco, que se pintan y colocan sobre el pavimento, estructuras, guarniciones u objetos dentro o adyacentes a las vías de circulación e infraestructura vial en materia de movilidad, a fin de indicar ciertos riesgos, regular o canalizar el tránsito o complementar las indicaciones de otras señales.

## I. Marcas en el pavimento.

- a) Rayas longitudinales. Delimitan los carriles de circulación y guía a los conductores dentro de los mismos.
- b) Raya longitudinal continua sencilla, no debe ser rebasada.
- c) Raya longitudinal discontinua sencilla, puede ser rebasada para cambiar de carril o adelantar otros vehículos si las condiciones del tráfico lo permiten.
- d) Rayas longitudinales dobles, una continua y otra discontinua. Conservan la significación de la más próxima al vehículo al tiempo de iniciar la maniobra. No deben ser rebasadas, si la línea continua está al lado del vehículo. En caso contrario, pueden ser rebasadas sólo durante el tiempo que dure la maniobra.
- e) Rayas transversales. Indican el límite de parada de los vehículos o delimitan la zona de cruce de peatones.
- f) Rayas oblicuas. Advierten la proximidad de un obstáculo y los conductores deben extremar sus precauciones.
- g) Rayas para estacionamiento. Delimitan los espacios donde es permitido el estacionamiento.

## II. Marcas en guarniciones:

- a) Guarniciones pintadas de rojo: Indican estacionamiento prohibido.
- b) Guarniciones pintadas de amarillo: Indican estacionamiento exclusivo.
- c) Guarniciones pintadas de blanco o sin pintar: Indican estacionamiento permitido.
- d) Guarniciones pintadas de azul: Indican estacionamiento exclusivo para personas con algún tipo de discapacidad.

## III. Letras y símbolos.

- a) Cruce de ferrocarril el símbolo "FXC" advierte la proximidad de un cruce de ferrocarril.
- b) Para uso de carriles direccionales en intersecciones. Indican al conductor el carril que debe tomar al aproximarse a una intersección según la dirección que pretenda seguir.

## IV. Marcas en obstáculos.

- a) Indicadores de peligro. Advierten a los conductores la presencia de obstáculos y son tableros con franjas oblicuas de color blanco y negro alteradas.
- b) Indicadores de alineamiento o fantasmas. Son postes cortos de color blanco y material reflectante. Delinean la orilla de los acotamientos.

Las demás marcas que para efectos de una movilidad continua, responsable y segura emita la Coordinación Estatal de Movilidad establezca conforme a los lineamientos y disposiciones dentro del Reglamento de esta Ley.

**Artículo 76.** Las personas físicas, empresas contratistas o encargados de la ejecución de obras en las vías públicas, aun tratándose de obra pública, están obligados a instalar los dispositivos transitorios para el control de tránsito, sujetándose a las especificaciones establecidas en Reglamento o por la Coordinación Estatal de Movilidad.

Consisten, desde un simple abanderamiento, señales manuales con bandera roja, barreras, conos, tambores o una serie de señales y lámparas intermitentes durante el día, linternas, reflectantes y lámparas intermitentes durante la noche.

**Artículo 77.** Los Semáforos tienen por objeto dirigir y regular el tránsito de vehículos y peatones por medio de lámparas eléctricas que proyectan a través de lentes y contra el sentido de la circulación, luz roja, ámbar, verde o flecha de este último color, una por una o en combinación, a excepción de los exclusivos para peatones que deben proyectar luz blanca o anaranjada.

Los lentes de los semáforos estarán dispuestos verticalmente en el siguiente orden descendente: roja, ámbar y verde; en el caso de semáforos horizontales deberán estar en el mismo orden, de izquierda a derecha.

Dichas luces indican a los conductores y peatones que las observen de frente, que deben obedecerse en las formas y términos que sean establecidos en el Reglamento de esta Ley, acorde a las disposiciones técnicas nacionales e internacionales que para tal efecto existan.

## **TÍTULO CUARTO**

### **REGISTRO Y CONTROL DE VEHÍCULOS**

#### **Capítulo I**

##### **Registro vehicular**

**Artículo 78.** El registro de los vehículos se acreditará mediante la tarjeta de circulación que emita el Poder Ejecutivo del Estado, a través de la dependencia

correspondiente, la cual el conductor deberá procurar se encuentre vigente, es decir que corresponda al año fiscal en curso, y que deberá de portar siempre el conductor de este, así como con las placas y la calcomanía correspondiente, que deberán ser colocadas en los lugares que determine el reglamento de esta Ley.

La Secretaría de Hacienda del estado expedirá las placas y la calcomanía que permita identificar a los vehículos conducidos por o en que habitualmente viajen personas con discapacidad.

**Artículo 79.** Los vehículos registrados en otro país podrán circular libremente en el Estado, si lo hacen de manera transitoria; debiendo contar con el permiso de importación e internación temporal otorgado por las autoridades competentes cuando por situación geográfica así lo requiera, además de portar las placas y la tarjeta de circulación correspondiente, o bien en los términos del Convenio denominado "PROGRAMA SOLO SONORA" celebrado entre el Gobierno del estado de Sonora y la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, a fin de otorgar facilidades en la internación temporal de vehículos de procedencia extranjera, propiedad de turistas extranjeros y mexicanos residentes en el extranjero, para circular exclusivamente en el territorio del Estado de Sonora.

**Artículo 79.** No se podrá suspender la circulación a ningún vehículo por elementos de corporación policiaca o cuerpo de seguridad o por las autoridades municipales, salvo los casos de delitos o infracciones flagrantes, requerimientos administrativos o mandatos judiciales en los casos que resulte necesario para la preservación del orden y la paz pública.

**Artículo 80.** La Secretaría de Hacienda del estado, deberá llevar un control veraz y actualizado de todos los vehículos automotores que circulen en el estado y que hayan registrados y dados de alta dentro del padrón que para tal efecto determine la autoridad correspondiente y por consiguiente que haya emitido la tarjeta de circulación respectiva, debiendo integrar y operar un padrón que contenga los datos relativos a los mismos.

**Artículo 81.** Para que el propietario de un vehículo pueda efectuar el registro del mismo, de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, deberá satisfacer los requisitos siguientes:

- I. Presentar debidamente llenada y completada la forma de aviso de alta correspondiente, proporcionando todos los datos que le sean solicitados por la Secretaría de Hacienda del estado;
- II. Exhibir original de la factura, carta factura o documento que acredite la propiedad o legítima posesión del vehículo;



- III. Que el titular del vehículo cuenta con Licencia de manejo en cualquiera de sus modalidades expedida por autoridad competente, misma que deberá de estar vigente al momento de hacer el trámite de registro.
- IV. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establecen los ordenamientos legales de la materia;
- V. En caso de existir un registro anterior, acreditar que este ha sido cancelado, habiéndose efectuado en consecuencia el cambio de propietario; y
- VI. Tratándose de vehículos de procedencia extranjera, además de los requisitos antes señalados, deberán de acreditar su legal estancia en el país, con el documento que haya expedido la autoridad competente.

**Artículo 82.** Para el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público y especial de transporte, además de cumplir los requisitos señalados en el artículo anterior, los interesados deberán acompañar los documentos siguientes:

- I. Título concesión o permiso correspondiente vigentes;
- II. Constancia de haber aprobado la revista físico-mecánica, expedida por la autoridad competente;
- III. Contrato de seguro de cobertura amplia, para responder a los usuarios y a los terceros ante cualquier siniestro que puedan sufrir;
- IV. Constancia de pagos de impuestos y derechos correspondientes; y
- VII. Que el titular del vehículo cuenta con Licencia de manejo en esta modalidad, expedida por autoridad competente, misma que **deberá de** estar vigente al momento de hacer el trámite de registro.

La información que contiene el registro de los vehículos a que alude este artículo, se considerará pública en los términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado.

**Artículo 83.** Cuando con posterioridad al registro, ocurra alguna modificación relativa a los datos o características de los vehículos, el propietario deberá darla a conocer a la autoridad correspondiente, para que se lleve a cabo la actualización que proceda, dentro de los plazos que establece la Ley correspondiente.

## Capítulo II

### Placas de los vehículos

**Artículo 84.** Las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su reglamento serán otorgadas por la Secretaría de Hacienda del estado.

**Artículo 85.** Ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas del estado sin llevar colocadas las placas correspondientes al tipo de uso o servicio propio de la unidad o, en su caso, la autorización provisional, otorgada por la propia autoridad competente, en tanto concluyen los trámites necesarios para su obtención, ya se trate de reposición por sustracción, extravío o reciente adquisición.

**Artículo 86.** La Secretaría de Hacienda del Estado expedirá los tipos de placas siguientes, para:

I. Transporte privado:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión;
- d) Remolque;
- e) Vehículos para Discapacitados; y
- f) Motocicleta particular.

II. Transporte público:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión; y
- d) Vehículos para Discapacitados.

III. Vehículos destinados a la seguridad pública, protección civil y emergencias:

- a) Policía preventiva;

- b) Agencia Ministerial de Investigación Criminal;
- c) Motocicleta patrulla; y
- d) Emergencia.

**Artículo 87.** Las placas para patrullas, únicamente se proporcionarán a aquellas unidades plenamente identificadas como tales, y que correspondan a instituciones policiales en los términos de la ley en la materia.

**Artículo 88.** Las placas para vehículos para uso de personas con discapacidad se proporcionarán a las personas que sean propietarias de vehículos automotores ordinarios o adaptados con los equipos, dispositivos o modificaciones especiales para su manejo por sí mismas o por tercero, previa verificación y certificación que se realice por la Coordinación Estatal de Movilidad.

### **Capítulo III**

#### **Equipamiento vehicular**

**Artículo 89.** Todo vehículo que circule en las vías públicas del estado, contará con los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad que señale esta Ley y su reglamento. Los vehículos deberán estar permanentemente en buen estado mecánico.

**Artículo 90.** Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los dispositivos de referencia, serán determinadas por el reglamento de esta Ley y los ordenamientos ambientales aplicables.

**Artículo 91.** Todo vehículo para circular por las vías públicas del estado, debe cumplir con los requerimientos de peso y dimensiones que se especifican en el reglamento, de esta Ley, debiendo las autoridades de tránsito o auxiliares, retirarlos de la circulación cuando violen dichas especificaciones o no cuenten con el equipo necesario a que se hace referencia en los artículos que anteceden.

Los vehículos para uso de personas con discapacidad que circulen por las vías públicas del estado, deberán cumplir con las especificaciones, equipo, accesorios, sistemas o modificaciones especiales que señale el reglamento de esta Ley.

Los vehículos adscritos a los cuerpos de seguridad pública y los destinados a la prestación de servicios de asistencia social, deberán identificarse con las características que determine el reglamento respectivo.

### **Capítulo IV**

## **Circulación de los vehículos**

**Artículo 92.** Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial será la Coordinación Estatal de Movilidad, la que determine el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate.

**Artículo 93.** Con la finalidad de contar con información oportuna y suficiente para prevenir accidentes de tránsito, así como para detectar a los infractores reincidentes, los cuerpos policiales y de seguridad pública del estado y los municipios, se apoyarán en el registro estatal de antecedentes de tránsito.

Los procedimientos a seguir por las autoridades de tránsito y de transporte, por los propios responsables e involucrados en los casos en que ocurra un accidente, se especificarán en los reglamentos relativos de esta Ley.

**Artículo 94.** Los señalamientos viales en la entidad deberán ajustarse a las especificaciones contenidas en el manual de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## **TÍTULO QUINTO**

### **SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL**

#### **Capítulo I**

#### **Seguridad Vial y sus definiciones**

**Artículo 95.** Las vías públicas, en lo referente a la movilidad y vialidad, se clasifican en:

- I. Vialidades federales: Son las carreteras denominadas federales y que se encuentran a cargo del Ejecutivo Federal y que se encuentran localizadas geográficamente dentro del estado de Sonora.
- II. Vialidades regionales: Son aquellas que comunican al centro de población con otras localidades;
- III. Vialidades primarias: Son las arterias cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones;

- IV. Vialidades colectoras: Son aquellas que comunican a los fraccionamientos, barrios o colonias con vialidades primarias;
- V. Vialidades secundarias: Son arterias que comunican vialidades locales con las colectoras y primarias;
- VI. Vialidades locales: Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes de los mismos;
- VII. Pares viales: Son aquellas que se desarrollan a lo largo de escurrimientos pluviales como arroyos y ríos, y que tienen flujo en un solo sentido;
- VIII. Caminos: Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado;
- IX. Vías Férreas: Son aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles;
- X. Ciclovías: Son aquellas destinadas exclusivamente para la circulación de bicicletas;
- XI. Zonas peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos; y
- XII. Paso Peatonal: Son áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones.

