



001288



HONORABLE ASAMBLEA:

El suscrito, diputado del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional en mi carácter de diputado integrante de esta LXI Legislatura del Congreso del Estado de Sonora y ejerciendo el derecho constitucional de iniciativa previsto por el artículo 53, fracción III de la Constitución Política del Estado, acudo ante esta Soberanía, con el objeto de someter a su consideración, la presente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE SONORA Y LA LEY DE EDUCACIÓN PARA EL ESTADO DE SONORA**, la cual sustento de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Sonora ha sido un punto de referencia legislativa por sus innovaciones normativas. La movilidad y el transporte no pueden escindirse ni de la cotidianidad de sus usuarios, ni de la necesidad de contribuir a maximizar el bienestar colectivo.

Las instituciones de nuestro Estado debemos tener un marco legal que nos dé la capacidad de responder a los cambios estructurales de la sociedad rural y urbana, con sus respectivas necesidades de movilidad y transporte.

El transporte, de mano de la planificación de infraestructura en materia de movilidad, debe contribuir sobre todo a reducir la necesidad de que los habitantes se desplacen o si lo tienen que hacer, que sea en distancias cortas y de forma ágil, higiénica, segura, cómoda y adaptada a sus particulares necesidades, así como en medios que consuman un mínimo de energía fósil, que faciliten formas alternas de transporte no contaminante y permitan una mayor interacción social.

La movilidad humana y el transporte deficientes, ponen en riesgo la seguridad de las personas, afecta la economía por los tiempos de traslado, merma la calidad de vida del ciudadano y perjudica el ambiente.

El acceso limitado al transporte en las zonas rurales de los países en desarrollo constriñe el desarrollo económico y social y contribuye a la pobreza. La mejora del acceso de la población rural a los servicios esenciales requiere una mejora de la movilidad, mediante infraestructura de transporte y mejores servicios y la atención a la ubicación, la calidad y el precio de las instalaciones. Una mayor movilidad brinda a la gente mejor acceso a los servicios (educación, salud, finanzas), los mercados, las oportunidades de obtener ingresos y a las actividades sociales, políticas y comunitarias.

De acuerdo con estimaciones del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, durante las dos últimas décadas el país ha vivido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil: el aumento en los vehículos registrados pasó de 11.2 millones en 1992 a 35 millones en 2012. Uno de cada cuatro viajes urbanos se hace en automóvil privado y \$4 de cada \$5 pesos en la inversión federal de movilidad se destinan a infraestructura orientada al automóvil particular. En 2010 la Organización Mundial de la Salud reportó que en el país fallecieron 14 mil 700 personas por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Datos de INEGI reportaron que en el año 2011 los costos ambientales ascendieron a \$520 mil 300 millones de pesos, equivalente al 3.6 % del Producto Interno Bruto del país.

Estos datos nos reflejan que es urgente reordenar el transporte y mejorar la movilidad. La iniciativa que hoy someto a la consideración de este Pleno tiene por objeto dos cosas: otorgar herramientas a los ámbitos Estatal, para regular el servicio de auto transporte en escuelas privadas y en un segundo término, implementar un proyecto piloto que se desarrolle en base a este proyecto de Ley, donde se brinde y cubra la necesidad de dotar de autotransporte a las zonas rurales de nuestro Estado; con el fin de

brindar un servicio que se garantice a las comunidades de mayor marginación del Estado garantizándoles en todo momento la movilidad y el transporte encaminado a la satisfacción de las necesidades sociales, garantizando la integridad y el respeto a la persona, a su movilidad, a sus bienes, así como al medio ambiente y que la infraestructura vial y de transporte no afecte al patrimonio cultural del Estado.

Es importante a sumir que el transporte en Sonora deba proporcionar a la comunidad un servicio de transporte público eficiente, cómodo, seguro y confiable, de calidad lo cual propicie la disminución del uso del automóvil particular, para con ello lograr un desarrollo urbano sustentable, a través de planear, normar, supervisar y regular su desarrollo y operación.

