

ORDEN DEL DÍA
SESIÓN DEL DÍA 09 DE NOVIEMBRE DE 2021

- 1.- Lista de asistencia y declaratoria de quórum inicial.
- 2.- Lectura y, en su caso, aprobación del orden del día.
- 3.- Correspondencia.
- 4.- Iniciativa que presenta la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, con punto de Acuerdo mediante el cual se somete a la consideración del Pleno la ratificación de los Fiscales Especializados en materia de Anticorrupción y en materia de Delitos Electores, de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Sonora.
- 5.- Iniciativa que presenta la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, con punto de Acuerdo mediante el cual se somete a la consideración del Pleno la ratificación de los titulares de Oficialía Mayor, de Contraloría Interna, del Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora, de las Direcciones Generales y del personal de nivel subdirector de dichas dependencias.
- 6.- Iniciativa que presentan las diputadas y los diputados integrantes de los Grupos Parlamentarios del Partido Morena, del Trabajo, de Nueva Alianza Sonora y del Partido Verde Ecologista de México y la representación parlamentaria del Partido Encuentro Solidario, con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora.
- 7.- Iniciativa que presenta la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, con punto de Acuerdo mediante el cual se integran diversas comisiones de este Poder Legislativo.
- 8.- Iniciativa que presenta la diputada Alma Manuela Higuera Esquer, con proyecto de Ley que Crea el Premio a la Responsabilidad Medioambiental.
- 9.- Iniciativa que presenta la diputada Rosa Elena Trujillo Llanes, con proyectos de Ley que reforma diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado de Sonora; de Ley de Movilidad y Seguridad Vial para el Estado de Sonora y de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora y de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora.
- 10.- Iniciativa que presenta la diputada Rebeca Irene Silva Gallardo, con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la ley de Salud del Estado de Sonora.

- 11.- Iniciativa que presentan las diputadas y el diputado integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de Decreto que adiciona diversos artículos a la Ley de Salud para el Estado de Sonora.
- 12.- Iniciativa que presenta el diputado Ricardo Lugo Moreno, con punto de Acuerdo mediante el cual este Poder Legislativo resuelve exhortar, respetuosamente, a los 72 Ayuntamientos de la Entidad, a efecto de que, en ejercicio de sus atribuciones, emprendan una campaña municipal con el objetivo de realizar jornadas de capacitación sobre los modelos y acciones de prevención de incendios a ser realizados e implementados por los miembros de los hogares en el estado.
- 13.- Clausura de la sesión y citatorio para la próxima.

**CORRESPONDENCIA DE LA SESIÓN
DEL DÍA 09 DE NOVIEMBRE DE 2021.**

03 y 04 de noviembre de 2021. Folios 253, 256, 260 y 263.

Escritos de los Presidentes Municipales y de los Secretarios de los Ayuntamientos de Trincheras, San Felipe de Jesús, Banámichi y Soyopa, Sonora, mediante los cuales remiten a este Poder Legislativo, la información financiera, presupuestal y programática, derivada de las operaciones realizadas por la administración municipal durante el tercer trimestre del ejercicio fiscal 2021. **RECIBO Y SE REMITEN A LA COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN.**

04 de noviembre de 2021. Folio 254.

Escrito del Presidente Municipal y del Secretario del Ayuntamiento de Bavispe, Sonora, mediante el cual remiten a este Poder Legislativo, la documentación que contiene la información de la glosa y documentación de la entrega-recepción de la administración saliente 2018-2021, a la administración 2021-2024. **RECIBO Y SE REMITE A LA COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN.**

04 de noviembre de 2021. Folio 255.

Escrito del Presidente Municipal y del Secretario del Ayuntamiento de Bavispe, Sonora, con el que remiten a este Poder Legislativo, libro de actas de la administración 2018-2021. **RECIBO Y SE ENVIA A LA BIBLIOTECA DE ESTE PODER LEGISLATIVO.**

04 de noviembre de 2021. Folio 257.

Escrito del Presidente Municipal y de la Secretaria del Ayuntamiento de San Felipe de Jesús, Sonora, con el que solicita a este Poder Legislativo, la situación que guarda el oficio PM.SFJ-248/2021 o, en su caso, se informe si en su momento fue atendido o se dio alguna respuesta del mismo. **RECIBO Y SE CONTESTARÁ LO CONDUCTENTE.**

04 de noviembre de 2021. Folio 258.

Escrito de la Subdirectora Ejecutiva de Legislación y Consulta Federal para la Protección Contra Riesgos Sanitarios de la Secretaría de Salud, con el que da respuesta al exhorto realizado por este Poder Legislativo, para que, en ejercicio de sus atribuciones, hagan efectivos los criterios de prevención y control de la contaminación del agua y del suelo que señala la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en cuanto a la realización de las actividades agrícola que se llevan a cabo en las diferentes regiones de nuestro estado relacionadas con el uso de plaguicidas, fertilizantes y sustancias tóxicas, que ponga en peligro la salud y la vida de las personas que se desarrollan en dichas regiones agrícolas. **RECIBO Y SE ACUMULA AL EXPEDIENTE DEL ACUERDO NÚMERO 370, APROBADO POR ESTE PODER LEGISLATIVO EL DÍA 10 DE DICIEMBRE DE 2020.**

04 de noviembre de 2021. Folio 259.

Escrito del Gobernador del Estado, asociado del Secretario de Gobierno, mediante el cual presenta ante este Poder Legislativo, iniciativa con proyecto de Decreto que reforma el artículo primero transitorio del Decreto número 183, publicado en el Boletín Oficial número 21, Sección IV, de fecha 16 de marzo de 2021. **RECIBO Y SE TURNA A LA COMISIÓN DE FOMENTO ECONÓMICO Y TURISMO.**

05 de noviembre de 2021. Folio 262.

Escrito de la diputada Presidente de la Mesa Directiva de la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Guerrero, con el que informa a este Poder Legislativo, la declaratoria de Gobernadora Electa que realizó el Consejo General del Instituto Electoral y de Participación Ciudadana del Estado de Guerrero, a favor de la ciudadana Evelyn Cecilia Salgado Pineda, para el periodo comprendido del 15 de octubre de 2021 al 14 de octubre de 2027. **RECIBO Y ENTERADOS.**

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos diputados integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política de la LXIII Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio del derecho constitucional y de orden legal de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política Local y 29, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a consideración de esta Representación Popular, **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE SOMETE A CONSIDERACIÓN DEL PLENO LA RATIFICACIÓN DE LOS FISCALES ESPECIALIZADOS EN MATERIA DE DELITOS ELECTORALES Y ANTICORRUPCIÓN DE LA FISCALÍA GENERAL DE JUSTICIA DEL ESTADO DE SONORA, EN ESTRICTO CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO SEXTO TRANSITORIO DE LA LEY NÚMERO 02, QUE REFORMA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE SONORA, PUBLICADA EN EL BOLETÍN OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO, DE FECHA 04 DE NOVIEMBRE DE 2021;** la cual motivamos al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En sesión de Pleno celebrada el día 09 de septiembre de 2021, este Poder Legislativo aprobó la Ley número 02, que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, la cual fue remitida a los ayuntamientos del Estado para que manifiesten si la aprueban o no, conforme a lo que establece el artículo 163 de la misma norma constitucional, siendo aprobada dicha Ley, con el voto a favor de los ayuntamientos de los municipios de Aconchi, Agua Prieta, Altar, Arivechi, Arizpe, Átil, Bacadéhuachi, Bácum, Banámichi, Baviácora, Benjamín Hill, Benito Juárez, Caborca, Cajeme, Carbó, Cumpas, Divisaderos, Empalme, General Plutarco Elías calles, Granados, Huásabas, Huatabampo, Ímuris, Magdalena, Mazatán, Naco, Nácori Chico, Nacozari de García, Navojoa, Nogales, Onavas, Opodepe, Oquitoa, Pitiquito, Quiriego, Rayón, Rosario, Sahuaripa, San Felipe de Jesús, San Ignacio Río Muerto, San Javier, San

Miguel de Horcasitas, San Pedro de la Cueva, Santa Ana, Santa Cruz, Sáric, Soyopa, Tepache, Trincheras, Ures, Villa Hidalgo, Villa Pesqueira y Yécora, Sonora.

Ahora bien, en el artículo sexto transitorio de la Ley número 02 en cita, se estableció lo siguiente:

“ARTÍCULO SEXTO.- Los Fiscales Especializados que se encuentren en funciones al momento de la entrada en vigor del presente ordenamiento, deberán ser ratificados por al menos dos terceras partes de la Legislatura en la siguiente sesión ordinaria posterior a la entrada en vigor de la presente Ley. De no lograrse la ratificación por parte de los integrantes de la Legislatura, se entenderá entonces la ausencia definitiva y se estará en lo dispuesto en el Artículo 98, fracción I de la Constitución del Estado Libre y Soberano de Sonora.”

Actualmente, las personas que ocupan los cargos especializados en mención, son los siguientes:

- Rogelio López García, Fiscal Especializado en materia de Anticorrupción.
- Daniel Núñez Santos, Fiscal Especializado en materia de Delitos Electorales.

En el caso específico del ciudadano Rogelio López García, se trata de un servidor público que apenas hace poco menos de dos meses asumió las funciones de Fiscal Especializado en materia de Anticorrupción, por lo que se recomienda brindarle el voto de confianza en estas nuevas tareas que recién recibe.

Por otro lado, en lo tocante al ciudadano Daniel Núñez Santos, Fiscal Especializado en materia de Delitos Electorales, es difícil evaluar su gestión favorablemente, en razón de que, desde su nombramiento hace ya más de un año en el mes de agosto de 2020 y hasta esta fecha, se tiene un escaso registro de resultados respecto a la actuación de este servidor público ministerial en el combate a los delitos electorales, especialmente, durante las campañas y la jornada electoral, de la cual trascendieron diversas denuncias ciudadanas en los medios de comunicación y en las redes sociales, destacando hechos de violencia política de género, amenazas a diversos aspirantes a puestos de elección popular e irregularidades el día de la votación.

Por lo anterior, no es posible recomendar la ratificación del Fiscal Especializado en materia de Delitos Electorales, puesto que no contamos con mayores elementos que nos permitan valorar su desempeño, en virtud de que, si bien ha trascendido la participación de Daniel Núñez Santos en diversos eventos en materia de prevención de delitos electorales, debemos recordar que no estamos hablando de un cargo con funciones académicas o de capacitación, sino de un servidor público con responsabilidades de Ministerio Público, es decir, la investigación y persecución de los delitos, según lo establecido en los artículos 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y 97 de la Constitución Política del Estado de Sonora.

En ese sentido, de conformidad con lo dispuesto en el artículo sexto transitorio de la Ley número 02 que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, de fecha 04 de noviembre de 2021, corresponde al Pleno de este Poder Legislativo, en esta misma sesión ordinaria, decidir por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, la ratificación de las personas que ejercen los cargos de Fiscales Especializados en materia de Anticorrupción y de Delitos Electorales, de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Sonora, para el efecto de que, en caso de que alguno o ambos no sean ratificados se entenderá que existe ausencia definitiva y esta Soberanía deberá proceder de acuerdo al procedimiento que establece la fracción I del Artículo 98 de la Constitución del Estado de Sonora.

En consecuencia, con fundamento en lo que establecen los artículos 52 y 53, fracción III de la Constitución Política del Estado y 29, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a consideración de este Poder Legislativo la siguiente propuesta con punto de:

ACUERDO

PRIMERO.- Con fundamento en lo dispuesto en el artículo sexto transitorio de la Ley número 02 que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, de fecha 04 de noviembre de 2021, se presenta a consideración del Pleno de este Poder

Legislativo, la ratificación de los siguientes servidores públicos de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Sonora:

- 1.- Rogelio López García, Fiscal Especializado en materia de Anticorrupción.
- 2.- Daniel Núñez Santos, Fiscal Especializado en materia de Delitos Electorales.

Aclarando que la ratificación de los Fiscales Especializados antes mencionados deberá realizarse de manera individual, sometiéndose a cada uno de ellos por separado, a la votación del Pleno de este Poder Legislativo.

SEGUNDO.- En caso de que alguno de los Fiscales Especializados no logre la ratificación por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, esta Soberanía deberá proceder de acuerdo al procedimiento que establece la fracción I del Artículo 98 de la Constitución del Estado de Sonora.

Finalmente, con fundamento en el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, se solicita que el presente asunto sea considerado de urgente y obvia resolución y se dispense el trámite de comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora, a 09 de noviembre de 2021

C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

C. DIP. ERNESTO ROGER MUNRO JR

C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

C. DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

C. DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

C. DIP. ROSA ELENA TRUJILLO LLANES

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos diputados integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política de la LXIII Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio del derecho constitucional y de orden legal de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política Local y 29, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a consideración de esta Representación Popular,

INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO POR MEDIO DEL CUAL SE SOMETE A CONSIDERACIÓN DEL PLENO LA RATIFICACIÓN DE LOS CARGOS DE OFICIALÍA MAYOR, DE CONTRALORÍA INTERNA, DEL CENTRO DE INVESTIGACIONES PARLAMENTARIAS DEL ESTADO DE SONORA, ASÍ COMO DE LAS DIRECCIONES GENERALES Y LOS CARGOS DE NIVEL SUBDIRECTOR DE ESTE PODER LEGISLATIVO, EN ESTRICTO CUMPLIMIENTO A LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO TERCERO TRANSITORIO DE LA LEY NÚMERO 02, QUE REFORMA Y DEROGA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE SONORA, PUBLICADA EN EL BOLETÍN OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO, DE FECHA 04 DE NOVIEMBRE DE 2021; la cual motivamos al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En sesión de Pleno celebrada el día 09 de septiembre de 2021, este Poder Legislativo aprobó la Ley número 02, que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, la cual fue remitida a los ayuntamientos del Estado para que manifiesten si la aprueban o no, conforme a lo que establece el artículo 163 de la misma norma constitucional, siendo aprobada dicha Ley, con el voto a favor de los ayuntamientos de los municipios de Aconchi, Agua Prieta, Altar, Arivechi, Arizpe, Átil, Bacadéhuachi, Bácum, Banámichi, Baviácora, Benjamín Hill, Benito Juárez, Caborca, Cajeme, Carbó, Cumpas, Divisaderos, Empalme, General Plutarco Elías calles, Granados, Huásabas, Huatabampo, Ímuris, Magdalena, Mazatán, Naco, Nácori Chico,

Nacozari de García, Navojoa, Nogales, Onavas, Opodepe, Oquitoa, Pitiquito, Quiriego, Rayón, Rosario, Sahuaripa, San Felipe de Jesús, San Ignacio Río Muerto, San Javier, San Miguel de Horcasitas, San Pedro de la Cueva, Santa Ana, Santa Cruz, Sáric, Soyopa, Tepache, Trincheras, Ures, Villa Hidalgo, Villa Pesqueira y Yécora, Sonora.

Ahora bien, en el artículo tercero transitorio de la Ley número 02 en cita, se estableció lo siguiente:

“ARTÍCULO TERCERO.- *El titular del Órgano de Control Interno, Oficial Mayor y personal administrativo de nivel subdirector y superiores del Congreso del Estado deberán ser ratificados por las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura en la siguiente sesión ordinaria posterior a la entrada en vigor de la presente Ley. De no lograrse la ratificación por parte de los integrantes de la Legislatura por acuerdo de los integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política se designarán a los encargados de despacho.*

Posteriormente a la designación de los encargados de despacho; el Congreso del Estado en un plazo máximo de 15 días naturales deberá designar con el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura a los nuevos funcionarios.

Dentro del plazo de 60 días naturales siguientes se emitirán las bases para la implementación del Servicio Profesional de Carrera en el Poder Legislativo del Estado, que deberá contener como requisitos, no haber sido condenado por sentencia firme por violencia política de género o pensión alimenticia.”

Para dar cumplimiento a lo que se estableció en dicho transitorio, es necesario que realicemos una valoración de los titulares de Oficialía Mayor, de Contraloría Interna, del Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora, de las Direcciones Generales y del personal de nivel subdirector de dichas dependencias de este Congreso del Estado, para tener mayores elementos que nos permitan decidir si dichas personas deben ser ratificadas en sus cargos o no.