El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales elaborarán sus reglamentos de conformidad con la clasificación contenida en este artículo.

**Artículo 96.** La Coordinación Estatal de Movilidad, y con la aprobación del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, será quienes fijen los límites máximos y mínimos de velocidad para la circulación de los vehículos de motor en las vías públicas de jurisdicción estatal.



En aquellas que correspondan a los municipios, será el Ayuntamiento de los municipios, el que determine lo procedente.

## **Capítulo II**

### **Seguridad Vial y Peatonal**

**Artículo 97.** El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios promoverán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial existentes, así como aquellas acciones y programas que sean emitidos dentro del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, que vayan dirigidos para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación que se encuentren a su alcance. Es obligación del Poder Ejecutivo del Estado destinar el 5 por ciento como mínimo del presupuesto asignado al área de comunicación social para estos fines.

**Artículo 98.** El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Coordinación Estatal de Movilidad y en coordinación con la Secretaría de Educación y Cultura, y demás dependencias, promoverá en la educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior la impartición de cursos y talleres de educación, seguridad y cultura peatonal y vial.

## **Capítulo III**

### **Estacionamientos Públicos**

**Artículo 99.** El servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados y en los términos de los reglamentos respectivos.

**Artículo 100.** La Coordinación Estatal de Movilidad y los ayuntamientos de los municipios en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los resultados de los estudios en materia de movilidad que al respecto se realicen, y las disposiciones que para el efecto señale el reglamento respectivo, y una vez propuesto y autorizado por el Sistema Estatal de Movilidad, podrán establecer condiciones, limitantes y en su caso tarifas para el establecimiento y funcionamiento de estacionamientos públicos.

## **Capítulo IV**

### **Sistema Estatal de Ciclovías**

**Artículo 101.** El Poder Ejecutivo del Estado y la autoridad municipal, promoverán el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable.

Para tal efecto, se establecerá un Sistema Estatal de Ciclovías que estará compuesta de una red de ciclovías en los centros de población y carreteras estatales, debiendo considerar la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, así como lo que establezcan los reglamentos correspondientes y los programas estatales y municipales de movilidad.

**Artículo 102.** Todo conductor de bicicleta tiene los mismos derechos y obligaciones en materia de movilidad que establece esta Ley, excepto las que por su naturaleza no le sean aplicables. Además de las anteriores obligaciones tendrá las siguientes:

- I. Queda prohibida la conducción de bicicletas en la vía pública a menores de 12 años de edad. Se exceptúan de lo anterior, aquellas calles, avenidas, callejones y demás vías que se encuentren dentro de cerradas residenciales, fraccionamientos o vías de circulación controlada, entendiéndose por estas últimas, aquellas cuya velocidad máxima de circulación sea de 20 kilómetros por hora, siempre que los menores se encuentren acompañados de un adulto.
- II. Toda persona que conduzca una bicicleta deberá utilizar casco de seguridad y deberá viajar sentado, viendo hacia adelante con una pierna en cada uno de los lados del vehículo y manteniendo ambas manos sujetando el manubrio.
- III. En las bicicletas podrán viajar únicamente el número de personas para las cuales se encuentren diseñadas.
- IV. Ninguna persona que conduzca una bicicleta podrá llevar carga de cualquier naturaleza, a menos que el vehículo esté especialmente acondicionado para ello y no se afecte su estabilidad ni la visibilidad del conductor.
- V. Las demás que se establezcan en el Reglamento de la Ley.

**Artículo 103.** El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales ejecutarán proyectos derivados de los programas de movilidad o estudios técnicos que para tal efecto se realicen y sean congruentes con las necesidades de demanda de los ciclistas actuales y potenciales, características topográficas y climatológicas de las ciudades, así como la conectividad entre las ciclovías que la conforman y la integración con otras modalidades de transporte.

**Artículo 104.** El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales destinarán el espacio público necesario para el establecimiento de ciclovías con calidad, seguridad y eficiencia. La red de ciclovías deberá contar con señalética que identifiquen claramente los puntos de cruce, velocidades, sentido y demás características necesarias para el adecuado uso y respeto de la misma. El Poder Ejecutivo del Estado y autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, deberán dar el mantenimiento periódico del sistema estatal de ciclovías a efecto de incentivar el uso permanente de las mismas y evitar riesgos de accidentes.

## TÍTULO SEXTO

### LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR Y REGISTRO ESTATAL

#### Capítulo I

##### Licencias y Permisos para Conducir, generalidades y requisitos

**Artículo 105.** Toda persona que conduzca un vehículo de motor por las vías públicas dentro del territorio del estado, deberá portar consigo el documento legal y de identificación denominado licencia o los permisos vigentes que corresponda al tipo de vehículo de que se trate y que haya sido expedida por la autoridad legalmente facultada para ello.

**Artículo 106.** La Secretaria de Hacienda del estado expedirá las licencias y permisos para conducir en el Estado, de conformidad a esta Ley y su reglamento.

**Artículo 107.** La licencia de conducir deberá contener el dato que indique si el titular a cuyo nombre se expide, manifestó o no su voluntad de donar sus órganos y tejidos en caso de fallecimiento.

**Artículo 108.** Para los efectos señalados en el presente título, la secretaria antes mencionada, expedirá los siguientes tipos de licencia:

- I. Tipo A. Que autoriza a su titular a manejar los vehículos clasificados como de transporte particular o mercantil, de pasajeros, que no excedan de diez asientos o de carga cuyo peso no exceda de tres y media toneladas;
- II. Tipo B. Que autoriza a su titular a conducir, además de los vehículos autorizados en el tipo de licencia anterior, los dedicados a la prestación del servicio público y especial de transporte;
- III. Tipo C. Que autoriza a su titular a conducir, además de las unidades contempladas en la licencia tipo «A» todas aquellas unidades que tengan

más de dos ejes, así como tractores de semirremolque, camiones con remolque, equipos especiales movibles, vehículos con grúa y en general los de tipo pesado; y

- IV. Tipo D. Que autoriza a su titular a conducir motocicletas, motonetas y otros vehículos similares; este tipo no autoriza a conducir ningún vehículo de los considerados en las fracciones anteriores.

En el Reglamento de la Ley se podrán incorporar las sub-clasificaciones que resulten necesarias conforme al interés público, de los tipos de licencia referidas en este artículo.

**Artículo 109.** No se podrán otorgar licencias o permisos de conducir cuando:

- I. El conductor se encuentre suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia de conducir, o exista algún impedimento legal ordenado por la autoridad judicial;
- II. El solicitante haya sido declarado con incapacidad física o mental que le impida contar con la habilidad necesaria para conducir;
- III. Cuando se compruebe que el solicitante tiene el hábito a los estupefacientes o al uso de bebidas embriagantes;
- IV. Cuando se encuentre debidamente acreditado ante la Coordinación Estatal de Movilidad, que la persona solicitante represente un peligro para la seguridad o bienestar general, el que conduzca un vehículo de motor en la vía pública; y
- V. El solicitante proporcione datos o documentación falsa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que incurra.

**Artículo 110.** Los interesados en obtener algún tipo de licencia, deben cumplir con los requisitos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Las licencias de conducir, se otorgarán solo a personas mayores de edad, lo que se deberá acreditar en los términos que establezca el reglamento de esta Ley.

**Artículo 111.** La Coordinación Estatal de Movilidad dispondrá la impartición de cursos y la aplicación de exámenes psicométricos, teóricos y prácticos necesarios con objeto de corroborar que los interesados cuentan con los conocimientos y habilidades requeridas para el manejo de vehículos de motor. Auxiliándose para ello, en su caso, del equipo o mecanismos tecnológicos que resulten adecuados y de conformidad con lineamientos generales que se expidan para tal fin.

**Artículo 112.** A las personas mayores de quince años y menores de dieciocho se les podrá expedir permisos de conducir únicamente del servicio particular de los tipos A y D, previo consentimiento por escrito otorgado por el padre, madre o tutor del menor, además del cumplimiento de los requisitos que para tal efecto se establecen por la Ley y su reglamento.

Este permiso tendrá vigencia hasta en tanto no cumpla la mayoría de edad, autorizando a los menores a conducir vehículos únicamente en el horario que comprende de las cinco a las 24 horas.

El padre, madre o tutor deberá de asumir de manera expresa el consentimiento de hacerse responsable de los daños o perjuicios que pudiera ocasionar el menor en caso de accidente.

**Artículo 113.** Las personas con discapacidad o movilidad reducida que la Coordinación Estatal de Movilidad, constaten que cuentan con las habilidades y aptitudes necesarias para conducir cualquiera de los vehículos automotores de servicio particular, tendrán derecho a que se les expida la licencia o permiso para conducir correspondiente.

Las personas con discapacidad o movilidad reducida que sólo pueden manejar un vehículo con características especiales, también tendrán derecho a que se les expida la licencia o permiso para manejar, para lo cual la unidad administrativa de transporte y las autoridades facultadas para ello, previamente a su expedición, verificarán que el vehículo para el que se solicita la licencia o permiso, reúne las condiciones, el equipo o las adaptaciones necesarias para su manejo por dichas personas.

**Artículo 114.** Los servidores públicos responsables de la expedición de las licencias de conducir deben consultar el registro estatal de licencias y de infracciones, con el objeto de verificar que los solicitantes no tengan ningún impedimento para la obtención de la misma.

**Artículo 115.** Las licencias vigentes que se expidan en otra entidad federativa o en el extranjero, tendrán plena validez dentro de la jurisdicción estatal, siempre y cuando correspondan al tipo de vehículos de que se trate.



**Artículo 116.** Cuando al obtener una licencia o permiso de conducir, el interesado haya proporcionado información o documentación alterada o falsificada, se procederá a cancelar dicha licencia o permiso, una vez comprobada esta circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar las licencias o permisos cancelados por este supuesto no podrán volverse a otorgar dentro de los siguientes tres años a la cancelación.

## **Capítulo II**

### **Registro Estatal de Licencias**

**Artículo 117.** La Secretaría de Gobierno a través de la Coordinación Estatal de Movilidad creará y administrará el registro estatal de licencias y de infracciones, el cual deberá ser permanentemente actualizado con los datos que genere la propia unidad y los que le sean proporcionados por los municipios de la entidad.

Este registro contendrá como mínimo:

- I. Los datos de las licencias para conducir expedidas;
- II. El registro individualizado de los infractores de la presente Ley y su reglamento estatal y municipal, así como la o las causales que motivaron la infracción y las sanciones impuestas;
- III. Estadísticas de accidentes; y
- IV. La información estadística y en materia de seguridad vial, que permita generar medidas de prevención de accidentes e iniciar los procedimientos de suspensión y cancelación de la licencia de conducir.

Las autoridades municipales en materia de tránsito, así como las de salud pública, deben remitir diariamente la información que generen en materia de accidentes e infracciones que permitan integrar el registro estatal correspondiente. La Coordinación Estatal de Movilidad y las autoridades municipales, deberán de establecer la coordinación necesaria, así como los sistemas tecnológicos e informáticos que permitan la consulta oportuna y el flujo de información a las autoridades estatales y municipales.

## MEDIDAS DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

### Capítulo I

#### Preservación del Medio Ambiente

**Artículo 118.** Para preservar el medio ambiente, las autoridades de la materia, tomarán las medidas necesarias, en los términos de las leyes federales y locales, aplicables en la materia, en relación al funcionamiento vehicular y la actividad de tránsito.

**Artículo 119.** Los vehículos automotores registrados en el Estado, deberán someterse a las verificaciones mecánicas de emisión de contaminantes de la manera y con la periodicidad que establezcan los ordenamientos aplicables.