Esta iniciativa nos permitirá combatir la inequidad en nuestro sistema educativo, que es sin duda la falta de acceso de quienes viven en las localidades, comunidades y rancherías alejadas de las cabeceras municipales, de los municipios de muy alta y alta marginación de nuestra entidad, a una educación de calidad, por no tener los medios para trasladarse todos los días a sus centros escolares.

Nuestra Iniciativa es innovadora, ya que además de precisar puntualmente que es el transporte escolar, sus características y modalidades, también da luz a los derechos y obligaciones tanto de la autoridad, al otorgar la concesión para prestar el servicio de transporte escolar, como de las demás autoridades involucradas en los distintos aspectos del mismo. Nuestra propuesta, obliga al concesionario a tener en buen Estado la unidad, tanto física como mecánicamente, a tener seguro de vida y de daños a terceros, también obliga al Estado, a instrumentar programas de créditos para que los concesionarios del transporte escolar puedan renovar su parque vehicular, y acceder a precios preferentes y económicos de planes de seguros de vida y daños a terceros.

En la actualidad contamos con dos sistemas que brindan a la comunidad el servicio de transporte:

A) BUS SONORA plantea ser un nuevo sistema de transporte para los habitantes de Hermosillo, Ciudad Obregón y Navjoa en su primera etapa, para después incorporar al resto de los municipios del Estado.

CARACTERISTICAS:

El ciudadano es origen y destino en la operación del transporte; administrado por el Gobierno del Estado mismo que es el responsable de administrar y controlar el sistema.

Este sistema plantea que los concesionarios se les pagará por kilómetro recorrido en las rutas actuales, bajo contrato anual. Así se garantizan camiones puntuales en circulación aún en rutas no redituables, pero que resuelven prioridades sociales. Con tecnología de punta, aire acondicionado y cámaras de vigilancia.

B) SICTUHSA. Por su parte tiene como “Misión” según se establece en su página oficial¹ Contribuir al crecimiento económico de la comunidad, mediante el traslado del cliente a su destino, con eficiencia y calidad en el servicio, consolidándonos como empresa de clase mundial.

Y para lograr esto se apoyan en la Visión para el año 2013 (ídem) consolidarnos como la única empresa de transporte urbano de Hermosillo, firmemente posicionada como líder en servicio, con colaboradores plenamente satisfechos, rentables y con negocios afines incorporados.

¹ http://www.sictuhsa.mx/?page_id=232 consultada el día 8 de junio de 2016.

Y con el fin de establecer una Política de Calidad la empresa busca lograr la satisfacción de sus clientes a través de un servicio de transporte urbano oportuno, seguro y eficiente en constante mejora.

Es por eso que la presente iniciativa va encaminada a promover dos aspectos importantes no abordados anteriormente; por primer término, la prestación de servicios de transporte privado a un sector importante de escuelas privadas y segundo la promoción del transporte rural en el Estado.

El tema del transporte escolar, es un tema muchas veces superado por el trato preponderante que se le da, a quien podemos llamar su hermano mayor el transporte público de pasajeros, actividad que ha estado desde siempre reglamentada, sancionada y es muchas veces la víctima del encono popular y de la opinión pública, por sus muchos errores e incidentes viales, donde las unidades que prestan dichos servicios, se ven inmiscuidas.

Por ello es importante en dicha iniciativa promover activamente los servicios de transporte rural para transformar el círculo vicioso de servicios de transporte insuficiente e incapacidad para pagar por ellos en un círculo virtuoso de mejores servicios de transporte que estimulen la actividad económica y el mejoramiento social, conduciendo a su vez al acceso más fácil a servicios de transporte más eficaces.