Al respecto, existe información pública respecto al desempeño del personal directivo de este órgano legislativo, que pone en evidencia que la relación entre estos y los diputados de la anterior legislatura fue poco cordial, pero considerando la necesidad de darle continuidad a los trabajos de esta Soberanía, directivos y legisladores privilegiaron el dialogo y alcanzaron acuerdos para lograr transitar y sacar los asuntos

pendientes, priorizando aquellos que demandaba la sociedad sonorensa, los cuales no podían detenerse por ningún motivo.

Es importante hacer notar que una de las demandas de los directivos después de más de tres años de su presentación y estar paralizado el proceso respectivo, se resolvió el sobreseimiento de dicho juicio, a pesar de que sólo se presentaron pruebas documentales.

Cabe mencionar que durante el transcurso de la LXII Legislatura, varios integrantes de la misma se inconformaron por el trato y la forma unilateral en la que actuaban con respecto a la rendición de cuentas o el manejo de los recursos presupuestales, sin tomar en cuenta el parecer de los diputados.

En el Informe de Resultados de la cuenta pública del Ejercicio Fiscal del pasado año 2020, el Instituto Superior de Auditoría y Fiscalización del estado de Sonora (ISAF) detectó irregularidades en el manejo de los recursos presupuestales del Congreso del Estado.

Por todo lo anterior y en el marco de la nueva política de austeridad, probidad y ética, los integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política que suscribimos esta iniciativa, no podemos recomendar que sea ratificado el personal de nivel subdirector y superiores de este Congreso Estatal, el cual está obligado a dar el paso hacia la nueva etapa política, económica y social que se vive en el Estado de Sonora, y por respeto a la autonomía de los Poderes Estatales, estamos en la búsqueda de los equilibrios de los mismos. Por esta razón, es entendible que deban ser removidos los actuales funcionarios directivos de este Legislativo.

En efecto, quienes conforman el personal directivo no supieron leer correctamente la voluntad popular que integró esta Legislatura, fortaleciendo la propuesta de un nuevo Poder Ejecutivo que plantea un cambio profundo con base en la austeridad en el

servicio público, por lo tanto, no estuvieron a la altura de cuidar escrupulosamente el trato imparcial hacia los 33 diputados que conforman el Congreso del Estado.

No obstante, conforme a lo dispuesto en el párrafo primero del artículo tercero transitorio de la Ley número 02 que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, de fecha 04 de noviembre de 2021, corresponde al Pleno de este Poder Legislativo, en esta misma sesión ordinaria, decidir por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, la ratificación de las personas que ejercen los cargos de nivel subdirector y superiores en este Congreso del Estado, para el efecto de que, en caso de que no sean ratificados por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, se les remueva del cargo y está Comisión de Régimen Interno y Concertación Política esté en condiciones de nombrar a las personas que se encargarán del despacho de los cargos de nivel subdirector y superiores de este Poder Soberano.

Al respecto, es conocimiento de los integrantes de esta Comisión que existen varios cargos de nivel subdirector y superiores que se encuentran acéfalos, algunos desde hace varios meses, incluso desde hace años, en algunos de los casos, desconociendo las causas de ello. Sin embargo, hemos podido averiguar que los cargos de nivel subdirector y superiores que no cuentan con titular, son:

1. **Contralor Interno**, debido a la jubilación de Rafael Jaime Mungarro, tramitada desde el pasado año 2020.
2. **Director General de Comunicación Social**, en razón de la renuncia presentada por el licenciado Alberto Nevarez Grijalva, el pasado 31 de octubre de 2021.
3. **Subdirector de Estudios Legislativos de Oficialía Mayor**, a causa de la renuncia de Jesús Antonio Contreras Hermosillo, presentada este 2021, para asumir el cargo de Regidor Propietario en el Ayuntamiento de Hermosillo.

4. **Subdirector de Documentación e Información Legislativa de Oficialía Mayor**, por la renuncia de Claudia Sofía Puente Adame, quien, al parecer, actualmente se desempeña como Auditora Supervisora del Instituto Superior de Auditoría y Fiscalización (ISAF) desde hace más de cuatro años.
5. **Subdirector General Jurídico de la Dirección General Jurídica**, a causa de la renuncia de Tonatiuh Granados Samaniego, aproximadamente, hace tres años.
6. **Subdirector de Relaciones Públicas de Oficialía Mayor**, cargo que, aparentemente, se encuentra sin titular por causas que aún se desconocen.
7. **Director General de Administración del Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora (CIPES)**, cargo que, aparentemente, se encuentra sin titular por causas que aún se desconocen.

Al respecto, la fracción IV del artículo 109 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, actualmente en vigor, establece que esta Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, tiene la atribución, entre otras, de proponer al Pleno del Congreso del Estado, el nombramiento y remoción del Oficial Mayor, Contralor Interno, directores generales y subdirectores o sus equivalentes.

En ese sentido, en caso de que no se ratifique al personal directivo del Congreso por parte del Pleno, es necesario proceder a la remoción de quienes aún se encuentren en funciones con base en esta obligación que la ley le atribuye a los integrantes de esta Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, a efecto de estar en plenas condiciones legales de designar encargados de despacho que se encarguen de atender los asuntos que corresponden a Oficialía Mayor, a Contraloría Interna, al Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora, a la Dirección General de Administración, a la Dirección General Jurídica y a la Dirección General de Comunicación Social, aprovechando para que inicien con el proceso de entrega recepción a partir de la aprobación del presente Acuerdo en la totalidad de los cargos directivos de este Poder

Legislativo, según les corresponda atender, con el fin de regularizar sus funciones y, en el momento oportuno, cumplir totalmente lo dispuesto en el artículo tercero transitorio de la Ley número 02, nombrando a quienes habrán de ejercerlos de manera definitiva, puesto que estamos seguros que no debemos dilatarlos en el cumplimiento del artículo 109 antes invocado, a efecto de evitar que se continúe deteriorando aún más la operatividad técnica y administrativa de este Poder Legislativo, así como garantizar que se encuentre en plenitud de capacidad de funciones y servicios, para poder dar pronta respuesta a las expectativas y necesidades de la sociedad sonorensa.

En consecuencia, con fundamento en lo que establecen los artículos 52 y 53, fracción III de la Constitución Política del Estado y 29, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a consideración de este Poder Legislativo la siguiente propuesta con punto de:

ACUERDO

PRIMERO.- Con fundamento en lo dispuesto en el párrafo primero del artículo tercero transitorio de la Ley número 02 que reforma y deroga diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, de fecha 04 de noviembre de 2021, se somete a la consideración del Pleno la ratificación de los titulares de Oficialía Mayor, de Contraloría Interna, del Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora, de las Direcciones Generales y del personal de nivel subdirector de dichas dependencias.

SEGUNDO.- En caso de no lograrse la ratificación por el voto de las dos terceras partes de los integrantes de la Legislatura, la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, en esta misma sesión ordinaria, deberá proponer al Pleno la remoción del personal de nivel subdirector y superiores de este Poder Legislativo que aún se encuentren en funciones y, al término de esta sesión, deberá designar a los encargados de despacho de Oficialía Mayor, de Contraloría Interna, del Centro de Investigaciones Parlamentarias del Estado de Sonora, y de las Direcciones Generales de este Poder Legislativo.

Finalmente, con fundamento en el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, se solicita que el presente asunto sea considerado de urgente y obvia resolución y se dispense el trámite de comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora, a 09 de noviembre de 2021

C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

C. DIP. ERNESTO ROGER MUNRO JR

C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

C. DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

C. DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

C. DIP. ROSA ELENA TRUJILLO LLANES

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos diputados y diputadas integrantes de los Grupos Parlamentarios de MORENA, Partido del Trabajo, Nueva Alianza Sonora, Partido Verde Ecologista de México y de la Representación Parlamentaria del Partido Encuentro Solidario, de esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de nuestro 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, sometemos a consideración de esta Soberanía: **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGANICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE SONORA;** con la finalidad de dar mejor funcionalidad, eficiencia, transparencia, rendición de cuentas y profesionalismos de la labor Legislativa en el Congreso del Estado de Sonora; para lo cual se fundamenta su procedencia, bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política constituye la máxima jerarquía en el mandato institucional dictado por una soberanía, misma que deriva del poder ejercido por el pueblo a través de sus representantes populares que integran el Poder Legislativo.

Un sistema constitucional democrático se caracteriza por tres cosas: porque existe división de Poderes, porque hay igualdad de derechos entre la población y, porque mantienen elecciones periódicas y democráticas, todo esto en su conjunto se llama Soberanía Popular.

El Sistema Presidencialista que se presenta en México, se caracteriza por la separación del poder que ejercen el Legislativo, Ejecutivo y Judicial, debido a que cada uno tiene funciones diferentes, por lo que es necesaria su interacción y colaboración para su mayor eficacia.

Los poderes Ejecutivo y Legislativo son autónomos y se autorregulan, ninguno tiene más poder que el otro, más bien cada uno tiene sus funciones a las cuales debe

empuñar, por otro lado, el Poder Judicial, aunque por mecanismos diferentes, también conserva su autonomía; en tal sentido, para que el gobierno pueda mantenerse controlado y con una buena administración, es necesaria la supervisión mutua de poderes. También se necesita de la confianza del Parlamento depositada en el gobierno.

La gran trascendencia de las luchas sociales a través de la historia para lograr las libertades individuales, la separación de poderes y la elección de gobernantes, vino a modificar aspectos tan importantes como la transición del tipo de gobernantes electos por gracia divina, como el nombramiento de un Rey, mismas que dieron paso a los sistemas democráticos y de voluntad soberana a través del pueblo, dando camino a la implementación del sufragio universal para elegir los gobernantes o representantes, e introduce a la misma vez, el principio federalista, es decir, como consecuencia de dividir el poder entre el gobierno federal y el gobierno de los estados, a efecto de poder conciliar los intereses de todos los estados se llegó al acuerdo del formar dos cámaras: el Senado representante de los gobiernos estatales y la Cámara de Representantes, encargada de la población. Así es como surgió el federalismo.

Con ello, observamos que cada entidad federativa posee su propia legislación local, es decir, una Constitución Política local y demás disposiciones que de la misma emanan, respetando, por supuesto, el principio republicano. Asimismo, cada estado posee órganos políticos propios, un Gobernador, un Congreso local y un sistema de jueces estatales y locales. En tal sentido, contamos con la presencia de una Suprema Corte de Justicia, misma que se ostenta como la máxima representante del Poder Judicial en México, con una función jurisdiccional y garantista de derechos de los ciudadanos a través de la impartición de justicia que realiza por medio de un sistema jurisdiccional complejo; pero además de lo anterior, dicho sistema juega un papel de equilibrio con el sistema federal y los poderes en general.

Por otro lado, el Congreso General en México se integra de forma Bicameral, es decir por una Cámara de Diputados y una Cámara de Senadores; muy diferente a como se integran los Congresos locales, ya que estos se caracterizan por ser unicamerales y, por lo tanto, menos burocráticos en el desarrollo de su función legislativa en comparación con la cámara de origen y la cámara revisora del Congreso de la Unión; pero de igual forma, estos tienen la tarea de hacer leyes en un plano de igualdad.

El Sistema Constitucional Mexicano permite una real división de poderes, los cuales se regulan y se controlan entre sí, por ejemplo, el Presidente de la República o el Gobernador del Estado no pueden ser destituido por el Congreso, pero éste dispone de ciertos mecanismos de control político denominados como Juicio Político y la Revocación de Mandato; estos a su vez, no pueden disolver al Congreso, pero tiene poder de veto de leyes o decretos; asimismo, el Poder Judicial, tiene la facultad de controlar al Poder Legislativo, cuando éste legisla alguna disposición contraria a la Constitución y a través de los mecanismos de control constitucional como la Acción de Inconstitucionalidad, la Controversia Constitucional o, con el Juicio de Amparo, para controvertir actos propios de las autoridades de gobierno violatorios de derechos ciudadanos.

En cierta forma el Congreso modera la omnipotencia al titular del Poder Ejecutivo al retardarle la acción o incluso negarle los instrumentos necesarios para implementar sus políticas públicas, por ejemplo: la aprobación del Paquete Fiscal de cada año, nombramientos de servidores públicos, etcétera. En todos estos casos se ve la separación esencial de poderes.

“El derecho parlamentario, es el conjunto de normas que regulan la actividad del órgano legislativo, llamado comúnmente Parlamento y denominado en la tradición mexicana y en las leyes vigentes Congreso de la Unión cuando se hace alusión al poder federal, o Congreso local, cuando la referencia es al Poder Legislativo de los estados de la Federación.”¹

Los fundamentos teóricos del parlamentarismo los encontramos en las ideas de democracia, gobierno del pueblo identificación del poder y representación mediante elecciones limpias y respetadas. La división de poderes implica necesariamente autonomía, libertad e independencia.

El Parlamento hoy, responde, por tanto, a dos exigencias sociales, una es la necesidad de hablar para llegar a acuerdos, es la exigencia connatural al hombre de discutir, debatir ideas y comunicarse con lo demás, a través de un espacio que se llama parlamento; y La segunda exigencia, de carácter más operativo, es la que se deriva de la imposibilidad de

¹ <http://www.diputados.gob.mx/bibliot/publica/otras/libro1/capi2.htm>

la reunión física de todos los interesados los asuntos comunes la reunión de los representantes de todos ha venido sustituir la reunión de todos.

Un reglamento o una ley que establece al órgano legislativo y ordena sus funciones, por ese mismo hecho tiene por naturaleza especial y muy cercana necesariamente al ámbito constitucional; las normas propias del poder legislativo se encuentran en jerarquía porque regulan la forma y los procedimientos mediante los cuales se elaboran y se hacen obligatorias las demás leyes, quien legisla es también quien deberá cumplir con la ley.

El órgano legislativo dicta en materia parlamentaria para sí mismo, para regular sus propias funciones y para organizarse de manera autónoma, pero no son las normas constitucionales las únicas que organizan y regulan la actividad orgánica; por debajo de esa misma jerarquía de normas en materia federal se encuentra la Ley Orgánica del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos y, por debajo de ésta, el Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; en materia local, encontramos la Constitución Política de Sonora y, la Ley Orgánica del Poder Legislativo, en el entendido que el Congreso de Sonora no cuenta con un reglamento que regule su funcionamiento de manera más específica y clara en los términos que señala su ley orgánica.

El artículo 70 de la Constitución Política de México², faculta al Congreso de la Unión a expedir su propia ley, a regular su estructura y su funcionamiento interno; determinará la forma y los procedimientos para la agrupación de los diputados según su afiliación de partido. Dicho precepto continúa señalando, *"no podrá ser vetada ni necesitará de promulgación del Ejecutivo para tener vigencia."* Este último párrafo es ciertamente el que proporciona en nuestra legislación el dato preciso para distinguir a la norma que regula al Parlamento del resto de las leyes derivadas directamente de la Constitución. La otra disposición definitoria de la naturaleza especial de la Ley Orgánica del Congreso es que no requiere promulgación del Ejecutivo, sino que entra en vigor por la sola aprobación de las cámaras y obliga a los legisladores inmediatamente.

El fin específico de las normas de derecho parlamentario es obtener de los integrantes del Congreso, conductas encaminadas a crear leyes y decretos aprobados en

² http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf_mov/Constitucion_Politica.pdf

forma democrática y, después de una amplia e informada deliberación, obtener de los legisladores conductas dirigidas a que, tanto la deliberación como la posterior votación, se lleven a cabo con respeto a la libertad de los integrantes del cuerpo colegiado, en orden y con eficacia.

Lo que distingue a la norma parlamentaria es un fin peculiar, su fin específico, mientras que su género próximo es diverso: unas normas son constitucionales, otras son leyes orgánicas, otras son leyes comunes con disposiciones aplicables a los legisladores y otras son reglamentos; diferentes jerarquías de leyes, unidas por el fin que las identifica. Entre los Reglamentos, podemos considerar a los acuerdos parlamentarios como una variedad sui generis.

