

CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y
SOBERANO DE SONORA

RECIBIDO
5 - NOV. 2019
14:00

HORA:
HERMOSILLO, SONORA, MÉXICO

H. CONGRESO DEL ESTADO
DE SONORA

13:30
05 OCT. 2019

DEPARTAMENTO DE OFICIALIA
DE PARTES. HERMOSILLO, SONORA

H. CONGRESO DEL ESTADO:

001748

El suscrito **MARTÍN MATRECITOS FLORES**, diputado integrante del Grupo Parlamentario de **MORENA**, de esta Sexagésima Segunda Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, someto a consideración de esta Soberanía, iniciativa con proyecto de **LEY DE PROTECCIÓN AL CICLISTA Y DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA PARA EL ESTADO DE SONORA**, para lo cual fundo su procedencia, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente, el uso de medios de transporte no motorizados ha tomado gran importancia en nuestra sociedad, esto es debido a los grandes beneficios que genera para aquellas personas que lo practican y que utilizan este tipo de medios de transporte, como el desplazamiento a pie, en bicicleta o cualquier otro medio no motorizado, ya que se puede tomar como una forma de actividad física y como medida para evitar cualquier tipo de contaminación auditiva o ambiental.

Para avanzar hacia una movilidad sostenible, resulta imprescindible fomentar entre otros, los desplazamientos a pie y en bicicleta, ya que son los medios de transporte cuyos impactos son más irrelevantes, al igual que su coste económico. Son beneficiosos para la salud física y, además, caminar es el único sistema de transporte, junto a la bicicleta, que no sólo no produce impacto social o ambiental, sino que resulta beneficioso para la salud de las personas que lo emplean, ya que, según expertos, andar media hora diaria es el cambio en el estilo de vida que más beneficios reportará a nuestra salud cardiovascular. La bondad de esos 30 minutos está demostrada. Se considera que, si todos siguiéramos este consejo, los infartos agudos de miocardio se reducirían en alrededor de un 20 a 30 % al año". Esos 30 minutos andando equivalen a los 3 km de distancia que constituyen, a su vez, entre un tercio y la mitad de los trayectos urbanos realizados en coche;

aunado a lo anterior, este tipo de transporte no genera costo alguno y por lo tanto es benéfico para el bolsillo de aquellos que lo utilizan.

Desafortunadamente, en los últimos años y según estudios que han publicado diferentes medios de comunicación tanto nacionales como locales, señalan que México ocupa el primer lugar de obesidad infantil en el mundo y Sonora el primer lugar de esta enfermedad en el país, a pesar de los esfuerzos que desde hace años realizan las autoridades de salud para combatirla, aseguró la doctora María del Carmen Martínez Chávez.¹

“Además, Sonora también ocupa el segundo lugar en obesidad adulta, informó la coordinadora del programa estatal para la Salud de la Infancia y la Adolescencia de la Secretaría de Salud.

La funcionaria destacó que la enfermedad por sobrepeso y obesidad es un problema de salud pública en el país, es multifactorial y se deriva de inadecuados hábitos alimentarios y sedentarismo de la vida cotidiana actual.”

Así como también, Sonora ostenta el segundo lugar nacional en el índice de obesidad de sus policías, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi) aplicada en Sonora en su Encuesta Nacional de Estándares y Capacitación Policial Profesional (Enecap), tuvo en el 2017 un 88.1 por ciento de algún grado de sobrepeso u obesidad, de acuerdo con sus Índices de Masa Corporal.

Es por ello, que teniendo estos lamentables antecedentes, debemos de actuar y generar en nuestro estado las condiciones de una cultura de movilidad y de transporte por medio del desplazamiento a pie o en bicicleta en nuestra rutina diaria, así como también, debe instrumentarse como una política pública de salud para los ciudadanos sonorenses y fomentar de esa manera, la actividad física como una forma de prevenir y enfrentar problemas de salud que genera la obesidad, al no sobrellevar una alimentación

¹ <https://www.expreso.com.mx/seccion/sonora/23453-sigue-sonora-en-primer-lugar-en-obesidad-infantil.html>

sana y balanceada, pero, además, padeciendo una actividad sedentaria en nuestro modus vivendi.