Los gobiernos y las ONG deben promover nuevos medios de transporte en muchas áreas de baja densidad y bajos ingresos, y los esfuerzos deben considerar las necesidades de los grupos marginados. Todas las intervenciones de transporte rural, ya fuesen patrocinadas por los gobiernos, las ONG, el sector privado o los donantes, deben abordar la imagen completa del transporte, mirando a la infraestructura y la movilidad como una solución integrada. Los métodos inclusivos, participativos que incluyen a todos los interesados e involucrados directos son esenciales para determinar las prioridades de infraestructura, las ubicaciones apropiadas para las instalaciones y los medios apropiados de transporte.

Las prioridades deben reflejar las necesidades locales y el desarrollo económico y las metas de equidad. Cualquier conflicto de intereses debe abordarse en forma transparente. La promoción y los subsidios tienen poco efecto a largo plazo, a menos que los servicios que se promueven sean apropiados para el medio ambiente y las necesidades reales y percibidas de la gente.

La formación de redes amplias nacionales e internacionales es importante debido a la magnitud de los problemas de transporte rural, el número de interesados e involucrados directos y la necesidad de intervenciones diversas.

De igual importancia son las redes locales formales o informales que reúnen a personas que de otro modo no estarían vinculadas y deben ser incluidas en la planificación, la ejecución, el monitoreo, y la evaluación.

Los interesados e involucrados directos vinculados a través de las redes pueden ser particularmente importantes al desarrollar iniciativas descentralizadas.

Sobre la base de este proceso participativo, los gobiernos y los planificadores de proyectos pueden tomar medidas financieras, reglamentarias y complementarias para promover la prestación privada de servicios de transporte rural.

Las comunidades rurales a menudo son un mercado cautivo para los operadores de transporte porque tienen poca o ninguna alternativa de proveedores de servicio y pocos medios para ejercer presión sobre los operadores para que cambien sus prácticas o bajen sus precios. Las comunidades pueden aumentar su poder de negociación estableciendo grupos de usuarios para negociar con los operadores y ejercer presiones políticas sobre el gobierno. Las asociaciones de operadores de transporte a menudo controlan el mercado para los servicios de transporte, pero también pueden mejorar los servicios de transporte. Para hacerlo, las asociaciones deben ser ayudadas a ver cómo se

vería beneficiada su industria mediante la adopción de diferentes prácticas operativas. Además, los gobiernos y las ONG pueden facilitar la prestación de servicios de capacitación técnica y empresarial para los dueños y los operadores de vehículos, tanto motorizados como no motorizados.

El Programa del Transporte Escolar Comunitario, proponemos que se aplique progresivamente en los municipios de alta y muy alta marginación del Estado, se trata de un programa destinado a comunidades rurales alejadas de los centros educativos de las cabeceras municipales y tiene por objeto que mediante la organización de los padres y madres de familia o tutores, se implemente a solicitud y registro de los mismos, el cual consiste en que a través de una o unas unidades automotrices, perteneciente a uno o a varios miembros de la comunidad, acondicionada con los elementos de seguridad mínimos necesarios, se preste de forma subsidiada y accesible el servicio de transporte escolar comunitario, para incentivar y así garantizar el acceso a la educación de los niños, niñas y jóvenes de dicha comunidades.

Esta iniciativa nos permitirá combatir la inequidad en nuestro sistema educativo, que es sin duda la falta de acceso de quienes viven en las localidades, comunidades y rancherías alejadas de las cabeceras municipales, de los municipios de muy alta y alta marginación de nuestra entidad, a una educación de calidad, por no tener los medios para trasladarse todos los días a sus centros escolares.