En el caso del Poder Legislativo local, el artículo 64, fracción XXXI de la Constitución Política de Sonora, faculta a dicho Poder de expedir la Ley que regulará su estructura y funcionamiento interno, así como los reglamentos de la misma.³ En tal sentido y con la facultad de autorregulación que constitucionalmente se le reconoce, aunado a la necesidad de realizar una serie de modificaciones a la Ley Orgánica del Poder Legislativo de Sonora que permita un mejor funcionamiento bajo los principios básico que determinan a un Congreso moderno; esto es, generar las condiciones necesarias para que en aras de recuperar la confianza en las instituciones, los ciudadanos estén en condiciones de participar en la toma de decisiones de la labor legislativa, que tengan acceso a la información que se genera por la dinámica legislativa, que sea el escrutinio público un elemento fundamental por el actuar de sus representantes, bajo la premisa de conductas éticas que permitan las buenas prácticas parlamentarias evitando así, el conflicto de interés.

En tal sentido, es importante reforzar el funcionamiento legislativo a través de normas, reglas, lineamientos, atribuciones y funciones de quienes integramos la actual legislatura, con la idea que permee de manera proactiva a las venideras a efecto de estar en condiciones de realizar una labor legislativa de calidad y acordes a la necesidad de nuestros representados.

³ http://www.congresoson.gob.mx:81/Content/Doc_leyes/Doc_446.pdf

Con las modificaciones y adiciones que se plantean realizar en el presente proyecto de decreto a diversas disposiciones de la Ley Organiza del Poder Legislativo, tienen como objeto principal generar las condiciones que permitan un mejor funcionamiento de la labor legislativa en el Congreso de Sonora; con las propuestas planteadas, se busca contar con un procedimiento legislativo adecuado, eficiente y eficaz, que cubra las expectativas de ofrecer productos de calidad, viables jurídica, social, económica y pragmáticamente en la atención de los problemas o cualquier otra situación que nuestra sociedad requiera.

Por ello, es necesario contar con un Congreso del Estado más transparente, que rinda cuentas a la ciudadanía, que genere una percepción ciudadana más favorable hacia la Institución, que ponga en el centro de su labor legislativa la coparticipación ciudadana en la toma de decisiones y que, además, se genere una cultura de rendición de cuentas y de conductas apegadas a las buenas prácticas a efecto de evitar el conflicto de interés en la función legislativa.

Es importante señalar, que algunas modificaciones que se plantean en la presente iniciativa, están motivadas por algunas acciones incorrectas que se vivieron en la anterior legislatura; acciones que no se deben repetir, como el que legisladores no tengan el derecho de tener acceso de manera precisa, suficiente y oportuna de la información generada en este Poder; a no estar enterados en nuestra calidad de representantes populares del uso y manejo de los recursos que forman parte del presupuesto del Congreso, supeditando dichos derechos a la decisión del personal directivo y a la autorización de cierta Comisión, lo que generó de manera reiterada, que se aprobaran proyectos de Presupuestos del Congreso sin la venia del Pleno del Poder legislativo, por lo tanto, sin el conocimiento de la mayoría de sus integrantes; entre otras cosas no menos graves.

En tal sentido, podemos decir que las modificaciones planteadas están enfocadas en los siguientes aspectos:

Se establece como principio fundamental las medidas de austeridad en la conformación del Presupuesto de Egresos del Congreso, y todo aquello que permita su aplicación de manera eficiente y transparente.

La gran importancia que reviste que el Congreso del Estado cuente con un adecuado Código de Conducta con apegado a los principios éticos y de probidad para el

ejercicio de su función legislativa como institución y la de sus integrantes; lo anterior, para efecto de crear una cultura de ética y buenas prácticas parlamentarias al interior de este Poder; así como evitar el conflicto de interés o la opacidad de la construcción de presupuestos y de su aplicación.

Garantizar el derecho constitucional de los integrantes del Congreso a tener acceso directo a la información financiera, administrativa o de otra naturaleza que se integra en el Congreso del Estado, ya que actualmente se presenta una restricción a los mismos que contraviene a sus derechos, a la transparencia y rendición de cuentas.

Cabe señalar, que en el presente Proyecto de Decreto se plantea ampliar el tiempo de ejercicio o duración de los integrantes de la Mesa Directiva en periodo ordinario y extraordinario; ya que con esto se motiva una continuidad, mejor asentamiento y funcionamiento en la dinámica de conducción legislativa. Por tal motivo, se propone que dicho órgano de dirección mantenga una duración de funcionamiento igual al que conforma cada periodo Ordinario; asimismo, sus integrantes conformarán la mesa directiva de las sesiones extraordinarias convocadas por la diputación permanente; en ese mismo sentido, conformarán la diputación permanente, con la única diferencia que el segundo Secretario se convertirá en integrante suplente.

Por otro lado, se propone que la presidencia de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política tenga la duración de un año legislativo; también, se propone que las mesas directivas deberán ser elegidas por la mayoría absoluta de los diputados presente en la sesión del Pleno correspondiente. Es loable señalar, que las modificaciones planteadas y, tomando en consideración el compromiso que tiene este poder legislativo local con el empoderamiento de las mujeres, las propuestas de modificación planteadas permiten garantizar la paridad y alternancia de género en la integración de las Mesas Directivas y de las diversas comisiones dictaminadoras a efecto de lograr la igualdad sustantiva de las mujeres legisladoras que integran la nueva legislatura.

También es importante señalar que, se presentan modificaciones a efecto de homologar lo señalado en nuestra Constitución Política local, ya que se propone modificar en los términos que señala el artículo 57 de esta misma; en cuanto a que la elección de las Mesas Directivas se aprobarán por Mayoría Absoluta como lo que señala la Constitución;

que será el 01 de septiembre del año correspondiente que las nuevas legislaturas entrarán en función.

Hemos observado, que la ley Orgánica del Congreso mantiene cierta discrepancia con la Constitución de Sonora, específicamente cuando nos referimos al tiempo de antelación que debe ser publicado en la Gaceta Parlamentaria las Convocatorias correspondientes a una sesión ordinaria o extraordinaria del Pleno del Congreso; nuestra Constitución Política establece que deben de publicarse por lo menos con dos días de anticipación al día que se celebre la sesión del Pleno correspondiente, y actualmente, la ley Orgánica del Congreso del Estado señala casos en que bastara con que sean publicadas un día previo al momento de la Sesión Ordinaria, lo que nos pone en una disyuntiva legal, sobre todo para los casos que se requiera dispensar el trámite de comisión de una iniciativa o la dispensa de la primera y segunda lectura de un dictamen; es decir, para que esto sea posible, la Constitución de Sonora señala de manera muy clara que deberá de cumplir con el requisito de ser publicados por lo menos con dos días de antelación al momento de la sesión del Pleno. En tal sentido, se propone homologar dichos términos de publicación con lo que marca nuestra Constitución local, tanto para sesiones ordinarias y extraordinarias, así como aquellas que lleve a cabo la diputación permanente para la aprobación de iniciativas en una misma sesión.

Es importante mencionar que se requiere tener un Poder Legislativo que comulgue bajo principios democráticos que instruyan su funcionamiento ad hoc a lo que señala nuestra Norma Máxima; por lo que se propone vestir a nuestra ley orgánica, en este caso, conforme a lo que señala el artículo 44 de la Constitución Política de Sonora con relación a los asuntos que se ven en la sesiones Extraordinarias del Pleno, y esto es importante de señalar, debido a que el formato que maneja nuestra Ley Orgánica no cumple con el principio de legalidad, ya que esta misma reconoce como una atribución de la Diputación Permanente de establecer los puntos del orden del día que se verá en las Sesión Extraordinaria correspondiente, pero a su vez, no da cabida a que se puedan agregar otros puntos en la misma sesión, cuando por mayoría calificada de los legisladores presentes puedan considerados como urgentes; es tal sentido, se propone establecer en el apartado y articulado correspondiente, la redacción que señala nuestra Constitución local a efecto de garantizar la

posibilidad de ver otros asuntos diferentes para lo cual fueron convocados a una sesión extraordinaria, siempre y cuando cumpla con los requisitos anteriormente señalados.

Es fundamental para el procedimiento y la labor legislativa, la función que desarrolla cada una de las comisiones; específicamente nos referimos a las comisiones dictaminadoras, en tal sentido, se propone realizar un reajuste a las comisiones de este Poder Legislativo; dicho reajuste es en el sentido que la denominación de las mismas sea congruente con la realidad que vive nuestro estado; por lo tanto, se propone, fusionar las comisiones de Hacienda en una sola a efecto de que los integrantes de dicha comisión que se ocupa de esta materia conozcan la totalidad de los temas que en ese ámbito se plantea a este Poder Legislativo, evitando con ello, que los integrantes de una comisión desconozca lo resuelve la otra; asimismo, en los casos de la Comisión de Desarrollo Social y la Comisión de Seguridad Pública en necesario ajustar su denominación para armonizarla con la que se ha dado en las entidades públicas que atienden estas materias en el poder ejecutivo tanto federal como estatal.

Asimismo, se propone la creación de una Comisión permanente denominada del Desarrollo Productivo Regional. Esta Comisión tendrá como finalidad recibir, analizar, socializar y dictaminar aquellos temas que le sean turnados a efecto de fortalecer, impulsar y crear diversos mecanismos que generen las condiciones de desarrollo económico, social y laboral en las diversas regiones productivas que integran nuestra entidad y, que permitan generar el crecimiento y bienestar en forma igualitaria de su población, tomando en consideración, sus características y las áreas de oportunidad para lograr un desarrollo integral sostenible y sustentable.

Esta Comisión podrá coadyuvar en la creación de productos legislativos que fortalezcan las estrategias y políticas públicas que se ventilen en otras comisiones como turismo, salud, educación, grupos vulnerables, minería, fomento económico, agrícola y ganadero, protección del medio ambiente y del agua; es decir, tendrá un campo de acción muy amplio para la materialización eficiente de las políticas públicas del estado y los municipios.

Cabe destacar que actualmente, el Senado de la República integra la Comisión de Desarrollo Regional; asimismo, el Congreso de Jalisco, la Comisión de

Desarrollo Productivo Regional, mismas que se avocan a realizar una función legislativa que permita el desarrollo integral de las diferentes regiones dentro de su área de competencia.

Además, el presente proyecto de decreto a efecto de eficientar el trabajo que desarrollen las diversas Comisiones, se propone reconocer el apoyo y auxilio en el trabajo de estas que presta el personal que realiza funciones de secretario técnico de comisión coordinado por la Dirección Jurídica del Congreso.

El Secretario Técnico, es quien ayuda agilizar el trabajo técnico de comisiones, pero, sobre todo, brinda el apoyo y asesoría de una persona con experiencia en el procedimiento legislativo de dictaminación de aquellos asuntos que le sean turnados por la Presidencia de la Mesa Directiva; esto sirve para eficientar el buen desarrollo del trabajo de las comisiones. Por ello, se propone reconocer en la ley a quien realiza estas funciones de auxilio y asesoramiento al presidente y los secretarios de las comisiones respectivas en aquellos asuntos que se le sean encomendados, y que son de gran importancia para el desarrollo de nuestra sociedad. Cabe señalar, que esta figura de apoyo legislativo no es una función ajena a la práctica parlamentaria local, ya que el personal que integra la Dirección General Jurídica del Congreso, con gran responsabilidad y profesionalismos hacen las veces de secretarios técnicos, pero ello no basta, por eso hay que establecer de manera legal dicha figura y darle mejor funcionalidad y profesionalización.

En ese mismo orden de ideas, para lograr una mejor organización y el seguimiento adecuado de los acuerdos tomados en el seno de la CRICP, se requiere crear la figura de Secretario Técnico, mismo que servirá de apoyo a dicha Comisión en su calidad de Órgano de gobierno interno del Congreso del Estado; dichas funciones serán las que acuerde la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, lo que vendrá abonar en gran medida a un mejor funcionamiento de las áreas directivas, de gobierno y del personal que labora en el Congreso del Estado.

Pasando a los aspectos de transparencia y rendición de cuentas; en lo referente a la construcción, conformación, aplicación y manejo de los recursos financieros que integran el Presupuesto de Egresos del Congreso del Estado del año fiscal correspondiente, han sido un misterio desde anteriores legislaturas debido al hermetismo que presentan desde el

momento de su construcción, aprobación y aplicación; en tal sentido, a efecto de darle mayor transparencia a la conformación del proyecto de presupuesto del Congreso del Estado, y tener más ojos al interior del Congreso durante el proceso de construcción de dicho proyecto, será la Comisión de Administración, de Hacienda, de Transparencia y Combate a la Corrupción, con el auxilio de la Oficialía Mayor serán quienes participaran en dicho proceso, mismo que será aprobado por el Pleno del Congreso.

En ese mismo sentido, con las modificaciones que se plantean en cuanto a la Comisión de Administración y del personal administrativo respectivo, estos en todo momento requerirán de la aprobación previa de la CRICP para realizar cualquier transferencia o ajustes presupuestales del Congreso. Asimismo, a efecto de evitar malas prácticas o conflicto de interés se propone desaparecer la figura de adjudicación directa.

Se armoniza con la Ley Estatal de Responsabilidades el término de Contraloría Interna del Congreso del Estado, por el de Órgano Interno de Control y se le da más autonomía de gestión.

Para efectos de hacer prevalecer el derecho de asociación que mantienen las diputadas y diputados de esta legislatura, se propone un procedimiento claro, con relación a la decisión voluntaria a dejar de ser parte de un grupo parlamentario y a su vez, adherirse a otro, según convenga a su derecho.

No cabe duda, de la gran importancia que reviste para los congresos locales y federales, el poder contar con un Instituto o Centro especializado en las diferentes áreas técnico-jurídicas, que vengán a fortalecer la labor legislativa y su correcto funcionamiento. En ese sentido, para garantizar el desarrollo de un trabajo legislativo eficiente, oportuno, pragmático y que enfrente y a su vez resuelva las diferentes problemáticas que aquejan a nuestra sociedad, es necesario darle la importancia necesaria y sobre todo, funcionalidad profesional al Centro de Investigaciones Parlamentarias de Sonora, ya que por su naturaleza, éste puede y debe ser el mejor aliado de los buenos resultados que la sociedad sonorense espera de este Poder Legislativo, ejercer una buena coordinación y una constante capacitación con otras áreas técnicas de esta Soberanía.

Se requiere contar con un verdadero Centro profesional que sirva de apoyo desde el momento mismo de creación de iniciativas, que tenga los elementos necesarios para realizar un correcto análisis previo, que abone a la construcción de productos legislativos durante todo su proceso legal, y, además, tenga las condiciones técnicas, legales y materiales para realizar la evaluación de sus resultados en beneficio de la sociedad.

En los Artículos Transitorios se determina el momento de inicio de vigencia de este decreto; el lapso de tiempo que la Comisión de Régimen Interno y Concertación política tiene para aprobar el Código de Conducta del Congreso del Estado; ampara la duración de un periodo ordinario de la mesa directiva y quien presida la Comisión de Régimen Interno que este en funciones al momento de su entrada en vigor.

Como parte de la Misión y la Visión que comparte este Poder Legislativo; es ejercer el poder sustentado en las atribuciones de legislar, fiscalizar, transparentar y representar dignamente a la población para lograr el desarrollo político, económico y social de todos. Es por ello, que la serie de planteamientos a modificaciones que hoy se presenta ante este Pleno, tiene como finalidad reforzar el funcionamiento y mejoramiento de la labor legislativa, haciendo uso de la facultad exclusiva de este Congreso local de realizar las modificaciones necesarias a su normativa interna con miras en mejorar su funcionamiento legislativo con apego a los principios democráticos, y con ello, abonar a que ésta institución goce de la confianza y credibilidad ciudadana a través de una actuación honesta y responsable, con un desempeño transparente de los recursos públicos mediante la rendición de cuentas sustentado en principios éticos y de buenas prácticas.

Por último, es importante resaltar que el principio de legalidad es la base primordial de nuestro trabajo legislativo, evidentemente este Congreso del Estado es respetuoso de dicho principio, y así debemos seguir para estar en condiciones de dar el mejor de los resultados a la encomienda otorgada por la ciudadanía sonorense.