Además de lo anterior, es muy importante resaltar los beneficios ecológicos que genera el utilizar el desplazamiento a pies o en bicicleta como medio de transporte; ya que aportamos en el cuidado del medio ambiente, por el hecho que, una ciudad con alta circulación de bicicletas es una ciudad amigable con el medio ambiente, pues ayuda a reducir los niveles de contaminación ambiental y sus niveles de monóxido y dióxido de carbono, hidrocarburos y otras partículas que favorecen la contaminación del aire, Algunas ventajas de utilizar la bicicleta como medio de transporte:

- Ahorras tiempo y dinero.
- Ayuda al funcionamiento del sistema cardiovascular, tonifica los músculos y mejora la capacidad pulmonar.
- Reduce los niveles de colesterol en la sangre.
- Ayuda a mejorar la coordinación motriz.
- Es un excelente ejercicio aeróbico que combate los riesgos de sufrir sobrepeso y obesidad.
- Reduce los niveles de estrés y mejora el estado de ánimo.
- Contribuye a una mejor calidad de aire para todos.

Por otro lado, el pasado 10 de octubre próximo pasado, la presidencia de la Mesa Directiva de este Poder, turnó el Folio 1630 a la Comisión de Transporte y Movilidad, mismo que consta de un escrito suscrito por el Vicepresidente de la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, con el que remite a este Poder Legislativo, Acuerdo mediante el cual exhortan a los gobiernos de las Entidades Federativas y a los Congresos Locales para que, en el ámbito de sus facultades y atribuciones, promuevan la creación de ordenamientos jurídicos y normativos o, en su caso, se revisen los vigentes, con el objeto de promover y reforzar la protección de los usuarios de vehículos no motorizados.

Para lo cual, se manifestó en la exposición de motivos los siguientes argumentos:

“El crecimiento acelerado de las ciudades ha generado problemas en el traslado de sus habitantes de un lugar a otro, especialmente en sus traslados de la casa al trabajo. Estos problemas no solo provocan la congestión de vialidades y el tiempo que pierden los ciudadanos en los traslados, también disminuyen su calidad de vida. El impacto de los problemas de la movilidad también se observa en el medio ambiente, porque es cada vez más común que las ciudades mexicanas establezcan estrategias de movilidad sustentable que incluyen medios de transporte no motorizado, con la intención de que se reduzcan los efectos negativos en el estilo de vida y de salud de las personas. Las estrategias de movilidad urbana sustentable consisten en un conjunto de Ideas de acción entre las que se incluye la promoción del uso de vehículos no motorizados como la bicicleta, scooters, patines, patinetas, entre otros que se van adecuando a las necesidades de los ciudadanos; con 10 que se pretende crear un espacio que permita a los habitantes ahorrar tiempo en sus traslados a través de una movilidad multimodal, además de constituir una opción sustentable que disminuya la contaminación que provoca el smog y el ruido.”²

Es por ello, que con la presente iniciativa, se busca incentivar en las personas el uso de la bicicleta como un medio habitual de transporte en su vida cotidiana, ya sea para trasladarse a su centro de trabajo o para realizar cualquier tipo de desplazamiento común; para ello se requiere la participación de todos, tanto de ciudadanos responsables que vean esta actividad como una forma de mantener un estilo de vida saludable y a la vez, ser respetuosos y protectores de nuestro medio ambiente al no generar contaminantes que comúnmente expiden otros medios de transporte; pero también, se requiere la participación del estado, a través de políticas de promoción y protección a los usuarios de estos medios de transporte e impulsar, fomentar y apoyar su uso, por medio de diferentes programas de impulse el uso del transporte no motorizado en cualquiera de sus presentaciones.

Es así que, conforme a lo antes señalado, presentamos ante esta Soberanía, Iniciativa con Proyecto de **LEY DE PROTECCIÓN AL CICLISTA Y DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA PARA EL ESTADO DE SONORA**, la cual se compone de lo siguiente:

² [file:///C:/Users/Usuario/Downloads/FOLIO_01630%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/FOLIO_01630%20(2).pdf)

En esta ley se establecen las obligaciones de los automovilistas, las cuales serán, entre otras, reducir la velocidad cuando se encuentre circulando un ciclista o se vaya a incorporar a la vialidad.