**Artículo 120.** Las autoridades de la materia deberán retirar de la circulación, trasladar y resguardar en los depósitos autorizados para tal efecto, a los vehículos que emitan notoriamente gases u otros contaminantes o que produzcan ruidos que rebasen los límites permitidos de acuerdo con las normas aplicables en la materia.

**Artículo 121.** Para la liberación de los vehículos detenidos de conformidad con los supuestos establecidos en el artículo 111 de esta Ley, los propietarios de éstos o sus representantes legales deberán cumplir con el procedimiento y requisitos que, para tal efecto, se fijan en el reglamento.

**Artículo 122.** Queda prohibido a los conductores de vehículos usar de manera innecesaria el claxon o bocina, así como hacer la modificación de estos accesorios o de los silenciadores de fabricación original, para instalar válvulas de escape que produzcan un ruido excesivo de acuerdo con las normas técnicas aplicables.

**Artículo 123.** Los operadores, conductores, usuarios y pasajeros, están obligados a coadyuvar con las autoridades en la conservación de la limpieza en las vías públicas de la entidad, por lo que tienen prohibido arrojar objetos o basura desde el interior de los vehículos.

**Artículo 124.** La Coordinación Estatal de Movilidad, y una vez aprobada las Políticas que contengan los criterios y procedimientos, por parte del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, podrá fijar un programa de estímulos fiscales a favor de quienes utilicen vehículos eléctricos e híbridos, a fin de reducir con ello significativamente los gases de efecto invernadero.

### TÍTULO OCTAVO

#### SERVICIOS PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE

**Capítulo I**  
**Disposiciones generales de los Servicios**  
**Público y Especial de Transporte**

**Artículo 125.** Para los efectos de esta Ley, se considera como:

- I. Servicio público de transporte: aquel que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y de los municipios, para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos idóneos para cada tipo de servicio y en el cual los usuarios, como contraprestación, realizan un pago en moneda de curso legal, de acuerdo con la tarifa previamente aprobada por la autoridad correspondiente. La prestación del servicio público de transporte es de interés público y requiere de autorización otorgada por el Estado o por los ayuntamientos en el ámbito de su competencia en términos de esta Ley; y
- II. Servicio especial de transporte: aquel que sin tener las características propias del servicio público de transporte, se presta para satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, el cual puede ser gratuito o remunerado. Para la prestación de dicho servicio se requiere del permiso otorgado por la Coordinación Estatal de Movilidad.

En ambos casos, los vehículos en los que se preste el servicio de transporte de que se trate incluirá el servicio del operador, que podrá ser el concesionario, el permisionario o quien se contrate para su operación.

Queda prohibida la renta de vehículo con operador, o la contratación de operador con vehículo, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, así como cualquier otra forma de prestación de servicio que no reúna las características establecidas en la presente Ley.

**Artículo 126.** El servicio público de transporte se divide en:

- I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:
  - a) Urbano;

- b) Suburbano;
- c) Turístico;
- d) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y
- e) Por medio de aplicaciones de geolocalización en dispositivos móviles,
- f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.

II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:

- a) En general;
- b) Materiales para construcción; y
- c) De grúas.

**Artículo 127.** El servicio especial de transporte se presta bajo las siguientes modalidades:

- I. Escolar;
- II. De personal;
- III. Ejecutivo;
- IV. Accesorio;
- V. Comercial;
- VI. Emergencia; y
- VII. Funerario.

Queda prohibido a los prestadores u operadores ofrecer servicio de forma libre y directa en la vía pública.

**Artículo 128.** Los concesionarios y permisionarios del transporte público sujetos a una jurisdicción distinta de la estatal que circulen por las vías públicas del estado,

para prestar los servicios público y especial de transporte, requerirán la autorización de servicio complementario expedida por la Coordinación Estatal de Movilidad, según sea el caso.

**Artículo 129.** La cantidad de personas o carga que pueden ser transportadas en los vehículos de los servicios público y especial de transporte, se determinarán en el reglamento que deriven de esta Ley, considerando en las especificaciones técnicas del fabricante.

**Artículo 130.** Para efectos de la prestación de los servicios público y especial de transporte se considerará que los vehículos cumplen con vida útil de conformidad con la siguiente tabla:

I. Servicio público de transporte:

<b>Modalidades de Servicio</b>	<b>Clase</b>	<b>Tipos de Servicio</b>	<b>Antigüedad del modelo del vehículo</b>	<b>Años de prórroga</b>
Urbano			Hasta diez años	Hasta cinco años
Suburbano			Hasta diez años	Hasta cinco años
Alquiler sin ruta fija «Taxi»			Hasta ocho años	Hasta dos años
Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida			Hasta diez años	Hasta cinco años
Turístico			Hasta diez años	Hasta cinco años
Carga en general			Hasta diez años	Hasta cinco años



Materiales para construcción		Hasta quince años	Hasta cinco años
Carga de grúa	Tipos «A» y «B»	Hasta quince años	Hasta cinco años
Carga de grúa	Tipos «C» y «D»	Hasta veinte años	Hasta cinco años

II. Servicio especial de transporte:

Modalidad de Servicio	Antigüedad del modelo del vehículo	Años de Prórroga
Escolar	Hasta diez años	Hasta cinco
De personal	Hasta diez años	Hasta cinco
Ejecutivo	Hasta seis años	Hasta dos
Accesorio	Hasta diez años	Hasta cinco

Los vehículos destinados al servicio especial de transporte en las modalidades de emergencia y funerario podrán ser de cualquier modelo siempre y cuando se encuentren en condiciones físico-mecánicas adecuadas para la prestación del servicio correspondiente.

Para efectos de la antigüedad, esta se computará conforme al año de fabricación del vehículo y considerando la fecha de la factura de origen.

La prórroga de la unidad, se otorgará únicamente a los vehículos que ya están dados de alta en el servicio, siempre y cuando aprueben la revista físico mecánica y la verificación vehicular en materia ambiental de conformidad con lo que al respecto establezca la normatividad aplicable.

**Artículo 131.** El Poder Ejecutivo del Estado podrá proponer ante el Sistema Estatal de Movilidad del estado de Sonora para su sanción y autorización, independientemente de los años de vida útil de los vehículos, de disposiciones de carácter general, programas y campañas de renovación del parque vehicular de los

servicios público y especial de transporte atendiendo al orden público, la eficiencia y calidad de los mismos, así como el uso de la tecnología sustentable.

**Artículo 132.** Cuando los concesionarios y permisionarios del servicio público y especial de transporte pretendan organizarse con el propósito de realizar acciones encaminadas a efficientar, identificar y optimizar su prestación, presentarán su propuesta en los términos que establezcan los reglamentos respectivos para su evaluación por Coordinación Estatal de Movilidad, y esta deberá ser acorde a las políticas y lineamientos que para tal efecto establezca el propio Sistema Estatal de Movilidad, y a las disposiciones legales aplicables para tal efecto.

Cuando los concesionarios y permisionarios se constituyan en cualquiera de las formas permitidas por la legislación aplicable, podrán ser registrados como organizaciones de transportistas ante la autoridad competente.

**Artículo 133.** El reglamento de la Ley establecerá las características o requisitos de equipamiento u operación en los servicios de transporte, adoptando al efecto las medidas que aseguren la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y eficiente.

**Artículo 134.** El Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora deberá proponer a las autoridades correspondientes, las medidas necesarias de infraestructura urbana y vehicular que faciliten a las personas con discapacidad o movilidad reducida el ascenso y descenso de los vehículos de los servicios público y especial de transporte; asimismo, deberán determinar, en su caso, el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios que serán destinados a las personas con discapacidad o movilidad reducida en los vehículos de los servicios público y especial de transporte.

**Artículo 135.** La prestación de los servicios público y especial de transporte obliga a su titular a resarcir los daños de manera efectiva a los usuarios del servicio, al operador, a terceros, sus bienes y en su caso la carga, de cualquier riesgo que puedan sufrir con motivo de la prestación de los mismos. En el caso del servicio público de transporte de personas, la cobertura protegerá a la totalidad de los usuarios.

Bajo ninguna circunstancia podrá un vehículo de servicio concesionado o permisionado transitar ni realizar el servicio si carece de seguro que ampare las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

El concesionario o permisionario podrá cumplir con esta disposición mediante un contrato de seguro, cuya póliza sea emitida por institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, o bien mediante fideicomiso o constitución de un fondo de garantía, autorizado por la unidad

administrativa de transporte o la autoridad municipal competente, en los términos que establezca el reglamento que derive de la presente Ley.

**Artículo 136.** El otorgamiento de las concesiones y permisos obliga a sus titulares a la prestación del servicio.

Cuando el concesionario o permisionario no preste de manera directa el servicio público o especial de transporte de que se trate, deberá contar con conductores que porten la licencia para conducir tipo «B».

En todos los casos, los operadores deberán haber aprobado los cursos y programas de capacitación permanente que impartirá la Coordinación Estatal de Movilidad, en los términos del reglamento de la presente Ley.

**Artículo 137.** Los concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial de transporte deberán incorporar en los vehículos con los que se presta el servicio, el diseño que para tal efecto definan las autoridades estatales y municipales, según corresponda, en el que se deberán incluir los colores distintivos, números económicos y los demás elementos que especifiquen los reglamentos respectivos.

En el caso del servicio especial de transporte ejecutivo solo aplicará la portación de un tarjetón de identificación dentro del vehículo, cuyas características y dimensiones serán establecidas en el permiso respectivo.

**Artículo 138. Publicidad.** Los vehículos en los que se presta el servicio público y especial de transporte, podrán portar publicidad en el interior y exterior de los mismos previa autorización de la Coordinación Estatal de Movilidad y conforme a los términos y disposiciones que se determine con respeto, que no lesionen la moral y las buenas costumbres y trato digno en apego a los derechos humanos en los reglamentos respectivos, sin que lo anterior por ninguna circunstancia obstruya, dificulte o confunda la visibilidad de los espacios destinados para identificación de la unidad.

En el caso de propaganda alusiva a los partidos políticos, deberán sujetarse a los plazos, términos y formas establecidos por las disposiciones legales en materia electoral.

Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios conexos, deberán colaborar con las campañas de información de programas gubernamentales, conforme a lo que establezcan los reglamentos respectivos.

**Artículo 139.** Los concesionarios y permisionarios del servicio público y especial del transporte y sus servicios conexos podrán ser representados mediante poder otorgado en escritura pública en el que conste la facultad para actos de administración, mismo que deberá estar inscrito en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte.

## Capítulo II

### Servicio Público de Transporte

**Artículo 140.** El Poder Ejecutivo del Estado prestarán el servicio público de transporte, bajo las siguientes formas:

- I. Directa, a través de la dependencia correspondiente;
- II. A través de las entidades públicas que se constituyan para tal fin, en los términos de las leyes correspondientes;
- III. Mediante el otorgamiento de concesiones o permisos de conformidad con el procedimiento establecido por esta Ley y los reglamentos que de ella se deriven; y;
- IV. Mediante convenios de coordinación y asociación que suscriban entre sí para la más eficiente prestación del servicio, en los términos de esta Ley.

**Artículo 141.** El servicio público de transporte urbano es el destinado al traslado de personas dentro de las zonas urbanas del territorio municipal.

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados, los que en ningún caso tendrán una capacidad inferior a veinte asientos sin modificar las características de fabricación.

**Artículo 142.** El servicio público de transporte suburbano es el que tiene por objeto trasladar personas de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, pero siempre dentro del espacio territorial de un mismo municipio.

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la Coordinación Estatal de Movilidad considere adecuados para la prestación del servicio sin modificar las características de fabricación.

La Coordinación Estatal de Movilidad determinará los lugares donde los vehículos que presten este servicio deban realizar ascensos y descensos dentro de la mancha urbana. En el caso de los municipios donde opere el sistema de rutas integradas, los recorridos de las rutas suburbanas podrán realizarlo según la ubicación de las estaciones de transferencia que sean determinadas por el área municipal correspondiente.