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:

DECRETO

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY ORGANICA DEL PODER LEGISLATIVO DEL ESTADO DE SONORA

ARTICULO ÚNICO. - Se **Reforman** los artículos 7; 16, fracción III; 24; 32, frac XIII; 56; 57; 58; 60; 66, fracciones XVII y XVIII; 72; 73; 75; 76; 77; 80; 84; 88, párrafo tercero; 92; 93, párrafo segundo; 94; 104; 107; 109; 113; 114, fracciones I, V, VII y XI; 115, párrafo tercero; 121; 124, fracción III; 126, segundo párrafo; 147; 155 BIS, párrafo tercero; 183, fracción III; 185; 191, fracción VII; la denominación del Capítulo V del Título Décimo Segundo; 194; 195, Primer párrafo; 197; 197 Bis, párrafo primero y fracciones VII, XVIII y XIX; 197 Bis 1 y 197 Bis 2; asimismo, **se Adicionan** las fracciones XIX, XX, XXI, XXII y XXIII al artículo 66, un artículo 93 Bis, un párrafo tercero al artículo 152; un párrafo tercero al artículo 163; y, las Fracciones XX, XXI y XXII al artículo 197 Bis; todos de la ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 7.- El Congreso del Estado formulará y aprobará su presupuesto anual de egresos apegado al principio de austeridad que permita su aplicación de una manera eficiente y transparente, y tendrá plena autonomía para su ejercicio, así como para organizarse administrativamente y, en su oportunidad, deberá remitir éste para su inclusión en el proyecto del presupuesto de egresos del Estado que anualmente presenta el Ejecutivo Estatal, con apego a la Constitución Política del Estado y demás normatividad aplicable.

ARTÍCULO 16.- ...

I a la II.- ...

III.- Acto continuo, el presidente de la Comisión Instaladora solicitará al presidente de la Comisión de Régimen y Concertación política, que previo acuerdo de los integrantes de la Comisión, presente la propuesta para la conformación de la mesa directiva correspondiente al primer periodo ordinario del primer año de la Legislatura, para someterla a consideración del Pleno, la cual se integrará conforme a lo dispuesto en esta ley, por el voto de la mayoría de los diputados presentes en la sesión.

La presidencia de la mesa directiva correspondiente al primer periodo ordinario del primer año de la Legislatura, recaerá en una o un integrante del grupo parlamentario con mayor representación al interior del Congreso;

IV a la VII.- ...

ARTÍCULO 24.- El Congreso del Estado, a efecto de garantizar la ética y la probidad en el ejercicio de las funciones parlamentarias de sus integrantes contará con un Código de Conducta, el cual tendrá por objeto implementar una cultura de ética, evitar los conflictos de interés, establecer una instancia de control y, garantizar la igualdad y no discriminación hacia el interior del Congreso.

ARTÍCULO 32.- ...

I a la XII.- ...

XIII.- Cuando así lo requiera, le sean proporcionadas, en un plazo de tres a quince días hábiles, copias en archivos electrónicos de la documentación oficial relativa al ejercicio presupuestal del Congreso del Estado, estados financieros y toda clase de documentación administrativa que obre en los archivos de los órganos técnicos, unidades administrativas y dependencias del Congreso del Estado, así como de la documentación relacionada con el proceso legislativo en su conjunto;

XIV a la XVII.-...

ARTÍCULO 56.- La Mesa Directiva se integrará con una Presidencia, una Vicepresidencia, dos Secretarías y una Secretaría Suplente. Preferentemente reflejará la composición plural representada en el Congreso del Estado.

Para el nombramiento de quienes integren la Mesa Directiva, se deberán observar los principios de paridad y alternancia de género.

ARTÍCULO 57.- La Mesa Directiva será electa por mayoría absoluta del Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, previo acuerdo de la misma; y se comunicará a las autoridades correspondientes para los efectos legales a que haya lugar.

En el supuesto de que la propuesta no lograra la mayoría requerida en Pleno, la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política realizará, en ese momento, otra propuesta privilegiando los consensos entre los diversos grupos parlamentarios hasta que se obtenga la mayoría requerida.

ARTÍCULO 58.- La Mesa Directiva durará en su ejercicio un periodo ordinario.

El primer periodo ordinario del primer año de cada legislatura será presidido por un integrante del grupo parlamentario con mayor representación en el Congreso. Las subsecuentes presidencias recaerán en los Grupos Parlamentarios que no la hayan ejercido.

El Acuerdo para la rotación de la Mesa Directiva será propuesto por la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política ante el Pleno del Congreso del Estado. En su conformación se privilegiará la paridad de género y la composición plural del Congreso.

Los diputados electos para integrar la Mesa Directiva asumirán sus cargos en el primer día del periodo ordinario sin necesidad de declaratoria alguna.

ARTÍCULO 60.- Los integrantes de la Mesa Directiva durante el desarrollo de las sesiones extraordinarias, llevarán a cabo su función con las formalidades que precisa el presente capítulo para las ordinarias; la declaratoria respectiva la formulará su Presidente.

ARTÍCULO 66.- ...

I al XVI ...

XVII.- Previa aprobación de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, celebrar convenios de colaboración con instituciones públicas del ámbito municipal, estatal y federal, así como de concertación con instituciones del ámbito privado;

XVIII.- Procurar la agenda legislativa conjunta con el Poder Ejecutivo en los términos del artículo 42 Constitucional;

XIX.- Llevar el control y seguimiento de los puntos de acuerdo tomados en el Pleno o la Diputación Permanente, debiendo informar mensualmente el estado que guardan cada uno de ellos;

XX.- Ejecutar las acciones contenidas en el artículo 155 Bis de la presente Ley e informar mensualmente de ellas al Pleno del Congreso;

XXI.- Informar mensualmente a la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, todos los actos que haya realizado el mes anterior al informe, en representación del Congreso del Estado, incluyendo aquellos que haya delegado, debiendo proporcionar, en su caso, copia de los convenios que haya suscrito en ejercicio de la representación legal; y

XXII.- Las demás que se encomienden en esta ley y las que le asigne el Pleno del Congreso del Estado.

ARTÍCULO 72.- La Diputación Permanente se integrará por una Presidencia, una Vicepresidencia, una Secretaría y dos suplencias.

La Mesa Directiva del periodo ordinario de sesiones inmediato anterior, será también la Mesa Directiva de la Diputación Permanente. Durante el periodo de sesiones extraordinarias, el integrante de la Mesa Directiva que desarrollaba funciones de Segundo Secretario durante el periodo ordinario anterior, será integrante suplente.

ARTÍCULO 73.- Una vez conformada la Diputación Permanente, sus integrantes tomarán posesión a partir del inicio del periodo de sesiones extraordinarias, lo que se comunicará a las autoridades correspondientes para los efectos legales a que haya lugar.

ARTÍCULO 75.- La Diputación Permanente celebrará sus sesiones, ordinariamente, en el Salón de Sesiones del Pleno del Congreso y el día martes de cada semana o cuando y donde lo solicite el presidente, la mayoría de sus integrantes, o por acuerdo de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

ARTÍCULO 76.- La Diputación Permanente convocará al Pleno del Congreso del Estado a sesiones extraordinarias conforme a lo que establece la Constitución Política del Estado, debiendo publicarse la convocatoria correspondiente, cuando menos con dos días de anticipación a la fecha de la sesión en el Boletín Oficial del Gobierno Estatal y en la Gaceta Parlamentaria y, opcionalmente, en medios de circulación estatal.

ARTÍCULO 77.- Cuando el Congreso del Estado sea convocado a sesiones extraordinarias por la Diputación Permanente, la Mesa Directiva desahogará los asuntos a los que fue convocada, asumiendo funciones de Segundo Secretario, el integrante que desarrollaba dichas funciones durante el periodo ordinario anterior.

ARTÍCULO 80.- La Diputación Permanente, durante la primera quincena de ejercicio de sus funciones y en acuerdo con las comisiones de dictamen legislativo y especiales, en su caso, deberá presentar un calendario de trabajo a la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, para ser desahogado durante el periodo de sesiones extraordinarias con el objeto de resolver sobre los asuntos pendientes, así como para iniciar o continuar cualquier otro trabajo propio de dichas comisiones.

El Calendario debe de ser aprobado por la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, la cual podrá realizar modificaciones al mismo para el mejor desahogo de los trabajos.

Si el Calendario fue presentado conforme al presente artículo y la Comisión no ha resuelto en un plazo de cinco días naturales, se entenderá como aprobado en sus términos.

ARTÍCULO 84.- La Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, enviará al Pleno del Congreso para su aprobación, la propuesta de las comisiones que se integrarán y los miembros que formarán parte de éstas.

Las Comisiones estarán integradas hasta por siete diputadas y diputados, el primero de los cuales fungirá como presidente y los demás tendrán el carácter de secretarios.

La propuesta se enviará dentro de los primeros quince días después de la instalación de la legislatura y tendrá que ser aprobada por el Pleno, con la mayoría absoluta de los presentes.

En el supuesto de que la propuesta no lograra la mayoría requerida, la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política tendrá que realizar otra propuesta privilegiando los consensos entre los diversos grupos parlamentarios hasta que se obtenga la mayoría requerida.

ARTÍCULO 88.- ...

...

Las reuniones podrán celebrarse de manera no presencial (virtual), cuando sea imposible de llevarse de manera presencial, por una declaratoria de emergencia decretada por la autoridad competente ya sea del orden federal o estatal, en la que exista una condición de alto riesgo en la celebración de las mismas, o mediante la aprobación de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

ARTÍCULO 92.- La competencia de las comisiones de dictamen legislativo es la que se deriva de su denominación, así como de las normas que rigen el funcionamiento del Congreso del Estado; para el efecto, se designarán las siguientes comisiones:

- I.- De Gobernación y Puntos Constitucionales;
- II.- De Hacienda;
- III.- De Presupuestos y Asuntos Municipales;
- IV.- De Educación y Cultura;
- V.- De Deporte;
- VI.- De Justicia y Derechos Humanos;
- VII.- De Seguridad Ciudadana;
- VIII.- De Fomento Agrícola y Ganadero;
- IX.- De Pesca y Acuicultura;
- X.- De Asuntos del Trabajo;
- XI.- De Obras y Servicios Públicos;
- XII.- De Bienestar Social;
- XIII.- De Asuntos Fronterizos;
- XIV.- De Fomento Económico y Turismo;
- XV.- De Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático;
- XVI.- De Salud;
- XVII.- De Comunicación y Enlace Social;
- XVIII.- Para la Igualdad de Género;
- XIX.- De Asuntos Indígenas;
- XX.- De Atención a Grupos Vulnerables de la Sociedad;
- XXI.- De Ciencia y Tecnología;
- XXII.- De Examen Previo y Procedencia Legislativa;
- XXIII.- Del Agua;

XXIV.- De Transporte y Movilidad;

XXV.- De Minería;

XXVI.- De Vivienda;

XXVII.- De Protección Civil;

XXVIII.- De los Derechos de la Niñez, la Adolescencia y la Juventud;

XXIX.- Desarrollo Urbano;

XXX.- Transparencia;

XXXI.- Anticorrupción;

XXXII.- Atención a migrantes;

XXXIII.- Comisión de Desarrollo Productivo Regional; y

XXXIV.- Especiales aprobadas por el pleno del Congreso del Estado con tal carácter.

ARTÍCULO 93.- ...

A efecto de eficientar la labor legislativa que se lleva a cabo en el trabajo de Comisiones; estas contarán con el auxilio de un Secretario Técnico de Comisiones a solicitud de quien presida la Comisión respectiva. Los Secretarios Técnicos de Comisión serán coordinados por el Titular de la Dirección General Jurídica. Las funciones y atribuciones de Secretario Técnico serán aquellas que se establezcan en los manuales de organización y procedimientos respectivos.

ARTÍCULO 93 BIS.- En cada Comisión dictaminadora, la Dirección General Jurídica deberá comisionar personal a su cargo para que realice las funciones de Secretario Técnico de Comisión, en las comisiones que lo soliciten.

ARTÍCULO 94.- - Las comisiones de dictamen legislativo tienen las siguientes atribuciones:

I.- Recibir, analizar, estudiar, discutir y dictaminar los asuntos que les turne el pleno del Congreso del Estado;

II.- Crear y administrar un micrositio mediante el cual se difunda el trabajo legislativo de la Comisión.

El citado micrositio deberá publicar, como mínimo, la siguiente información:

a) El expediente legislativo de cada asunto que le haya sido turnado para su dictaminación.

b) Un calendario que muestre a la ciudadanía el plazo que tiene cada expediente para su dictaminación, así como el estatus de cada asunto turnado a la Comisión.

c) Un espacio mediante el cual la ciudadanía, corporaciones, organizaciones ciudadanas, asociaciones civiles, académicos y demás personas interesadas, puedan formular observaciones o retroalimentaciones a los asuntos que le hayan sido turnados para su dictaminación, las cuáles no serán vinculantes para la toma de decisiones de la Comisión; y

d) La demás información que la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política determine, a efecto de transparentar el trabajo que realiza la Comisión de dictamen legislativo, así como, garantizar la coparticipación ciudadana en la toma de decisiones.

III.- Elaborar el programa de trabajo de la Comisión, de acuerdo a la agenda legislativa del Congreso del Estado y de todos aquellos asuntos que le hayan sido turnados para su determinación, considerando la vinculación con organizaciones de la sociedad civil;

IV.- Presentar ante el Pleno del Congreso del Estado los dictámenes con sus respectivos estudios de impacto presupuestal y demás documentos relativos a los asuntos que les son turnados o remitidos;

V.- Invitar, por conducto de quien presida la Mesa Directiva o la Diputación Permanente, según sea el caso, a los titulares de las distintas dependencias o entidades federales, estatales o municipales, en los casos en que su presencia sea necesaria para el adecuado desempeño de sus atribuciones;

VI.- Solicitar, por conducto de quien presida la Mesa Directiva o la Diputación Permanente, según sea el caso, oficialmente a cualquier dependencia, funcionario del Gobierno del Estado o Municipios, así como cualquier autoridad, para que, de acuerdo a la normatividad correspondiente, expida copias certificadas o entregue por escrito la información que para tal efecto se solicite para el mejor despacho de los asuntos que le hayan sido turnado.

La omisión, negativa o imprecisión de la información y documentos solicitados, en un plazo máximo de cinco días hábiles motivará que la comisión por conducto de la persona que preside el Congreso del Estado, lo haga del conocimiento a la persona titular del Poder Ejecutivo del Estado, al Ayuntamiento respectivo, así como al titular del ente público al cual se le hizo la solicitud;

VII.- Emitir su opinión ante la Comisión de Fiscalización, en el ámbito de su competencia, sobre el cumplimiento de metas y aspectos presupuestales contenidos en los Estados Financieros trimestrales y las cuentas públicas de los entes públicos sujetos a la Ley de Fiscalización;

VIII.- Crear a solicitud de la mayoría de quienes conforman la comisión de dictamen legislativo, un consejo técnico consultivo con los perfiles más adecuados, para asesorar de forma honoraria en las temáticas que se le soliciten;

IX.- Realizar a través del presidente o presidenta de la comisión de dictamen legislativo y previo a la elaboración del dictamen respectivo, mesas de trabajo con los ciudadanos, corporaciones, organizaciones ciudadanas, asociaciones civiles, académicos y demás agentes sociales debiendo para ello, generar una minuta de los acuerdos tratados e informar a los demás miembros de la comisión en caso de que no se encuentren presentes; y

X.- Cada Comisión deberá contar con el auxilio de una o un Secretario Técnico de Comisión comisionado por la Dirección General Jurídica, el cual asistirá a quien la Presida y al resto de sus integrantes, en la planeación, ejecución, control y seguimiento de las actividades a desarrollar en las mismas.

ARTÍCULO 104.- La Comisión de Régimen Interno y Concertación Política estará estructurada por una Presidencia y las demás tendrán carácter de Secretarías. Ésta ejercerá sus funciones a partir del acto de toma de protesta de los diputados sin necesidad de declaración alguna.

La Comisión para el ejercicio de sus funciones y buen desempeño contará con una Secretaría técnica. La persona que habrá de ejercer la titularidad de la Secretaría será designada por el voto de la mayoría de quienes integran dicha Comisión.

Las funciones y atribuciones de la Secretaría técnica de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política se establecerán en el acuerdo respectivo de dicha comisión.

ARTÍCULO 107.- La Presidencia de la Comisión tendrá una duración de un año legislativo.