Respetar la distancia hacia la ciclista mínima lateral de 1.50 metros, guardar respeto del ciclista que le preceda una distancia razonable que garantice la detención oportuna en caso de que frene y respetar la señalización y espacios para su circulación.

Corresponderá al titular del Poder Ejecutivo promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, procurar la creación y adaptación de las vías públicas para su utilización y circulación.

También implementar programas y ejecutar obras que contemplen infraestructura para las condiciones de seguridad y adaptación vial e incluir en el Plan Estatal de Desarrollo la promoción de su uso.

El Estado y los ayuntamientos deberán expedir y aplicar el reglamento de conformidad con esta ley, realizar estudios de factibilidad, movilidad urbana e impacto ambiental para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente.

En cuanto a las obligaciones de los ciclistas se establece que deberán conocer y respetar las leyes y reglamentos de tránsito, circular en un solo carril en el sentido de la vía y donde exista infraestructura ciclista, y circular preferentemente por ésta.

Además, deberán llevar a bordo de la bicicleta sólo el número de personas para las que exista asiento disponible y respetar los espacios de la vialidad reservados a peatones y personas con discapacidad, entre otros.

Por último, en este proyecto de ley se contemplan las medidas sancionadoras respectivas que les serán impuestas a los conductores de bicicletas y de automotores que incumplan las obligaciones que le marca esta Ley, así como también, que incurrir en alguna de las infracciones que esta nueva ley señala; ofreciendo, medidas legales

de inconformidad, para aquellos que se encuentren en estos supuestos sancionadores, por medio de diversos instrumentos legales.

Por lo anteriormente expuesto y con fundamento en lo dispuesto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, someto a la consideración de esta Soberanía, la siguiente iniciativa con proyecto de:

LEY DE PROTECCIÓN AL CICLISTA Y DE FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA PARA EL ESTADO DE SONORA

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- La presente Ley es de orden público, interés social y observancia general en el Estado de Sonora, tiene por objeto:

- I.- Fomentar y promover el uso de la bicicleta como medio de transporte;
- II.- Establecer principios y políticas, que permitan generar las condiciones para que el uso de la bicicleta se integre de manera efectiva y segura al sistema vial;
- III.- Garantizar la protección al usuario de la bicicleta, mediante medidas preventivas y sancionadoras; y
- IV.- El mejoramiento de la salud pública, calidad de vida y el desarrollo sustentable de las ciudades.

Artículo 2.- El presente ordenamiento garantiza el derecho a la movilidad en bicicleta en las vías públicas del territorio estatal, de conformidad con la presente Ley y los ordenamientos aplicables.

Artículo 3.- La aplicación de la presente Ley corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado y a los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias quienes expedirán los reglamentos y programas en la materia que deriven de esta Ley.

Artículo 4.- Para efectos de la presente Ley, se entenderá por:

I.- Bicicleta: Vehículo impulsado directamente por la fuerza humana, mediante pedales, y que consta de dos o más ruedas alineadas, donde una o más personas se pueden sentar o montar sobre asientos, se considerará como medio de transporte cuando se le utilice en la vía pública;

II.- Carril compartido: El destinado para la circulación preferente de las bicicletas y compartido con el transporte motorizado, debe ser el carril de la extrema derecha o el de baja velocidad;

III.- Ciclista: Conductor de vehículo de tracción humana a pedales;

IV.- Ciclo carril: La sección del arroyo vehicular destinada exclusivamente para la circulación de bicicletas;

V.- Ciclo vía: La vía pública o sección de vía pública, destinada exclusivamente para la circulación de bicicletas físicamente confinada o separada del tránsito automotor;

VI.- Infraestructura ciclo incluyente: Refiere al diseño vial que contempla a los usuarios de la bicicleta, la cual deberá ser cómoda, coherente, directa, segura y atractiva;

VII.- Jerarquía de movilidad urbana: Es la consideración de todos los usuarios de las vías públicas, estableciendo prioridad de paso de acuerdo a la vulnerabilidad que cada uno de estos actores presenta dentro del desplazamiento urbano, que será de la siguiente manera:

- A). - Peatones, en especial personas con discapacidad y personas con movilidad reducida;
- B). - Ciclistas;
- C). - Transporte público;
- D). - Transporte de carga;
- E). - Automóviles y motocicletas;

VIII.- Movilidad no motorizada: Capacidad de desplazamiento por las vías públicas de la ciudad, cuyo impulso proviene directamente de la fuerza física, o mediante vehículo de impulso físico no motorizado;

IX.- Movilidad urbana: Capacidad de desplazarse sin contratiempos de un lugar a otro por las vías públicas dentro de la ciudad que incluye la movilidad de vehículos motorizados y movilidad no motorizada;

X.- Peatón. - Es la persona que transita a pie por la vía pública;

XI.- Señalización: las marcas, símbolos y leyendas que tienen por objeto prevenir a los conductores de peligros, advertirle de restricciones o prohibiciones en la vialidad y proporcionar información que lo orienten en su recorrido y faciliten sus desplazamientos;

XII.- Vía pública: La calle, avenida, camellón, pasaje y, en general, todo espacio de dominio público y uso común, que por disposición de la autoridad o por razón del servicio, está destinado al tránsito de peatones y vehículos en el Estado de Sonora; y

XIII.- Zona de espera ciclista: Espacio destinado para que los ciclistas se detengan en los cruces y esquinas de las calles que tengan semáforos; el cual deberá ubicarse detrás de las áreas señaladas para el cruce de peatones y estará marcada como un rectángulo y señalizada en color verde que contenga un ícono que represente una bicicleta.

CAPÍTULO II DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES

Artículo 5.- Son autoridades para efectos de la presente Ley:

- I.- El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II.- Los Ayuntamientos de los municipios del Estado; y
- III.- Las demás que señalen los reglamentos de cada municipio.

Artículo 6.- Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado:

- I.- Vigilar en el ámbito de su competencia, el cumplimiento de la presente Ley;
- II.- Promover el uso de la Bicicleta como medio de transporte, así como procurar la creación y adaptación de las vías públicas para utilización y circulación de bicicletas;
- III.- A través de sus dependencias, implementar programas y ejecutar obras que contemplen infraestructura para las condiciones de seguridad y adaptación vial para el uso de la bicicleta; y
- IV.- Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo en los rubros de salud, medio ambiente, educación, desarrollo urbano y demás que se consideren necesarios, la promoción del uso de la bicicleta.

Artículo 7. Corresponde a los Ayuntamientos del Estado:

- I.- Expedir y aplicar el reglamento de conformidad con la presente Ley;
- II.- Realizar estudios de factibilidad, movilidad urbana e impacto ambiental para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente;

III.- Implementar programas de difusión permanente en la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como campañas de cultura de respeto hacia los ciclistas, por parte de los usuarios de transportes motorizados;

IV.- Incluir en sus Planes municipales de Desarrollo, la promoción del uso de la bicicleta y asignen recursos para la creación de infraestructura vial ciclo incluyente dentro de sus respectivos municipios, para el uso de la bicicleta.

Artículo 8. Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos del Estado, en el ámbito de su competencia:

I.- Coordinar las políticas de desarrollo urbano y movilidad, garantizando la integración de la bicicleta al sistema vial;

II.- Adecuar progresivamente los ordenamientos administrativos de su competencia, para cumplir con el objeto de la presente Ley;

III.- Promover, apoyar e incluir la participación social, a través de los sectores público, privado y académico, para crear y/o sustentar políticas y programas que estimulen el uso de la bicicleta;

IV.- Impulsar programas educativos y campañas de difusión permanente sobre los beneficios y el uso seguro de la bicicleta;

V.- Garantizar que los edificios públicos, centros de trabajo, terminales, parques o jardines públicos e instituciones educativas cuenten con espacios adecuados y seguros para el estacionamiento gratuito de bicicletas;

VI.- Incentivar la participación de la iniciativa privada en la habilitación o construcción de estacionamientos exclusivos para bicicletas y conexiones para el intercambio modal con otros medios de transporte;