**Artículo 143.** La Coordinación Estatal de Movilidad establecerá las características de operación del transporte urbano y suburbano que conformen el itinerario de servicio como ruta, derrotero, horarios, frecuencias terminales, y lugares de ascenso y descenso, entre otros, de conformidad con lo que al respecto se establezcan en los reglamentos municipales que deriven de esta Ley.

**Artículo 144.** El servicio público de transporte turístico es el que transporta personas hacia aquellos lugares situados en la entidad que revisten un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.

La prestación del servicio público de transporte turístico se podrá ofrecer con guía de turista. Las personas que funjan como guías en este servicio de transporte deberán contar con la acreditación respectiva que para tal efecto les expidan las autoridades de turismo del Estado.

**Artículo 145.** El servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija «Taxi» es aquel que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas en vehículos con capacidad de cinco pasajeros incluido el operador, que se caracteriza por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos.

**Artículo 146.** El servicio público de alquiler sin ruta fija «taxi» podrá prestarse de manera libre o mediante el servicio conexo de sitio, con las características, vehículos y capacidad de carga que establezca el reglamento de la Ley.

**Artículo 147.** El servicio público de alquiler sin ruta fija taxi operado por los concesionarios a través de empresas especializadas, personas físicas o morales, a través de aplicaciones tecnológicas que funcionan con un software de geolocalización o telemetría o similares que permitirá a los usuarios del servicio conocer el taxi más cercano a su ubicación.

Por lo que corresponde a estas empresas especializadas señaladas en el párrafo anterior, deberán acudir y acreditar ante la Coordinación Estatal de Movilidad que cuentan con la capacidad y experiencia necesaria para prestar el servicio mediante la operación, utilización y administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles, a fin de que los particulares puedan contratar sus servicios.



**Artículo 148.** Las empresas especializadas señaladas en el artículo anterior, deberán registrarse ante la Coordinación Estatal de Movilidad, exhibiendo documentos e información, en original y copia de:

- I. Datos de identificación del solicitante en caso de personas físicas como son: identificación, domicilio, teléfono y correo electrónico o acta constitutiva en caso de personas morales;
- II. Registro Federal de Contribuyentes;
- III. Datos de identificación del representante legal como son: domicilio, teléfonos, correos electrónicos;
- IV. Carpeta de datos que incluya la documentación soporte del funcionamiento de la aplicación tecnológica a utilizar, sus datos de identificación y características, así como sus abreviaturas y derivaciones;
- V. Registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial o Instituto Nacional del Derecho de Autor, si se tuviere;
- VI. Registro de dominio de internet;
- VII. Carta de intermediario bancario nacional para el registro de cobros; y
- VIII. Formatos debidamente integrados expedidos por el Coordinación Estatal de Movilidad.

En caso de que la solicitud carezca de alguno de los documentos o información, La Coordinación Estatal de Movilidad notificará lo anterior, para que el interesado dentro de los tres días hábiles siguientes subsane dicha situación. En caso de no desahogar el requerimiento, se tendrá por no presentada la solicitud. La Coordinación antes mencionada deberá de emitir dentro de los quince días hábiles siguientes, un acuerdo en los términos de esta Ley, mediante el cual autorice la operación de este servicio.

**Artículo 149.** El servicio público de transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, es aquel que tiene por objeto asegurar la accesibilidad del

servicio público de transporte en vehículos adecuados o adaptados para dichas personas.

La operación del servicio y las especificaciones técnicas y especiales de los vehículos para la prestación de este servicio, así como sus adecuaciones deberán cumplir con lo establecido en las leyes en materia de discapacidad y el reglamento de la presente Ley.

**Artículo 150.** El servicio público de transporte de carga en general es aquel servicio que se presta para efectuar el traslado de bienes o mercancías en vehículos adecuados para ello mediante el pago convenido y cuyo funcionamiento y capacidad se especifica en el reglamento de la Ley.

La prestación de este servicio deberá realizarse a través de un lugar base de contratación, en los términos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

**Artículo 151.** El transporte de materiales para construcción, es aquel que se ofrece al público y que comprende el acarreo, desde los lugares de producción o de distribución hasta el lugar de la construcción u obra de toda clase de materiales en bruto o aquellos cuya elaboración es necesaria para la construcción.

**Artículo 152.** El servicio público de transporte de carga con grúa es el que tiene por finalidad transportar cualquier vehículo en unidades que reúnan las clases, tipos y características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Los vehículos autorizados para prestar el servicio de grúa podrán realizar además maniobras de salvamento, si las características de la unidad autorizada lo permiten y conforme a las disposiciones establecidas en el reglamento de la Ley, en la autorización que para el efecto se emita, así como en aquellas que determine la Coordinación Estatal de Movilidad.

**Artículo 153.** El Poder Ejecutivo del Estado en todo tiempo, podrá introducir en los servicios de transporte las sub-modalidades que dicte el interés público, adoptando al efecto las medidas que mejor aseguren la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y eficiente, y estas hayan sido propuestas y aprobadas por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora.

**Artículo 154.** Queda exceptuado del servicio que regula este capítulo el transporte de carga cuando sea el propietario o el proveedor de la misma quien realiza el traslado o entrega de bienes o materiales; quedando sujeto a cumplir con las condiciones físico mecánicas de los vehículos necesarias para circular en los términos que al respecto establezcan los reglamentos respectivos.

**Artículo 155.** El Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de sus respectivas competencias, están facultados para

intervenir el servicio público de transporte concesionado, siempre que se interrumpa o afecte la prestación eficiente y continúa del mismo, independientemente de que las causas puedan ser imputables o no a las autoridades. La intervención durará únicamente el tiempo en que subsista la causa que le dio origen.

**Artículo 156.** Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano, la Coordinación Estatal de Movilidad podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.

Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.

**Artículo 157.** La modificación de ruta podrá hacerse de oficio por la autoridad competente o a solicitud expresa del interesado en la que deberá exponer de manera clara y precisa, la justificación y elementos que sustenten la solicitud de la modificación de la ruta. En todo caso, será el estudio técnico el instrumento que sustente la procedencia o improcedencia de la misma en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

### **Capítulo III**

#### **Servicio Especial de Transporte**

**Artículo 158.** El servicio especial de transporte escolar es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus instituciones educativas y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines educativos. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

**Artículo 159.** El servicio especial de transporte de personal, es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus centros de trabajo y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines laborales. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

**Artículo 160.** El servicio especial de transporte ejecutivo es aquel cuyas especificaciones o características físicas son superiores en términos de lujo y comodidad a los vehículos destinadas a la prestación del servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija "taxi" y cuyo objeto es trasladar personas y sus cosas en vehículos con operador y que previamente se contrata mediante el uso de

plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos.

Queda prohibido a los prestadores del servicio de transporte especial ejecutivo ofrecer servicio de forma libre y directa en la vía pública.

**Artículo 161.** En el otorgamiento de permisos la Coordinación Estatal de Movilidad evitará prácticas monopólicas, para el caso específico del servicio especial de transporte ejecutivo, cada persona física tendrá derecho a ser titular de un permiso y las personas jurídico-colectivas de hasta diez. El número de vehículos que ampara el permiso que se otorgue a una persona física o jurídica colectiva, será sólo un vehículo.

**Artículo 162.** El servicio especial ejecutivo podrá prestarse en todas las vías públicas del Estado, sin importar el punto de origen o de destino, debiendo contar el permisionario con un lugar sede, como principal asiento de la prestación del servicio, en cualquiera de los municipios de la entidad.

**Artículo 163.** El otorgamiento del permiso para el servicio especial de transporte ejecutivo obliga a su permisionario a presentar en todo momento a la Coordinación Estatal de Movilidad, la información técnica que le sea requerida respecto del servicio brindado, la empresa operadora de la aplicación tecnológica que tenga implementada para tal efecto, la cual deberá presentar en el formato, mecanismo o medio de acceso que para tal efecto le sea especificado por la unidad administrativa de transporte.

**Artículo 164.** La prestación de este servicio en contravención a lo establecido en los artículos anteriores, dará lugar a la suspensión del permiso por sesenta días, sin perjuicio de su revocación en caso de reincidencia. En términos del Reglamento de la presente Ley.

**Artículo 165.** El servicio especial de transporte accesorio, es el que prestan en forma gratuita las organizaciones, establecimientos y comercios con la finalidad de transportar exclusivamente a sus clientes, visitantes, afiliados y miembros de manera complementaria a su actividad o giro principal. Dicho servicio podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado, cumpliendo con las características físicas y operativas que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

**Artículo 166.** El servicio especial de transporte comercial es aquel transporte de carga que se presta en unidades especializadas que requieren de condiciones, equipos, adecuaciones o medios para aislar, resguardar, conservar y proteger la carga, así como para evitar cualquier riesgo a terceros.

Cuando por condiciones de seguridad, orden público, interés social, o regulación específica, sea necesario establecer restricciones o condiciones de operación en

las unidades de carga especializada que reúnan las características establecidas en el párrafo anterior, el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad de transporte propondrá para su autorización al Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, quienes determinarán y establecerán las acciones, procedimientos, requisitos y características para la regulación de dichas unidades en términos de la presente Ley, su reglamento o las disposiciones de carácter general que para el efecto emitan.

**Artículo 167.** El servicio especial de transporte de emergencia es aquel que se presta en vehículos equipados especialmente para el traslado de personas que hayan sufrido afectación en su salud, así como para atender emergencias, catástrofes, desastres y riesgos naturales con la finalidad de salvaguardar la vida de las personas, sus bienes y el entorno; tales como bomberos, protección civil, seguridad ciudadana, mecánica de emergencia, rescate, primeros auxilios, emergencias médicas y demás que se determinen en el reglamento de la Ley.

Los prestadores del servicio especial de transporte de emergencia deberán registrar los vehículos afectos al mismo ante Coordinación Estatal de Movilidad y deberán acreditar semestralmente que los mismos cumplen con las condiciones físico-mecánicas adecuadas para su prestación.

**Artículo 168.** El servicio especial de transporte funerario es aquel mediante el cual se efectúa el traslado de cadáveres y restos humanos para su inhumación o cremación.

Los prestadores del servicio especial de transporte funerario deberán registrar los vehículos afectos al mismo ante la Coordinación Estatal de Movilidad y deberán acreditar semestralmente que los mismos cumplen con las condiciones físico-mecánicas adecuadas para su prestación, independientemente de las obligaciones que estos tengan en otras disposiciones legales aplicables para el tipo de servicio que prestan.

**Artículo 169.** Los vehículos destinados a la prestación del servicio especial de transporte, podrán utilizarse para realizar otros servicios especiales de transporte, a excepción del servicio especial de transporte ejecutivo, mediante la emisión de los permisos correspondientes, de conformidad con lo que establezca el reglamento de la Ley.

## **Capítulo IV**

### **Concesiones**

#### **Principios que rigen, Requisitos, generalidades y procedimiento para otorgarse.**



**Artículo 170.** La actuación administrativa en el procedimiento de otorgamiento de concesiones para prestar el servicio público de transporte de cualquier modalidad, se desarrollará con arreglo a los principios de igualdad, publicidad, audiencia, legalidad, imparcialidad, celeridad, eficacia y buena fe.

**Artículo 171.** Las concesiones que se otorguen, con las salvedades y limitaciones establecidas en esta Ley y sus reglamentos, son para la explotación del servicio público de transporte en:

- I. Vehículos;
- II. Rutas; o
- III. Zona determinada.

**Artículo 172.** Las concesiones se otorgarán únicamente en favor de personas físicas o jurídico colectivas de nacionalidad mexicana.

**Artículo 173.** Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte, no podrán otorgarse a:

- I. Los servidores públicos que de manera directa o indirecta tengan intervención en el procedimiento para su otorgamiento, los de elección popular, los titulares y personal directivo de las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal;
- II. Las empresas de las cuales formen parte ya sea como socios, administradores o representantes, los servidores públicos señalados en la fracción anterior;
- III. Los cónyuges, los que tengan parentesco por consanguinidad en línea colateral y de afinidad hasta el segundo grado, consanguíneo en línea recta sin limitación de grado y civil, con los servidores públicos a que se refiere la fracción I del presente artículo; y

- IV. Las personas a quienes se les haya revocado una concesión para la prestación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades en los términos de esta Ley.