El Coordinador del Grupo Parlamentario con mayor representación al interior del Congreso fungirá como presidente del primer año. Los años subsecuentes se someterá a votación la Presidencia de la misma.

Los Coordinadores que hayan ejercido la Presidencia, no podrán ser reelectos.

ARTÍCULO 109.- La Comisión de Régimen Interno y Concertación Política tendrá las siguientes atribuciones:

I.- Coadyuvar en el ejercicio de las funciones constitucionales del Congreso del Estado a través de acuerdos legislativos y políticos;

II.- Proponer al pleno del Congreso del Estado la composición de las diferentes comisiones;

III.- Proponer al pleno del Congreso del Estado el proyecto de presupuesto de egresos del Poder Legislativo;

IV.- Proponer al Pleno del Congreso del Estado la composición de la Mesa Directiva;

V.- Aprobar los manuales de organización y de procedimientos de las dependencias del Congreso del Estado;

VI.- Proponer al pleno del Congreso del Estado el nombramiento y remoción del Oficial Mayor, Titular del Órgano Interno de Control, directores generales y subdirectores o sus equivalentes, con base en lo dispuesto por esta ley;

VII.- Proponer la agenda legislativa de los periodos de sesiones;

VIII.- Acordar los asuntos a tratar en el orden del día de las sesiones, debiendo comunicarlo a la Mesa Directiva y al resto de los diputados antes del inicio de las mismas;

IX.- Autorizar, a solicitud de la Comisión de Administración, la contratación de asesorías externas o de especialistas para el trabajo de las comisiones, atendiendo a la naturaleza del asunto de que se trate, a la conveniencia y oportunidad de la asesoría; así como la celebración de reuniones de comisiones fuera del recinto oficial o la celebración de congresos, seminarios y eventos similares, atendiendo a la disponibilidad presupuestaria;

X.- Recibir, modificar en caso de ser necesario y autorizar, el programa anual de comunicación social del Congreso del Estado, que estará bajo la supervisión de esta comisión;

XI.- Evaluar las funciones de las dependencias del Congreso del Estado;

XII.- Aprobar que las sesiones del Pleno del Congreso del Estado se celebren de manera no presencial (virtual);

XIII.- Emitir los lineamientos que permitan el desarrollo de las sesiones del Pleno del Congreso del Estado no presenciales (virtuales), los cuales deberán apegarse a las disposiciones relativas al proceso legislativo establecidas en la Constitución Política del Estado de Sonora y en esta Ley;

XIV.- Impulsar y realizar los estudios que versen sobre disposiciones normativas, regímenes y prácticas legislativas;

XV.- Establecer acuerdos para definir los márgenes de tiempo tolerables en relación con los retardos de los diputados a las sesiones del Pleno del Congreso del Estado o Diputación Permanente y reuniones de comisiones; y

XVI.- Las demás que le confiera esta Ley, el Pleno del Congreso del Estado y la Diputación Permanente.

ARTÍCULO 113.- La Presidencia de la Comisión tendrá una duración de un año legislativo.

El Grupo Parlamentario con mayor representación al interior del Congreso fungirá como presidente del primer año. Los años subsecuentes se someterá a votación la Presidencia de la misma.

ARTÍCULO 114.- ...

I.- Elaborar el proyecto de presupuesto de egresos del Congreso del Estado para el ejercicio fiscal del año siguiente en coordinación con la Oficialía Mayor y con quien presida la Comisión de Hacienda, Transparencia y Anticorrupción. El proyecto aprobado por la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, deberá darse a conocer al resto de las y los integrantes de la legislatura con siete días naturales previos al día de la sesión que sea sometido al Pleno del Congreso para su aprobación a propuesta de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política;

II a la IV.- ...

V.- Realizar las transferencias y ajustes presupuestales, previa autorización de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, en los términos de la ley de la materia;

VI.- ...

VII.- Proponer a la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, los montos mínimos y máximos a incluirse en el presupuesto de egresos del Congreso del Estado, para adquisiciones y contratación de obra pública por licitación pública, con invitación a cuando menos tres proveedores;

VIII al X.- ...

XI.- Publicar y mantener actualizada la documentación oficial relativa al ejercicio presupuestal del Congreso del Estado, estados financieros y toda clase de documentación administrativa que obre en los archivos de los órganos técnicos, unidades administrativas y dependencias de este Poder Legislativo; dicha publicación se realizara en el micrositio del Parlamento Abierto dentro del Portal Oficial del Congreso del Estado, y

XII.- ...

...

ARTÍCULO 115.-...

...

El Congreso del Estado podrá ser convocado a sesiones extraordinarias de conformidad a lo que establecen los artículos 43, 44 y 66 de la Constitución Política del Estado para desahogar únicamente los asuntos para los que fue convocado y, de los que se califiquen urgentes por el voto de las dos terceras partes de los Diputados que concurran a la Sesión extraordinaria.

ARTÍCULO 121.- La Comisión de Régimen Interno y Concertación Política será la encargada de elaborar el proyecto de orden del día de cada sesión ordinaria, debiendo hacerlo del conocimiento de los diputados a través de la Gaceta Parlamentaria, cuando menos dos días previos al día en que habrá de desahogarse. Sin perjuicio de lo anterior, la Presidencia del Congreso del Estado, en acuerdo con la Comisión de Régimen Interno y Concertación

Política, podrá presentar un proyecto alternativo de orden del día para ser sometido a consideración del Pleno del Congreso del Estado, justificando las razones del cambio de este.

ARTÍCULO 124.- ...

I a la II.-...

III.- Las iniciativas de los diputados y de los ayuntamientos se presentarán por escrito y oportunamente se turnarán a comisión. A estas proposiciones les podrá ser dispensado el trámite de comisión y aún discutir y resolver desde luego el asunto de que se trate, siempre que el Pleno del Congreso del Estado las declare como de urgente u obvia resolución y se hayan publicado en la Gaceta Parlamentaria cuando menos, dos días naturales previos a la sesión de que se trate; y

IV.- ...

ARTÍCULO 126.- ...

Los dictámenes podrán ser objeto de dispensa de primera lectura sólo en el supuesto de que se hayan publicado en la Gaceta Parlamentaria, cuando menos, dos días naturales previos la sesión de que se trate y previa aprobación de las dos terceras partes de los integrantes de la legislatura.

ARTÍCULO 147.- Habrá dos clases de votaciones, a saber:

I.- Nominal; y

II.- Económica.

El principio de máxima publicidad es el eje rector en las votaciones del Pleno del Congreso del Estado. Para tal efecto, el sentido de la votación será transmitido en tiempo real en un tablero electrónico.

El Tablero electrónico debe de proyectar:

I.- Nombre del total de los integrantes de la Legislatura; y

II.- El sentido del voto de la o el legislador o su ausencia.

Durante la transmisión de las sesiones por medios electrónicos, se deberá visualizar el sentido de votación de las y los legisladores. Una vez que se proyecte el sentido de la votación del total de las y los legisladores, el Presidente deberá preguntar al Pleno si la votación proyectada es correcta, por si alguna o algún Diputado quiere aclarar el sentido de su voto con motivo de algún error humano o tecnológico.

ARTÍCULO 152.- ...

...

El resultado de las votaciones en lo general y en lo particular deberá de publicarse en el Portal de Internet del Congreso del Estado.

ARTICULO 155 BIS. - ...

...

Será causa de responsabilidad administrativa y se entenderá actualizado el supuesto de incumplimiento previsto en el artículo 63, fracción XXVI de la Ley Estatal de Responsabilidades, la falta de respuesta o seguimiento a que se refieren los párrafos anteriores, por parte del servidor público a quien se dirigió el contenido del acuerdo aprobado por el Congreso del Estado y dará lugar a que el Presidente de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Sonora interponga, ante la Contraloría del Estado o el Órgano de Control y Evaluación Gubernamental del ayuntamiento, según corresponda, la denuncia y seguimiento al procedimiento respectivo para lograr que se sancione al omiso, informando de todos estos actos al Pleno del Congreso del Estado de Sonora, en forma previa a la culminación de su encargo. El incumplimiento de los deberes impuestos al Presidente de la Mesa Directiva deberá ser sancionado, previo procedimiento que al efecto desahogue el Órgano Interno de Control del Congreso del Estado, por el Pleno del Poder Legislativo.

...

ARTÍCULO 163.- ...

...

Las diputadas o diputados que decidan dejar de pertenecer a un grupo parlamentario e integrarse a otro, aun cuando no sean del mismo partido político que los postulo, podrán adherirse a este, siempre y cuando medie escrito de su renuncia al Coordinador o Coordinadora del Grupo Parlamentario al que dejará de pertenecer; presenten solicitud de adhesión al nuevo grupo parlamentario; se dé a conocer a la Mesa Directiva por el Coordinador o Coordinadora del grupo parlamentario al que se adhiere y, se cumpla con los requisitos señalados en los párrafos anteriores. Bastara que quien Presida la Mesa Directiva respectiva lo dé a conocer al Pleno del Congreso en la próxima Sesión, sin que medie otro tramite o autorización para tal efecto.

ARTÍCULO 183.- ...

I y II.- ...

III.- Órgano Interno de Control.

ARTÍCULO 185.- Los titulares de la Oficialía Mayor, Órgano Interno de Control, de las Direcciones Generales, así como los subdirectores o equivalentes de dichas dependencias

serán nombrados y removidos por las dos terceras partes del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

La designación de todos los titulares a que hace referencia el párrafo anterior se realizará con estricto apego al principio de paridad de género.

ARTÍCULO 191.- ...

I a la VI. - ...

VII.- Informar mensualmente a las comisiones de Administración y de Régimen Interno y Concertación Política, así como al Órgano Interno de Control del Congreso del Estado, la situación que guarda el ejercicio presupuestal en lo general, especificando las asignaciones y disposiciones por dependencias y programas;

VIII a la XXV.- ...

CAPÍTULO V
DEL ÓRGANO INTERNO DE CONTROL

ARTÍCULO 194.- El Órgano Interno de Control, será responsable del control y evaluación del desarrollo administrativo y financiero del Congreso del Estado, cuyo titular será designado por el Pleno del Congreso del Estado a propuesta de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

ARTÍCULO 195.- El Órgano Interno de Control, será un órgano funcionalmente autónomo y dependerá directamente del Pleno del Congreso del Estado, teniendo las siguientes atribuciones:

I a la V.-...

ARTÍCULO 197.- El Órgano Interno de Control contará con las áreas, unidades y personal necesario para su funcionamiento, conforme a lo establecido en el presupuesto de egresos.

ARTÍCULO 197 BIS- El Centro de Investigaciones Parlamentarias es un órgano técnico del Congreso del Estado; el cual tiene como finalidad, coadyuvar con las diferentes instancias internas del Congreso, a efecto de lograr una función legislativa de calidad, eficiente y eficaz; generar y en su caso desarrollar los mecanismos necesarios de capacitación y profesionalización del personal técnico que participa en las diferentes etapas del proceso legislativo al interior del Congreso; así como, realizar la evaluación de los resultados obtenidos por la implementación social de leyes o disposiciones legales aprobados por este Poder Legislativo; para tales efectos le corresponde realizar lo siguiente:

I al VI.-...

VII.- Recabar información documental de análisis, debate y legislación sobre los diversos temas de interés social, económico, político y cultural, que sirvan de apoyo para la

construcción de iniciativas, el adecuado desahogo del proceso legislativo de estas; así como, la debida evaluación de resultados de normas vigentes de interés general;

VIII a la XVII.-...

XVIII.- Impulsar programas editoriales y de difusión de las actividades del Congreso del Estado de Sonora;

XIX.- Coordinar los temas de capacitación del Congreso del Estado;

XX.- Llevar la estadística legislativa del Congreso del Estado;

XXI.- Dar seguimiento a los trámites legislativos del Congreso del Estado; y

XXII.- Las demas que le señale la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

ARTÍCULO 197 BIS 1.- El Centro estará presidido por un Director General, que contará con el personal necesario y capacitado, que para ello apruebe la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política.

Para ser nombrado director general y subdirector del Centro se requiere ser mexicano y contar con título profesional, ser mayor de 30 años y preferentemente que tenga experiencia en Derecho parlamentario y técnica legislativa.

ARTÍCULO 197 BIS 2.- Para el ejercicio de las atribuciones establecidas en este artículo, el Centro contará con la estructura administrativa necesaria para el desempeño de sus funciones, la cual deberá ser aprobada y nombrada por la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política del Congreso del Estado. El personal del Centro deberá contar con un perfil profesional relacionado de manera preferencial con los ámbitos legislativo, académico y de la investigación.

TRANSITORIOS

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

SEGUNDO.- El Congreso del estado por conducto de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, deberá expedir dentro del plazo de 120 días naturales, contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, el Código de Conducta del Congreso del Estado.

TERCERO.- Se ratifica la integración de la Mesa Directiva que se encuentre en funciones a la fecha de entrada en vigor del presente Decreto.

Finalmente, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, solicitamos se considere el presente asunto

como de urgente resolución y se dispense el trámite de Comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

A T E N T A M E N T E
HERMOSILLO, SONORA A 09 DE NOVIEMBRE DE 2021

DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

DIP. RICARDO LUGO MORENO

DIP. OSCAR EDUARDO CASTRO CASTRO

DIP. MARÍA ALICIA GAYTÁN SÁNCHEZ

DIP. AZALIA GUEVARA ESPINOZA

DIP. MARÍA JESÚS CASTRO URQUIJO

DIP. JACOBO MENDOZA RUIZ

DIP. IVANA CELESTE TADDEI ARRIOLA

DIP. JOSÉ RAFAEL RAMÍREZ MORALES

DIP. REBECA IRENE SILVA GALLARDO

DIP. HÉCTOR RAÚL CASTELO MONTAÑO

DIP. PRÓSPERO VALENZUELA MUÑER

DIP. LUIS ARTURO ROBLES HIGUERA

DIP. MARGARITA VELEZ DE LA ROCHA

DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

DIP. DIANA KARINA BARRERAS SAMANIEGO

DIP. IRAM LEOBARDO SOLÍS GARCIA

DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

DIP. BEATRIZ COTA PONCE

DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

DIP. BRENDA LIZETH CÓRDOVA BUZANI

DIP. PALOMA MARÍA TERÁN VILLALOBOS

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos, diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 52 y 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, 84 y 86 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, ponemos a consideración del Pleno de esta Asamblea Legislativa, propuesta con punto de Acuerdo mediante el cual se integran diversas Comisiones de este Poder Legislativo, a efecto de continuar formalmente con los trabajos institucionales de esta LXIII Legislatura, la cual se funda al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El Supremo Poder del Estado se divide para su ejercicio en Legislativo, Ejecutivo y Judicial, en tal sentido, el ejercicio del Poder Legislativo del Estado se deposita en una Asamblea de Representantes del Pueblo, denominada “CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA”, lo anterior de conformidad a lo dispuesto en los artículos 26 y 29 de la Constitución Política del Estado de Sonora. Para el despacho de los asuntos, el Congreso del Estado cuenta con Comisiones, las cuales son órganos colegiados que se integran por diputados, cuyas funciones son analizar y discutir las iniciativas de ley, los proyectos de decreto y demás asuntos que le sean turnados por la Presidencia del Pleno del Poder Legislativo y la Diputación Permanente para elaborar, en su caso, los dictámenes correspondientes; asimismo, es importante señalar que las comisiones del Congreso del Estado serán de Dictamen Legislativo, de Fiscalización, de Administración, de Régimen Interno y Concertación Política, Especiales y Protocolarias, acorde a lo dispuesto en los artículos 82 y 83 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo.

El Pleno de cada Legislatura definirá, por el voto de la mayoría absoluta de sus miembros, las comisiones que se integrarán y los miembros que formarán parte de éstas, el primero de los cuales fungirá como Presidente y los otros como Secretarios; asimismo, para la integración de las comisiones, se atenderá necesariamente a la pluralidad

de diputados existentes en el Congreso del Estado, así como a la equidad de género. De igual forma, debemos considerar que los Grupos Parlamentarios tendrán derecho a presidir un número de comisiones directamente proporcional al número de sus integrantes, considerando la importancia de éstas, todo lo expuesto se sustenta en lo previsto por los artículos 84 y 86 de la citada Ley Orgánica.