VII.- Fomentar en la iniciativa privada la implementación de servicios y espacios destinados al uso de la bicicleta como medio de transporte;

VIII.- Garantizar que el transporte público cuente con dispositivos adecuados para el transporte de bicicletas de los pasajeros, en los términos de la reglamentación municipal correspondiente;

IX.- Implementar campañas dirigidas a instruir a los ciclistas para un comportamiento responsable y respetuoso de la normatividad que rige el tránsito y uso de vialidades;

X.- Impulsar la construcción de infraestructura adecuada y segura para el uso de la bicicleta, como medio de transporte intercomunitario en el medio rural y en zonas suburbanas;

XI.- Realizar planeación y adaptación de vialidades ya existentes para la inclusión de la bicicleta a la circulación;

XII.- La inclusión de políticas y programas en materia de uso de la bicicleta como medio de transporte alterno, uso deportivo y recreativo en el plan estatal y municipal de desarrollo; y

XIII.- Coordinarse Estado y Ayuntamientos de manera permanente para la generación de condiciones que incluyan a la bicicleta como medio de transporte dirigido a mejorar las

condiciones ambientales, de circulación vial, así como la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

Artículo 9.- Las oficinas de la administración pública estatal y municipal deberán contar con espacios destinados al estacionamiento de bicicletas.

CAPÍTULO III DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CICLISTAS

Artículo 10.- Son derechos de los ciclistas los siguientes:

- I.- Circular de manera efectiva y segura de acuerdo a la jerarquía de movilidad urbana;
- II.- La creación de infraestructura ciclo incluyente;
- III.- Contar con una zona de espera que salvaguarde su integridad física en las vialidades y que se garantice su respeto por parte de los conductores de vehículos motorizados;
- IV.- Que se respete la distancia mínima lateral de 1.50 metros entre el vehículo de motor y el ciclista;
- V.- Tener preferencia sobre el tránsito vehicular cuando:
 - a) Habiéndoles correspondido el paso, no alcancen a cruzar la vía;
 - b) Los vehículos vayan a dar vuelta a la derecha para entrar a otra vía y haya ciclistas cruzando ésta; y
 - c) Los vehículos deban circular o cruzar una zona de circulación para bicicletas y en ésta haya ciclistas circulando.
- VI.- A que se implementen medidas para garantizar la protección al ciclista; y
- VII.- Las demás especificaciones y condiciones que señala la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora y los diversos reglamentos.

Artículo 11.- Todo ciclista se presume poseedor de buena fe respecto de la bicicleta que conduce, por lo que no podrá ser detenida su marcha por agentes de seguridad pública excepto:

- A). - En caso de delito flagrante.
- B). - Por la comisión de infracción de conformidad con el reglamento; y
- C). - Cuando agentes de seguridad pública coadyuven con el Ministerio Público, con los órganos de seguridad pública o procuración de justicia, en la prevención, averiguación y esclarecimiento de delitos.

Artículo 12.- En los casos en que una bicicleta sea retenida directamente de su usuario por agentes de seguridad pública, para efectos de su restitución deberá acreditar su propiedad aplicara lo dispuesto por el artículo 968 del Código Civil para el Estado de Sonora.

Artículo 13.- Son obligaciones de los ciclistas:

- I.- Conocer y respetar las Leyes y reglamentos de tránsito;
- II.- Respetar los señalamientos de tránsito y obedecer las indicaciones del personal de vialidad o Tránsito Municipal;
- III.- Circular en un solo carril en el sentido de la vía, donde exista infraestructura ciclista, circular preferentemente por esta;
- IV.- Llevar a bordo de la bicicleta sólo el número de personas para las que exista asiento disponible. Todo ciclista que lleve como pasajero a un niño menor de seis años deberá transportarlo en un asiento especial para dicho fin;
- V.- Circular solamente por un solo carril;
- VI.- Respetar los espacios de la vialidad reservados a peatones y personas con discapacidad;
- VII.- No sujetarse bajo ningún medio a un vehículo automotor en movimiento;
- VIII.- No circular de manera imprudente, en estado de ebriedad, bajo efectos de enervantes, utilizando el teléfono celular manualmente, audífonos en ambos oídos o cualquier otro medio que obstruya los sentidos y que evite estar alerta alrededor del ciclista;
- IX.- No circular por carriles centrales o interiores del arroyo vehicular; donde existan vías destinadas para la circulación de ciclistas, circular preferentemente por estas;
- X.- Rebasar sólo por la izquierda;
- XI.- Usar aditamentos para garantizar su visibilidad en uso nocturno;
- XII.- Compartir de manera responsable con los vehículos y el transporte público la circulación en el carril de baja velocidad y el izquierdo en caso de vuelta a la izquierda;
- XIII.- Los menores de doce años que circulen en las vialidades cuyo límite de velocidad sea mayor a 40 kilómetros por hora deberán hacerlo bajo la supervisión y vigilancia de un adulto;
- XIV.- Indicar la dirección de un giro o cambio de carril, mediante señales de conformidad con los reglamentos;
- XV.- Circular preferentemente por las ciclo vías;
- XVI.- Para circular es indispensable que la bicicleta cuente mínimo con:
 - a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente todo en buenas condiciones.
 - b) Que esté habilitada en caso de llevar carga adicional que el propio conductor.
 - c) Luz en la parte delantera blanca o amarilla para uso nocturno.
 - d) Luz o dispositivo que refleje luz roja en la parte trasera para circulación nocturna; y
 - e) Las demás que señalen los reglamentos de tránsito.
- XVII.- El uso del casco protector es obligatorio para todos; y
- XVIII.- Las demás condiciones que establezcan los reglamentos.

CAPÍTULO IV

DE LAS OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS

Artículo 14.- Los conductores de vehículos de motor estarán obligados a respetar además de los reglamentos de tránsito, las disposiciones de esta Ley y en todo por cuanto hace a la integración de la bicicleta como medio de transporte respetando la jerarquía de movilidad urbana.

Estableciendo como obligaciones básicas:

- a) Reducir la velocidad cuando se encuentre circulando un ciclista o se vaya a incorporar a la vialidad;
- b) Respetar la distancia hacia el ciclista mínima lateral de 1.50 metros;
- c) Guardar respecto del ciclista que le preceda una distancia razonable que garantice la detención oportuna en caso de que este frene intempestivamente;
- d) Deberá respetar la señalización y los espacios destinados a la circulación ciclista;
- e) Respetar los derechos de los ciclistas y abstenerse de incurrir en ataque peligroso; y
- f) Las demás que contemplen los reglamentos.

CAPÍTULO V DE LA PROMOCIÓN Y EL FOMENTO AL USO DE LA BICICLETA

Artículo 15.- El Estado en materia de fomento al uso de la bicicleta deberá contar con políticas públicas que tengan por objeto lo siguiente:

- I.- Reconocer y garantizar el derecho a la movilidad de las personas y acceder a medios de transporte alternos y no motorizados en condiciones adecuadas y seguras;
- II.- Promover los medios de transporte de menor costo económico, social y sustentable;
- III.- Fomentar una cultura que promueva el uso de la bicicleta como medio de transporte y que este sea coherente, incluyente y progresivo;
- IV.- Fomentar e incentivar a la sociedad y empleados públicos en el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante;
- V.- Organizar un sistema de transporte sostenible, eficiente y democrático; y
- VI.- Generar programas de apoyo para personas de escasos recursos, preferentemente en el tema de seguridad en el uso de la bicicleta.

Artículo 16.- El Titular del Poder Ejecutivo, a través de las Secretarías de Salud, Educación y Cultura, Seguridad Pública y Medio Ambiente, así como la Comisión del Fomento al Turismo y demás dependencias que estime pertinentes, deberá implementar un programa de promoción y fomento al uso de la bicicleta, que manifieste las bondades y beneficios de utilizar este medio de transporte.

Artículo 17. El Titular del Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría de Educación y Cultura en el Estado, promoverá por medio de incentivos entre la comunidad estudiantil del Estado, el uso de la bicicleta como principio cultural.

Artículo 18. Los ayuntamientos del Estado deberán implementar programas y campañas de difusión permanentes dentro de la educación vial que fomenten el uso de la bicicleta, así como una cultura de respeto al ciclista.