**Artículo 174.** Toda persona, sea física o jurídico colectiva, podrá disfrutar de una o más concesiones, de conformidad con las necesidades del servicio público de transporte de que se trate, las características del mismo y el interés público.

En el caso específico del servicio de alquiler sin ruta fija «Taxi», cada persona física tendrá derecho a ser titular de una concesión y las personas jurídico colectivas de hasta diez, a efecto de evitar prácticas monopólicas.

**Artículo 175.** El número de vehículos que ampara la concesión que se otorgue a una persona física o jurídico colectiva, será el que se requiera para la prestación del servicio de que se trate en cada caso y atendiendo a lo que se establezca en el título concesión respectivo.

En el caso del servicio de alquiler sin ruta fija «Taxi», cada concesión amparará sólo un vehículo.

**Artículo 176.** El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

- I. La Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de su competencia, realizarán u ordenarán los estudios técnicos para detectar de manera oportuna las necesidades de transporte que se vayan presentando y que justifiquen el establecimiento de nuevos servicios o el aumento de los ya existentes.

Los estudios técnicos a que se refiere el párrafo anterior, según corresponda al servicio de que se trate, contendrán como mínimo lo siguiente:

- a) El señalamiento de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona que incidan en el servicio objeto del estudio con las características operativas necesarias;

- b) Datos estadísticos debidamente sustentados que avalen la demanda actual y el potencial de servicio;
  - c) Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas;
  - d) Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte; y
  - e) Conclusiones y propuestas.
- II. Con base en los estudios que se lleven a cabo según lo señalado en la fracción anterior, la Coordinación Estatal de Movilidad, emitirá la declaratoria de necesidad pública de transporte, que deberá ser publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, por dos veces consecutivas y por una ocasión en alguno de los periódicos de mayor circulación en estado y municipios donde se requiera el servicio;
- III. Emitida la declaratoria de necesidad pública de transporte, Coordinación Estatal de Movilidad, hará la publicación de la convocatoria pública en los mismos términos de la fracción anterior, precisando el tipo de servicio, las modalidades y el número de concesiones a otorgar, a fin de que los interesados en concursar, dentro del término previsto, presenten sus respectivas propuestas, así como la documentación legal y administrativa que se requiera, de conformidad con los reglamentos y las bases correspondientes;
- IV. Recibidas las propuestas, cubiertos los requisitos y hechos los depósitos que se fijan para garantizar que los trámites se llevarán hasta su terminación, la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de su competencia, procederán a dictaminar sobre la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera para la prestación del servicio. En el caso de los municipios, esta facultad podrá ser delegada a la dependencia, comisión técnica o entidad competente que el ayuntamiento determine.

- V. Cumplido lo anterior, el Titular de la Coordinación Estatal de Movilidad, emitirá la resolución correspondiente cuyos puntos resolutive, en caso de otorgarse la concesión, se publicarán en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado;
- VI. El concesionario cubrirá los derechos que por tal concepto establezca la ley de ingresos respectiva, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables; y
- VII. Una vez emitida la resolución, la autoridad respectiva expedirá y entregará el título concesión correspondiente.

**Artículo 177.** Los interesados en obtener una concesión deberán realizar los trámites personalmente o podrán ser representados en la forma que establezcan los reglamentos respectivos o en su caso, la convocatoria y las bases.

**Artículo 178.** Para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte siempre que el número de propuestas sea superior al número de concesiones a otorgar, podrá establecerse en la convocatoria y bases correspondientes como mecanismo de desempate, la celebración de un sorteo o aquellos otros que determine la autoridad respectiva para decidir entre las propuestas que hayan reunido los requisitos correspondientes y se encuentren en igualdad de condiciones respecto a la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera.

**Artículo 179.** Al obtener una concesión, el concesionario, tratándose de persona física, de manera personal y directa deberá designar un beneficiario, el cual podrá ser persona física o jurídico colectiva que reúna los requisitos exigidos para el otorgamiento de la concesión, para el caso de que el primero no pueda prestar el servicio, ya sea por causa de muerte o incapacidad mental permanente. El concesionario podrá sustituir en cualquier momento al beneficiario siguiendo el procedimiento y requisitos establecidos en esta Ley y los reglamentos respectivos.

**Artículo 180.** Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la revocación de la concesión.

No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad quien determine lo conducente.

**Artículo 181.** Los concesionarios del servicio público de transporte deberán iniciar la prestación del servicio con vehículos del año de fabricación que se establezca en las bases correspondientes sin que se exceda lo relativo a antigüedad del modelo a que se refiere el artículo 127 de esta Ley.

En el caso de la modalidad de alquiler sin ruta fija «Taxi» deberán hacerlo con vehículos del modelo correspondiente al año en que se otorgue la concesión.

**Artículo 182.** Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte tendrán una duración de quince años y podrán prorrogarse por otro periodo igual a solicitud del concesionario siempre y cuando acredite que conserva las capacidades legales, técnica, material y financiera en los términos que establezcan los reglamentos correspondientes.

Con independencia de lo anterior, los concesionarios deberán efectuar el refrendo de la concesión a través del pago anual que realizarán ante la autoridad fiscal correspondiente, en los términos de la ley de ingresos respectiva.

**Artículo 183.** La concesión no podrá ser objeto de prenda, embargo o arrendamiento. No obstante, lo anterior, los concesionarios podrán, en los casos y bajo las condiciones que la Coordinación Estatal de Movilidad competentes determine, garantizar con la concesión de que se trate, los créditos que se les otorguen para la reposición de unidades. La forma de llevar a cabo este tipo de operaciones, se determinará en el reglamento correspondiente, en el que también se regulará cualquier simulación o acto de naturaleza análoga que implique la prestación del servicio por un tercero.

No se considerará prestación del servicio por un tercero, cuando la misma derive de la relación laboral entre el concesionario y su operador.

La inobservancia de lo establecido en este precepto, dará lugar a la revocación de la concesión.

**Artículo 184.** Las concesiones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte, no crean derechos reales ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho de uso, aprovechamiento y explotación y sólo podrán cederse en los términos de lo dispuesto en el artículo correspondiente.



**Artículo 185.** Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán cederse en los siguientes casos:

- I. Por causa de muerte o incapacidad mental, en favor de la persona designada y registrada como beneficiario por el titular de la concesión ante la autoridad correspondiente;
- II. Por cesión de derechos gratuita a favor de quien reúna las condiciones técnicas, materiales, legales y financieras para la prestación del servicio de que se trate. La persona física concesionaria del servicio público de alquiler sin ruta fija «Taxi» que ceda los derechos de la concesión, quedará imposibilitado para obtener otra en un plazo de quince años. La sanción anterior será aplicable para personas jurídico colectivas cuando la cesión no se realice a otra persona jurídico colectiva o no derive de la fusión, extinción, separación o escisión de la misma; y
- III. Por mandamiento o resolución jurisdiccional.

Los procedimientos y requisitos para la transmisión de la concesión y la designación de beneficiarios se establecerán en los reglamentos correspondientes.

Toda cesión entre particulares será gratuita y deberá ser autorizada, en el ámbito de sus respectivas competencias, por la Coordinación Estatal de Movilidad.

**Artículo 186.** La cesión de la concesión conservará las condiciones en las que originalmente quedó otorgada, quedando sujeta al plazo de vigencia y a las demás disposiciones en ella estipuladas, por lo que el nuevo titular será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones inherentes a la misma, y causará los derechos que establezca la legislación fiscal aplicable.

La cesión de la concesión que se realice en contravención a lo dispuesto en la presente Ley y los reglamentos que de ella deriven no se considerará válida y por tanto no será reconocida por las autoridades administrativas, además dará lugar a la revocación de la concesión.

**Artículo 187.** Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte podrán revocarse cuando:

- I. Se altere la naturaleza del servicio concesionado;
- II. De forma reiterada, en los términos de los reglamentos respectivos, no cumpla con las condiciones del servicio en lo relativo a rutas, itinerarios, horarios y demás características de la prestación del mismo;
- III. No se preste el servicio con la eficiencia, uniformidad y regularidad requeridos, no obstante los requerimientos de las autoridades;
- IV. El concesionario no se ajuste a lo que la Coordinación Estatal de Movilidad, determinen de conformidad con esta Ley y su reglamento;
- V. Se suspenda el servicio no existiendo motivos de caso fortuito o fuerza mayor;
- VI. No se conserven las capacidades legales, técnica, material y financiera requeridas para la prestación del servicio;
- VII. El concesionario no tome las medidas que procedan, para evitar la reincidencia del operador en la comisión de infracciones de tránsito o de transporte;
- VIII. El concesionario cometa un delito que ponga en riesgo la prestación del servicio para el interés público;
- IX. No se observen las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio;
- X. Cumplida una sanción de suspensión de derechos de concesión, persista la causal que le dio origen;
- XI. Acumule tres suspensiones de los derechos derivados de la concesión o de los vehículos, en un periodo de tres años calendario;
- XII. El concesionario preste el servicio con un número mayor o con vehículos diferentes a los que ampare la concesión respectiva;

- XIII. Los vehículos concesionados se utilicen con fines distintos a los autorizados, violenten el orden público o participen en bloqueos de la vía pública;
- XIV. Por no realizar el refrendo anual de la concesión ni cumplir con las demás obligaciones fiscales derivadas de la misma;
- XV. Por el incumplimiento de la obligación establecida en la fracción VI del artículo 184 de la presente Ley;
- XVI. Por no obtener calificación óptima en las evaluaciones técnicas que practique la autoridad competente;
- XVII. Por cualquier otra causa grave a juicio de la Coordinación Estatal de Movilidad, que afecte la eficiencia, continuidad, regularidad y uniformidad requeridos en la prestación del servicio y las condiciones de las concesiones; y
- XVIII. Las demás que se establezcan en la presente Ley, el reglamento que de ella derive y el título concesión.

**Artículo 188.** La revocación de una concesión sólo podrá ser declarada por Coordinación Estatal de Movilidad, debiendo respetar la garantía de audiencia del concesionario afectado, de acuerdo con el procedimiento que establezcan los reglamentos aplicables.

**Artículo 189.** Revocada la concesión, se publicarán en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado los puntos resolutivos y se notificará a la Secretaría de Hacienda del estado con el objeto de que proceda a dar de baja el registro del o los vehículos con los cuales se prestaba el servicio.

De igual manera, se ordenará la inscripción de la resolución de la revocación en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte.

**Artículo 190.** Cuando resulte conveniente conforme a la utilidad pública, el Poder Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán rescatar unilateral y anticipadamente las concesiones, de conformidad con el procedimiento siguiente:

- I. Las determinaciones de las autoridades señaladas se emitirán mediante declaratoria en la que se expresen las razones de utilidad pública y fundamentos que sirvieron de base para tomar la medida;
- II. En la declaratoria correspondiente se fijarán los términos de la indemnización y la manera como se resarcirán de los posibles daños que la decisión pudiera ocasionar;
- III. Para determinar el monto de la indemnización que corresponde al concesionario, se tomará como base el saldo promedio de los doce meses anteriores, conforme a la última declaración del Impuesto Sobre la Renta que haya formulado ante las autoridades fiscales. La cantidad que resulte se multiplicará por el número de meses restantes de la vigencia de la concesión;
- IV. El Poder Ejecutivo del Estado, realizará el pago de la indemnización en una sola exhibición dentro de los sesenta días naturales siguientes a la notificación;
- V. En caso de daños, el monto será determinado por la autoridad competente con base en el dictamen pericial correspondiente;
- VI. La declaratoria de rescate deberá ser notificada de manera personal al afectado y publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y contra la misma no procederá recurso alguno.

**Artículo 191.** Las concesiones podrán extinguirse por las causas siguientes:

- I. Por el vencimiento del plazo previsto en la concesión, siempre que no se haya prorrogado;
- II. Por no iniciar la prestación del servicio, dentro de los plazos establecidos en los reglamentos correspondientes, en la resolución, los títulos de concesión y en su caso, en las bases de la convocatoria;
- III. Por la revocación de la concesión;

- IV. Por la muerte o incapacidad permanente del concesionario en caso de personas físicas, cuando no haya designado beneficiario;
- V. Por la disolución, liquidación o concurso de la persona jurídico colectiva, titular de la concesión;
- VI. Por el rescate de la concesión; y
- VII. Por renuncia expresa y por escrito del titular de la concesión.