De tal forma que en la sesión ordinaria de fecha 23 de septiembre del 2021, el Pleno del Congreso del Estado aprobó un acuerdo de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política, mediante el cual se integran las comisiones de Presupuestos y Asuntos Municipales, así como también la de Fiscalización.

Asimismo, el 30 de septiembre del mismo año, el Pleno de este Poder Legislativo aprobó el acuerdo de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política con el objeto de integrar las comisiones de Educación y Cultura, Fomento Agrícola y Ganadero, Pesca y Acuacultura, Obras y Servicios Públicos, Asuntos Fronterizos, Fomento Económico y Turismo, De Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático, Salud, Para la Igualdad de Género, Asuntos Indígenas, Ciencia y Tecnología, Transporte y Movilidad, Minería, De los Derechos de la Niñez, la Adolescencia y la Juventud, Desarrollo Social y Asistencia Pública, Del Agua, Asunto del Trabajo, De Deporte y Seguridad Pública.

Sin embargo, en la misma sesión que se presenta esta iniciativa, se pone a consideración del Pleno la reforma a la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, la cual, en caso de ser aprobada, reformaría la denominación de la Comisión de Desarrollo Social y Asistencia Pública, y de la Comisión de Seguridad Pública, para quedar como Comisión de Bienestar Social y Comisión de Seguridad Ciudadana, respectivamente, lo que hace necesario tomar las previsiones conducentes en caso de que eso suceda.

En tal sentido, el presente proyecto con Punto de Acuerdo que hoy presenta la Comisión de Régimen Interno y Concertación política, y que se pone a consideración del Pleno de esta Soberanía, tiene como finalidad integrar diversas comisiones

COMISIÓN DE JUSTICIA Y DERECHOS HUMANOS

PRESIDENTE(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____
SECRETARIO(A)	DIP. _____

SEGUNDO.- La Comisión de Desarrollo Social y Asistencia Pública, y la Comisión de Seguridad Pública, integradas mediante Acuerdo número 06 de fecha 30 de septiembre de 2021, cambian su denominación a Comisión de Bienestar Social y Comisión de Seguridad Ciudadana, respectivamente, conforme a lo dispuesto en el Decreto número ____, aprobado el día 09 de noviembre del 2021, quedando integradas de la siguiente manera:

COMISIÓN DE BIENESTAR SOCIAL

PRESIDENTA:	DIP. MARGARITA VÉLEZ DE LA ROCHA
SECRETARIO:	DIP. IRAM LEOBARDO SOLÍS GARCÍA
SECRETARIA:	DIP. BEATRIZ COTA PONCE
SECRETARIA:	DIP. KARINA TERESITA ZARATE FÉLIX
SECRETARIA:	DIP. MARÍA SAGRARIO MONTAÑO PALOMARES
SECRETARIA:	DIP. REBECA IRENE SILVA GALLARDO
SECRETARIA:	DIP. AZALIA GUEVARA ESPINOZA

COMISIÓN DE SEGURIDAD CIUDADANA

PRESIDENTA	DIP. PALOMA MARÍA TERÁN VILLALOBOS
SECRETARIO	DIP. OSCAR EDUARDO CASTRO CASTRO
SECRETARIA	DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA
SECRETARIA	DIP. BEATRIZ COTA PONCE
SECRETARIO	DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS
SECRETARIO	DIP. RICARDO LUGO MORENO
SECRETARIO	DIP. JORGE EUGENIO RUSSO SALIDO

TERCERO.- El presente Acuerdo surtirá efectos a partir de la entrada en vigor del Decreto número ____, aprobado el día 09 de noviembre del 2021.

Finalmente, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, solicitamos se considere el presente asunto como de urgente resolución y se dispense el trámite de Comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

A T E N T A M E N T E
Hermosillo, Sonora a 09 de noviembre de 2021.

C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

C. DIP. ERNESTO ROGER MUNRO JR.

C. DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

C. DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

C. DIP. ROSA ELENA TRUJILLO LLANES

HONORABLE ASAMBLEA:

La suscrita, **DIPUTADA ALMA MANUELA HIGUERA ESQUER**, Representante Parlamentaria del Partido de la Revolución Democrática de esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa previsto 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, comparezco ante esta Asamblea Legislativa, con el objeto de someter a su consideración la siguiente iniciativa con proyecto de **LEY QUE CREA EL PREMIO A LA RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL**, misma que sustento al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En nuestro marco jurídico vigente, en el ámbito local se instaaura un régimen de responsabilidad medioambiental de carácter objetivo, basado en un esquema normativo orientado a promover principios de prevención de daños y sobre todo sancionatorio para quien infrinja las disposiciones legales en materia.

De igual manera se establecen las bases para actualizar la norma estatal en materia ambiental con las disposiciones federales que instituyen el marco de competencias de las entidades federativas y de los municipios. Con ello se amplían las facultades estatales y municipales para propiciar el desarrollo sustentable, contando con las bases necesarias para garantizar el derecho a vivir en un ambiente adecuado.⁴

Es así como en Sonora, mediante la Ley de Responsabilidad Ambiental y la Ley de equilibrio Ecológico y Protección al Medio ambiente, se considera el derecho a disfrutar de un ambiente sano y la obligación de cuidar nuestro entorno natural, además de exigir que las autoridades establezcan medidas para garantizar su adecuada protección.

⁴ http://www.congresoson.gob.mx:81/Content/Doc_leyes/Doc_451.pdf

Es de observar que las leyes antes citadas se enfocan en mayor medida a tipificar una responsabilidad, establecer el procedimiento para sancionar y la manera en que debe de repararse los daños ocasionados por los particulares. Pero es fundamental reconocer que una mejor sociedad no es la que más se sanciona, sino la que mejor se cuida.

De ahí que nace nuestra inquietud de reconocer mediante el Premio a la Responsabilidad Medioambiental, los esfuerzos que realizan las empresas socialmente responsables con el medio ambiente, así como el que realizan personas, organizaciones de la sociedad civil, investigadores, catedráticos para la conservación de nuestro entorno natural

Como antecedente tenemos, que el Gobierno de la República emite el Premio al Mérito Ecológico que entrega anualmente desde 1993 a mujeres, hombres, instituciones y organizaciones públicas y privadas, quienes con compromiso y entrega han realizado acciones, proyectos y/o programas ambientales trascendentes que contribuyen a la sustentabilidad en nuestro país.⁵

A lo largo de estos años, dichas acciones, proyectos y programas han favorecido significativamente el cuidado y la protección del medio ambiente, y al mismo tiempo impulsan un crecimiento verde incluyente, basado en la equidad de género, la no discriminación, el uso de tecnologías sustentables, el incremento de la productividad y la creación de más y mejores fuentes de empleo en beneficio de diversos grupos sociales de todo el país.

En nuestra entidad existen destacados ciudadanos que se vienen esforzando por visibilizar sus acciones en favor de nuestro entorno natural y con ello crear conciencia sobre el cuidado responsable del medio ambiente.

A raíz del desastre ecológico presentado en los ríos Bacanuchi y Sonora, la participación de autoridades de los tres ámbitos de gobierno, así como organizaciones y personas se han enfocado a exigir la reparación el daño ocasionado; pero es momento de

⁵ <https://media.transparenciasinaloa.gob.mx/uploads/files/11651/Convocatoria.pdf>

empezar a trabajar para reconocer el mérito de aquellos que desde antes de esta brutal contaminación y a partir de ella trabajan día a día por tener un mejor ambiente; ya que lamentablemente, seguimos viendo actos de recriminación hacia los que luchan por conservar y proteger los recursos naturales, como si su labor no fuera fundamental para el futuro de nuestra tierra. Sin lugar a duda estamos hablando de los héroes de las próximas generaciones.

Es por ello la importancia de poder enaltecer la labor de los que promueven la agenda verde desde el Poder Legislativo. El proyecto que está a su consideración trae consigo un espíritu de empatía y solidaridad con las causas de la sociedad. Premio a la Responsabilidad Medioambiental.

El Premio a la Responsabilidad Medioambiental además del reconocimiento público, contempla otorgar una presea y un incentivo económico que permita a las personas u organizaciones seguir realizando sus actividades que son de gran beneficio para la humanidad.

Si bien es cierto la presente iniciativa requiere de una partida presupuestal, cierto es también que cualquier inversión que hagamos en favor del medio ambiente, nunca será una carga, sino más bien un acierto en favor de las generaciones del mañana.

Es así, que como representante parlamentaria del PRD en éste Congreso, asumo mi compromiso para reconocer las causas medio ambientales que los ciudadanos vienen desarrollando en nuestro estado, es por eso que propongo la presente iniciativa de ley, que tiene la firme intención de incentivar la implementación de mejores prácticas medio ambientales, ya que el cuidado de nuestro medio ambiente es responsabilidad de todas y todos.

Sin temor a equivocarme; esta Soberanía al aprobar la iniciativa que el día de hoy presento, estará actuando de manera correcta. Porque reconocer y premiar a los ambientalistas, es sin lugar a duda un ACTO DE JUSTICIA.

En virtud de todo lo anteriormente expuesto, 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 Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

LEY

QUE CREA EL PREMIO A LA RESPONSABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

ARTÍCULO 1. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son de orden público, y reconoce a individuos o grupo de personas, originarios o que radiquen en el Estado de Sonora, que realicen actividades a favor de la conservación y protección del medio ambiente, y que las mismas hayan traído beneficios a la comunidad en general o alguna en específico, de esta Entidad Federativa.

Para tal objeto se establece el Premio a la Responsabilidad Medioambiental, el cual se entregará anualmente, de conformidad con las disposiciones establecidas en esta Ley.

ARTÍCULO 2. Podrán participar como aspirantes al Premio, todas las personas físicas o morales que cumplan con los requisitos establecidos para ello, en la presente Ley.

El Premio se otorgará a:

- I. Las personas que tengan una trayectoria o acciones destacadas en el ámbito medioambiental.
- II. Las organizaciones de la sociedad civil que se hayan distinguido en el cuidado y preservación del medio ambiente en la Entidad.
- III. Las empresas que cuenten con políticas, procesos o acciones destacados para disminuir su impacto ambiental, así como para generar prácticas laborales de carácter sustentable en la Entidad.
- IV. Los Proyectos de acción o de investigación en materia ambiental, técnicamente viables, que se encuentren en fase de ejecución del prototipo, que tengan impacto y trascendencia en la sustentabilidad de la comunidad.

ARTÍCULO 3. El premio consistirá en la entrega de una medalla, la cual contendrá el escudo de Estado de Sonora y la leyenda “Premio a la Responsabilidad Medioambiental”. Adicionalmente a la medalla, las categorías de Personas, Organizaciones de la Sociedad Civil y Proyectos recibirán un premio de \$50,000.00 (cincuenta mil pesos 00/100 M.N.), respectivamente.

ARTÍCULO 4. Solo podrán participar las personas que tengan su domicilio y que radiquen actualmente en el Estado, y cuya labor repercute directa o indirectamente en la Entidad.

ARTÍCULO 5. El H. Congreso del Estado, a través de la Comisión de Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático, expedirá la convocatoria y las bases sobre las cuales se analizarán los trabajos y proyectos en las fechas que determine la Comisión, sujetándose a los siguientes lineamientos básicos:

- I. Que las acciones y proyectos en materia de responsabilidad medioambiental acrediten sus beneficios al Estado o a la comunidad.
- II. Que los trabajos puedan acompañarse del material complementario o explicativo. En el caso de los proyectos que aún no se hayan implementado, se deberá incluir la evidencia que acredite que dichos proyectos serán aplicados a corto plazo.
- III. El certamen quedará abierto a partir de la publicación de la respectiva convocatoria, cerrándose en la fecha que las instancias convocantes determinen, procurando que la entrega del premio se realice el día internacional del medio ambiente.

Para la emisión de la convocatoria y las bases a las que se hace referencia en el presente artículo, la Comisión de Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático del Congreso del Estado de Sonora podrá valorar la participación conjunta con la Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora.

ARTÍCULO 6. Para el análisis y la evaluación de los trabajos participantes, así como para la emisión de un veredicto, se constituirá un jurado calificador.

El jurado se integrará a propuesta del H. Congreso del Estado, a través de la Comisión de Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático. Quienes integren el jurado desempeñarán su función de manera personal, intransferible y sin remuneración alguna.

ARTÍCULO 7. El fallo que emita el Jurado Calificador, tendrá carácter de inapelable.

En caso de empate, quien presida Comisión de Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático designará entre las candidaturas al ganador.

ARTÍCULO 8. Una vez emitido el fallo del Jurado Calificador, será dado a conocer a la Comisión de Energía, Medio Ambiente y Cambio Climático, y quien la presida informará al Pleno Legislativo en la siguiente sesión ordinaria, los nombres de los ganadores, así como un resumen breve de los argumentos del Jurado Calificador para fundamentar su decisión.

Acto seguido, se notificará a los triunfadores, y sus nombres se darán a conocer al público en general, a través de los medios de comunicación correspondientes.

Los ganadores del premio, no podrán participar con el mismo proyecto en los años consecuentes.

ARTÍCULO 9. La o el Presidente de la Mesa Directiva del H. Congreso del Estado Sonora, entregará el Premio a la Responsabilidad Medioambiental, anualmente en sesión ordinaria, que para tal efecto se convoque.

TRANSITORIOS

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

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se instruye a la unidad administrativa correspondiente de este Poder Legislativo, para que se contemple a partir del Presupuesto de Egresos del Estado de Sonora para del Ejercicio Fiscal de 2022 y años subsecuentes, la partida correspondiente al Premio a la Responsabilidad Medioambiental.

¡DEMOCRACIA YA, PATRIA PARA TODAS Y TODOS!

DIPUTADA ALMA MANUELA HIGUERA ESQUER

HONORABLE ASAMBLEA:

La suscrita Diputada Rosa Elena Trujillo Llanes, Coordinadora e integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano de esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio del derecho de iniciativa previsto 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, acudo ante esta Asamblea Legislativa con el objeto de someter a su consideración, la siguiente iniciativa con proyectos de **LEY QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE SONORA; DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA Y DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE SONORA Y DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE SONORA**, para lo cual fundamento la procedencia de la misma bajo el tenor de la siguiente:

PARTE EXPOSITIVA:

En México el tema de movilidad es relativamente nuevo. Es un término que tiene menos de una década en nuestro lenguaje cotidiano pero que es de gran relevancia. Por movilidad debe entenderse como el conjunto de desplazamientos de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. La movilidad es una de las principales acciones que realizamos en nuestra vida diaria, la cual se realiza desde el momento en que movemos un pie, aunque generalmente el termino muchas partes de la sociedad solo lo asocia con el transporte público que es uno de los servicios que más utiliza gran parte de los ciudadanos, aunque va mucho más allá. Sin embargo, la movilidad sustentable sale a relucir fuertemente, lo que hace que como sociedad responsable comencemos a desplazarnos a pie, en vehículos no contaminantes, o que mejor, no motorizados como las bicicletas, etc.

El miércoles 18 de diciembre del 2020, se publicó en el diario oficial de la federación el decreto por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad vial. Las modificaciones versan en reconocer el derecho humano a la movilidad y seguridad vial dentro de nuestra Constitución y darle las atribuciones al Congreso de la Unión para emitir normatividad en concurrencia con las entidades federativas. El H. Congreso de la Unión trabaja actualmente en la construcción de la nueva ley general en materia de movilidad y seguridad vial.

La federación apenas reconoció el derecho a la movilidad en nuestra carta magna y tenemos que ser congruentes y hacer lo mismo con la nuestra para que la pirámide invertida de la movilidad sea respetada. Todo nuestro enfoque y esfuerzo debe priorizarse de esa manera. Primero el peatón; después el ciclista y los vehículos no motorizados; luego el transporte público, después el transporte de carga y a lo último los vehículos de combustión.

El problema de la movilidad es de antaño en nuestra entidad. Una nula planeación en el crecimiento y un transporte público deficiente en todas las ciudades de nuestro gran Sonora; Ciudades hechas solo para los vehículos, olvidando al peatón, al ciclista, a todos los demás actores; El tema de la seguridad y educación vial es una exigencia y necesidad social; una burocracia excesiva con más dependencias de las necesarias; y una ley de transporte totalmente rebasada por las exigencias prácticas que nos ponen los nuevos tiempos.

