



H. CONGRESO DEL ESTADO
DE SONORA

RECIBIDO
08 MAYO 2023

DEPARTAMENTO DE OFICIALIA
DE PARTES. HERMOSILLO, SONORA

SUBSECRETARIA DE DESARROLLO POLITICO
Oficio No. SDP-00302/2023
Hermosillo, Sonora, a 08 de mayo de 2023

03276

H. CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA
Presente.-

Por medio de la presente y para los efectos correspondientes, me permito remitir **INICIATIVA CON PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA**; suscrita por el **Dr. Francisco Alfonso Durazo Montaño**, Gobernador Constitucional del Estado de Sonora, en ejercicio de la facultad prevista en los artículos 53, fracción I, párrafo segundo; 79, fracción III, 81 y 82 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, asistido por el Secretario de Gobierno.

Sin otro en particular, reitero la seguridad de mi atenta y distinguida consideración.

Atentamente
Secretaría de Gobierno
Subsecretario de Desarrollo Político

LD. CARLOS ERNESTO ZATARAIN GONZÁLEZ

C.c.p.- Archivo.
CONGRESO/CEZG/APC

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y
SOBERANO DE SONORA

RECIBIDO
08 MAYO 2023

HORA: 12:20h
OFICIALIA MAYOR
HERMOSILLO, SONORA, MÉXICO



GOBIERNO DEL ESTADO DE SONORA

HONORABLE CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA

El suscrito **Dr. Francisco Alfonso Durazo Montaña**, Gobernador Constitucional del Estado de Sonora, en ejercicio de la facultad prevista en los artículos 53, fracción I; 79, fracción III, y 82 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, asistido por el Secretario de Gobierno, someto a la consideración de ese Honorable Congreso del Estado de Sonora, la presente iniciativa con proyecto de **LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA**; la cual se presenta bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

Así, se reconoció, en el último párrafo del artículo 4° constitucional, que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". De igual forma, se facultó al Congreso de la Unión para expedir la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial mediante la reforma a la fracción XXIX-C del artículo 73, de nuestra Carta Magna.

En fecha 05 de abril de 2022, se aprobó por unanimidad en el Pleno del Senado de la República, el Decreto por el que se expide la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, enviándose al Ejecutivo Federal para su publicación en el Diario Oficial de la Federación, lo cual aconteció el día 17 de mayo de 2022.

Dicha Ley tiene por objeto "establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad".



Además, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, estableció de manera expresa el sistema de competencias en el orden federal, local y municipal, y fijó un plazo perentorio para que las legislaturas de las entidades federativas aprobaran las reformas necesarias a las leyes de su competencia a fin de armonizarla con lo dispuesto en la ley general.

En ese sentido, la propuesta que se presenta pretende dar cumplimiento con lo establecido en el transitorio segundo de la ley general.

En nuestra Entidad, desde el 20 de abril de 2022, se encuentra consagrado en la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, el derecho a la movilidad. Asimismo, se han realizado diversas reformas a la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora, para efectos de crear un organismo público descentralizado que ejerza las funciones en esta materia, a saber, el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora, el cual fue creado mediante decreto del Ejecutivo publicado en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora, el día jueves 09 de junio de 2022.

Las reformas referidas en el párrafo anterior, establecen las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, que refleje un bajo costo social y ambiental; y establece de manera preponderante la movilidad no motorizada y la intermodalidad; y sugiere, se regula con especial interés el desplazamiento de personas en condiciones de accesibilidad, calidad, inclusión, sostenibilidad, eficiencia y que busca reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.

Conviene mencionar que, actualmente la legislación sonorense regula en diversos ordenamientos normativos el tema del Transporte y sus campos derivados en la **1).** Ley de Transporte para el Estado de Sonora; **2).** Ley Orgánica del Sistema Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora; **3).** Ley que Actualiza las Tarifas del Transporte Público de Transporte de Carga de Materiales para la Construcción en el Estado de Sonora; **4).** Ley que Actualiza las Tarifas del Servicio Público de Transporte en la Modalidad de Pasaje en los Sistemas Suburbanos y Foráneos en el Estado de Sonora; **5).** Ley que Actualiza las Tarifas del Servicio Público de Transporte en la Modalidad de Pasaje Urbano en el Estado de Sonora; **6).** Ley de Tránsito del Estado de Sonora; **7).** Reglamentos de Tránsito



Municipales; **8).** Reglamento de Servicio de Transporte de Personas por Medios Electrónicos del Estado de Sonora.

No obstante lo anterior, el tema de movilidad es un tema novedoso a nivel federal que pretende uniformar los diseños viales en la totalidad de las entidades federativas y municipios de nuestra nación, y es un tema con un enfoque multidisciplinario en el cual, se establece la movilidad como 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.

En este sentido, las acciones, políticas, programas, planeación, obras y actividades de la administración pública estatal y municipal en materia de movilidad deben favorecer en todo momento a la persona, como eje rector de las disposiciones en materia de ordenamiento territorial, ambiente, tránsito y transporte, considerando el establecimiento de la infraestructura adecuada, segura y confortable, así como el financiamiento para hacer efectiva su tutela, privilegiando la sostenibilidad socioambiental para expandir y mejorar las redes de movilidad, considerando tanto el nivel de vulnerabilidad de las personas, como las externalidades que genera cada modo de movilidad.

Como elemento destacable y original en el proyecto se contempla que en todo proceso de carácter penal que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, o robo de vehículo, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los derechos establecidos en las leyes correspondientes, incluyendo sus derechos a la reparación del daño y/o indemnización. En este sentido, no se generaran en perjuicio de la víctima o perjudicado, gastos relacionados al transporte y/o almacenaje del vehículo siniestrado, robado o recuperado, aunque se trate de algún cobro en favor de alguna autoridad estatal, municipal o particular.

Por lo señalado, con la finalidad de actualizar y homologar nuestra legislación al marco normativo contemplado en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, es necesario incorporar el tema de movilidad a fin de contar con una legislación que regule la operación de esta materia.



Contenido relevante de la iniciativa:

La presente iniciativa consta de seis títulos, diecinueve capítulos y ciento veinte artículos, y establece la relevancia de los siguientes aspectos en materia de movilidad.

En el título primero, se establecen las disposiciones y principios generales, así como el derecho a la movilidad, contemplando a éste último como 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.

Además, dispone que además de los principios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial se observaran los de:

- I. **Coherencia y racionalidad.** Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;
- II. **Corresponsabilidad social.** Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan las necesidades de los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;
- III. **Monitoreo y control.** Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia;
- IV. **Multidisciplinariedad.** La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento;



Es necesario puntualizar como objetivos destacados de la ley, tales como:

- I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad;
- II. Establecer las bases para las políticas de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus municipios, bajo un enfoque sistémico, es decir, de sistema seguro y a escala humana, donde se contemplen las necesidades, condiciones y límites de las personas, entendiendo la ocurrencia del error humano y comprendiendo los límites del cuerpo humano en la tolerancia a fuerzas físicas de impacto;
- III. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;
- IV. Definir mecanismos para una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la entidad federativa y los municipios, y entre éstos y la Federación;
- 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. Fomentar la educación y seguridad vial entre los diversos actores que se vinculan en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- VII. 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;
- VIII. Fijar criterios de movilidad para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de cambio climático, entre otros;
- IX. 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;
- X. 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;
- XI. Señalar las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas, bienes y de mercancías, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros;
- XII. Asegurar la inclusión de la movilidad en el análisis y acciones de las instancias de gobernanza para garantizar la corresponsabilidad del



- gobierno y la ciudadanía en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política de movilidad;
- XIII. Promover una movilidad segura para proteger la vida humana;
 - XIV. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;
 - XV. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de riesgos en la movilidad que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionados por siniestros viales, y así salvaguardar la vida, integridad física y bienes de las personas en el Estado; y
 - XVI. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia.

Además la iniciativa, considera de interés público y general, entre otros:

- I. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes;
- II. El establecimiento de usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad;
- III. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la movilidad, así como su uso, aprovechamiento y custodia;
- IV. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes prestado constantemente por el Estado; y
- V. El establecimiento y acciones relacionadas con la Señalización vial y Dispositivos para el Control de Tránsito;

Se establecen como autoridades competentes para aplicar y vigilar el cumplimiento de la ley de movilidad a: el titular del Poder Ejecutivo; la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano; el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora; la Secretaría de Hacienda; la Secretaría de Salud Pública; la Secretaría de Seguridad Pública; la Secretaría de Educación y Cultura; la Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora; la



Procuraduría Ambiental del Estado de Sonora; los municipios; y, las demás a las que la ley les reconozca ese carácter.

En la iniciativa, se contempla que el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora, como autoridad preponderante competente en materia de movilidad, además, de las atribuciones establecidas en su decreto de creación, el proyecto de ley de movilidad le otorga entre otras, las siguientes atribuciones:

- I. *Integrarse al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como representante del Estado de Sonora, mediante la Coordinación Ejecutiva;*
- II. *Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la Coordinación Ejecutiva;*
- III. *Fungir como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de acuerdos y resoluciones que se emitan en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la Coordinación Ejecutiva;*
- IV. *Proponer las bases para la política estatal de movilidad y seguridad vial, con un enfoque sistémico, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como de bienes y mercancías;*
- V. *Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación, implementación y evaluación de la Estrategia Nacional y Estatal, de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial y de los Convenios de Coordinación;*
- VI. *Proyectar la normatividad que establezca las bases, principios y estructura para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial en condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;*
- VII. *Proponer para su incorporación al Plan Estatal de Desarrollo y a los programas que de éste se deriven, la política de movilidad, de seguridad vial y transporte con un enfoque integral a las políticas ambientales, de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las diversas políticas sectoriales relacionadas, procurando su vinculación;*



- VIII. *Proponer mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permita el ejercicio pleno de este derecho fundamental;*
- IX. *Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos incorporados a ella;*
- X. *Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;*
- XI. *Asesorar técnicamente a los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño y ejecución de políticas municipales en lo relativo a espacios de dominio público y uso común destinados al tránsito de personas y vehículos, y a la instalación de infraestructura, mobiliario y señalización;*
- XII. *Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano referido en la Ley General; y, realizar los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial que coadyuven en la determinación de posibles intervenciones en planeación e infraestructura;*
- XIII. *Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro;*
- XIV. *Instrumentar y articular, con los integrantes del Sistema Estatal, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;*
- XV. *Proponer a la persona titular del Ejecutivo Estatal, la reglamentación en materia uso de la vialidad, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado, de conformidad con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;*
- XVI. *En coordinación con las autoridades competentes, promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de*



- vías peatonales, accesibles a las personas con discapacidad y ciclovías, con base en los estudios que para tal efecto se realicen;*
- XVII. *Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;*
 - XVIII. *Brindar asesorías y asistencia técnica a las dependencias y entidades públicas estatales y municipales, para la planeación y ejecución de programas a largo plazo, relacionadas con obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;*
 - XIX. *Definir dentro de los programas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda;*

Además, de las establecidas en materia de trámites y servicios, y en materia de gestión y financiamiento.

Asimismo, la iniciativa dispone que para la implementación de la política de movilidad, las dependencias y entidades públicas estatales y sus municipios, en el ámbito de sus competencias:

- I. Establecerán las acciones de planeación, gestión, regulación, obras y actividades que realice el Estado para ejercer su rectoría en la movilidad;
- II. Deberán contar con el personal, las herramientas y presupuesto para implementar soluciones específicas de movilidad, articulando los distintos elementos que la componen, tales como el ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito y el transporte, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y la consideración de la jerarquía señalada en esta Ley en toda acción pública;
- III. Implementarán acciones para asegurar el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas usuarias de la red vial y mercancías, en modos de transporte seguros, sostenibles, inclusivos y resilientes, así como de vivienda adecuada en cercanía, equipamientos, infraestructura, servicios, espacio público, ordenamiento territorial y desarrollo urbano; y
- IV. Con base en la política local de movilidad, deberán plantear las políticas, proyectos, acciones, indicadores y metas que posicionen a la movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social en



GOBIERNO DEL ESTADO DE SONORA

el Estado de Sonora y los municipios, así como para la calidad de vida de su población.