## **Capítulo V**

### **Clasificación de los Permisos**

**Artículo 192.** Los permisos se clasifican en:

- I. Permiso de transporte público;
- II. Permiso eventual de transporte;
- III. Permiso extraordinario de transporte;
- IV. Permiso provisional de transporte;
- V. Permiso de servicio especial de transporte; y
- VI. Permiso de depósito de vehículos.

**Artículo 193.** La Coordinación Estatal de Movilidad, expedirán los permisos en términos de lo dispuesto por esta Ley y de los reglamentos respectivos.

**Artículo 194.** Estarán impedidos para obtener los permisos señalados en las fracciones I, II y V del artículo 201 quienes se encuentren dentro de los impedimentos para ser concesionarios a que se refiere el artículo 165 ambos de esta Ley.



**Artículo 195.** El permiso de transporte público es el que se otorga para cubrir una necesidad de transporte en las modalidades de turístico, personas con discapacidad y movilidad reducida y de carga en general, de conformidad con lo que establezca esta Ley y su reglamento.

**Artículo 196.** La obtención de los permisos de transporte público para las modalidades de turístico, personas con discapacidad y movilidad reducida y de carga en general, se sujetará al siguiente procedimiento:

- I. El interesado presentará una propuesta que contenga las características técnicas de operación, de los vehículos, de demanda, del servicio y las demás condiciones que se establezcan en el reglamento de la Ley;
- II. La unidad administrativa de transporte determinará lo procedente respecto a la emisión del permiso con base en los datos técnicos de la propuesta presentada y en el cumplimiento de requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento de esta Ley; y
- III. En caso de ser procedente la emisión del permiso, el solicitante cubrirá los derechos que por tal concepto establezca la ley de ingresos correspondiente, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables.

Cuando en un zona determinada, o respecto de la prestación de alguno de los servicios señalados en el presente artículo, se presenten circunstancias técnicas como exceso en la concentración de servicios, requerimiento de acreditación de demanda, servicios organizados para su prestación, o cualquier otro elemento que requiera ser analizado para la determinación en la emisión del permiso, la Coordinación Estatal de Movilidad ordenará la integración de un estudio técnico que reúna los datos necesarios para resolver sobre la necesidad o no en el establecimiento de nuevos servicios. Lo anterior a efecto de generar una efectiva regulación en el establecimiento de los mismos evitando impactos negativos en el usuario y las vías de comunicación, siempre atendiendo al orden público e interés social.

**Artículo 197.** Los permisos de transporte público en la modalidad de turístico se expedirán hasta por un año; en la de carga en general hasta por tres años; y hasta por cinco años tratándose del de materiales para construcción y de carga con grúa podrán renovarse de conformidad con la necesidad del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento.

**Artículo 198.** El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano.

La Coordinación Estatal de Movilidad deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 168 de la presente Ley.

**Artículo 199.** Se otorga el permiso extraordinario de transporte cuando se ve rebasada de manera transitoria la capacidad de los concesionarios o permisionarios, provocando una necesidad de transporte derivada de un evento de carácter natural, social o cultural, o por decremento temporal de los vehículos del servicio público de transporte concesionados, supeditado a la duración del suceso. Dicho permiso no requiere la elaboración de estudios técnicos.

**Artículo 200.** Se otorga el permiso provisional de transporte con el objeto de que no se interrumpa la prestación del servicio, a quienes, por cualquier circunstancia, siendo concesionarios se encuentren impedidos de forma temporal para obtener las placas de servicio público.

Asimismo, se podrán otorgar autorizaciones provisionales, respecto de procedimientos jurídico-administrativos, en los siguientes supuestos:

- I. A los beneficiarios de las concesiones en tanto se resuelve por el Poder Ejecutivo del Estado la transmisión de derechos de concesión; y
- II. A quien por disposición de autoridad jurisdiccional se le conceda la posibilidad de explotar el servicio público de transporte en tanto se resuelve el procedimiento respectivo.

Estos permisos y autorizaciones tendrán una vigencia máxima de sesenta días, renovables en tanto subsista la situación que originó su expedición y se tramitará de acuerdo al procedimiento que para el efecto se establezca en el reglamento respectivo.

**Artículo 201.** El procedimiento para obtener el permiso del servicio especial de transporte ejecutivo, se llevará a cabo de la siguiente manera:

- I. El interesado en la prestación del servicio presentará una propuesta que contenga las características de operación del mismo, cantidad y características técnicas de los vehículos, de organización, la información relativa a la o las plataformas tecnológicas en las cuales se establecerá el mecanismo de contratación y gestión del servicio de conformidad con las características que se establezcan en el reglamento de la Ley;
- II. La Coordinación Estatal de Movilidad determinará sobre la necesidad del servicio, mediante el estudio técnico que se efectúe con base en los datos de que disponga; y;
- III. En caso de ser procedente la emisión del permiso, el solicitante cubrirá los derechos fiscales correspondientes, así como los requisitos siguientes:
  - a) Licencia tipo "B"; y
  - b) Vehículo tipo sedán o superior, con cuatro o cinco puertas.

El vehículo en el que se prestará el servicio especial de transporte ejecutivo, deberá contar con aire acondicionado, frenos antibloqueo, cinturón de seguridad para todos los pasajeros y bolsas de aire.

Dichos permisos se expedirán hasta por cuatro años, pudiendo ser renovados de conformidad con la necesidad y el resultado de la evaluación del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento. La Coordinación Estatal de Movilidad emitirá los permisos individualizados para cada unidad de conformidad con lo señalado en el reglamento de la Ley. El procedimiento para obtener el permiso para las demás modalidades del servicio especial de transporte, se establecerá en el reglamento de la Ley.

**Artículo 202.** El permiso de depósito de vehículos se otorga a personas físicas y jurídico colectivas para la guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

El permiso de depósito de vehículos se expedirá hasta por cinco años, pudiéndose renovar de conformidad con la necesidad del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento.

**Artículo 203.** Los permisionarios están obligados a cumplir todas y cada una de las condiciones especificadas en el permiso, así como las disposiciones que establezca esta Ley y los reglamentos respectivos o las que determinen las autoridades de movilidad y de transporte correspondientes, para cada tipo y modalidad de servicio, en la inteligencia de que su incumplimiento podrá dar motivo a la cancelación de los mismos.

## Capítulo VI

### Servicios Conexos del Transporte

**Artículo 204.** Los servicios conexos del transporte son todos los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios público y especial de transporte.

**Artículo 205.** Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.

Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos. Las terminales contarán con elementos de acceso universal.

**Artículo 206.** Los sitios o bases de contratación se autorizarán por la unidad administrativa de transporte y deberán instalarse cumpliendo los requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos, una vez que el lugar de su ubicación haya recibido la anuencia de las autoridades del municipio correspondiente. En ningún caso deberán obstruir el libre tránsito de vehículos o personas.

**Artículo 207.** Los concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial del transporte deberán contar con bases de encierro para los vehículos al término de su jornada en la prestación del servicio o mientras no presta el mismo, por lo que ninguno de estos vehículos podrá ser estacionados en ese lapso en la vía pública.

**Artículo 208.** Los depósitos de vehículos deberán destinarse a la guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por autoridad competente.

La Coordinación Estatal de Movilidad otorgará los permisos de depósito de vehículos a los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte de grúa registrados, previo cumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento respectivo.

La autoridad municipal podrá contar con depósitos para vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas de su jurisdicción, por lo que deberán registrar tanto el depósito como los vehículos ante la Coordinación Estatal de Movilidad conforme a los mecanismos, formatos y requerimientos técnicos que para tal efecto establezca la unidad administrativa de transporte.

Las tarifas para el servicio de depósito serán emitidas por la Coordinación Estatal de Movilidad, de conformidad con los análisis técnicos que realice y validado por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora.

**Artículo 209.** El Poder Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios a través del área que para tal efecto designen, en el ámbito de su competencia podrán establecer los lineamientos para la desocupación de depósitos mediante el retiro de vehículos que hayan causado abandono a favor del fisco en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente y conforme a los requisitos y disposiciones que establezca el acto jurídico administrativo que para el efecto se emita.

**Artículo 210.** Cuando en un lapso de tres años contados a partir de que se inició el acto que originó la remisión de los vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en la vía pública, y que el propietario o legítimo poseedor no realice los trámites para su salida del depósito respectivo, estos serán considerados abandonados a favor de la Secretaría de Hacienda del estado, con destino al desarrollo y mantenimiento del Sistema Estatal de Ciclovías, por lo que se iniciará el procedimiento correspondiente para la declaración de abandono, así como la forma de distribución de los productos derivados de su enajenación.

En cualquier caso, los titulares de los depósitos deberán acreditar de manera fehaciente a la Coordinación Estatal de Movilidad o a la autoridad fiscal correspondiente, los servicios que pretenden cobrar, sin perjuicio de la obligación de **adjuntar el inventario elaborado al ingreso del vehículo al depósito.**

**Artículo 211.** El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, llevarán a cabo las acciones para la enajenación de los vehículos que pasen a propiedad del fisco del Estado o del municipio.



**Artículo 212.** El decreto o acuerdo respectivo establecerá los porcentajes para la distribución de los recursos económicos que se obtengan de los vehículos enajenados, mismos que se destinarán a lo siguiente:

- I. A la Secretaría de Hacienda del estado y los Municipios para el pago en su caso de la infracción que originó el depósito y demás adeudos fiscales generados por los vehículos;
- II. Al pago de los adeudos que los particulares tengan con los permisionarios de los depósitos por concepto de los servicios prestados por la guarda y custodia del vehículo y demás maniobras de arrastre, salvamento y cualquier otra anexidad;
- III. Al pago de los bienes o adeudos que no sean susceptibles de devolución a favor de quienes legalmente les sea autorizada la misma; y

**Artículo 213.** Cuando las personas físicas o jurídico colectivas dejen de ser permisionarios de depósito de vehículos quedan obligados a realizar ante la autoridad correspondiente las acciones jurídicas y administrativas para la entrega de vehículos dados para su guarda y custodia en los términos que al respecto establezca el reglamento respectivo.

**Artículo 214.** En el caso de los depósitos municipales propiedad del municipio que sean registrados ante la Coordinación Estatal de Movilidad, será la autoridad municipal la que determine el costo o cuota respectiva.

No procederá el cobro del servicio de depósito y deberá hacerse entrega del vehículo, cuando la detención del mismo no implique falta administrativa o hecho ilícito derivado de los procedimientos instaurados por autoridad competente.

En caso de incumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior, Coordinación Estatal de Movilidad ordenará la entrega inmediata del vehículo sin costo. En caso de negativa a la entrega del vehículo, el permisionario será sancionado con multa, independientemente de la responsabilidad penal que se genere como consecuencia de las acciones que realicen el interesado o la autoridad.

**Artículo 215.** La Coordinación Estatal de Movilidad realizará la revista físico mecánica a los vehículos de los servicios público y especial de transporte de su competencia y fijarán los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior, la autoridad competente podrá celebrar convenios o autorizar a las personas físicas o jurídico colectivas que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para llevar a cabo esta revisión, los cursos y programas de capacitación incluirán la perspectiva de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres, movilidad segura y accesibilidad universal.

La revista físico mecánica se realizará en la forma y términos que establezcan los reglamentos correspondientes.

**Artículo 216.** La Coordinación Estatal de Movilidad impartirá cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior la Coordinación Estatal de Movilidad podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como a entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin.

A los operadores que aprueben los cursos y programas de capacitación se les expedirá la acreditación correspondiente en los términos y vigencia que al respecto establezca el reglamento de la Ley, al término de la cual el operador deberá obtener una nueva acreditación previa aprobación del curso de capacitación subsecuente.

**Artículo 217.** Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y especial de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio.