Artículo 19. Las vialidades que se construyan deberán contar con un diseño vial ciclo incluyente que garantice la seguridad y la convivencia vial, incluyendo carriles preferentes y señalamientos necesarios.

CAPÍTULO VI DE LAS SANCIONES

Artículo 20.- La violación de las obligaciones establecidas en esta Ley serán sancionadas en los términos que señala esta Ley, los reglamentos de los municipios, por conducto de las autoridades correspondientes; y en su defecto, supletoriamente, por la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora.

Artículo 21. Las sanciones que esta Ley prevé por incumplimiento a las obligaciones impuestas a los ciclistas y conductores de vehículos motorizados:

- I.- Apercibimiento
- II.- Trabajo en favor de la comunidad.
- III.- Suspensión y cancelación de licencias.
- IV.- Retención de la tarjeta de circulación; y
- V.- Multa

Podrá también recogerse la licencia de operador de servicio público de transporte por las causas y en los términos señalados en la Ley de Transporte del Estado.

Artículo 22.-Se le aplicará un percibimiento a los ciclistas y conductores de vehículos motorizados en los siguientes casos:

A. Ciclistas

Cuando se incumpla las obligaciones previstas en las fracciones II, XI y XVII del artículo 13 de la presente Ley.

B. Conductores de vehículos motorizados

Cuando se incumpla la obligación previstas en el inciso c) del artículo 14 de la presente Ley.

En caso de reincidencia a las infracciones previstas en los apartados A y B del presente artículo se aplicará una sanción pecuniaria equivalente de 10 a 15 Unidades de Medida y Actualización Diaria.

Artículo 23.- Cuando el infractor, en un solo hecho viole varias disposiciones de esta Ley, se aplicará la sanción que corresponda a la infracción de mayor gravedad.

Artículo 24.- Se consideran infracciones graves las siguientes:

- I. Conducir en estado de ebriedad o bajo la acción de drogas o sustancias que disminuyan su aptitud para conducir.
- II. Conducir en exceso de velocidad;
- III. No obedecer las indicaciones de semáforos y altos;
- IV. No respetar la preferencia de paso de vehículos, peatones o ciclistas;
- V. Hacer uso de teléfonos celulares al conducir;
- VI. No obedecer las indicaciones del personal de seguridad pública;
- VII. Cambiar intempestivamente de un carril a otro, cruzando la trayectoria de otro vehículo;
- VIII. Estacionarse en carril de circulación, cuando el vehículo no sea visible a distancia, exceptuando cuando esto se derive de una falla mecánica;
- IX. Detenerse en carril de circulación a consecuencia de una falla mecánica sin instalar los dispositivos de advertencia correspondientes.; y
- X.- Las que se establezcan en las demás disposiciones disponibles aplicables.

Tratándose de la infracción señalada en la fracción V de este artículo, el infractor deberá llevar un curso de concientización que impartirá la autoridad municipal correspondiente o con quien haya convenido el Municipio para impartir dicho curso, en caso de que el Municipio no cuente con el recurso humano o la infraestructura para impartir el curso, o bien, no haya alguna institución pública o privada con la cual pueda convenir, el infractor realizará trabajo social.

Artículo 25.- Se aplicará multa en los siguientes casos:

A. Ciclistas

I.- Multa equivalente de 8 a 10 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con las obligaciones previstas en las fracciones II, VI, X y XIV del artículo 13 de la presente Ley;

II.- Multa equivalente de 11 a 15 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con las obligaciones previstas en las fracciones IV, VII, IX y XV del artículo 13 de la presente Ley;

III.- Multa equivalente de 16 a 25 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con las obligaciones previstas en las fracciones VIII, XII y XVI del artículo 13 de la presente Ley; y

IV.- Multa equivalente de 26 a 40 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con la obligación prevista en la fracción XIII del artículo 13 de la presente Ley.

Además de la multa señalada en esta fracción, los menores deberán de realizar trabajo en favor de la comunidad.

La multa deberá ser cubierta por los padres o tutores del menor, dentro de un plazo que no excederá de 7 días hábiles contados a partir de que se impuso la multa.