Por otra, la iniciativa establece que, el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, es el mecanismo de coordinación estatal, que determina la asignación de los diferentes recursos y controla la ejecución y consecución de los objetivos del plan estratégico en materia de movilidad que proponga el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora, con la finalidad de cumplir con los objetivos y principios de la ley. Por ello, el Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares de: a). El Poder Ejecutivo, quien lo presidirá; b). El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora; c). La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano; d). La Secretaría de Hacienda; e). La Secretaría de Salud; f). La Secretaría de Economía; g). Por los ayuntamientos de los municipios del Estado, para efectos de esto, será la persona que designe el propio presidente municipal, prioritariamente la persona titular de la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial del Ayuntamiento; h). Dos representantes del Congreso del Estado de Sonora, quien ostente la presidencia de la Comisión de Transporte y Movilidad y de Obras y Servicios Públicos; y, los Invitados técnicos y representantes de la sociedad civil, quienes serán invitados por cualquiera de los miembros del Sistema Estatal, los cuales contarán con voz, pero no con voto.

La iniciativa prevé que, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá 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, los programas sectoriales, regionales, y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, ordenamiento territorial, cambio climático y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque sistémico y 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 interactivo. 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.

El proceso para la elaboración e implementación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, será el siguiente:



- I. El Instituto elaborará la Estrategia Estatal y la propondrá ante el Sistema Estatal;
- II. El Sistema Estatal aprobará la Estrategia Estatal y establecerá los acuerdos y directrices respecto a lo que le compete a cada uno de sus integrantes;
- III. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora; y
- IV. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios y sus autoridades ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

Además, se prevé la figura de instrumentos financieros, que serán los instrumentos de financiamiento público, los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y seguridad vial que desarrollen la autoridades estatales y municipales. En este sentido, las autoridades en la materia en el ámbito de sus facultades podrán considerar la implementación de los 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.

Por lo anterior, la iniciativa dispone que el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora, creará el Fondo Estatal para la Movilidad a través de un fideicomiso, cuyos recursos se destinarán a:

- I. La realización de acciones y medidas en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. La promoción de la educación, investigación y cultura vial en el Estado;
- III. El desarrollo e implementación de acciones, proyectos y política de movilidad con enfoque sistémico, que desincentiven el uso del vehículo particular;
- IV. Las demás que señalen las disposiciones aplicables.

El Fondo Estatal para la Movilidad será administrado por la Comisión Ejecutiva de Vinculación Institucional, quien fungirá como órgano de gobierno del mismo, cuyos integrantes deberán comprobar que su objeto, acciones autorizadas y recursos se dispongan efectivamente en proyectos de movilidad.

Los recursos del Fondo Estatal se integrarán con:



GOBIERNO DEL ESTADO DE SONORA

- I. Las aportaciones que efectúen los gobiernos federal, estatal y municipal;
- II. Las herencias, legados y donaciones que reciba de personas físicas o morales nacionales e internacionales;
- III. Los recursos provenientes de convenios o acuerdos suscritos con las empresas de redes de transporte; y
- IV. Los demás recursos que obtenga por cualquier otro título o concepto.

Por otra parte, la iniciativa referente al tema de educación y condicionamiento de la conducta vial, se dispone que las autoridades estatales y 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 cuidado y prevención de riesgos y 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. Además, referente a la sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial, tiene por 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.

Otro elemento de relevancia de la iniciativa, se constituye en relación a los vehículos destinados al servicio del transporte público que circule en las vías públicas del Estado, estos deberán estar permanentemente en buen estado físico-mecánico. Los vehículos que se pretendan registrar dentro del Estado deben cumplir con las regulaciones de seguridad y de emisiones que para tal efecto sean emitidas por las autoridades competentes. Los vehículos destinados a los servicios de transporte público, especial y mercantil no podrán ser utilizados para el uso particular, por lo que deberán circular únicamente en la ubicación establecida en los términos de su concesión o permiso. Asimismo, deberán cumplir con el Manual de Identidad que establezca el Instituto donde se determinen las especificaciones con las que deben contar en razón del sistema al que pertenezcan, cuando corresponda. El Instituto, en coordinación con las autoridades ambientales correspondientes, establecerá las normas técnicas conducentes a que deberá sujetarse el uso de vehículos para evitar la contaminación ambiental derivada de la emisión de ruidos, polvos y gases tóxicos.



El Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Sonora, en coordinación con las autoridades ambientales, establecerá mecanismos para incorporar un sistema de Inspección Técnica Vehicular donde periódicamente se revisen las condiciones de emisiones y seguridad de los vehículos que prestan servicios de transporte público, especial y mercantil de carga.

Además, la iniciativa regula los temas referentes a la movilidad y seguridad pública como el espacio público, estableciendo las características de diseño y operación de este espacio, así como, las zonas de tránsito controlado, y los define como sistemas de control y regulación de tránsito en zonas específicas, éstas, zonas estarán determinadas por el Instituto de Movilidad y Transporte de manera conjunta con las autoridades estatales y municipales, competentes.

Por último, es necesario resaltar que la iniciativa contempla un medio de defensa para los particulares, al disponer que, en contra de los actos o resoluciones que emitan, dicten o ejecuten las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a esta ley, su reglamento y demás disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán interponer recurso de inconformidad conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora, o bien intentar el juicio de nulidad ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

Por lo anteriormente expuesto y de conformidad con lo establecido por los artículos 53, fracción I y 79, fracción III, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, me permito someter a consideración de ese Honorable Congreso del Estado, la siguiente iniciativa con proyecto de:

LEY

DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones y Principios Generales

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales



Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, y de observancia general en el Estado de Sonora y en sus municipios, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 2. Son sujetos de la aplicación de la presente Ley, el Ejecutivo del Estado, los Ayuntamientos, las dependencias, entidades y organismos públicos de las administraciones municipales y estatal, las personas físicas o morales, permisionarias, concesionarias, autorizadas, prestadores de servicio, que otorguen el servicio de traslado de pasajeros o de carga o que bajo cualquier modalidad realicen las actividades a que se refiere el presente ordenamiento y la reglamentación respectiva, así como los peatones, ciclistas, conductores, operadores, propietarios de vehículos motorizados y no motorizados.

Artículo 3. La presente Ley tendrá por objeto:

- I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad;
- II. Establecer las bases para las políticas de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus municipios, bajo un enfoque sistémico, es decir, de sistema seguro y a escala humana, donde se contemplen las necesidades, condiciones y límites de las personas, entendiendo la ocurrencia del error humano y comprendiendo los límites del cuerpo humano en la tolerancia a fuerzas físicas de impacto;
- III. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;
- IV. Fijar los principios, instrumentos básicos, causas de utilidad pública y de interés general que orienten la política, planeación y acciones de movilidad;
- V. Establecer las atribuciones de las autoridades competentes de la entidad federativa y municipales en materia de movilidad;
- VI. Definir mecanismos para una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la entidad federativa y los municipios, y entre éstos y la Federación;
- VII. 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;



- VIII. Fomentar la educación y seguridad vial entre los diversos actores que se vinculan en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- IX. 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;
- X. Establecer la política local de movilidad y su inclusión en los instrumentos de planeación del territorio en sus distintas escalas;
- XI. Fijar criterios de movilidad para asegurar la inclusión de la materia en los instrumentos de cambio climático, entre otros;
- XII. Establecer los elementos componentes de la movilidad y su relación sistémica para propiciar desplazamientos eficientes y seguros de personas y mercancías;
- XIII. 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;
- XIV. 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;
- XV. Señalar las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas, bienes y de mercancías, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros;
- XVI. Asegurar la inclusión de la movilidad en el análisis y acciones de las instancias de gobernanza para garantizar la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de la política de movilidad;
- XVII. Promover una movilidad segura para proteger la vida humana;
- XVIII. 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;
- XIX. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial;
- XX. Sentar las bases para la incorporación al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial y para la sistematización de la información relacionada con el Sistema de Información Territorial y Urbano;



- XXI. Determinar mecanismos y acciones que garanticen la planeación a largo plazo e inversión de formas eficientes, dignas, sostenibles y seguras de movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- XXII. El incremento gradual de ciclo carriles, ciclo vías, bici estacionamientos y demás relativos al fomento al uso de la bicicleta como medio de movilidad sostenible;
- XXIII. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de riesgos en la movilidad que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionados por siniestros viales, y así salvaguardar la vida, integridad física y bienes de las personas en el Estado; y
- XXIV. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia.

Artículo 4. 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. Accidente: el hecho súbito que ocasione daños a la salud, y que se produzca por la concurrencia de condiciones potencialmente prevenibles y cuyos efectos adversos son atenuables;
- III. 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;
- IV. 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;



- V. Atención médica prehospitalaria: 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;
- VI. 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 estos;
- VII. Autobús. Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de veintitrés o más pasajeros sentados;
- VIII. Automovilista: Persona que conduce vehículos destinados al uso particular o privado, cuya capacidad de carga no exceda de 3.5 toneladas, no preste servicios al público y por consiguiente no reciba remuneración alguna;
- IX. Autoridades: Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- X. 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;
- XI. Bahía. Área destinada para el ascenso y descenso de pasajeros adaptada al margen de la vía pública para mayor seguridad de las personas usuarias sin afectar el libre tránsito de los demás vehículos automotores;
- XII. Banqueta: El área pavimentada a cada lado de una calle y que está reservada para el desplazamiento de las personas;
- XIII. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General;
- XIV. Bici-estacionamientos: Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;
- XV. Bloqueo: El cierre temporal o indefinido de vialidades;
- XVI. Cambio climático: Variación del clima atribuida directa o indirectamente a la actividad humana, que altera la composición de la atmósfera global y se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos comparables;



- XVII. 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;
- XVIII. Calle especializada: aquella diseñada para una modalidad especial, que pueda combinarse con algún tipo de comercio.
- XIX. Centros de Población: las áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión;
- XX. Ciclista: Persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como aquella que se desplaza en bicicleta o modos equiparables de tipo activo, asistida por motores eléctricos;
- XXI. Ciclocarril: Carril exclusivo para bicicletas señalizados con pintura o dispositivos para el control del tránsito;
- XXII. Ciclo vía: A la infraestructura pública con señalización, destinada en forma exclusiva o compartida con otros medios de movilidad, para la circulación de ciclistas, pueden ser unidireccionales confinados al lado derecho de la vía en el mismo sentido que la circulación vehicular; o, bidireccionales, exclusivos para bicicletas que se desplacen en ambos sentidos;
- XXIII. Comisión: La Comisión Ejecutiva de Vinculación Institucional;
- XXIV. Conductor: Es la persona física encargada de conducir o manejar un vehículo particular sin fines de lucro;
- XXV. Contaminación: La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico;
- XXVI. Desarrollo Urbano: El proceso de planeación y regulación de la Fundación, Conservación, Mejoramiento y Crecimiento de los Centros de Población;
- XXVII. Desplazamientos: Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;
- XXVIII. 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;

- XXIX. 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;
- XXX. 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;
- XXXI. 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;
- XXXII. 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;
- XXXIII. Elementos componentes de la movilidad: Fundamento, medio o recurso necesarios para propiciar la movilidad, incluyendo los asentamientos humanos, medio ambiente y cambio climático, tránsito y el transporte;
- XXXIV. Emisiones: Liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;
- XXXV. Empresas de redes de transporte: Son aquellas cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte, vinculando a las personas usuarias con los prestadores del servicio de transporte, en cualquiera de las modalidades autorizadas y registradas por el Instituto, a través de una aplicación móvil o plataforma que administran cumpliendo con los requisitos que establecen la presente Ley, su reglamento y normas técnicas aplicables;
- XXXVI. Enfoque Sistémico: Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XXXVII. Espacio Público: Áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;