**Artículo 218.** Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Coordinación Estatal de Movilidad, podrán establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios público y especial de transporte, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

## Capítulo VII

### Tarifas

**Artículo 219.** El Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, a solicitud de la Coordinación Estatal de Movilidad, establecerá los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, y de alquiler sin ruta fija «Taxi».

Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten los cuales deberán considerar lo siguiente:

- a) Datos relativos a la demanda atendida;
- b) Análisis de la oferta;
- c) Estimación de costos;
- d) Equipamiento tecnológico;
- e) Infraestructura;
- f) Planes de mejora;
- g) Propuesta de tarifa considerando una utilidad razonable para el prestador; y
- h) Los demás que señalen los reglamentos respectivos.

En todos los casos, la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región.

**Artículo 220.** La Coordinación Estatal de Movilidad deberá revisar bianualmente las tarifas de transporte, a efecto de proponer una modificación al Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora a dicha tarifa, siempre y cuando exista un incremento al costo real directo por viaje superior al 15% dentro del sistema de transporte estatal. Las tarifas autorizadas por el Sistema en mención para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y en un diario de circulación en la entidad o, en su caso, en el municipio donde vayan a ser aplicadas.

**Artículo 221.** Para el cobro, pago y prepago de las tarifas, las autoridades competentes podrán establecer de manera directa o aprobar conforme a las propuestas que presenten los prestadores del servicio, los sistemas, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que resulte más conveniente para brindar un mejor servicio al usuario, en los términos que al efecto se establezcan en los reglamentos que deriven de esta Ley o en las disposiciones o lineamientos que para el efecto se emitan.

**Artículo 222.** La Coordinación Estatal de Movilidad y los ayuntamientos de los municipios, tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios y las circunstancias de interés general, deberán autorizar el establecimiento de tarifas especiales y promocionales, que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal, a sectores específicos de la población.

Por lo que respecta a los estudiantes de instituciones educativas reconocidas por la Secretaría de Educación y Cultura y cuyos programas de estudio sean escolarizados, les será aplicando un descuento del 100% a la tarifa correspondiente a los dos primeros viajes diarios y durante los periodos de clases establecidos en el calendario oficial de dicha secretaria, exceptuando sábados y domingos.

**Artículo 223.** En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de Coordinación Estatal de Movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.

**Artículo 224.** No procederá el pago de tarifa por el servicio de grúa, cuando derivado de los procedimientos instaurados ante autoridad competente se determine que la causa que originó la prestación del servicio no implicó falta administrativa o hecho ilícito alguno.

En caso de incumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior, la unidad administrativa de transporte ordenará la exención del pago y en caso de reiterarse el incumplimiento, el permisionario será sancionado con la multa correspondiente.

**Artículo 225.** Tratándose del servicio especial de transporte, cuando el mismo sea remunerado, la tarifa a aplicar será la convenida entre el usuario y el prestador del servicio.

**Artículo 226.** A efecto de mantener la operatividad de los servicios públicos de transporte la Coordinación Estatal de Movilidad podrá, en su caso, establecer tarifas provisionales a dichos servicios brindando certeza a los usuarios y prestadores, de conformidad con los análisis técnicos de que disponga.

## **Capítulo VIII**

### **Obligaciones de los Concesionarios y Permisionarios y Prohibiciones de los Operadores**

**Artículo 227.** Los concesionarios y permisionarios tendrán las obligaciones siguientes:



- I. Cumplir con las disposiciones que para la prestación de los servicios público y especial de transporte establezca el título de concesión o el permiso, según sea el caso, las que establezca esta Ley y los reglamentos respectivos, así como las que determinen la Coordinación Estatal de Movilidad correspondientes para cada tipo y modalidad de servicio;
- II. Colaborar con las autoridades competentes en el cuidado y conservación de las vías públicas por las que transiten;
- III. Contratar personal competente para la prestación del servicio y verificar que cuente con la licencia de conducir respectiva vigente, que se encuentre permanentemente capacitado y preste el servicio en condiciones óptimas e higiene personal;
- IV. Verificar que los operadores acudan de forma permanente a los cursos y programas de capacitación y actualización que establezca la unidad administrativa de transporte;
- V. Responder ante la autoridad estatal o municipal, de las faltas o infracciones en que incurran ellos o sus operadores;
- VI. Contratar los seguros que correspondan de conformidad con la presente Ley y los reglamentos respectivos;
- VII. Cubrir los gastos médicos, indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen a favor de los usuarios, por concepto de accidentes en que intervengan;
- VIII. Mantener los vehículos en óptimo estado de higiene, mecánico y eléctrico para la prestación del servicio;
- IX. Cumplir con la normativa ambiental que emitan las autoridades competentes, y que los vehículos con los que prestan el servicio público y especial de transporte cuenten con el distintivo y constancia que acredite la verificación vehicular de conformidad con lo establecido en el Programa Estatal de Verificación Vehicular del periodo correspondiente;



- X. Presentar los vehículos a revista físico mecánica en los periodos y condiciones que para el efecto establezca el reglamento correspondiente así como aquellas disposiciones que emita la autoridad competente;
- XI. Realizar la prestación del servicio respetando las rutas, itinerarios, horarios y demás condiciones según la modalidad del servicio;
- XII. Informar a la autoridad en caso de haber sufrido algún accidente con motivo de la prestación del servicio;
- XIII. Informar a la autoridad competente todo cambio de domicilio;
- XIV. Proporcionar a la autoridad que corresponda la información que le sea solicitada en la esfera de su competencia;
- XV. Transparentar y hacer del conocimiento del público en general, de manera trimestral sus balances y estados financieros;
- XVI. Observar las disposiciones que para la operación de los servicios conexos del transporte establezcan las autoridades en la esfera de su competencia;
- XVII. Portar de manera visible en el vehículo del servicio público y especial de transporte, la Constancia de inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación correspondientes, o en su caso, el permiso para circular sin las mismas;
- XVIII. Prestar el servicio sin excepción alguna, con las unidades equipadas con aires acondicionados encendidos y en correcto funcionamiento, en las zonas y municipios que por las condiciones climáticas así lo requieren y sean determinadas por la Coordinación Estatal de Movilidad, dentro del periodo comprendido del primero de mayo al 30 de septiembre de cada año.
- XIX. En su caso, contar con espacios para el estacionamiento de vehículos no motorizados; y

XX. Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

En caso de que los concesionarios o permisionarios no cumplan con las obligaciones a su cargo, se harán acreedores a las sanciones señaladas en la presente Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil en que pudieran incurrir.

**Artículo 228.** Los operadores de vehículos de los servicios público y especial de transporte, tendrán prohibido lo siguiente:

- I. Abastecer de combustible los vehículos con pasajeros en su interior;
- II. Llevar pasajeros en los escalones o estribos y circular con las puertas abiertas;
- III. Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del mismo;
- IV. Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo entorpeciendo la circulación y el buen servicio;
- V. Realizar cualquier acto u omisión que provoque distracción en la conducción del vehículo;
- VI. Fumar en el interior del vehículo o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos o sustancias que produzcan efectos similares, no cuidar su apariencia o aseo personal, o escuchar música con volumen excesivo;
- VII. En su caso, circular con el vehículo fuera de ruta o utilizarlo en actividades distintas a las contempladas en la Ley, el reglamento respectivo y las condiciones establecidas en el título concesión o permiso correspondiente;
- VIII. En su caso, cobrar tarifas diferentes a las autorizadas por la autoridad competente;

- IX. Ser descortés, agresivo o grosero con el usuario, un tercero o con la autoridad;
- X. Negar el servicio en razón de género, apariencia física, discapacidad y, edad;
- XI. Realizar, alentar, permitir y participar en conductas que constituyan violencia contra las mujeres y niñas; y
- XII. Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

## **Capítulo IX**

### **Medicina del Transporte**

**Artículo 229.** La Medicina del Transporte es la actividad a través de la cual se practican los exámenes médicos, psicofísicos, de alcoholemia y toxicológicos, para determinar, con base en los resultados que se obtengan, la salud y aptitud de los operadores de los servicios público y especial de transporte, para lo cual la Coordinación Estatal de Movilidad podrán contar con unidades médicas en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente, o bien establecer acciones de coordinación con la dependencia respectiva en materia de salud o entre sí, para la práctica de los exámenes médicos. Las unidades médicas contarán con las características, equipamiento y personal que para el efecto se determine en el reglamento correspondiente.

**Artículo 230.** Los operadores de los vehículos de los servicios público y especial de transporte estarán obligados a someterse, cuando así lo determinen la Coordinación Estatal de Movilidad, en la esfera de su competencia, a los exámenes psicofísicos, teóricos, prácticos, o médicos, así como a la aplicación de pruebas para la detección de la ingesta de bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto, y de todos aquellos fármacos que, con evidencia médica, alteren o puedan alterar la capacidad para el desarrollo de sus actividades, a efecto de corroborar que se encuentran en aptitud para la adecuada prestación del servicio.

## **Capítulo X**

### **Inspección**

**Artículo 231.** Los servicios público y especial de transporte serán sometidos a la inspección en los términos establecidos en esta Ley, sus reglamentos y demás

disposiciones establecidas, quienes podrán imponer suspensiones temporales para circular a los vehículos que no aprueben la inspección.

En su caso, la suspensión será definitiva cuando el permisionario o concesionario se niegue a acatar la sanción, cuando a pesar de esta circule de nuevo, y cuando de forma reiterada no supere las inspecciones vehiculares.

## **Capítulo XI**

### **Infraestructura del Servicio Público de Transporte**

**Artículo 232.** La construcción, operación, administración y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad y su equipamiento, así como para la prestación del servicio público de transporte de competencia estatal y sus servicios conexos, se realizará con base en las características y especificaciones técnicas que emita el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, así como por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora. Es responsabilidad el operar, cuidar y mantener la infraestructura que se encuentre bajo la supervisión, pertenezca o se encuentre cualquier acto jurídico en propiedad resguardo del municipio correspondiente.

**Artículo 233.** El Estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán otorgar inmuebles en arrendamiento o comodato para destinarlos a la instalación de patios de encierro, estaciones y terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio público de transporte, los cuales serán considerados de utilidad pública, a fin de promover el uso de los sistemas de transporte, desincentivar el uso de los vehículos particulares y fomentar una política de movilidad urbana

## **TÍTULO NOVENO**

### **REGISTRO ESTATAL DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL TRANSPORTE**

#### **Capítulo Único**

**Artículo 234.** Se establece el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte en el estado, dentro del cual se inscribirán las concesiones y permisos, concesionarios, permisionarios y vehículos con que se prestan los servicios público y especial de transporte de competencia estatal y municipal, así como las resoluciones o actos que creen, modifiquen o extingan un derecho relacionado con los mismos y estará adscrito al Instituto. Dicho Registro será administrado por la Coordinación Estatal de Movilidad, la cual será responsable de su uso y actualización permanente.

**Artículo 235.** El Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte en el estado, contendrá el nombre y domicilio del concesionario o permisionario, número económico, características de operación y vigencia de la concesión o permiso y se inscribirán, de conformidad con lo que establezca el reglamento de la Ley, los siguientes actos:

- I. Las modificaciones de las características de operación de las concesiones y permisos;
- II. Las designaciones y, en su caso, las modificaciones de beneficiarios de las concesiones;
- III. Las rectificaciones de los títulos de concesión y permisos;
- IV. Las prórrogas de la vigencia de la concesión;
- V. La renovación de la vigencia de los permisos;
- VI. La transmisión de los derechos de las concesiones en los términos establecidos por la presente Ley y su reglamento;
- VII. La revocación, suspensión y extinción de las concesiones;
- VIII. La revocación, suspensión y cancelación de permisos;
- IX. Las sentencias y resoluciones de las autoridades jurisdiccionales y administrativas que hayan causado estado, en las que se ordene la modificación, rectificación, suspensión o extinción de las concesiones;
- X. Los documentos de que acrediten la personalidad de las personas jurídico colectivas, relativos a organizaciones de concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial de transporte;
- XI. Los poderes que otorguen los concesionarios y permisionarios del transporte para los trámites ante las autoridades competentes y en su caso la escritura pública donde conste la revocación de los mismos;



- xii. Los datos de infractores en materia del servicio público y especial de transporte, así como la o las causales que motivaron la infracción y las sanciones impuestas;
- xiii. Los domicilios, antecedentes y demás datos relativos a operadores y sus actualizaciones; y
- xiv. Los demás que establezca la presente Ley y su reglamento.