La única forma en que podemos tener los cimientos para poder ordenar de verdad el tema de la movilidad es teniendo una ley de movilidad y que también incluya el tema de la seguridad vial. Una ley que sea incluyente y que contemple a los grupos vulnerables o personas con alguna discapacidad; Una que reduzca la burocracia a una sola dependencia o entidad encargada del tema; una ley que permita una mayor participación de los usuarios y que sus denuncias tengan efectos jurídicos sobre quienes incumplen la ley;

un instrumento que fortalezca a los municipios en sus competencias para ampliar el número de actores en el tema de las distintas prestaciones de servicio; una ley que brinde certeza jurídica para que los verdaderos prestadores del servicio puedan continuar haciéndolo sin miedo a que un estado opresor les quite sus autorizaciones, pero que en caso de incumplimiento se ejerza la ley.

Es responsabilidad del estado garantizar que todos los ciudadanos tengan las mismas oportunidades y derechos, sin privilegios, limitaciones ni favoritismos, por lo que la igualdad de condiciones y de circunstancias para el acceso a los servicios básicos de transporte debe estar en todas las latitudes del Estado, con la finalidad de atender las necesidades de movilidad de todos los sonorenses.

Además, nuestra propuesta legislativa no es de ocurrencias. Es de construcción de ideas y de retomar los esfuerzos que se han venido realizando en los últimos años. En la pasada LXII legislatura se presentaron 5 iniciativas de movilidad. Todas contienen información muy interesante, pero ninguna contiene la verdad absoluta de la solución al tema.

Queremos hacer hincapié en que fuimos seguidores de las mesas de trabajo que se hicieron con la sociedad civil organizada, algunos diputados que tuvieron interés, el centro de investigaciones parlamentarias del estado de sonora y en las que participo también personal de la Dirección General de Transporte, del FEMOT y del Consejo ciudadano del transporte público sustentable de la anterior administración. Se llevaron a cabo 3 foros de movilidad: uno el 15 de octubre del 2020, donde se tocaron los temas referentes a peatones y transporte colectivo; otro el 16 de noviembre donde se abordaron los temas del transporte especializado de personal, de los trabajadores del campo y del servicio particular que se presta por medio de aplicaciones móviles; y otro el 30 de noviembre donde se rebotaron problemáticas e ideas del transporte de carga en general.

Esta propuesta que presentamos rescata los temas mas importantes que se analizaron en esos foros y la opinión de la autoridad y de expertos en la materia que participaron en dichos ejercicios plurales.

Queremos dejar en claro que sabemos que debe de continuarse el trabajo de parlamento abierto y poner esta iniciativa en manos de la ciudadanía, de las autoridades para que por medio de los ejercicios antes mencionados que llevamos a cabo en esta LXIII legislatura, y que ya son obligatorios por nuestra carta magna, en conjunto se logre obtener a la brevedad posible este novedoso cuerpo normativo.

Si bien es cierto, todo trabajo requiere una guía para la elaboración de un buen trabajo, nuestro proyecto retoma las grandes aportaciones que han hecho otras legislaturas de otros estados, por lo que damos nuestro reconocimiento a la sociedad que rápidamente ha logrado que este tema se vaya aprobando en otras entidades federativas. Asimismo, se trabaja también con los borradores de dictamen de la ley general de movilidad y seguridad vial que trabaja el congreso de la unión, y adicionalmente muchos de los esfuerzos aquí plasmados también se refuerzan con lo contenido en el informe técnico-legal elaborado por el equipo de Céntrico para el Encuentro Nacional de Diputados y Diputadas Locales por la Movilidad [Endimov], mismo que tiene por objeto proponer criterios y lineamientos para la regulación de la movilidad a nivel estatal para promover la movilidad saludable, sustentable, segura y solidaria, y dotar de insumos a los legisladores locales.

Por otro lado, lo que busca nuestra propuesta es que el Gobierno Estatal conduzca la planeación del desarrollo integral de la Entidad y los Municipios. Con ese marco de referencia, tenemos que ser parte del cambio estratégico cuya planeación y realización pretende erradicar los aspectos negativos de la gestión gubernamental que logre asegurar una firme y amplia participación ciudadana; una transparente administración de los recursos de cara a la población y una eficiente y capacitada organización Estatal y Municipal en la prestación de los servicios de transporte para una correcta y eficaz movilidad de la ciudadanía.

El Gobierno tiene la obligación de ser un generador de la infraestructura necesaria para la calidad de vida de los gobernados y la competitividad sostenible y sustentable que fomente la economía, a través de una infraestructura física y tecnológica que sea capaz de impulsar las ventajas competitivas dinámicas de la entidad y con ello mejorar la calidad de vida en las regiones.

El transporte público ha evolucionado y así lo podemos ver en las nuevas tecnologías que han dado paso a nuevos, modernos y eficientes métodos de transporte privado por medios electrónicos que deben ser merecedores de gran atención por parte de este Congreso Estatal, que debe enfocarse en la actualización de nuestra legislación para que las autoridades puedan lidiar exitosamente con estos nuevos temas que hasta ahora se han salido de su control.

Por eso resulta fundamental, que de acuerdo a las exigencias sociales y culturales en razón del crecimiento económico y social de la entidad, que nos enfoquemos en crear un mejor ordenamiento jurídico que abra paso a la reingeniería de las ciudades, una mejor planeación de crecimiento y que ponga a la movilidad como una prioridad social. Crear nuevas figuras de transporte que atiendan las necesidades reales y actuales de la población como es el caso del transporte masivo que permitirá que un mayor número de usuarios se trasladen de un lugar a otro, lo cual se traduce en desarrollo, modernidad y competitividad para la Entidad.

Tenemos que tomar en cuenta también el índice de crecimiento de la población en el Estado, para considerar dentro del nuevo marco legal la seguridad dentro de nuestra jurisdicción, tanto al usuario, peatón, automovilistas, concesionarios y permisionarios, ya que las actuales unidades comienzan a ser insuficientes para atender las demandas de los usuarios de transporte, por lo que se deben tener mejores alternativas y planeación de estrategias en la prestación de transporte público, lo cual no es posible llevar a cabo con la actual legislación en esta materia.

Para contextualizar el gran reto que implica la movilidad en nuestra entidad, quiero usar de ejemplo a la capital de Hermosillo, que se supone que debe ser el municipio que menos rezago debe de tener. Los indicadores que pone la sociedad civil a través de Hermosillo Como Vamos en su reporte de indicadores 2021 en el que utilizan información oficial es un gran parte aguas. El INEGI, a través de las Características del Entorno Urbano 2020, evidenció que en Hermosillo del total de manzanas: 96% no tenía paso peatonal, 83% letrero de la calle con su nombre, 72% rampas para silla de ruedas, 43% banqueta, 40% guarnición y 36% pavimento.

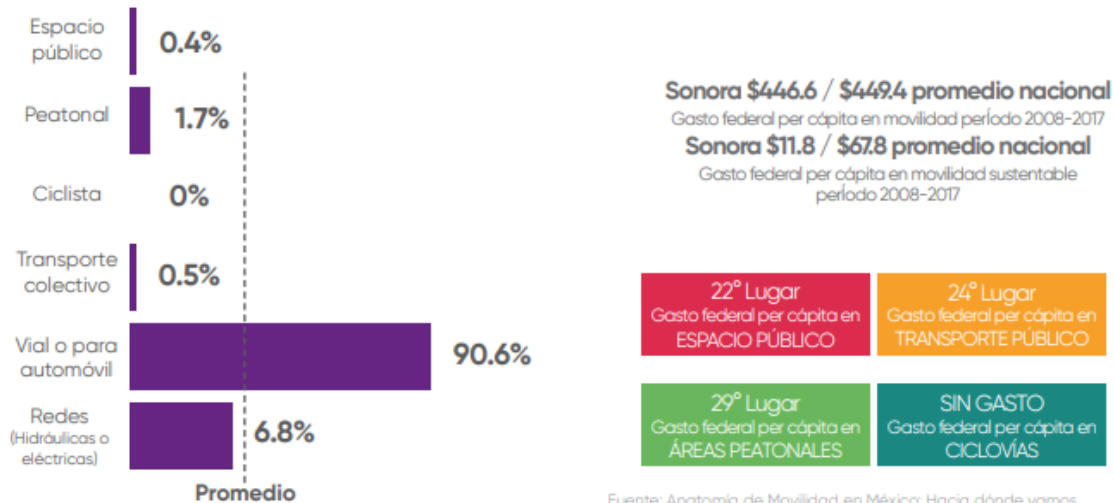
Además, datos de la Secretaría de Hacienda indicaron que el parque vehicular en Hermosillo durante 2020 ascendió a 537,933 vehículos en circulación, 16.8% más que el año anterior. Este parque automotor se encontraba integrado en 69.1% de automóviles, 26.8% de camiones y camionetas de carga, 3.6% de motocicletas y 0.5% de camiones y camionetas de pasajeros.

Según la encuesta de Percepción Ciudadana que hizo esa misma asociación civil arrojó que uno de cada dos hermosillenses afirmó tener, al menos, un vehículo de motor en casa. El automóvil nacional fue el transporte más utilizado en 2020, así lo externó el 32.4% de los encuestados; en segundo lugar se ubicó el transporte público urbano con 18.3% y caminar exclusivamente en el tercero con 10.6%. El taxi tradicional fue el medio menos utilizado (1%), seguido del autobús de la empresa (1.1%) y de la motocicleta (1.9%). Cabe destacar que también se observó un incremento en el uso del vehículo afiliado (10.1%) y de Uber (5.8%).

Para ser mas ilustrativa con el problema de la capital, me permito ilustrarlo con los siguientes indicadores provenientes de la misma fuente:

Entre 2008 y 2017, Sonora ejerció un gasto federal per cápita de \$446.6 en movilidad y de \$11.8 por persona en movilidad sustentable; ambos aspectos por debajo del promedio nacional (\$449.4 en movilidad y \$67.8 en movilidad sustentable).

Distribución del gasto federal en movilidad Sonora 2008-2017

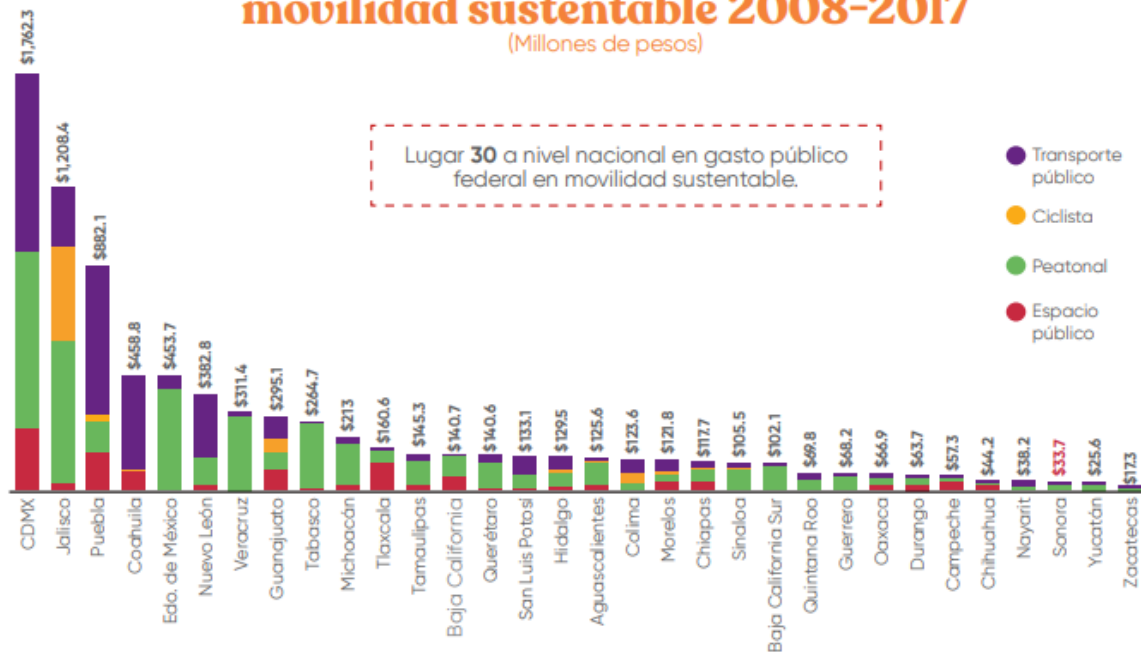


Fuente: Anatomía de Movilidad en México: Hacia dónde vamos.

Sonora se ubicó, entre 2008 y 2017, como el tercer estado con menor gasto público federal ejercido en movilidad sustentable.

Gasto público federal para proyectos de movilidad sustentable 2008-2017

(Millones de pesos)

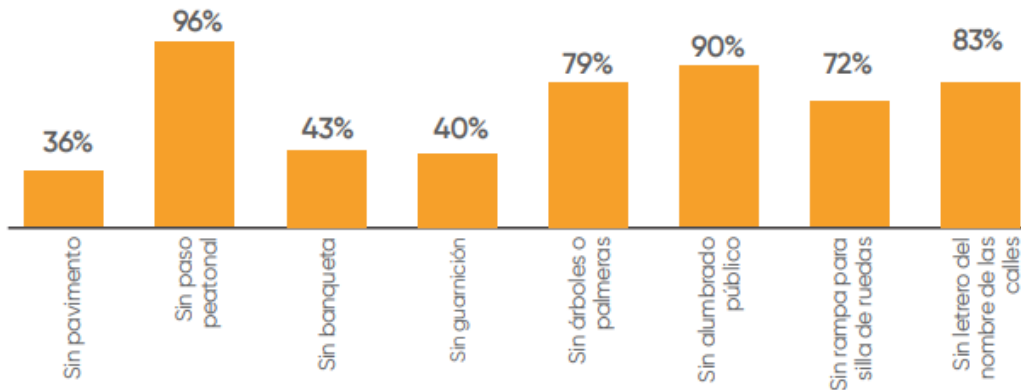


Fuente: Anatomía de Movilidad en México: Hacia dónde vamos.

En Hermosillo de la totalidad de manzanas 96% no tenía paso peatonal, 90% no contaba con alumbrado público, 83% de las calles no poseían letrero con su nombre, 79% no tenían árboles o palmeras, 72% carecía de rampas para silla de ruedas y, al menos, 36% de las manzanas no contaban con pavimento, banqueteta y/o guardación.

Condiciones del entorno urbano vial Hermosillo

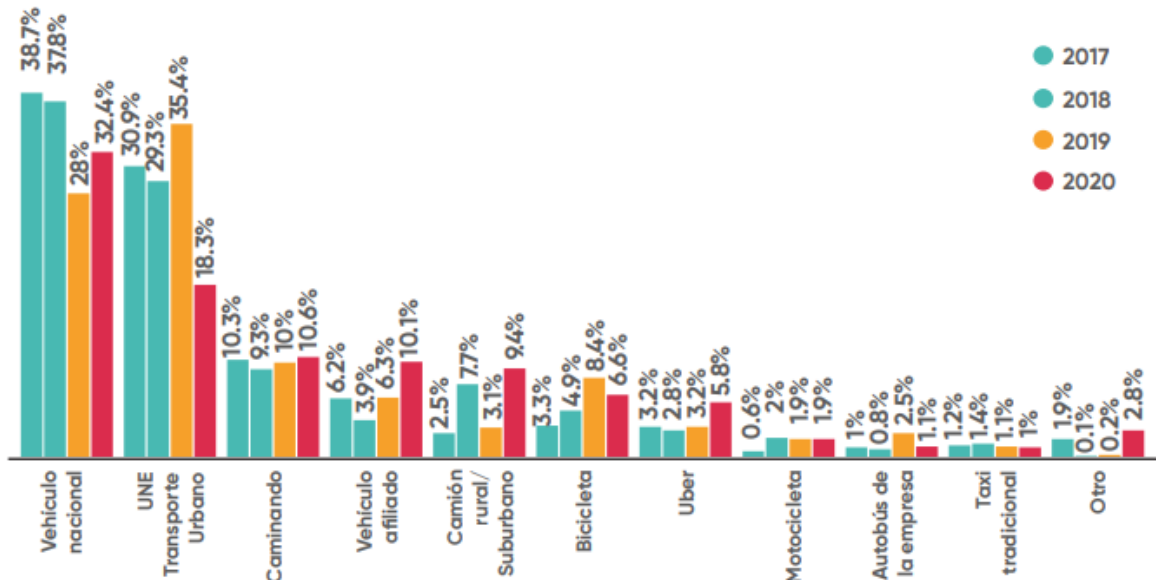
Del 100% de las manzanas



Nota: Los datos hacen referencia al total de manzanas en todas las vialidades del municipio.
Fuente: INEGI, Características del entorno urbano 2020.