- XXXVIII. 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;
- XXXIX. Estacionamiento: Al espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;
- XL. Estación intermodal: Espacio físico que sirve de conexión a los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte, siendo punto de origen para transporte colectivo y destino para transporte público suburbano;
- XLI. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye en conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de las dependencias y entidades públicas de la administración pública estatal y municipales;
- XLII. Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial: Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XLIII. Estudio de Impacto de Movilidad: Evaluación 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, al analizar 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;
- XLIV. 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;
- XLV. Estudio Técnico y Socioeconómico: 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;



- XLVI. 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;
- XLVII. 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;
- XLVIII. Geolocalización: La identificación de la ubicación de un vehículo a través de un medio tecnológico conectado a internet, relacionada con los sistemas de detección de posición y complementado con datos de información de la zona y calles entre otras;
- XLIX. 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;
 - L. Gestión de la velocidad: Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras y operadoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;
 - LI. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
 - LII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes o mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
 - LIII. 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;
 - LIV. Instituto: El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora;
 - LV. 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;
- LVI. Ley: Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora;
 - LVII. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
 - LVIII. Micromovilidad: Desplazamientos mediante vehículos ligeros de transporte individual de propulsión humana o de energía eléctrica o eléctrico-asistida;
 - LIX. Modo de movilidad: medio por el cual se desplazan las personas o los bienes de un lugar a otro;
 - LX. Movilidad: El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
 - LXI. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, impulsados por tracción humana, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
 - LXII. 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;
 - LXIII. Movilidad Reducida: Desplazamiento que realizan personas cuya movilidad se ha visto 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;
 - LXIV. Ordenamiento territorial: instrumento de política pública que tiene como objeto la ocupación y utilización racional del territorio como base espacial de las estrategias de desarrollo socioeconómico y la preservación ambiental;
 - LXV. Parada: La zona de detención de los vehículos en las que se permiten las maniobras de ascenso-descenso de usuarios del transporte público colectivo;
 - LXVI. Persona operadora: Se entiende referido a una persona física cuando ésta conduzca o maneje un vehículo destinado al servicio de transporte o de carga con fines económicos o de lucro, ya sea en forma intermitente o permanente, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;
 - LXVII. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;



- LXVIII. 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;
- LXIX. Persona usuaria: La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- LXX. 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;
- LXXI. 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;
- LXXII. 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;
- LXXIII. Plataforma tecnológica o digital: Aplicaciones o sistemas tecnológicos mediante los cuales las personas usuarias pueden acceder a servicios de movilidad.
- LXXIV. Proximidad: Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- LXXV. Registro Público de Transporte: Es la base de datos del Ejecutivo Estatal, sistemáticamente ordenada y administrada por el Instituto, que reúne, contiene y procesa la información relativa a los registros e inscripciones de licencias de personas operadoras, concesionarias, permisionarias, autorizadas y prestadoras de servicios, así como de las concesiones, permisos, autorizaciones, empresas de redes de transporte y prestadoras de servicio de transporte público, de vehículos de servicio público, especial y mercantil y de los derechos y modificaciones legalmente constituidos sobre las mismas;
- LXXVI. Reparto Modal: proporción de personas que utilizan cada medio de transporte para transitar o desplazarse;
- LXXVII. Ruta: El recorrido que un vehículo destinado al servicio público de transporte debe realizar en las vías de comunicación dentro del territorio del Estado, entre los puntos extremos e intermedios que fije la autoridad competente;



- LXXVIII. Secretaría: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
- LXXIX. 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;
- LXXX. 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;
- LXXXI. 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;
- LXXXII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- LXXXIII. 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;
- LXXXIV. Servicios conexos: Los servicios vinculados a la operación de los Sistemas Integrados de Transporte en el Estado, y que son necesarios para monitoreo por sistemas de posicionamiento global o GPS sistemas de semaforización inteligente, entre otros;
- LXXXV. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia las leyes de la materia y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;
- LXXXVI. Sistema de Información Territorial y Urbano: Es el 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 la 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 la Ley General;

- LXXXVII. 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;
- LXXXVIII. 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;
- LXXXIX. Sistema Estatal de Ciclovías: Conjunto de redes de vialidades o espacios públicos que cuentan con infraestructura para desplazamientos seguros para ciclistas, que incluye ciclovías y calles compartidas y que se encuentran interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte;
 - XC. Sistema Estatal: El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
 - XCI. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
 - XCII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo 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;
- XCIII. Sitio: El espacio físico también conocido como base, ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por su propietario o por la autoridad municipal competente, respectivamente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos destinados al servicio público de transporte, no sujetos a itinerarios previamente establecidos y al cual el usuario puede acudir para la contratación de estos servicios;
- XCIV. Terminal: El espacio físico exclusivo que cuenta con instalaciones e infraestructura técnica y logística que permite la operación de manera integral de toda actividad asociada a la prestación de los servicios de transporte;
- XCV. Transporte: Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- XCVI. 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;
- XCVII. Vehículo eficiente: Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- XCVIII. 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;
- XCIX. 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;
- C. Vía: Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- CI. 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; y
- CII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;

Artículo 5. Son de aplicación supletoria de la presente Ley, en lo conducente, la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora, el Código Fiscal del Estado de Sonora, la Ley de Hacienda del Estado, y el Código de Procedimientos Civiles para el Estado de Sonora.

Artículo 6. Se considera de interés público y de interés general:

- I. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes;
- II. La planeación del territorio, el ordenamiento territorial, el desarrollo de los asentamientos humanos y la movilidad;
- III. El establecimiento de usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad;



- IV. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del Espacio Público para uso comunitario y para la movilidad, así como su uso, aprovechamiento y custodia;
- V. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes prestado constantemente por el Estado;
- VI. El equipamiento auxiliar de la movilidad, necesaria para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;
- VII. El establecimiento y acciones relacionadas con la Señalización vial y Dispositivos para el Control de Tránsito;
- VIII. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de estacionamiento y tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General;
- IX. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;
- X. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en el territorio nacional y para la resiliencia; y
- XI. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

CAPÍTULO II

De los principios generales

Artículo 7. El Estado de Sonora y sus municipios, en materia de movilidad y seguridad vial, observarán los principios establecidos en la Ley General, y además, aplicará los siguientes:

- I. Coherencia y racionalidad. Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;
- II. Corresponsabilidad social. Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan las necesidades de los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos



- hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;
- III. Monitoreo y control. Se propiciarán las actividades de recolección, medición y difusión de datos de desempeño en materia de movilidad para la comparación del desempeño real con el planificado, el análisis de las variaciones y la evaluación de las tendencias que propicien el mejoramiento de las problemáticas, la evaluación de las alternativas posibles y recomendaciones de las acciones correctivas apropiadas en la materia;
 - IV. Multidisciplinaria. La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas con un objetivo en común, coordinadas y con independencia metodológica, conceptual y epistemológica y proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento;

Artículo 8. Las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las directrices establecidas en la Ley General, y además, observarán las siguientes:

- I. Jerarquía de la movilidad. En hechos de tránsito prevalecerá la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley. La autoridad competente será la responsable de elaborar el análisis técnico para determinar la responsabilidad de los involucrados en el hecho en cuestión; y
- II. Garantía de no repetición. Toda acción relacionada a la seguridad vial deberá enfocarse en incrementar las condiciones para la preservación de la integridad humana, a partir de procurar que eventos graves no se repitan, para ello la autoridad deberá investigar las colisiones con víctimas graves y mortales, para fundamentar las estrategias de prevención y proporcionar una respuesta judicial eficaz a las víctimas y sus familias.

Artículo 9. En todo proceso de carácter penal que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, o robo de vehículo, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los derechos establecidos en la ley correspondiente, incluyendo sus derechos a la reparación del daño y/o indemnización. En este sentido, no se generaran en perjuicio de la víctima o perjudicado, gastos relacionados al transporte y/o almacenaje del vehículo siniestrado, robado o recuperado, aunque se trate de algún cobro en favor de alguna autoridad estatal, municipal o particular.



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, y deberán de realizar los correspondientes convenios de coordinación y colaboración.

Artículo 10. Los principios de esta Ley deberán guiar el diseño, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas dirigidas a la movilidad.

CAPÍTULO III

Del derecho a la movilidad

Artículo 11. 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.

Artículo 12. Las acciones, políticas, programas, planeación, obras y actividades de la administración pública estatal y municipal en materia de movilidad deben favorecer en todo momento a la persona, como eje rector de las disposiciones en materia de ordenamiento territorial, ambiente, tránsito y transporte, considerando el establecimiento de la infraestructura adecuada, segura y confortable, así como el financiamiento para hacer efectiva su tutela, privilegiando la sostenibilidad socioambiental para expandir y mejorar las redes de movilidad, considerando tanto el nivel de vulnerabilidad de las personas, como las externalidades que genera cada modo de movilidad.

Artículo 13. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad, tendrán el siguiente orden de jerarquía:

- 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 municipales establecerán el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

Artículo 14. 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 los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con caminos universalmente accesibles, de suelo estable, que no sean susceptibles a velocidades inseguras, que no se inunden y de preferencia con suelo permeable; y
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios.

Artículo 15. 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 16. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades de la administración pública estatal y municipal promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 17. 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 competentes procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 18. 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. Cargas a externalidades. Con el objeto de desincentivar el uso del automóvil y proveer de ingresos que permitan invertir eficientemente en movilidad y seguridad vial, será necesario que las autoridades competentes



- generen cargas tarifarias a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de gases de efectos invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia y la generación de tráfico, entre otras;
- III. 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;
 - IV. 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;
 - V. 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, afromexicanas, con discapacidad en materia lingüística;
 - VI. 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; y
 - VII. Costo-efectividad. El sistema de movilidad debe asegurar que las asignaciones presupuestales en la materia se destinen de manera eficiente para que las erogaciones rindan de la mejor manera posible a fin de que puedan dar los resultados esperados.

Artículo 19. Para los efectos de esta ley, la movilidad se compone de al menos los siguientes elementos con los cuales deberá relacionarse y en cuyos ámbitos y alcances se deberá planear, gestionar y regular la política en materia de movilidad:

- I. Ordenamiento territorial. La planeación, ocupación y utilización racional del territorio y sus recursos determina, entre otras cuestiones, la forma en que la población se desplaza dentro de los asentamientos humanos urbanos y no urbanos, y entre ellos. La movilidad se desenvuelve en el ámbito de los asentamientos humanos con el objetivo de crear y preservar un hábitat adecuado para las personas y todos los seres vivos contemplando diversas



- dimensiones del ordenamiento territorial como: espacio público, vivienda, desarrollo urbano, entre otros.
- II. Ambiente y cambio climático. El entorno en el cual se desenvuelve la vida, del que forma parte la movilidad, condiciona la forma en que la población se desplaza. La movilidad determina a su vez las condiciones y calidad del ambiente en el que vive una población como entorno de desenvolvimiento de sus libertades, así como la cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero y de otros contaminantes en el aire, que dañan a la salud, la biodiversidad, la sostenibilidad y resiliencia de nuestro Estado;
 - III. Tránsito. En la movilidad se desenvuelve el derecho al libre tránsito de las personas y los desplazamientos de sus bienes. El tránsito es una actividad técnica realizada directamente por la administración pública, que está encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en el espacio público y poder circular por ella con fluidez como peatón, pasajero o persona que conduce cualquier tipo de vehículo. Es por ello que el tránsito determina los modos de desplazamientos que lleva a cabo la población, mediante la adecuada regulación de la circulación de las personas y la utilización del espacio público y la red vial;
 - IV. Transporte. El transporte como elemento de la movilidad es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros, de carga o mixto. El transporte como servicio se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada. El transporte representa un modo para satisfacer la necesidad la movilidad de trasladar personas o bienes de un lugar a otro, que puede ser realizado directa o indirectamente por la administración pública.

TÍTULO SEGUNDO

De las Autoridades Competentes

CAPÍTULO I

De la competencia estatal y municipal

Artículo 20. Las atribuciones en materia de movilidad, seguridad vial y transporte serán ejercidas por el Ejecutivo Estatal y por los municipios y, a través de los



mecanismos de coordinación y colaboración, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Artículo 21. Son autoridades facultadas para aplicar la presente Ley y vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias las siguientes:

- I. El titular del Poder Ejecutivo;
- II. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
- III. El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora;
- IV. La Secretaría de Hacienda;
- V. La Secretaría de Salud Pública;
- VI. La Secretaría de Seguridad Pública;
- VII. La Secretaria de Educación y Cultura;
- VIII. La Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora;
- IX. La Procuraduría Ambiental del Estado de Sonora;
- X. Los municipios; y
- XI. Las demás a las que esta Ley reconozca ese carácter.