B. Conductores de vehículos motorizados

I.- Multa equivalente de 15 a 20 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con la obligación prevista en el inciso a) del artículo 14 de la presente Ley;

II.- Multa equivalente de 18 a 25 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con la obligación prevista en el inciso b) del artículo 14 de la presente Ley; y

III.- Multa equivalente de 26 a 40 Unidades de Medida y Actualización diaria, cuando se incumpla con la obligación prevista en los incisos c) y d) del artículo 14 de la presente Ley.

Artículo 26.- El Conductor de un vehículo motorizado que vulnere de manera reiterada las obligaciones previstas en el artículo 14, le será suspendida por un plazo de 3 meses su licencia de conducir.

EL conductor que no respete el plazo de suspensión de su licencia de conducir, inmediatamente será cancelada por un plazo de 12 meses.

Artículo 27.- Las sanciones previstas en este capítulo son independientes de las penas y sanciones que otras disposiciones legales impongan.

Las multas serán consideradas créditos fiscales para efecto del procedimiento administrativo de ejecución.

Artículo 28.- Al infractor reincidente, se le aplicará el doble de la multa que corresponda a la infracción cometida. Para los efectos de esta Ley, se considerará como reincidencia la infracción de una misma disposición en más de tres ocasiones diversas durante el lapso de un año, contado a partir de la primera infracción.

Artículo 29.- El total de las multas que se impongan, tratándose de jornaleros, obreros o trabajadores, no podrán exceder del importe a que se refiere el Artículo 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. El recaudador ante quien se haga el entero de la multa, recabará en su caso, el número de afiliación y grupo de salario a que

pertenezca, con vista a los documentos justificativos expedidos por la Institución de Seguridad Social de la que sea derecho habiente y que estén vigentes.

Artículo 30.- El pago de la multa deberá hacerse precisamente en la caja recaudadora municipal del lugar donde se cometió la infracción, dentro del término de quince días a partir de la fecha en que se impuso la multa. El pago podrá también hacerse en los términos que señala el párrafo segundo, del artículo 228 de la Ley de Transito para el Estado de Sonora.

Artículo 31.- Las infracciones a la presente Ley serán merecedoras de las multas respectivas que habrán de determinarse en las Leyes de Ingresos de los Ayuntamientos, de conformidad con las bases establecidas respectivamente en el Título Tercero, Capítulo I, sección I de la Ley de Tránsito para el Estado de Sonora.

CAPITULO VII DE LOS RECURSOS

Artículo 32.- Las sanciones establecidas en esta Ley podrán ser impugnadas mediante la interposición, ante el Juez Calificador, del recurso de revocación, para el cual se aplicarán las disposiciones procedimentales previstas por el Capítulo Tercero del Título Segundo, Libro Cuarto de la Ley de Seguridad Pública para el Estado de Sonora.

Los interesados afectados por la resolución del Juez Calificador podrán, a su elección, interponer el recurso de inconformidad previsto en el Capítulo Quinto del Título Décimo Cuarto de la Ley de Gobierno y Administración Municipal o intentar el juicio correspondiente ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

Artículo 33.- Cuando se trate de inconformarse por la imposición de las sanciones de multas derivada de los supuestos respectivos, a los que se refiere el artículo 27 de esta Ley, el recurso de revocación podrá hacerse valer por comparecencia, ante el Juez Calificador quien dictará su resolución, transcribiendo sucintamente de acuerdo al margen de la boleta de la infracción, con su rúbrica.

TRANSITORIOS

PRIMERO. - El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Estado de Sonora.

SEGUNDO. - El Ejecutivo del Estado, así como los Ayuntamientos tendrán un plazo de 90 días a partir de la entrada vigor del presente Decreto, para expedir o en su caso modificar los reglamentos en el ámbito de su competencia.

TERCERO. - El Estado y los Ayuntamientos deberán aplicar las disposiciones de esta Ley en sus presupuestos de egresos para el ejercicio del año dos mil veinte y subsecuentes.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 05 de noviembre de 2019.


C. DIP. MARTÍN MATRECITOS FLORES
GRUPO PARLAMENTARIO MORENA