Por lo anteriormente expuesto, pongo a la consideración de esta Honorable Asamblea la siguiente iniciativa de:

DECRETO

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA LEY DE TRANSPORTE PARA EL ESTADO DE SONORA Y LEY DE EDUCACIÓN PARA EL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforman el artículo 43, fracción I, inciso h) y la denominación de los Capítulos I, VI y VII del Título Tercero; asimismo, se adicionan los artículos 49 BIS, 49 BIS 1, 49 BIS 2, 49 BIS 3, 49 BIS 4, 49 BIS 5, 49 BIS 6, 49 BIS 7, 49 BIS 8, 52 BIS, 86 BIS, 107 BIS, 113 BIS, 113 BIS 1, 155 BIS, 155 BIS 1 y 155 BIS 2, a la Ley de Transporte para el Estado de Sonora, para quedar como sigue:

Artículo 43.- . . .

I.- . . .

a) a g) . . .

h) Escolar.- Se entenderá por Transporte Escolar, la actividad por la cual el empresario o prestador del servicio, se obliga por cierto precio convenido con la institución educativa o con el padre, madre, o tutores de los educandos que asisten a las instituciones escolares públicas o privadas, del Sistema Educativo Estatal a transportarlos entre el lugar de vivienda o punto convenido, al establecimiento donde se ubica la institución educativa donde cursa sus estudios en un recorrido de ida y vuelta o de común acuerdo entre las partes, también se refiere al desplazamiento de los educandos dentro de dichas unidades dedicadas el transporte escolar a otros lugares y actividades extraescolares: Como son las excursiones, actividades de carácter deportivo, académico, cultural o recreativo, actividades cívicas o religiosas organizadas por entidades civiles o eclesiásticas a instancias del plantel educativo correspondiente. También se entenderá por tal, el servicio de transporte que las propias instituciones escolares del Estado, públicas y privadas de cualquier nivel y servicio proporcionen a sus educandos.

i) a j)

II.- . . .

a) a c) . . .

Artículo 49 BIS.- Las unidades automotrices prestadoras del Servicio de Transporte Escolar, son aquellos vehículos terrestres acondicionados o contruidos expresamente para prestar el servicio de transporte escolar en la entidad, pertenecientes al concesionario o permisionario de dicho servicio, en el caso de los concesionarios hasta por un total de tres unidades por concesión.

Artículo 49 BIS 1.- En el caso de las unidades automotrices prestadoras del Servicio de Transporte Escolar, deberán cumplir con los requisitos que establezca el reglamento de esta Ley, para Transporte Escolar.

Artículo 49 BIS 2.- La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano en coordinación con la Secretaría de Educación y Cultura, invitará a las aseguradoras de la entidad para que ofrezcan seguros de vida para los usuarios, concesionarios y operarios del transporte escolar en la entidad, incluyendo daños a terceros con precios asequibles a los titulares de la concesión o el permiso.

Artículo 49 BIS 3.- En el caso de las unidades automotrices prestadoras del Servicio de Transporte Escolar de los permisionarios, las mismas deberán de cumplir con las características que establezca para ellos el reglamento de la presente Ley, para Transporte Escolar.

Artículo 49 BIS 4.- La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, instrumentará por zonas económicas del Estado, que las unidades cuenten con servicios automotrices de mecánica en general y específica, según se establezca en Reglamento de la Ley, para el Transporte Escolar, para la revisión técnica del Estado físico y mecánico de las unidades.

Artículo 49 BIS 5.- El dictamen de fiabilidad operatividad y seguridad de la unidad se establecerá en el Reglamento de la presente Ley, para el Transporte Escolar

Artículo 49 BIS 6.- Las sanciones por incumplimiento de las observaciones producto de la revisión física y mecánica de la unidad, serán de acuerdo a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 49 BIS 7.- La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano emitirá el calendario para la revisión física y mecánica de las unidades que presten los servicios de transporte escolar, según lo establezca el Reglamento de la Ley, para el Transporte Escolar.