La Secretaría de Educación y Cultura, como autoridad en materia de movilidad, asumirá las atribuciones que esta ley le confiere.

Artículo 22. Corresponden al Titular de Poder Ejecutivo, las siguientes facultades:

- I. Integrarse al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Ley General;
- II. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- IV. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial;
- V. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia;



- VI. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la formación y sensibilización vial y la calidad del entorno urbano;
- VII. Designar a la persona que representara al Ejecutivo Estatal en la integración del Sistema Nacional;
- VIII. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y delegar esta función cuando así lo considere necesario;
- IX. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se deberán incorporar al Sistema de Información Territorial y Urbano;
- X. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;
- XI. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- XII. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
- XIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- XIV. Promover la transformación de los sistemas de transporte del Estado en esquemas integrados que posibiliten modelos operativos y una estructuración empresarial que coadyuven en el mejoramiento de las condiciones de seguridad, calidad y eficiencia de los mismos;
- XV. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XVI. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- XVII. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;
- XVIII. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;



- XIX. Vigilar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial;
- XX. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XXI. Expedir el Programa Estatal de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte;
- XXII. Determinar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos;
- XXIII. Expedir los reglamentos de esta Ley;
- XXIV. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Estado para cada año fiscal los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley;
- XXV. Las demás que le confieran esta Ley y sus reglamentos.

Artículo 23. Para el debido cumplimiento de la presente Ley corresponden a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano las atribuciones siguientes:

- I. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- II. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con el Instituto, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares;
- III. Participar, en coordinación con el resto de los integrantes del Sistema Estatal y con el propio Instituto, en la realización de manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel Estatal;
- IV. Diseñar, en conjunto con las autoridades que integran el Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;
- V. Coordinar la planificación, construcción, mejoramiento y conservación de caminos y puentes de jurisdicción estatal, que se adentren en los centros de población, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en la presente Ley;
- VI. Brindar asesoría técnica a los municipios para la planeación, ejecución, implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley, que incluya una



- planeación a largo plazo que brinde continuidad y progresividad a los proyectos de movilidad y seguridad vial;
- VII. Desarrollar, en conjunto con el Instituto y los municipios, políticas de movilidad que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
 - VIII. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las Leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;
 - IX. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley y en el Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura para la movilidad;
 - X. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, priorizando la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;
 - XI. Integrar en forma semestral, los registros de las obras y proyectos aprobados por el Sistema Estatal y que formen parte de las políticas de movilidad y seguridad vial en los que participen expertos en la materia y autoridades correspondientes; y
 - XII. Las demás disposiciones aplicables previstas en la Ley General, en la presente Ley y en la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.

Artículo 24. Para el debido cumplimiento de la presente Ley, corresponden a la Secretaría de Hacienda las atribuciones siguientes:

- I. Expedir las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, así como de la presente Ley para efectos del registro de las unidades destinadas a la prestación del servicio de transporte en las modalidades y sistemas que le correspondan;
- II. Llevar a cabo un control veraz y actualizado de todos los vehículos automotores que circulen en el Estado y que hayan sido registrados y dados de alta dentro del Registro Vehicular Estatal, en los términos de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, misma que deberá de ser incorporada a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema a que se refiere el artículo 29 de la Ley General;



- III. De acuerdo a la disponibilidad presupuestaria, implementar los mecanismos tecnológicos necesarios para mantener actualizadas, en términos de las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental, protección de datos personales, así como, de seguridad pública, las bases de datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema;
- IV. Expedir los diversos tipos de licencias de conducir, en los términos de la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- V. Llevar a cabo un control veraz y actualizado de todas las licencias para conducir expedidas para las diversas modalidades, que hayan sido inscritas en el Registro Estatal de Licencias e Infracciones, mismo que deberá de ser incorporado a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema, sujetándose en su caso, a las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental y protección de datos personales, así como, de seguridad pública;
- VI. Implementar los mecanismos tecnológicos necesarios para mantener actualizadas las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema, sujetándose en su caso, a las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental y protección de datos personales, así como, de seguridad pública;
- VII. De acuerdo a la disponibilidad presupuestaria, implementar los mecanismos tecnológicos necesarios para proporcionar acceso al Instituto en modo consultivo, sujetándose en su caso, a lo establecido en las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental y protección de datos personales, así como, de seguridad pública, sobre las bases de datos de su competencia, incluido el Registro Estatal de Licencias e Infracciones, el Registro Vehicular Estatal y el Padrón de Prestadores de Servicios de Transporte, entre otras que se requieran para la mayor eficiencia en el análisis y expedición de los trámites correspondientes; y
- VIII. Las demás disposiciones atribuciones legales previstas en la presente ley y en otros ordenamientos normativos.

Artículo 25. Para el debido cumplimiento de la presente Ley, corresponde a la Secretaría de Salud Pública, las atribuciones siguientes:



- I. Elaborar guías de práctica clínica de protocolos a través de un grupo colegiado que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;
- II. Difundir y promover las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;
- III. Desarrollar estrategias para que las unidades de los servicios de emergencias médicas brinden atención a víctimas lesionadas en siniestros, dentro del umbral de tiempo para minimizar la permanencia de lesiones y reducir la posibilidad de muerte;
- IV. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;
- V. Coordinarse con el Instituto, autoridades estatales y con las autoridades municipales correspondientes para efectos de realizar acciones relacionadas con la Medicina de Transporte, que permitan realizar exámenes de alcoholimetría en aire exhalado aleatorios a los operadores de transporte público, así como, para participar en los operativos de alcoholometria;
- VI. Implementar e informar mensualmente al Instituto así como incorporar a las respectivas plataformas que para tal objeto se designen, 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;
- VII. Registrar y mantener actualizada la información y registros generados en relación con la atención médica prehospitolaria en el Sistema de Información Territorial y Urbano;
- VIII. Realizar campañas, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en materia de prevención de factores de riesgo en el tránsito a personas usuarias de vehículos motorizados;
- IX. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- X. 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;



- XI. Observar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial así como de las estatales, en el ámbito de su competencia;
- XII. Difundir y promover los límites de alcohol en aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, fracción XII de la Ley General, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio estatal; y
- XIII. Las demás disposiciones aplicables previstas en la presente Ley y en las demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 26. Para el debido cumplimiento de la presente Ley corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública las atribuciones siguientes:

- I. Colaborar con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad;
- II. Registrar en el sistema del Centro Estatal de Información sobre Seguridad Pública, incidentes delictivos en los sistemas de movilidad, con el objetivo de identificarlos y proveer alternativas de solución, en términos de la Ley de Seguridad Pública para el Estado de Sonora;
- III. Desarrollar, operar y mantener la Red Estatal de Telecomunicaciones de Seguridad Pública, el Servicio Único de Asistencia Telefónica, el Servicio de Denuncia Anónima y el Sistema Único de Monitoreo y Operación de Equipos Tecnológicos de Vigilancia, en términos de la normatividad aplicable, para efectos de que se puedan utilizar como mecanismos para la investigación y prevención de hechos delictivos en los sistemas de movilidad;
- IV. Fomentar la participación de la comunidad y de los sectores social y privado, en la formulación, ejecución y evaluación de las estrategias, programas y acciones en materia de seguridad pública, con especial interés en aquellas situaciones relacionadas con los sistemas de movilidad; y
- V. Coadyuvar con el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial cuando derivado de su Sistema Estatal de Información de Seguridad Pública tenga conocimiento de información que pueda incidir en los sistemas de movilidad.

Artículo 27. Para el debido cumplimiento de la presente Ley corresponden a las autoridades ambientales del Estado, las atribuciones siguientes:



- I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados del servicio de transporte público que cuenten con registro en el Estado en materia de protección al medio ambiente;
- II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con el Instituto, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos, tecnológicos y de eficiencia energética;
- III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;
- IV. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Desarrollar en conjunto con el Instituto y los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- VI. Sugerir a los municipios y al Gobierno del Estado, zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas;
- VII. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;
- VIII. Realizar procedimientos de verificación de las unidades que realizan la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades y sistemas, relacionado con las condiciones físico-mecánicas y de emisiones a la atmósfera, según corresponda; y
- IX. Las demás que se desprendan de la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 28. Los Municipios, a través de los Ayuntamientos, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, podrán participar de manera coordinada con el Estado, en la



formulación y aplicación de programas de movilidad, seguridad vial y transporte cuando aquellos afecten su ámbito territorial, así como para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura que para estos servicios se requieran, para lo cual contarán con las siguientes atribuciones:

En materia de movilidad y seguridad vial.

- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y en los lineamientos que establezca el Sistema Estatal;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal, los programas estatales y los convenios de coordinación; 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. Conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- V. Participar con las autoridades federales, estatales y de otros municipios, en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los convenios de coordinación;
- VI. Realizar la prestación directa del servicio público de transporte colectivo en los municipios que corresponda, previa autorización del Instituto o suscripción del convenio de coordinación respectivo;
- VII. Prever en su estructura, una autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial. Cuando en su organigrama no se considere esta unidad administrativa, el municipio deberá suscribir un convenio de coordinación con el Instituto para garantizar el debido ejercicio de tales atribuciones;
- VIII. Auxiliar al Instituto, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la aplicación de las disposiciones establecidas en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;
- IX. Constituir las instancias locales para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;



- X. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, el Estado, con otras entidades federativas y municipios 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;
- XI. Garantizar que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- XII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- XIII. 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 la movilidad;
- XIV. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XV. 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, para lo cual podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;
- XVI. Vigilar el cumplimiento de las Normas Técnicas Estatales, expedidas por el Instituto y/o el Sistema Estatal, en materia de movilidad y seguridad vial, las cuales deberán tener concordancia con las normas oficiales mexicanas;
- XVII. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XVIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio, para lo cual podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;
- XIX. Coadyuvar con el Instituto, con el fin de verificar la factibilidad de los proyectos de infraestructura y equipamiento vial y servicios conexos a la movilidad, en lo relativo a su territorio, localización y aprovechamiento de áreas, conforme a la normatividad aplicable de carácter técnico y de ordenamiento territorial;
- XX. Coadyuvar con el Instituto, en la determinación de las rutas de acceso y paso de los vehículos del servicio público y especial de transporte; así como los itinerarios y horarios para los vehículos del sistema mercantil de



- carga, con el fin de que el Instituto otorgue las autorizaciones correspondientes;
- XXI. Coadyuvar con el Instituto, para la localización y ubicación del equipamiento para el transporte, tanto para la operación de las terminales de autobuses de pasajeros, como de las terminales de carga, sitios para el sistema de automóvil de alquiler, a efecto de tramitar las concesiones, permisos y autorizaciones que en su caso correspondan;
 - XXII. Coadyuvar con el Instituto, para identificar la mejor ubicación de los lugares para el establecimiento de los sitios y autorizar estos para los sistemas de transporte que así lo requieran;
 - XXIII. 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, para lo cual deberá coordinarse con el Instituto, para efectos de verificar la factibilidad de tales proyectos;
 - XXIV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, costo-efectividad, perspectiva de género y de cuidado, entre otros que se consideren relevantes, para lo cual deberá coordinarse con el Instituto;
 - XXV. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio, atendiendo las solicitudes y recomendaciones del Instituto;
 - XXVI. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública, a través de una estrategia de gestión de estacionamiento, donde se establezcan tarifas en zonas concurridas, regulación y control de estacionamientos privados, número máximo de cajones vehiculares, tiempos de estancia máxima y estacionamientos cerca de centros de transferencia para fomentar la multimodalidad, para lo cual podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;
 - XXVII. Ordenar, regular y administrar los servicios y obras de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley en sus reglamentos respectivos;
 - XXVIII. Dictar medidas para mejorar la infraestructura vial y los sistemas de control de tránsito de jurisdicción municipal en términos de esta Ley;
 - XXIX. Ejecutar las acciones relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de las vialidades en los centros de población de su jurisdicción;
 - XXX. Regular, ordenar y generar bahías de carga y descarga de mercancías en vía pública;