**Artículo 236.** La Coordinación Estatal de Movilidad administrará el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte, mismo que organizará y funcionará en los términos del reglamento de la Ley, estableciendo los mecanismos documentales, técnicos, tecnológicos y de control para el registro de los datos y la emisión de las constancias y certificaciones, así como para el resguardo de los documentos e información a que se refiere el presente Título.

Los trámites y servicios que preste, causarán los derechos previstos en la legislación fiscal correspondiente. Toda persona podrá solicitar a la Coordinación estatal de Movilidad, le expida a su costa, las certificaciones y constancias de inscripciones y en su caso, copia simple de los documentos que dieron lugar a las mismas.

Las copias solicitadas serán expedidas por la Coordinación Estatal de Movilidad, previo el pago de los derechos correspondientes. El acceso a la información y la protección de los datos personales que obren en el registro, se regirán conforme a las disposiciones legales de la materia.

## TÍTULO DÉCIMO SANCIONES

### Capítulo Único Sanciones

**Artículo 237.** Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, están facultadas para conocer y sancionar las infracciones a esta Ley y los reglamentos que de ella deriven.

**Artículo 238.** A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y los reglamentos que de ella deriven, se les impondrá conjunta, cualquiera de las siguientes sanciones:

- I. Multa;
- II. Retiro y aseguramiento de vehículos hasta por treinta días;
- III. Privación o suspensión de los derechos derivados de las licencias de conducir hasta por ciento ochenta días;
- IV. Suspensión de los derechos derivados de las licencias para conducir por haberse detectado conduciendo bajo el influjo de alcohol, estupefacientes, enervantes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares;
- V. Suspensión de la circulación de unidades de los servicios público y especial de transporte hasta por noventa días;
- VI. Suspensión de los derechos derivados de las concesiones o permisos hasta por noventa días;
- VII. Cancelación de la licencia de conducir;
- VIII. Revocación de concesiones;
- IX. Cancelación de permisos; y
- X. Trabajo a favor de la comunidad, y
- XI. Arresto hasta por treinta seis horas.

Las sanciones anteriores se aplicarán en los términos que al respecto establezcan los reglamentos correspondientes, sin perjuicio de las que pudieran derivar de otros ordenamientos jurídicos.

**Artículo 239.** Para la aplicación de las sanciones se deberá tomar en consideración los elementos de individualización a que se refiere la Ley del Procedimiento Administrativo para el Estado de Sonora.

**Artículo 240.** La aplicación de la multa, se estará a lo establecido por el reglamento respectivo, el cual la fijará dentro de un margen de una a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor.

La multa aplicable por la prestación del servicio público de transporte y el servicio especial de transporte ejecutivo, sin contar con la concesión o el permiso correspondiente, será de doscientas a setecientas cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización, independientemente de las sanciones que correspondan por el delito cometido en su caso.

Para el caso de que se sorprenda prestando el servicio especial de transporte sin contar con el permiso correspondiente se le aplicará una multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

**Artículo 241.** El pago de las multas, deberá efectuarse en las Agencias Fiscales correspondientes o a través de los medios electrónicos o tecnológicos que para el efecto determinen las autoridades competentes.

**Artículo 242.** Conforme a lo señalado en esta Ley, cuando un conductor incurra en la comisión de tres o más faltas dentro de un plazo de seis meses, será considerado como reincidente, en cuyo caso, y tomando en cuenta la gravedad de la infracción cometida, podrá ser suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia o permiso de manejo. Las condiciones y los elementos de calificación que se requieran al respecto, se determinarán en el reglamento respectivo.

**Artículo 243.** Los vehículos particulares o de transporte público retirados de la vía pública o asegurados, se depositarán en los lugares que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios, de acuerdo con las tarifas autorizadas.

**Artículo 244.** Las causales de suspensión de los derechos otorgados por esta Ley, a personas físicas o jurídico colectivas, se determinarán en el reglamento correspondiente.

**Artículo 245.** Se sancionará con arresto de veinte hasta treinta y seis horas, a quien conduzca con un nivel de alcohol en la sangre superior a 0.40 gramos por litro o de

alcohol en aire espirado superior a 0.20 miligramos por litro, así como bajo el influjo de narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares.

En este caso, inmediatamente se practicará al conductor la prueba de alcoholemia o de aire espirado en alcoholímetro. Cuando el conductor se niegue a otorgar muestra de aire espirado se remitirá a la autoridad competente, y se le practicará un examen pericial clínico médico.

La licencia del conductor será suspendida por ciento ochenta días si se encuentra intoxicado por la ingesta de bebidas alcohólicas, que del examen correspondiente arroje un nivel de alcoholemia igual o superior al 0.80 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.40 miligramos por litro, así como bajo el influjo de narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares, además el conductor deberá someterse a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas que cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley.

A la persona que incurriere por segunda vez en un periodo que no exceda de tres años en el supuesto a que se refiere el párrafo anterior, se le sancionará con arresto administrativo de treinta y seis horas y se le cancelará su licencia, y solamente podrá proporcionársele con los mismos requisitos que deberá cumplir para la licencia nueva, hasta haber transcurrido tres años a partir de la cancelación, además el conductor deberá acreditar haberse sometido a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas, y deberá presentar los exámenes de toxicomanía y alcoholismo, que demuestren que no es dependiente de bebidas alcohólicas, narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos, o cualquier otra sustancia que produzcan efectos similares.

La imposición de las sanciones contenidas en el presente artículo quedará a cargo de las autoridades de la Coordinación Estatal de Movilidad, previa audiencia del infractor, siguiendo el procedimiento que establece el reglamento respectivo y sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera resultar de la falta cometida en los términos de la ley de la materia.

**Artículo 246.** Las causales de suspensión de vehículos del servicio público y especial de transporte, así como de suspensión de derechos de concesión y permisos se determinarán en los reglamentos correspondientes. La imposición de estas sanciones implicará el depósito de los vehículos en el lugar que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios.

**Artículo 247.** La Secretaría de Hacienda del estado, rechazarán el trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de placas de unidades de servicio público cuando previamente no se hayan cubierto o convenido para el pago, los adeudos registrados ante dichas autoridades. De igual manera, el interesado deberá presentar la constancia de no infracción, previo el pago de los derechos correspondientes.

**Artículo 248.** Cuando el concesionario, permisionario u operador incurra en la comisión de tres o más faltas en un plazo de un año calendario, será considerado como reincidente, en cuyo caso se hará acreedor a las sanciones respectivas, en los términos previstos en los reglamentos que deriven de esta Ley.

**Artículo 249.** Los concesionarios y permisionarios, que autoricen a un operador inhabilitado o suspendido, conducir el vehículo con el que se presta el servicio, serán corresponsables de las faltas en que incurran los mismos por lo que, según la gravedad del caso, si estas derivan en lesiones o en fallecimiento de persona por responsabilidad del operador, será causal para la revocación de la concesión.

**Artículo 250.** Cuando un operador sea sorprendido prestando los servicios público o especial de transporte, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con concesión o permiso, el vehículo será retirado de la vía pública y remitido a un depósito y dará lugar además a la aplicación de la multa prevista en la presente Ley.

La persona que preste el servicio público de transporte en la modalidad de alquiler sin ruta fija «Taxi» o el servicio de transporte especial ejecutivo sin concesión o permiso, quedará imposibilitada permanentemente para obtener una concesión o permiso.

**Artículo 251.** El conductor a quien se levante una boleta de infracción, podrá inconformarse de la misma en los términos que señala esta Ley y su reglamento, así como aquel, cuyo vehículo haya sido retirado de la vía pública y depositado en un local destinado por las autoridades para esa finalidad.

**Artículo 252** Las autoridades competentes deberán impedir en todo momento el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales o que representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos y peatones, así como aquellos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar daños a las vías públicas del Estado o de los municipios.

## TÍTULO DÉCIMOPRIMERO

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS



## Capítulo Único

### Medios de Defensa y Responsabilidad

**Artículo 253.** Las autoridades en materia de transporte facilitarán los medios para la presentación de quejas y denuncias cuando los concesionarios, permisionarios y prestadores de los servicios conexos incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que se incurra.

**Artículo 254.** Los actos y resoluciones dictados con motivo de la aplicación de esta Ley y su reglamento, podrán impugnarse mediante lo previsto en Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora.

**Artículo 255.** Los servidores públicos que incumplan con las obligaciones señaladas en esta Ley y en los reglamentos que de ella emanen o incurran en las conductas prohibidas serán sancionados en los términos de la Ley Estatal de Responsabilidades.

Las autoridades en materia de transporte establecerán medidas que faciliten la presentación de quejas y denuncias por incumplimiento de las obligaciones o por incurrir en conductas prohibidas de los servidores públicos dando trámite de acuerdo a la normatividad

**Artículo 256.** Las notificaciones, citatorios, requerimientos, solicitudes de información o documentos, así como los acuerdos y resoluciones dictados en aplicación de esta Ley y sus reglamentos se harán y darán a conocer a través de lo previsto en Ley del Procedimiento Administrativo para el Estado de Sonora.

## TITULO DÉCIMO SEGUNDO

### Capítulo Único

#### Disposiciones Generales en materia de Transparencia

**Artículo 257.** La generación y publicación de la información financiera, técnica de los entes públicos a que se refiere esta Ley, se hará conforme a las normas, estructura, formatos y contenido de la información a lo que establece la Ley de Acceso a la Información Pública del Estado. Dicha información podrá complementar la que otros ordenamientos jurídicos aplicables ya disponen en este ámbito para presentarse en informes periódicos y en las cuentas públicas. Asimismo, la

información se difundirá en los medios oficiales de difusión en términos de las disposiciones aplicables.

**Artículo 258.** Con la finalidad de garantizar a que la ciudadanía y los sujetos interesados cuenten con información confiable y actualizada sobre el servicio de transporte público, los concesionarios y permisionarios señalados en esta Ley, ya sea personas físicas o morales, o en su caso las empresas concentradoras, tendrán la obligación de hacer públicos de manera trimestral sus balances y estados financieros, siendo las fechas límites para hacerlo los días treinta de los meses de abril, julio, octubre y enero, a fin de se conozcan a detalle el monto de los pasivos, ingresos y gastos que presentan en la prestación del servicio, bajo los principios de transparencia, rendición de cuentas y sustentabilidad. Lo anterior con independencia a lo establecido en el artículo 220 fracción XV antes mencionado, y las sanciones que esta Ley se establecen, para lo cual las Coordinación Estatal de Movilidad establecerá los medios y las plataformas para que esta información esté al alcance de la ciudadanía en general.

**Artículo 259.** El Poder Ejecutivo del estado, los ayuntamientos de los municipios, el Sistema Estatal de Movilidad establecerán, en sus respectivas páginas de Internet, toda la información, así como los enlaces electrónicos que permitan acceder a la información a los ciudadanos que deseen consultar cualquier tipo de información relacionado con el tema de movilidad.

## **TRANSITORIOS**

**ARTÍCULO PRIMERO.** La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

**ARTÍCULO SEGUNDO.** Se abroga la Ley de Transporte y Ley de Tránsito para el estado de Sonora, las cuales seguirán vigentes hasta en tanto no se haya emitido el reglamento de esta Ley.

**ARTICULO TERCERO.** El Sistema Estatal de Movilidad deberá quedar instalado dentro de los 90 días siguientes al del inicio de vigencia de la presente ley.

## **A T E N T A M E N T E**

**“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA, Y UNA VIDA MEJOR Y MÁS  
DIGNA PARA TODOS”**

LA DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO  
PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL EN LA LXIII  
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA,

  
DIPUTADA MARÍA SAGRARIO MONTAÑO PALOMARES

  
DIPUTADO JOSÉ ARMANDO GUTIÉRREZ JIMÉNEZ

DIPUTADO ERNESTO ROGER MUNRO JR.

  
DIPUTADA ALEJANDRA LÓPEZ NORIEGA