Artículo 49 BIS 8.- Todo hecho de corrupción durante la revisión mecánica y física de las unidades, debe ser denunciado por el concesionario o permisionario, sin que exista responsabilidad en su contra por la queja, el taller o servicio automotriz que cometa actos de corrupción perderá el convenio de colaboración para la revisión mecánica y la autoridad fincará las denuncias correspondientes por tales ilícitos, el funcionario público que realice cohecho o actos de corrupción, se hará acreedor a las sanciones que estipula la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Sonora y acreedor a las sanciones penales correspondientes si hubiera delito, los concesionarios o permisionarios que fomenten actos de corrupción durante la revisión a sus unidades a través de si o por otra persona, perderán el permiso o concesión para prestar el servicio, además de fincarles las correspondientes denuncias penales por dichos hechos.

Artículo 52 BIS.- Se entiende por Concesionarios del Servicio de Transporte Escolar, toda aquella persona física o moral que mediante el pago de los derechos respectivos ante la autoridad y mediante el cumplimiento de los requisitos para tales efectos, proporciona el servicio de transporte escolar en cualquier municipio del Estado de Sonora. Dicha concesión es otorgada a cada concesionario hasta por un máximo de tres unidades de

transporte escolar por concesión, la autoridad de acuerdo a estudios de la oferta y la demanda en cada municipio, vigilará que el número de concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Escolar no exceda de las necesarias en cada uno de los mismos para la prestación de dicho servicio, la misma es personal e intransferible.

CAPÍTULO I DE LOS PERMISOS EVENTUALES Y EMERGENTES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y DE LOS PERMISOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 86 BIS.- Los permisionarios del Servicio de Transporte Escolar, son aquellas instituciones educativas públicas o privadas del Estado, que cuentan con el servicio de transporte escolar como parte de sus servicios, que cumplen con todos los requisitos para prestar tal servicio en la entidad, de conformidad con la presente Ley y su reglamento respectivo. Si bien los permisionarios no pagan derechos por prestar dicho servicio en la entidad, deberán de cumplir en tiempo y forma con los requisitos tanto técnicos, como de seguridad e higiene de sus unidades con las características que marque el reglamento correspondiente, así como de supervisión, capacitación y evaluación de los operarios de las unidades de transporte escolar con las cuales cuenten, deberán además de tener vigente para su operación un seguro de vida y de daños a terceros, por el tiempo que dure la prestación del servicio.

No hay límite en cuanto al número de unidades que el permisionario ampare en la solicitud de registro, pero todas deberán cumplir con la revisión física y mecánica de dichas unidades y pagar lo correspondiente a dicha acción.

CAPÍTULO VI DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 107 BIS.- Son derechos del operario de las unidades del servicio de transporte escolar:

- I. Recibir capacitación por parte de la autoridad, en coordinación con las autoridades que marca la presente Ley, en los temas de educación vial, primeros auxilios, detección y prevención de la violencia escolar y la violencia intrafamiliar y asesoría para detectar y prevenir la farmacodependencia entre los educandos usuarios de su servicio, así como en cualquier otro tema que proteja los derechos humanos de los mismos.
- II. Tener un contrato laboral con las condiciones mínimas estipuladas en la presente Ley;

- III. Recibir un trato cortés y respetuoso de parte de los padres de familia y tutores usuarios de su servicio, así como de los profesores y autoridades de la institución educativa donde presta sus servicios; y
- IV. Denunciar ante la autoridad competente cualquier hecho, acción u omisión que incida directamente en el Estado físico o mecánico de su unidad, ocasionado por la autoridad responsable de llevar a cabo la evaluación física y mecánica de su unidad, o por el concesionario o permisionario de la misma, que ponga en peligro su vida y la de los usuarios de su servicio, sin que por ello exista la posibilidad de ser cesado de sus servicios por dicha denuncia.

CAPÍTULO VII

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE Y SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 113 BIS.- La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y la Secretaría de Seguridad Pública, conforme a su respectivo ámbito de competencia establecerán las medidas necesarias, a fin de garantizar al usuario la prestación del servicio público de transporte escolar con estricto apego a la normatividad aplicable, así como para que en las vialidades se implementen los mecanismos o infraestructura que garanticen su seguridad personal.