- XXXI. 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;
- XXXII. 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;
- XXXIII. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito, para lo cual podrá solicitar la asesoría y capacitación técnica por parte del Instituto;
- XXXIV. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas, para lo cual podrá solicitar la asesoría y capacitación técnica por parte del Instituto;
- XXXV. Requerir a las instituciones educativas los planes de movilidad de sus instalaciones para garantizar que el ascenso y descenso de estudiantes, docentes y personal administrativo se realice en condiciones de seguridad vial;
- XXXVI. Determinar y solicitar, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamientos, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de Gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;
- XXXVII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, estacionamientos y bahías de carga y descarga de mercancías. Para dictaminar, diseñar y evaluar esta disposición podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;
- XXXVIII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos comerciales cuenten con la infraestructura necesaria para promover el uso de vehículos no motorizados y de tracción humana, considerando la instalación de bici-estacionamientos y espacios designados para ascenso y descenso de pasaje. Para dictaminar, diseñar y evaluar los elementos señalados en esta disposición podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;
- XXXIX. Coordinarse con el Instituto y con los otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley;



- XL. Solicitar al Instituto asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad urbana, vialidad y tránsito;
- XLI. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados, especialmente cuando corresponda la prestación del servicio directamente por el Ayuntamiento, previa autorización o suscripción del convenio de coordinación respectivo;
- XLII. 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 establecida en esta Ley;
- XLIII. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley y sus necesidades;
- XLIV. Proporcionar al Instituto de forma semestral, los registros de las obras y proyectos de construcción y rehabilitación de pavimentos. Al respecto, deberá considerar de carácter prioritario aquellos que fungen como vías para las rutas de transporte público colectivo;
- XLV. Realizar operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, cascos certificados en motociclistas y vehículos motorizados afines y control de velocidad;
- XLVI. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites y procedimientos establecidos por la presente Ley, en las vías de su competencia;
- XLVII. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas;
- XLVIII. Imponer a través de las instancias correspondientes las sanciones por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias, respetando y garantizando en todo momento sus Derechos Humanos;
- XLIX. Constituir las instancias locales para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales; y
- L. Promover en el ámbito de su respectiva competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, atendiendo a la jerarquía de la movilidad dispuesta en la presente ley; así como garantizar espacios delimitados para



la instalación de bici-estacionamientos y espacios designados para ascenso y descenso de pasaje.

Artículo 29. En materia de movilidad urbana no motorizada los municipios diseñarán e instrumentarán programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la ley de la materia.

Los instrumentos de planeación territorial y de desarrollo urbano a nivel municipal deberán ser congruentes con lo establecido en la presente Ley.

Artículo 30. Los municipios podrán promover la participación de la sociedad, 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, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

CAPÍTULO II

Del Instituto

Artículo 31. El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora, además de, las atribuciones establecidas en el Decreto que crea el indicado Instituto, tendrá las siguientes:

- I. Integrarse al Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como representante del Estado de Sonora, mediante la Coordinación Ejecutiva;
- II. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la Coordinación Ejecutiva;
- III. Fungir como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de acuerdos y resoluciones que se emitan en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la Coordinación Ejecutiva;



- IV. Proponer las bases para la política estatal de movilidad y seguridad vial, con un enfoque sistémico, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como de bienes y mercancías;
- V. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación, implementación y evaluación de la Estrategia Nacional y Estatal, de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial y de los Convenios de Coordinación;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;
- VII. Promover la celebración de convenios de colaboración con empresas privadas, polígonos industriales, instituciones educativas, centros culturales y deportivos, para la implementación de sistemas de movilidad sostenible y estrategias de seguridad vial que permitan el desplazamiento eficiente y seguro de las personas usuarias;
- VIII. Proyectar la normatividad que establezca las bases, principios y estructura para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial en condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- IX. Proponer para su incorporación al Plan Estatal de Desarrollo y a los programas que de éste se deriven, la política de movilidad y seguridad vial con un enfoque integral a las políticas ambientales, de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las diversas políticas sectoriales relacionadas, procurando su vinculación;
- X. Proponer mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permita el ejercicio pleno de este derecho fundamental;
- XI. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos incorporados a ella;
- XII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado,



- promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, al peatón, al ciclista y al usuario de transporte público;
- XIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
 - XIV. Establecer las bases para priorizar las modalidades de transporte de personas, bienes y mercancías, con el menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
 - XV. Incentivar, en coordinación con las autoridades ambientales, la circulación de formas de movilidad eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario;
 - XVI. Asesorar técnicamente a los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño y ejecución de políticas municipales en lo relativo a espacios de dominio público y uso común destinados al tránsito de personas y vehículos, y a la instalación de infraestructura, mobiliario y señalización;
 - XVII. Promover en coordinación con las autoridades municipales que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad para las personas peatonas, personas con discapacidad o movilidad reducida, ciclistas y bici-estacionamientos, basados en los estudios de movilidad que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante;
 - XVIII. Participar en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la presente Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables;
 - XIX. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;
 - XX. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, con base en lo establecido en la Ley General, en la presente Ley y en las demás disposiciones legales en la materia;
 - XXI. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;



- XXII. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano referido en la Ley General;
- XXIII. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, y de control de velocidad, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Estatal y Nacional;
- XXIV. Realizar los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial que coadyuven en la determinación de posibles intervenciones en planeación e infraestructura;
- XXV. Orientar el suministro del servicio de transporte a las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;
- XXVI. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad y con movilidad limitada, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro;
- XXVII. Instrumentar y articular, con los integrantes del Sistema Estatal, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XXVIII. Proponer a la persona titular del Ejecutivo Estatal, la reglamentación en materia uso de la vialidad, así como la política integral de estacionamientos públicos en el Estado, de conformidad con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;
- XXIX. Diseñar, aprobar y difundir en su caso, con base en los resultados de estudios que para tal efecto se realicen, los dispositivos de información, señalización vial y nomenclatura que deban ser utilizados en la vialidad, coadyuvando en la disminución de los índices de contaminación ambiental;
- XXX. En coordinación con las autoridades competentes, promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales, accesibles a las personas con discapacidad y ciclovías, con base en los estudios que para tal efecto se realicen;
- XXXI. Emitir, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, los mecanismos necesarios para hacer eficiente el uso del espacio público para la estancia, disfrute y movilidad, mejorar la seguridad de las personas peatonas y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;



- XXXII. Instrumentar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal y con el sector privado y social, programas y campañas permanentes para fomentar formas de movilidad que resulten más convenientes para la población, así como la reducción de los riesgos en el tránsito;
- XXXIII. Emitir, en conjunto con los integrantes del Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;
- XXXIV. Participar, en coordinación con la Secretaría de Educación y Cultura, en la revisión continua de las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, movilidad sustentable y activa en los entornos escolares y rutas de destino a los centros educativos para incrementar la calidad de los desplazamientos de los estudiantes y sus acompañantes, a fin de reducir riesgos;
- XXXV. Coordinarse con los gobiernos municipales a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;
- XXXVI. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;
- XXXVII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado;
- XXXVIII. Brindar asesorías y asistencia técnica a las dependencias y entidades públicas estatales y municipales, para la planeación y ejecución de programas a largo plazo, relacionadas con obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXXIX. Definir dentro de los programas de ordenamiento territorial y de desarrollo urbano correspondientes, la jerarquía y categoría de las vialidades, de acuerdo a la tipología que corresponda;
- XL. Facilitar y promover el levantamiento de información abierta a través de estudios e investigaciones realizadas por el Instituto y los demás integrantes del Sistema Estatal;
- XLI. Recabar información y analizarla para la elección prioritaria de retos y tareas en materia de movilidad y seguridad vial;
- XLII. Definir los mecanismos de evaluación y los indicadores necesarios que permitan medir la consecución de los objetivos;

A. En materia de trámites y servicios.



- I. Implementar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como coordinarse con los integrantes del Sistema Estatal para compartir la información que se requiera, para efectos de asegurar su incorporación en las bases de datos del Sistema Nacional;
 - II. Resolver sobre las solicitudes y promociones realizadas por cualquier persona interesada;
 - III. Resolver los recursos de inconformidad promovidos ante el Instituto;
 - IV. Vigilar, en coordinación con la Secretaría del Trabajo, el cumplimiento de la regulación de las condiciones laborales de las personas operadoras del transporte público, especial y mercantil, especialmente lo relacionado con los periodos y condiciones de trabajo y descanso y el cumplimiento de sus prestaciones de servicios de salud y seguridad social;
- B. En materia de gestión y financiamiento.
- I. Presentar a la persona titular del Ejecutivo Estatal, los programas de inversiones en las materias de movilidad, seguridad vial e infraestructura vial; y,
 - II. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

TÍTULO TERCERO **De la Política Pública**

CAPÍTULO I

El enfoque sistémico en la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 32. La política estatal de movilidad se enfocará en la mitigación y adaptación al cambio climático, la protección y preservación del ambiente, así como para la resiliencia y asegurará la implementación de sistemas integrados y alternativas sostenibles y eficientes que permitan facilitar el cambio modal a modos sostenibles, así como promover la inversión e infraestructura en movilidad sostenible y un desarrollo orientado a la movilidad y seguridad vial.

Artículo 33. La administración pública estatal y municipal adoptará los criterios de movilidad establecidos en la presente Ley para buscar ampliar las redes y servicio



de transporte público colectivo y se fomentará la movilidad activa a través de infraestructura adecuada, segura y confortable para peatones, bicicletas y otros vehículos impulsados por tracción humana en las vías de tránsito de las áreas urbanas y no urbanas.

Artículo 34. Las autoridades estatales y municipales que ejerzan atribuciones relacionados con la materia de movilidad y seguridad vial, deberán coadyuvar en la integración de las bases de datos que disponga el Sistema Nacional y Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, así como atender las determinaciones y lineamientos que emita.

Artículo 35. Las dependencias y entidades de la administración pública estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 36. Las dependencias y entidades de la administración pública estatal y los municipios deberán integrarse al Sistema de Información Territorial y Urbano en el que se conformará una base de datos en materia de movilidad y seguridad vial integrada por la información que proporcionen las diversas autoridades en el ámbito de sus competencias.

Artículo 37. Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades estatales y municipales competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades públicas u organismos constitucionalmente autónomos, así como en los municipios y en las áreas que posean datos e información que coadyuve al diseño, elaboración e implementación de las políticas de movilidad, seguridad vial y transporte.

Artículo 38. Las bases de datos que integran el Sistema de Información Territorial y Urbano son:

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



Artículo 39. Las autoridades estatales y municipales competentes integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Vehicular Estatal en términos de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, en estricto apego a Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora y a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Personas conductoras de vehículos particulares sin fines de lucro;
- IV. Personas físicas o morales que operen servicios de transporte;
- V. Personas operadoras de servicios de transporte en cualquiera de sus modalidades y sistemas;
- VI. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VII. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- VIII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público, especial y mercantil, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- IX. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- X. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público, así como información relacionada con los diversos sistemas tanto de transporte especial como mercantil;
- XI. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XII. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- XIII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XIV. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos o que se acuerde recopilar y analizar en el Sistema Estatal.



Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere veinticinco kilómetros por hora y peso menor a treinta y cinco kilogramos, no aplica el registro de vehículos salvo que la persona usuaria del vehículo necesite registrarlo por motivo de robo o extravío.

Artículo 40. El Sistema Estatal, por conducto del Instituto, integrará la 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, siendo que para tal efecto creará el Subsistema de Información Territorial y Urbano en Materia de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sonora.

Artículo 41. El Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad estará conformado por una base de datos integrada, organizada, actualizada y estandarizada por la información que proporcionen las dependencias y entidades públicas de los tres niveles de gobierno, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 42. El Instituto tendrá la obligación de integrar, organizar, actualizar y estandarizar la información de movilidad, seguridad vial y transporte que integrará el Subsistema de Información Territorial y Urbano para efectos de presentarlo ante el Sistema Estatal para su aprobación. Será el propio Sistema Estatal quien deberá hacerla llegar a las autoridades federales competentes para efectos de su integración en el Sistema Nacional.

Artículo 43. Para la implementación de la política local de la movilidad, las dependencias y entidades públicas estatales y sus municipios, en el ámbito de sus competencias:

- I. Establecerán las acciones de planeación, gestión, regulación, obras y actividades que realice el Estado para ejercer su rectoría en la movilidad;
- II. Con sujeción a su disponibilidad presupuestaria, deberán destinar el personal, las herramientas y los recursos para implementar soluciones específicas de movilidad, articulando los distintos elementos que la componen, tales como el ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito y el transporte, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y la consideración de la jerarquía señalada en esta ley en toda acción pública;



- III. Implementarán acciones para asegurar el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas usuarias de la red vial y mercancías, en modos de transporte seguros, sostenibles, inclusivos y resilientes, así como de vivienda adecuada en cercanía, equipamientos, infraestructura, servicios, espacio público, ordenamiento territorial y desarrollo urbano; y,
- IV. Con base en la política local de movilidad, deberán plantear las políticas, proyectos, acciones, indicadores y metas que posicionen a la movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social en el Estado de Sonora y los municipios, así como para la calidad de vida de su población.

Artículo 44. La planeación de la movilidad y seguridad vial, realizada por cualquier dependencia o entidad pública de la administración estatal o municipal, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la presente 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;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público urbano, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y de 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;
 - 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, seguridad vial y transporte fomentando la multi e intermodalidad;
 - 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;
 - 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 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 comunicación 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 y rural, sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte público colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

Artículo 45. Para garantizar el diseño universal y la accesibilidad en los componentes de la movilidad, deberán seguirse lo siguientes principios de diseño:

- I. Uso equiparable, útil para personas con discapacidad;
- II. Uso flexible, se adapta a cualquier persona usuaria;
- III. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad o condición socioeconómica;
- IV. Información perceptible, comunicando de forma eficaz a cualquier tipo de persona usuaria;
- V. Tolerancia al error, minimizando el riesgo al accidente;
- VI. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y comfortable;
- VII. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier persona usuaria; y
- VIII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento para las personas de distintas discapacidades.

CAPÍTULO II

Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 46. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será el mecanismo de coordinación estatal, que determine la asignación de los diferentes recursos y controle la ejecución y consecución de los objetivos del plan estratégico propuesto por el Instituto, a fin de cumplir con los objetivos y principios de la presente Ley.



Artículo 47. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo, quien lo presidirá;
- II. El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora;
- III. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
- IV. La Secretaría de Hacienda;
- V. La Secretaría de Salud;
- VI. La Secretaría de Economía;
- VII. Por los ayuntamientos de los municipios del Estado, para efectos de esto, será la persona que designe el propio presidente municipal, prioritariamente la persona titular de la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial del Ayuntamiento;
- VIII. Dos representantes del Congreso del Estado de Sonora, quien ostente la presidencia de la Comisión de Transporte y Movilidad y de Obras y Servicios Públicos;
- IX. Invitados técnicos y representantes de la sociedad civil, quienes serán invitados por cualquiera de los miembros del Sistema Estatal, los cuales contarán con voz, pero no con voto.

Artículo 48. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá las siguientes atribuciones:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, los cuales deberán establecer la periodicidad de las reuniones del Sistema Estatal;
- II. Establecer los mecanismos de participación de las dependencias y entidades públicas estatales, así como de los municipios, del Congreso del Estado y de las organizaciones de la sociedad civil, cuando corresponda;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el desarrollo de las funciones de las dependencias y entidades públicas y municipales que lo integran y del Sistema Estatal en su conjunto;
- IV. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias;
- V. Promover mecanismos y programas educativos necesarios para incentivar la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad vial;



- VI. Establecer las bases de planeación transexenal, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal y regional que emita el Instituto, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas Estatales y los planes de los municipios;
- VII. Aprobar la política estatal estratégica en materia de movilidad y seguridad vial que emita el Instituto y que retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afroamericanas, organizaciones de personas con discapacidad;
- VIII. Aprobar la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que proponga el Instituto que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;
- IX. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad;
- X. Validar las variables e indicadores al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información;
- XI. Analizar, lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano del Estado de Sonora 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;
- XII. Aprobar los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de la presente Ley;
- XIII. 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 Estatales y Municipales, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias; y
- XIV. Las demás que se establezcan para el funcionamiento del Sistema y el cumplimiento del objeto de la presente Ley.

CAPÍTULO III



De la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 49. La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial establecerá 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, los programas sectoriales, regionales, y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, ordenamiento territorial, cambio climático y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial será formulada y aprobada por el Sistema Estatal y publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

Artículo 50. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

- I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos nacionales e internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;
- II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado, interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación;
- III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables en materia ambiental y demás que se requieran;
- IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones que, en el gobierno del Estado y los Municipios, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;
- VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia;



- VIII. Información y datos abiertos sobre la movilidad y la seguridad vial que permita integrar indicadores de proceso, efectos, resultados e impacto desagregado entre los grupos en situación de vulnerabilidad y personas con discapacidad.

Artículo 51. La Estrategia Estatal tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque sistémico y 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 interactivo.

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.

Artículo 52. El proceso para la elaboración e implementación de la Estrategia Estatal será el siguiente:

- I. El Instituto elaborará la Estrategia Estatal y la propondrá ante el Sistema Estatal;
- II. El Sistema Estatal aprobará la Estrategia Estatal y establecerá los acuerdos y directrices respecto a lo que le compete a cada uno de sus integrantes;
- III. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora; y
- IV. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios y sus autoridades ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO IV

De los instrumentos de planeación

Artículo 53. Los Programas de Planeación de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de las diversas escalas del territorio, integrarán a la movilidad y deberán:

- I. Procurar la accesibilidad universal de las personas, garantizando la máxima interconexión entre vialidades, medios de transporte, rutas y destinos, priorizando todos los medios de movilidad activa;



- II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;
- III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos, evitando la imposición de mínimos de estacionamiento;
- IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;
- V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil, el uso seguro de la bicicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;
- VI. Propiciar una movilidad sostenible con base en la protección ambiental, considerando las contribuciones locales que aporten a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades, así como la prevención, mitigación y resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático, casos fortuitos o de fuerza mayor;
- VII. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades;
- VIII. La información relacionada con la movilidad será integrada y actualizada al Sistema de Información Territorial y Urbano;
- IX. Implementar políticas y acciones de movilidad y vivienda que faciliten la venta, renta, o arrendamiento de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;



- X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes y el Mejoramiento de la infraestructura Vial y de Movilidad;
- XI. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte;
- XII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de accidentes automovilísticos, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente implantando sistemas de gestión de accidentes, con base en estadística que incluya causas, incluyendo la identificación de las deficiencias en el diseño vial; y,
- XIII. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Artículo 54. El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, incluirá a la movilidad observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando los criterios siguientes:

- I. El análisis de la situación de la movilidad en el territorio estatal, sus tendencias y la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado en la materia;
- II. Las estrategias en materia de movilidad a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y la selección de la más favorable, para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;
- III. La definición de las acciones en materia de movilidad y de los proyectos estratégicos que permitan su implementación;
- IV. La determinación de metas y los mecanismos y periodos para la evaluación de resultados en materia de movilidad;
- V. Los instrumentos para el cumplimiento y ejecución de lo establecido en materia de movilidad en el programa;



- VI. La congruencia de lo establecido en materia de movilidad con el atlas nacional y estatal de riesgo;
- VII. La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia; y
- VIII. Otros que determinen las autoridades competentes.

Artículo 55. Los programas o planes municipales de Desarrollo Urbano deberán incluir los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando los criterios siguientes:

- I. Considerar el vínculo de la movilidad con los ordenamientos ecológicos y los criterios generales de regulación ecológica de los Asentamientos Humanos establecidos en el artículo 23 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en las normas oficiales mexicanas en materia ecológica;
- II. Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorgue la Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable y los municipios, a través de los Ayuntamiento, deberán considerar la observancia de lo establecido en materia de movilidad en la presente legislación y en los planes o programas en materia de Desarrollo Urbano;
- III. En la determinación de los usos del suelo, se buscará lograr una diversidad y eficiencia de los mismos y se evitará el desarrollo de esquemas segregados o unifuncionales, así como las tendencias a la suburbanización extensiva; propiciando una ciudad densa, mixta y policéntrica con un sistema de movilidad adecuado;
- IV. La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;
- V. Promover la utilización de instrumentos económicos, fiscales y financieros de política de movilidad para inducir conductas compatibles con la protección y restauración del medio ambiente y con un desarrollo urbano sostenible;
- VI. Se deberá privilegiar el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental;
- VII. En la determinación de las áreas para el crecimiento de los centros de población, se fomentará la mezcla de los usos habitacionales con los productivos que no representen riesgos o daños a la salud de la población y se evitará que se afecten áreas con alto valor ambiental y/o cultural; y,



VIII. Otros que determinen las autoridades competentes.

Artículo 56. En el caso de la Zonificación Primaria, con visión de mediano y largo plazo, deberá establecerse en los programas o planes municipales de Desarrollo Urbano, por lo menos:

- I. La red de vialidades primarias que estructure la conectividad, la movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía; y
- II. Las normas y disposiciones técnicas aplicables para el diseño o adecuación de destinos específicos tales como vialidades, parques, plazas, áreas verdes o equipamientos que garanticen las condiciones materiales de la vida comunitaria y la movilidad.

Artículo 57. La zonificación secundaria, en las zonas que no se determinen de conservación, se establecerá en los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

- I. Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo, siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la movilidad; y
- II. Se deberá permitir la densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la movilidad.

Artículo 58. El estudio de impacto de movilidad tiene por objeto que el Instituto evalúe y dictamine las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas dentro del territorio del Estado de Sonora, sobre los desplazamientos de personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad, propiciar el desarrollo sustentable del Estado, así como asegurar su congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, con la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y con los principios establecidos en esta Ley.



Artículo 59. El Instituto revisará y dictaminará el estudio de impacto de movilidad, conforme a lo que se establezca en el Reglamento de esta Ley. Dicho estudio será aplicable para:

- I. La determinación de expedición de declaratorias de necesidad, demanda y de concesiones;
- II. La actualización de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. La determinación o modificación de rutas e itinerarios para el servicio público de transporte de competencia estatal; y
- IV. La determinación de infraestructura, estructura, servicios y medidas necesarias para mejorar la movilidad en el Estado.

El procedimiento para la dictaminación del estudio de impacto de movilidad podrá iniciarse de oficio, o a petición de parte interesada. En este último caso, se presentará ante el Instituto la solicitud de evaluación de impacto de movilidad, en sus diferentes modalidades y se concluirá con la resolución que éste emita.

La elaboración del estudio de impacto de movilidad se sujetará a lo que establece la presente Ley y su reglamento, así como al pago de derechos correspondiente.

Artículo 60. El Instituto podrá determinar en el dictamen del estudio de impacto de movilidad, lo siguiente:

- I. La procedencia de la inserción de un proyecto u obra pública en el entorno urbano, para lo cual podrá imponer medidas de mitigación, compensación e integración necesarias para evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la entidad, así como asegurar su congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, con la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y con los principios establecidos en esta Ley; o
- II. La improcedencia de la inserción de proyecto u obra pública en su entorno urbano considerando que:
 - a) Los efectos no pueden ser minimizados a través de las medidas propuestas y por consecuencia, se genera afectación a la calidad de vida, a la competitividad e infraestructura urbana o al espacio público;
 - b) El proyecto altere de forma significativa la estructura urbana; y



- c) Exista falsedad en la información presentada por el promovente los solicitantes o desarrolladores.