Artículo 113 BIS 1.- Los usuarios del Servicio Público de Transporte Escolar tienen derecho a:

- I. Que el servicio público de transporte se preste conforme a los principios de generalidad, regularidad, seguridad y eficiencia, en las mejores condiciones de comodidad e higiene.
- II. Recibir un trato digno y respetuoso por parte de los operarios y/o prestadores del servicio;
- III. Pagar solo la tarifa autorizada o acordadas;
- IV. Pagar la tarifa preferencial autorizada, cuando el usuario sea persona con capacidades diferentes, de nivel básico, media y superior, de las Instituciones Públicas y de las instituciones educativas privadas que por convenio establezcan con las empresas concesionadas;
- V. Disponer de asientos especiales en caso de ocuparse en los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar para personas de capacidades diferentes;
y

VI. Las demás que disponga la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 155 BIS.- Son causas de suspensión temporal de la concesión o permiso de transporte escolar:

- I. Negarse a la revisión de las unidades donde se presta el servicio;
- II. No cumplir con las características estipuladas en la presente Ley, salvo en el caso de unidades de reciente adquisición en donde los titulares de la concesión o permiso tendrán hasta la siguiente revisión para cumplir con lo estipulado en la presente Ley, lo cual constará en el documento que la autoridad del transporte entregue a los mismos;
- III. No pasar la revisión mecánica estipulada en la presente Ley, suspensión que se dará hasta que no se corrija la falla o anomalía que originó la misma;
- IV. No contar sus operarios con la capacitación comprendida en la presente Ley, salvo en el caso que sea un operario de reciente incorporación al servicio, teniendo hasta el próximo curso correspondiente para cumplir con dicho requisito; y
- V. La falta grave a las disposiciones aplicable en materia de Tránsito, que aunque no provoque un accidente vial, ponga en riesgo la integridad física de los usuarios del servicio, en dichas situaciones la suspensión temporal se aplicará hasta que el permisionario o concesionario pague la multa correspondiente al hecho, de conformidad con la Ley de la materia, permitiéndose que en caso que así fuera, que el operador cumpla con la jornada del servicio de transporte escolar, hasta la entrega de los usuarios a su lugar de acogida final. Adicional a lo anterior, el concesionario o permisionario, deberá de pagar las multas que para tal efecto se impongan en el reglamento de la correspondiente Ley, de conformidad a cada caso y en el monto que el mismo establezca.

Artículo 155 BIS 1.- Son causa de suspensión permanente de la concesión del servicio de transporte escolar:

- I. El percance vial grave, con lesionados o fallecidos, cuya responsabilidad sea directa del operario de transporte escolar o producto de una falla o desperfecto mecánico atribuible a la falta de mantenimiento por parte del concesionario de transporte escolar a la unidad correspondiente, ello de conformidad con el peritaje que para tales efectos realice la autoridad de tránsito correspondiente; y
- II. El hecho de que el operario o concesionario preste el servicio bajo influencia del alcohol, sustancias sicotrópicas o medicamentos que afecten su desempeño al conducir, siendo el mismo detectado por la autoridad de tránsito y vialidad correspondiente; Independientemente del hecho, el operario o concesionario deberá de responder por los

posibles delitos que hubiera cometido en algún percance vial, así como pagar por medio de su aseguradora o por mandato de Ley, las multas y reparación del daño que se le demande, la misma regla aplica a los operarios de transporte escolar de los permisionarios de dicho servicio, así como a los operarios del servicio de transporte escolar comunitario.

Artículo 155 BIS 2.- Ningún particular propietario de concesión del transporte público otorgada por cualquier autoridad, podrá secuestrar, retener o dañar unidad alguna de transporte escolar ya sea concesionada o propiedad de cualquier permisionario, así como las unidades que presten el servicio de transporte escolar comunitario, argumentando daño a su patrimonio, dado que ambos servicios son totalmente diferentes, uno es directamente para los educandos del Estado y sus familias que así lo requieran y el otro es para el público en general.