El Instituto vigilará el cumplimiento del dictamen de impacto de movilidad correspondiente. Los estudios de evaluación de la movilidad y los dictámenes de impacto respectivos emitidos por el Instituto serán públicos y se mantendrán disponibles para consulta de cualquier persona interesada, en los términos establecidos en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora.

Artículo 61. En el dictamen del estudio de impacto de movilidad el Instituto podrá determinar las medidas que considere, mismas que deberá cumplir el promovente, las que pueden consistir en:

- I. Medidas de Mitigación. Son las actividades de prevención y control que tienen la finalidad de evitar o disminuir las externalidades negativas de la obra en cualquiera de sus fases de ejecución. Las medidas de mitigación se implementan dentro del predio, en el entorno inmediato y a nivel regional;
- II. Medidas de compensación. Son las actividades u obras que tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y/o equivalente al efecto adverso identificado; incluye el reemplazo o sustitución de la infraestructura para la movilidad afectada, por otros de similares características, clase, naturaleza y calidad. Las medidas de compensación se implementan en el entorno inmediato al proyecto u obra; y
- III. Medidas de integración. Son las acciones que permiten que la obra se incorpore en el entorno sin provocar alteraciones graves sobre la infraestructura de la movilidad y los servicios de transporte. Las medidas de integración se implementan en el entorno inmediato o regional dependiendo de la magnitud de la obra.

Artículo 62. El dictamen de impacto de movilidad tendrá una vigencia de dos años, si el proyecto no hubiere sido modificado y no hubiere cambiado la situación del entorno urbano de la zona en donde se pretenda ubicar, el Instituto podrá prorrogar el dictamen hasta por un año más, siempre y cuando así se solicite por el interesado dentro de los cuarenta y cinco días previos a la conclusión de la vigencia; en caso contrario, el estudio debe ser presentado nuevamente para su evaluación.



Artículo 63. El estudio técnico y socioeconómico deberá considerar como mínimo los siguientes elementos:

- I. Vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo;
- II. Vinculación con la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- III. Antecedentes del servicio de transporte;
- IV. Justificación de la necesidad del estudio;
- V. Aspectos sociodemográficos del municipio al que corresponde, incluyendo estructura poblacional de la ciudad, tabla de tendencia histórica y proyecciones de la población, figura de densidad de población, clasificación del tipo de viviendas, disposición de servicios públicos básicos;
- VI. Aspectos económicos, incluyendo población económicamente activa y no activa, indicadores de ocupación, empleos por sector económicos, población ocupada por sector de actividad, población ocupada por nivel de ingreso;
- VII. Aspectos de población por zonas, incluyendo mapa de distribución de población por áreas geográfica ocupada por manzanas;
- VIII. Distribución de empleos, incluyendo mapa de distribución, grado de marginación, unidades económicas por tamaño de personal ocupado;
- IX. Equipamiento, incluyendo áreas de atracción de viaje, planteles escolares por nivel educativo, mapa de equipamiento de educación y cultura, mapa de equipamiento de salud;
- X. Infraestructura y vías de comunicación, incluyendo descripción de las carreteras y vías de comunicación que pasan por la ciudad, mapa de la red vial principal, descripción de los principales bulevares, rangos de tiempo al trabajo, gráfica de modalidades de viaje al trabajo y escuelas;
- XI. Características del transporte público urbano, incluyendo número de concesiones en los diversos sistemas, trazado general de rutas, cobertura del transporte público, mapa de recubrimiento de vialidades y de disponibilidad de paradas;
- XII. Situación ideal del Sistema de Transporte, oferta adecuada para la demanda expuesta; y,
- XIII. Conclusiones, diagnóstico, principales resultados y recomendaciones.

CAPÍTULO V



De los Instrumentos de Política Pública para la Infraestructura con un enfoque de movilidad y seguridad vial

Artículo 64. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias diseñarán y ejecutarán las obras de infraestructura vial urbana y carretera bajo los principios establecidos en la presente ley.

Artículo 65. El Sistema de Movilidad Integrada es el conjunto de servicios y componentes de movilidad y transporte público de pasajeros que están articulados de manera física, operacional, informativa, de imagen y que tienen un mismo medio de pago; el cual integra tanto a los elementos y servicios concesionados, así como los proporcionados por el Estado por medio de sus instancias del sector central o paraestatal.

Artículo 66. El Sistema de Movilidad Integrada implementará estrategias de movilidad urbana, interurbana y rural sostenible a mediano y largo plazo, incentivando 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.

Artículo 67. Con el sistema de movilidad integrada se planifica, regula y gestiona la movilidad de las personas y bienes considerando los componentes territorial y urbano, tránsito, infraestructura, servicios, operación, control, tecnología y demás relativos para garantizar la visión sistémica propuesta desde la Ley General.

Artículo 68. Las autoridades estatales y municipales competentes considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana, suburbana 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.

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



- a) Aceras con suelo consistente, estable, antiderrapante, que no se inunde, permeable y de preferencia con sombra natural, reservadas para el tránsito de personas peatonas, con el suficiente espacio para convivir y caminar;
 - 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; y
 - 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 personas peatonas, 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 colectivo y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario,



- pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;
- VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;
- VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;
- IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;
- X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;
- XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar 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 69. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y suburbana deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad, en los términos siguientes:

- I. Movilidad, que se enfoca en el tránsito de personas y vehículos; y
- II. Habitabilidad, que se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

La prioridad en el diseño y operación de las vías deberán estar definidas en función de la jerarquía de la movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 70. 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.

Artículo 71. Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial vigilarán en todo momento que las vialidades en el Estado y Municipios cuenten con la señalización correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las dependencias o entidades públicas estatales o municipales competentes por la falta de dicha señalización.

Artículo 72. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de ésta, 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.



Las autoridades estatales y municipales deberán estandarizar las especificaciones técnicas de seguridad en las zonas de obras viales, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación en concordancia con lo establecido en la Ley General, así como las disposiciones de la presente Ley.

Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito, el Instituto realizará, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño Vial del Estado de Sonora.

Artículo 73. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, 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.

Artículo 74. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus competencias, definirán las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto y regularán 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.

CAPÍTULO VI

De los Instrumentos de Política Pública de Movilidad, Seguridad Vial del Tránsito y Gestión de Demanda

Artículo 75. El Instituto y las autoridades municipales podrán emitir disposiciones y restricciones para la circulación de vehículos por las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal, sobre los lugares donde se estacionan y/o descargan, cuando por su tipo de características de medidas y de peso, representen un riesgo para la seguridad de las personas, el libre tránsito, la conservación o correcto funcionamiento de las vías.

Artículo 76. El Instituto y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán elaborar estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la



seguridad vial, los que tendrán 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.

CAPÍTULO VII

Del Servicio de Estacionamiento Público

Artículo 77. 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 78. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos. La regulación se realizará por el estado, por conducto del Instituto y por los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, con apego a esta Ley y a las disposiciones reglamentarias que para tal efecto se establezcan.

Los municipios en coordinación con el Instituto determinarán las zonas en que se permita o restrinja el estacionamiento de vehículos en vía pública, además de determinar las zonas propensas a la instalación de sistemas de cobro por estacionamiento en vía pública de acuerdo a su jurisdicción, a fin de ser publicadas en los instrumentos regulatorios correspondientes.

Artículo 79. El Ejecutivo y 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, podrán establecer condiciones y limitantes para el establecimiento y funcionamiento de estacionamientos públicos.

Artículo 80. Los municipios en coordinación con el Instituto determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas y bicicletas.



Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar los espacios para los estacionamientos públicos se establecerán de manera congruente en los manuales que emita el Instituto, así como en los reglamentos municipales correspondientes.

Artículo 81. Corresponde a los municipios regular las actividades relacionadas con el servicio público de estacionamientos y de los estacionamientos de propiedad privada que prestan servicio al público, incluyendo el funcionamiento de la custodia y resguardo de vehículos en lugares públicos o privados en su territorio, mediante el sistema de acomodadores, y de los sistemas que al efecto establezcan en sus respectivos reglamentos.

Artículo 82. La construcción y mantenimiento de los inmuebles destinados a prestar el servicio de estacionamientos, así como cada cajón en lo individual, ya sea para comercio, unidad habitacional, vivienda, estacionamientos exclusivos, acomodadores de vehículos y demás construcciones que requieran del servicio de estacionamiento, deberán ajustarse a los lineamientos previamente establecidos en la legislación urbana y ambiental, en los Planes Municipales de Desarrollo Urbano, en los reglamentos municipales y demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO VIII

Instrumentos financieros

Artículo 83. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades estatales y municipales.

Artículo 84. Las autoridades estatales y los municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter 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 85. 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 colectivo 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 consideren 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 86. 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.

Artículo 87. 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 estatales o municipales, cuyos fondos podrán ser obtenidos de diversas fuentes entre ellas, el cargo tarifario a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia de los vehículos, el tipo de uso y la generación de tráfico, entre otras.



CAPÍTULO IX

Fondo Estatal para la Movilidad

Artículo 88. El Instituto creará el Fondo Estatal para la Movilidad a través de un fideicomiso, cuyos recursos se destinarán a:

- I. La realización de acciones y medidas en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. La promoción de la educación, investigación y cultura vial en el Estado;
- III. El desarrollo e implementación de acciones, proyectos y política de movilidad con enfoque sistémico, que desincentiven el uso del vehículo particular;
- IV. Las demás que señalen las disposiciones aplicables.

Artículo 89. El Fondo Estatal será administrado por la Comisión, quien fungirá como órgano de gobierno del mismo, cuyos integrantes deberán comprobar que su objeto, acciones autorizadas y recursos se dispongan efectivamente en proyectos de movilidad.

Artículo 90. Los recursos del Fondo Estatal se integrarán con:

- I. Las aportaciones que efectúen los gobiernos federal, estatal y municipal;
- II. Las herencias, legados y donaciones que reciba de personas físicas o morales nacionales e internacionales;
- III. Los recursos provenientes de convenios o acuerdos suscritos con las empresas de redes de transporte; y
- IV. Los demás recursos que obtenga por cualquier otro título o concepto.

Las personas físicas y morales que realicen donaciones al Fondo podrán obtener beneficios fiscales.

TÍTULO CUARTO

De la sensibilización y educación en materia de movilidad y seguridad vial

CAPÍTULO I

Condicionamiento de la Conducta Vial



Artículo 91. Las autoridades estatales y 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 cuidado y prevención de riesgos y 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 de 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 a las personas peatonas, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 92. Las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de acciones de educación y promoción, la difusión, comprensión y seguimiento de la señalización y dispositivos para el control de tránsito utilizadas en la red vial entre todas las personas usuaria de la vía.

Artículo 93. 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.

Artículo 94. 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, autoridades, así como 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, autoridades, así como 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 95. La formación en materia de gestión de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo la capacitación del personal del ámbito profesional en la materia de movilidad sobre una base organizada y estructurada de conocimientos y preparación técnica.

Las dependencias y entidades públicas, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, llevarán a cabo las políticas, programas y acciones necesarias de formación y capacitación dentro del ámbito profesional en la materia de gestión de movilidad y seguridad vial, en coordinación con las demás dependencias y entidades de la administración pública, concesionarias, permisionarias, empresas, asociaciones y organismos de participación ciudadana, para un adecuado desempeño de las funciones administrativas.

Artículo 96. La formación de conductores y operadores tiene como objeto la capacitación de personas que aspiren a obtener una licencia de manejo, de tal manera que sean capaces de demostrar su aptitud para la conducción de un vehículo a motor.

El Instituto, en el ámbito de sus atribuciones, regulará, certificará y supervisará las instalaciones, contenidos, vehículos, instructores y operación de las autoescuelas



establecidas en el territorio estatal con el objeto de que los aspirantes a conductores sean aptos para obtener una licencia estatal.

Artículo 97. El Instituto podrá autorizar estímulos y emitir reconocimientos o certificaciones a las escuelas y empresas que participen en las iniciativas de movilidad escolar y empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre alumnos, profesores y empleados, orientados a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Artículo 98. El Instituto y los municipios, a través de la Comisión, podrán promover la realización de foros y sesiones de trabajo con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 99. El Instituto, a través de la Comisión, podrá llevar a cabo procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

TÍTULO QUINTO

Del Uso de la Vialidad

CAPÍTULO I

De los Vehículos destinados al servicio de transporte público

Artículo 100. Los vehículos destinados al servicio del transporte público que circule en las vías públicas del Estado deberá estar permanentemente en buen estado físico-mecánico. Los vehículos que se pretendan registrar dentro del



Estado deben cumplir con las regulaciones de seguridad y de emisiones que para tal efecto sean emitidas por las autoridades competentes.

Artículo 101. Los vehículos destinados a los servicios de transporte público, especial y mercantil no podrán ser utilizados para el uso particular, por lo que deberán circular únicamente en la ubicación establecida en los términos de su concesión o permiso. Asimismo, deberán cumplir con el Manual de Identidad que establezca el Instituto donde se determinen las especificaciones con las que deben contar en razón del sistema al que pertenezcan, cuando corresponda.

Artículo 102. El Instituto, en coordinación con las autoridades ambientales correspondientes, establecerá las normas técnicas conducentes a que deberá sujetarse el uso de vehículos para evitar la contaminación ambiental derivada de la emisión de ruidos, polvos y gases tóxicos.

Artículo 103. El Instituto, en coordinación con las autoridades ambientales, establecerá mecanismos para incorporar un sistema de Inspección Técnica Vehicular donde periódicamente se revisen las condiciones de emisiones y seguridad de los vehículos que prestan servicios de transporte público, especial y mercantil de carga.

CAPÍTULO II

Del Espacio Público

Artículo 104. Las características de diseño y operación de las vías que integran el espacio público vial se sujetarán a lo siguiente:

- I. Ciclovías. Se clasifican en:
 - a) Recreativas: Son aquellas que por su carácter son espacios destinados al esparcimiento, por lo que es posible que permitan la convivencia con peatones, pero siempre identificando y protegiendo la presencia de los más vulnerables. Se refiere también al espacio delimitado dentro de la traza urbana con fines de esparcimiento en un horario de operación previamente establecido donde se restringe el tránsito de vehículos automotores y se abre el espacio a actividades y recorridos en modos no motorizados; y
 - b) Urbanas: Son aquellas destinadas a la circulación o tránsito de bicicletas o vehículos de propulsión humana; estas vías urbanas



pueden ser de carácter exclusivo o compartido, pueden ser parte de la superficie de rodamiento de las vías o tener un trazo independiente. El trazo de este tipo de vías debe ser el más corto, directo, seguro y confortable que aquel destinado al tránsito automotor, pero nunca desplazar el espacio peatonal.

- II. Vías locales (Vías compartidas). Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes que los conforman; presentan comunicación o coincidencia con las vías secundarias y primarias; del mismo modo se incluyen aquellas que circundan o se integran en polígonos de tránsito calmado o centros históricos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 20 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;
- III. Vías secundarias. Son las vías cuya función es permitir el acceso a los predios y el flujo del tránsito vehicular no continuo; presentan comunicación o coincidencia con las vías primarias y las laterales de las vías de acceso controlado. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 30 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;
- IV. Vías primarias. Son las vialidades cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;
- V. Vías de acceso controlado. Son aquellas que cuentan con incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo mediante carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 60 km/h;
- VI. Vías regionales. Son vías para el tránsito directo entre diferentes centros de población a efecto de permitir el tránsito de bienes y personas al exterior de las regiones o entre los asentamientos humanos de una misma región según su tipo;
- VII. Vías de tránsito confinado para transporte público. Incluidas en las vías primarias, pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones



establecidas en el Reglamento de Tránsito correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; y

- VIII. Vías preferenciales. Incluidas en las vías primarias, pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público, ciclovías, o compartidas entre éstas dos. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el Reglamento correspondiente. La velocidad máxima en tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes.

Artículo 105. El Instituto desarrollará las normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para las personas usuarias. Además, elaborará el sistema de indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

- I. Kilómetros de ciclovías, exclusivas o compartidas;
- II. Kilómetros de vías peatonales;
- III. Porcentaje de intersecciones con cruces accesibles;
- IV. Porcentaje de cruces peatonales con accesibilidad universal;
- V. Tasas de incidentalidad vial;
- VI. Tasa de infantes caminando o pedaleando a la escuela;
- VII. Reparto modal;
- VIII. Porcentaje de viajes en transporte público; y
- IX. Las demás que se determinen en los reglamentos, políticas, programas y proyectos emanados de la presente Ley.

Artículo 106. El espacio público contará con infraestructura para la intermodalidad, para lo cual deberá contar como mínimo con:

- I. Bahías o Zonas de Ascenso y Descenso. Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular;



- II. Bici-estacionamientos. Componente que incluye equipamiento para el Sistema Estatal de Ciclovías, permitiendo el anclaje y retiro seguro de las mismas;
- III. Plataformas de Carga. Son zonas especializadas de manejo logístico de la carga, que cuentan con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, empaque y distribución de mercancías, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.
- IV. Zonas de Taxi (sitios). Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte público individual motorizado;
- V. Zonas de carga y descarga. Espacio físico ubicado en propiedad privada o en la vía pública, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte de carga para el ofrecimiento de sus servicios.

Artículo 107. El Instituto y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, están obligados a lo siguiente:

- I. Dar aviso oportuno a las personas usuarias, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, de su jurisdicción, utilizando cualquier medio de comunicación;
- II. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando un uso extraordinario a la vialidad;
- III. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer modificaciones de las rutas o líneas de transporte público urbano cuando así lo determine previamente; y
- IV. Realizar todas aquellas acciones que sean necesarias para garantizar la seguridad vial en su jurisdicción.

Artículo 108. Se podrá utilizar extraordinariamente la vialidad, previa autorización de la autoridad competente, para la realización de desfiles, caravanas, manifestaciones, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea lícita, para lo cual, las personas solicitantes y la autoridad municipal, realizarán



todas las acciones o medidas necesarias para minimizar las afectaciones a terceros.

Artículo 109. Las personas interesadas en realizar una manifestación o evento como los descritos en el artículo anterior, deberán dar aviso a la autoridad municipal cuando menos con 72 horas de anticipación, para efectos de que las autoridades municipales estén en condiciones de brindar las facilidades necesarias para que la realización de tal evento se realice en las mejores condiciones, minimizando perturbaciones de tránsito, sin perturbar la paz y la tranquilidad de la población.

Quedando exceptuado de lo previsto en el presente artículo todo aquel supuesto jurídico que constituya un delito o una infracción administrativa establecidas en las leyes correspondientes.

Artículo 110. La circulación de unidades que realicen la prestación del servicio de transporte de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías, no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la Entidad, en las horas de mayor afluencia vehicular, las cuales se establecerán mediante dictamen del Ayuntamiento correspondiente o del Instituto, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la presente ley.

Artículo 111. Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vialidades, que entorpezcan la circulación de peatones y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de estos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 112. Las personas que conducen un vehículo no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Artículo 113. El Instituto y las autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de las personas peatonas o



de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública.

Artículo 114. Los vehículos que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares que disponga la autoridad competente, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable. Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

CAPÍTULO III

De las zonas de tránsito controlado

Artículo 115. Las zonas de tránsito controlado son sistemas de control y regulación del tránsito en zonas específicas. Estas zonas serán determinadas por el Instituto, conjuntamente con otras autoridades estatales y municipales competentes, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 116. Las vialidades de tránsito comprenderán los siguientes aspectos:

- I. Priorización del tránsito peatonal, mediante la ejecución de programas y proyectos que incentiven la infraestructura peatonal, integrando los conceptos de accesibilidad universal;
- II. Regulación de la operación de los Sistemas de Transporte, considerando los sistemas no motorizados y, en su caso, la interconexión de modos de transporte, y
- III. Las demás que determine el Reglamento.

Artículo 117. Se considera zona de tránsito lento el área destinada para vehículos de motor, en las zonas urbanas, que agrupa un conjunto de calles donde se limitan a bajas velocidades, establecidas por las autoridades competentes.

Estas zonas tienen como finalidad mejorar la seguridad vial priorizando a los usuarios más vulnerables como son los peatones y ciclistas, así como establecer medidas para mejorar el medio ambiente.



Artículo 118. Las políticas o acciones a implementar para el establecimiento de zonas de tránsito lento podrán contener medidas dentro de las estrategias o planificación urbana como las que se señalan a continuación, siempre y cuando se puedan llevar a cabo de acuerdo a las vialidades y al servicio público de transporte:

- I. Ampliación de las aceras. Fomenta los desplazamientos a pie y mejora la seguridad vial de la vía pública en especial la de las niñas, niños y personas con discapacidad o movilidad reducida;
- II. Utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos que mejoren el aspecto de la calle;
- III. Pavimentos especiales. Es la implementación de pavimentos que favorecen la permeabilidad de los suelos y una disminución de la velocidad como es el adoquinado, la utilización de piedra u otros. Así mismo se podrá utilizar el color como elemento limitador de velocidad;
- IV. Desviación del eje de la trayectoria. Es el diseño de una vialidad que permite la desviación vehicular y se puede llevar a cabo de distintas formas:
 - a) En las intersecciones se pueden diseñar las vialidades en efecto zigzag que obligue a los conductores a disminuir la velocidad para trazarlos, con las medidas necesarias para la seguridad vial; y
 - b) En zonas de baja densidad, en ocasiones, no se ocupa plenamente el estacionamiento en la vía. En este caso, mediante arbolado y mobiliario urbano, se puede mantener la alineación prevista.

TITULO SEXTO DE LAS INFRACCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO UNICO DE LAS INFRACCIONES Y RECURSO DE INCONFORMIDAD



Artículo 119. En contra de los actos o resoluciones que emitan, dicten o ejecuten las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a esta ley, su reglamento y demás disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán interponer recurso de inconformidad conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora, o bien intentar el juicio de nulidad ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

Artículo 120. Las infracciones cometidas al inobservar las disposiciones contenidas en la presente ley, se encuentran contempladas en los ordenamientos jurídicos correspondientes que establecen la hipótesis de infracción administrativa, penal o civil correspondiente.

TRANSITORIOS

PRIMERO. La presente Ley entrara en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del estado de Sonora.

SEGUNDO. Dentro del el término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, se deberá expedir el Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora.

TERCERO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes al Decreto que Crea el Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora.

CUARTO. Dentro del término de 90 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, se deberán de realizar las adecuaciones correspondientes al Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora.

QUINTO. Dentro del término de 90 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, se deberán de realizar las adecuaciones correspondientes al en los manuales de organización, tramites y de procedimientos del Instituto de Movilidad y Trasporte para el Estado de Sonora.



GOBIERNO DEL ESTADO DE SONORA

SEXTO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes a la Ley de Transporte para el Estado de Sonora.

SEPTIMO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes a la Ley de Tránsito del Estado de Sonora.

OCTAVO. Dentro del término de 120 días naturales siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, los municipios deberán armonizar sus reglamentos de tránsito a los conceptos y fundamentos de movilidad y seguridad vial establecidos en la presente ley con el objeto de poder facilitar las acciones estratégicas coordinadas que permitan cumplir con los preceptos de esta ley.

NOVENO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes a la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.

DÉCIMO. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación dentro de los primeros 120 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora deberá proponer al Sistema Estatal, la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de su instalación, referida en el artículo segundo transitorio.

DÉCIMO PRIMERO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes a la Ley de Salud para el Estado de Sonora.

DÉCIMO SEGUNDO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, realícense las reformas correspondientes a la Ley de Seguridad Pública para el Estado de Sonora.



GOBIERNO DEL ESTADO DE SONORA

DÈCIMO TERCERA. Las erogaciones que se generen con la entrada en vigor del presente decreto para las dependencias y entidades de la administración pública del Gobierno del Estado de Sonora, deberán de sujetarse a la disponibilidad presupuestaria que haya sido aprobada para ese efecto a cada ejecutor de gasto, en el ejercicio fiscal correspondiente.

ATENTAMENTE

**FRANCISCO ALFONSO DURAZO MONTAÑO
GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO**

**ADOLFO SALAZAR RAZO
SECRETARIO DE GOBIERNO**