Dichos concesionarios de transporte público tratándose de las otorgadas por la autoridad Estatal perderán de forma permanente su concesión, adicional a los posibles delitos en que incurran, será obligación de la autoridad del transporte público en el Estado, hacer valer el presente articulado, en colaboración con las autoridades municipales y los cuerpos de seguridad pública Estatal y municipal.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se adicionan los artículos 10 BIS 1, 10 BIS 2 y 10 BIS 3, a la Ley de Educación para el Estado de Sonora, para quedar como sigue:

Artículo 10 BIS 1.- La Secretaría de Educación y Cultura en coordinación con la Secretaría de Desarrollo Social y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, implementarán un Programa de Transporte Escolar Comunitario, el cual será permanente y obligatorio, mediante el cual se preste el servicio de transporte escolar a las comunidades rurales en el Estado, a fin de incentivar el acceso a la educación a las niñas, niños y jóvenes.

ARTÍCULO 10 BIS 2.- El Programa de Transporte Escolar Comunitario, se instrumentará progresivamente en los municipios de alta marginación del Estado, estableciendo un programa de acción y funcionamiento destinado a comunidades rurales alejadas de los centros educativos de las cabeceras municipales y teniendo por objeto la organización de los padres de familia o tutores, se implemente a solicitud y registro de los mismos, en su comunidad, el cual consiste que a través de una o más unidades automotrices pertenecientes a uno o a varios miembros de la comunidad acondicionada con los elementos de seguridad mínimos necesarios, se preste de forma gratuita el servicio de transporte escolar comunitario, para incentivar y así garantizar el acceso a la educación de las niñas, niños y jóvenes de la comunidad, las unidades no se considerarán transporte escolar concesionado, ni pagarán los derechos correspondientes, tampoco cumplirán a cabalidad con los requisitos para las unidades de permisionarios o concesionarios de transporte escolar, pero si deberán sus operarios mantener en condiciones óptimas dichas unidades, así como recibir capacitación que en su caso será gratuita y obligatoria para acceder al programa.

ARTÍCULO 10 BIS 3.- La Secretaría de Educación y Cultura y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, se coordinarán con los gobiernos municipales locales, a efecto de implementar y ejecutar el Programa de Transporte Escolar Comunitario, principalmente el registro y la capacitación de sus beneficiarios y operarios, así como para la entrega y verificación de apoyos que serán contemplados en las reglas de operación del Programa que para tal efecto emitan conjuntamente la Secretaría de Educación y Cultura y la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano. Los apoyos en especie se entregarán de conformidad a las reglas de operación Programa.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO.- El presente decreto entrará en vigor el día 01 de enero de 2017, previa su publicación en el Boletín Oficial del Estado de Sonora.

ARTÍCULO SEGUNDO.- A partir de la entrada en vigor del presente decreto, el titular del Ejecutivo del Estado, deberá de expedir el Reglamento de esta Ley en materia de Transporte Escolar, en un plazo máximo de 90 días hábiles.

ARTÍCULO TERCERO.- En el proyecto de presupuesto de egresos del gobierno del estado para el ejercicio fiscal de 2017, el Ejecutivo del Estado deberá incluir de manera progresiva las partidas presupuestales necesarias para los fines del presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO.- Los programas y acciones previstas en el presente decreto, se instrumentarán una vez que tengan el presupuesto correspondiente asignado para tales fines, en el tiempo existente entre el presente decreto y dicho hecho, las autoridades que se mencionan en el presente decreto elaborarán los planes, acciones y programas destinados a cumplir con el objeto del presente decreto, difundiendo los mismos entre la ciudadanía, así como su fecha de implementación.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 05 de septiembre de 2016.



C. DIP. RODRIGO ACUÑA ARREDONDO