El vehículo nacional fue el transporte más utilizado por los ciudadanos en Hermosillo con 32.4%; seguido del transporte público urbano (UNE Sonora) con un 18.3%. Mientras que el menos utilizado fue el taxi tradicional con el 1%.

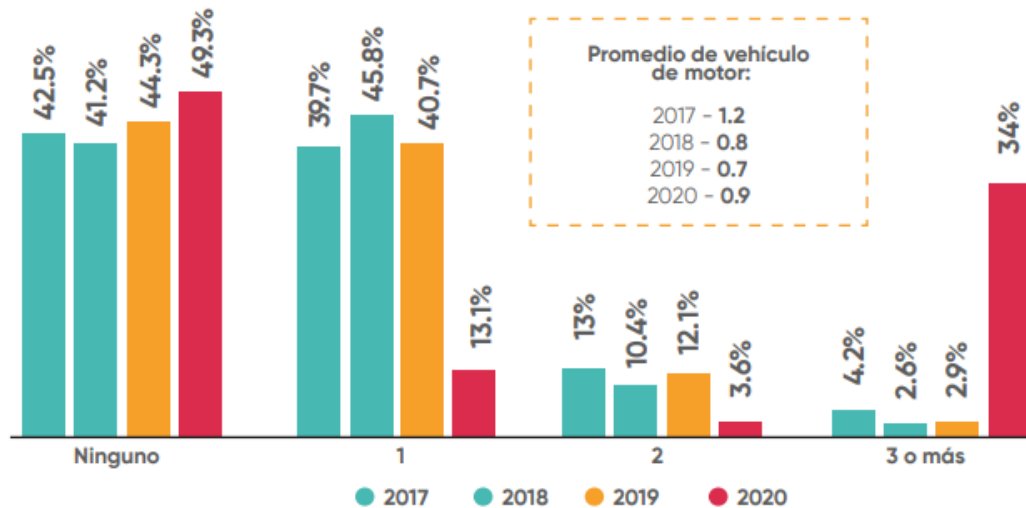
¿Cómo se transporta usualmente cuando sale del hogar?



Nota: Los vehículos afiliados se refiere a automóviles extranjeros que no están regularizados o legalizados, que circulan libremente por el municipio.
Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos?, Encuesta de Percepción Ciudadana 2020.

El 34% de los encuestados expresó tener en su hogar, al menos, tres vehículos de motor; 13.1% un vehículo, 3.6% dos, y 49.3% aseveró no tener vehículo de motor.

¿Cuántos vehículos de motor hay en su hogar?



Fuente: Hermosillo ¿Cómo Vamos?, Encuesta de Percepción Ciudadana 2020.

Para nuestra fortuna la sociedad civil organizada esta día a día ayudando con la información que el gobierno debería de integrarnos y proporcionarnos, por lo que agradecemos infinitamente su esfuerzo.

Se requiere de un cambio de paradigma en las políticas públicas en materia de transporte y movilidad, pasando de uno enfocado en mantener el flujo vehicular y centrado en el uso del automóvil, a un nuevo paradigma enfocado en la accesibilidad y movilidad eficiente de bienes y servicios de las personas, que evite o reduzca las necesidades de viaje en automóvil particular.

Es necesario impulsar un cambio a modos de transporte más eficientes como el transporte no motorizado (caminar o uso de la bicicleta) y el transporte público. Al mismo fomentar el uso de automóviles particulares más eficientes y amigables con el medio ambiente para reducir sus externalidades negativas, como una de las principales herramientas de política pública para crear ciudades sustentables, competitivas y de alta calidad de vida en nuestro país.

La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR) debe de jugar un papel muy importante, por lo que en este cuerpo normativo se le dota de grandes atribuciones en el tema de planeación urbana y para la movilidad. Sin embargo, el mango fuerte en el tema de transporte deja de tenerlo SIDUR y nace la Secretaría de Movilidad.

La Secretaría de Movilidad tendrá principalmente las siguientes atribuciones: Será la responsable de la planeación, diseño, ejecución y seguimiento de la política de movilidad y transporte; de los programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios del transporte público y privado en el Estado de Sonora, de conformidad con los principios y objetivos que establece esta Ley. Será la que planifique en coordinación con la SIDUR el crecimiento de nuestras manchas urbanas y siempre dando una perspectiva de movilidad, respetando cabalmente la pirámide invertida de movilidad.

Además, esta Secretaría concentra las atribuciones normativas en materia de transporte que tenía la SIDUR; retoma todas las atribuciones del Fondo para la Modernización del Transporte, así como las de Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora. Se elimina la figura de la Dirección General del Transporte y desaparece el FEMOT y el Consejo Ciudadano del Transporte.

Por último, pero no menos importante es necesario hacer énfasis en que este cuerpo normativo también deroga la ley de tránsito del Estado de Sonora y absorbe todo lo contenido en esos cuerpos normativos para no sobre regular en la materia de movilidad y tener una sola ley que englobe todo el tema. Asimismo, desaparece la figura de los policías de tránsito y se crea la figura del policía vial, cumpliendo con las funciones que siempre han tenido, pero agregando funciones en materia de movilidad y de transporte, ampliando así la inspección y vigilancia en esta materia. Esto, con independencia de los inspectores de transporte y las funciones adicionales que tiene la policía estatal de seguridad pública.

Todo lo anterior dirigido a que los ciudadanos Sonorenses contemos con un mecanismo jurídico que en un futuro se traducirá en una mejor Seguridad Vial.

Solo por mencionar la importancia que requiere este tema, en México la falta de seguridad vial es una de las primeras causas de muerte de niños y jóvenes. Se estima que los traumatismos derivados de accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz en jóvenes de 17 a 24 años. Debe mencionarse que los accidentes de tránsito cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, y atención médica y hospitalaria, lo que sin duda es una cantidad altísima que podría ser utilizada en otras necesidades nacionales.

Los organismos internacionales dedicados a mejorar la seguridad vial han mostrado que una de las acciones indispensables para mejorar la seguridad vial es la existencia de que existan normas que lo contemplen y que tenga acciones encaminadas a la protección de ello.

Todos tenemos la necesidad de trasladarnos para realizar nuestras actividades y para acceder a bienes y servicios; y lo hacemos por distintos modos de transporte. La regla debe ser que lo hagamos de forma segura. Las condiciones desproporcionadas en que las personas mueren o se ven afectadas en su integridad física o patrimonio por el simple hecho de trasladarse, deben ser una llamada de atención para los distintos órdenes de gobierno.

Por último, pero no menos importante es necesario hacer énfasis en que este cuerpo normativo también deroga la ley de tránsito del Estado de Sonora y absorbe todo lo contenido en esos cuerpos normativos para no sobre regular en la materia de movilidad y tener una sola ley que englobe todo el tema. Asimismo, desaparece la figura de los policías de tránsito y se crea la figura del policía vial, cumpliendo con las funciones que siempre han tenido, pero agregando funciones en materia de movilidad y de transporte, ampliando así la inspección y vigilancia en esta materia. Esto, con independencia de los

inspectores de transporte y las funciones adicionales que tiene la policía estatal de seguridad pública.

Todo lo anterior dirigido a que los ciudadanos Sonorenses contemos con un mecanismo jurídico que en un futuro se traducirá en una mejor Seguridad Vial.

Solo por mencionar la importancia que requiere este tema, en México la falta de seguridad vial es una de las primeras causas de muerte de niños y jóvenes. Se estima que los traumatismos derivados de accidentes de tránsito son la primera causa de discapacidad motriz en jóvenes de 17 a 24 años. Debe mencionarse que los accidentes de tránsito cuestan al país alrededor del 1.7% del PIB, equivalente a \$150 mil MDP, por pérdida de productividad, daños materiales, y atención médica y hospitalaria, lo que sin duda es una cantidad altísima que podría ser utilizada en otras necesidades nacionales.

Los organismos internacionales dedicados a mejorar la seguridad vial han mostrado que una de las acciones indispensables para mejorar la seguridad vial es la existencia de que existan normas que lo contemplen y que tenga acciones encaminadas a la protección de ello.

Todos tenemos la necesidad de trasladarnos para realizar nuestras actividades y para acceder a bienes y servicios; y lo hacemos por distintos modos de transporte. La regla debe ser que lo hagamos de forma segura. Las condiciones desproporcionadas en que las personas mueren o se ven afectadas en su integridad física o patrimonio por el simple hecho de trasladarse, deben ser una llamada de atención para los distintos órdenes de gobierno.

En consecuencia, 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 Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyectos de:

LEY

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforman la denominación de la sección VI del Capítulo III del Título Cuarto y el artículo 111 BIS de la Constitución Política del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

SECCION VI DE LA MOVILIDAD EN EL ESTADO DE SONORA

ARTÍCULO 111 BIS.- La movilidad es un Derecho fundamental para nuestro Estado. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. La ley establecerá las bases, dependencias y programas para garantizar el cumplimiento de ese derecho, la correcta planeación de la misma, la seguridad vial del peatón, del ciclista, de los pasajeros y conductores de todas las distintas modalidades del transporte público o privado, incluyendo el no motorizado.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO ÚNICO.- La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado Sonora, previo cómputo que se realice de la aprobación o rechazo que emitan los ayuntamientos del Estado, a quienes se les deberá notificar los términos de la presente Ley, para los efectos dispuestos por el artículo 163 de la Constitución Política del Estado del Estado de Sonora.

Se instruye a la Mesa Directiva o a la Diputación Permanente del Congreso del Estado, en su caso, a efecto de que realicen el cómputo respectivo y en caso de resultar aprobada la presente Ley por cuando menos la mitad más uno de los ayuntamientos de los Municipios del Estado, la remitan al titular del Poder Ejecutivo para su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

L E Y

DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SONORA

TÍTULO PRIMERO DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO ÚNICO DEL OBJETO Y LOS PRINCIPIOS

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en todo el Estado y tiene por objeto normar el Sistema Estatal de Movilidad de Sonora, que establece las bases, directrices, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, ejecutar, supervisar, evaluar y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, su infraestructura y servicios, garantizando el desarrollo del transporte público y especializado; respetando el derecho humano al libre tránsito bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad y uso adecuado de la infraestructura vial, que atiendan fundamentalmente a las necesidades actuales y futuras de desplazamiento de personas y bienes, en condiciones de seguridad, calidad e igualdad, que permita satisfacer las necesidades del desarrollo personal y el bienestar de la colectividad en su conjunto.

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

Artículo 2. Los fines de la presente Ley, sin importar el orden de relación señalado en el presente artículo son:

- I. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;
- II. Establecer los mecanismos enfocados a reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales;
- III. Establecer las bases para la planeación, regulación, administración, supervisión e inspección del servicio público y privado de transporte, y administrar la infraestructura para la inclusión de personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;
- IV. Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad, priorizando siempre primero al peatón y la movilidad en vehículos no motorizados para después continuar con el desarrollo del transporte público y privado; respetando el derecho humano al libre tránsito bajo criterios generales de movilidad, sustentabilidad, racionalidad y uso adecuado de la infraestructura vial estableciendo los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado y los Municipios hacia su cumplimiento;
- V. Definir los mecanismos de participación y coordinación entre todos los sectores públicos y privados, con la finalidad de alcanzar los objetivos previstos en esta Ley;

- VI. Establecer el Sistema Estatal de Movilidad, regulando los requisitos para el tránsito en zonas urbanas, carreteras, caminos y áreas de jurisdicción estatal;
- VII. Fijar las bases para la organización, orden y control de la circulación peatonal, de los ciclistas y vehicular en las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal;
- VIII. Establecer las bases para la planeación, organización, regulación, ejecución, control, evaluación y gestión de la política estatal de movilidad de personas y bienes, de acuerdo a lineamientos que se emitan en la materia;
- IX. Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad, transporte y seguridad vial;
- X. Establecer las bases, directrices, programas y lineamientos generales para planear, ordenar, regular, ejecutar, supervisar, evaluar y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes, su infraestructura y servicios;
- XI. Establecer los procedimientos administrativos a que deberán sujetarse los actores que intervengan en la prestación del servicio público y privado de Transporte, los usuarios y las autoridades, en el ejercicio de sus atribuciones y en el ámbito de su competencia, así como los recursos administrativos o medios de defensa;
- XII. Establecer las acciones coordinadas que deberán observar los municipios y el Estado conforme a lo dispuesto en la presente Ley, y
- XIII. Los demás que se vinculen con el ejercicio y ejecución de las acciones previstas en ésta y otras normas relativas a la movilidad de personas y bienes.

Artículo 3. Se considera de utilidad pública e interés general:

- I. La accesibilidad universal, y la movilidad sustentable, peatonal, ciclista, no motorizada y motorizada;
- II. La prestación del servicio público y privado de transporte, y
- III. El establecimiento de instalaciones, terminales, estacionamientos, encierros, confinamientos y demás infraestructura de movilidad necesaria, la cual es considerada originalmente obligación del Ejecutivo del Estado, ya sea en forma directa, o bien, por conducto de personas físicas o morales, a quienes indistintamente, mediante concesiones, permisos o autorizaciones, se les encomiende la realización de dichas actividades, en términos de este ordenamiento y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Artículo 4. Toda persona que haga uso de las vías públicas terrestres del Estado de Sonora, ya sea como peatón, como ciclista, como usuario de los servicios público o privado de transporte en cualquiera de sus modalidades, como conductor y/o propietario de vehículo no motorizado y motorizado, como concesionario o permisionario, se encuentra obligada a cumplir con las disposiciones contenidas en la presente Ley y su reglamento.

La Secretaría de Movilidad del Estado de Sonora y las dependencias municipales encargadas de tránsito, conforme al ámbito de su competencia, 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 peso representen un riesgo para la seguridad de las personas, el libre tránsito, la conservación o correcto funcionamiento de las vías, así como por razones de protección del medio ambiente.

Artículo 5. Para los efectos de esta Ley se entenderá por:

- I. **Aplicación Móvil de Redes de Transporte:** El programa informático o plataforma electrónica de geolocalización para la búsqueda, seguimiento y contacto virtual de prestadores del servicio de transporte privado de pasajeros con usuarios del servicio, así como para la contratación y pago de servicios de transporte; ejecutada en dispositivos fijos o móviles mediante el uso de Internet;
- II. **Banco de proyectos:** A la plataforma informática que permite almacenar, actualizar y consultar documentos técnicos referentes a estudios y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. **Ciclista:** Conductor de un vehículo de tracción física a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas o no, por motores eléctricos, siempre y cuando ésta desarrolle velocidades de hasta 25 kilómetros por hora. Los menores de doce años de edad a bordo de un vehículo no motorizado serán considerados peatones;
- IV. **Ciclovía:** Es el nombre genérico dado a la parte de la infraestructura pública destinada de forma exclusiva o compartida con otros medios de transporte o movilidad, para la circulación de bicicletas. También conocida como ciclopista o bicicarriil, entre otras;
- V. **Comisión Técnica de Movilidad:** Órgano de consulta y análisis en materia de movilidad dependiente del titular del Ejecutivo;
- VI. **Concesión:** El acto jurídico-administrativo mediante el cual el Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, otorga a una persona física o moral la facultad de prestar el servicio público en cualquiera de sus modalidades y sistemas de transporte, o para el establecimiento de terminales y centrales para la explotación de dicho servicio, satisfaciendo necesidades de interés general;
- VII. **Concesionario:** A la persona física o moral que al amparo de una concesión autorizada por la autoridad competente en materia de movilidad puede prestar el servicio público de transporte o establecer terminales y/o centrales para la explotación de dicho servicio, con sujeción a las disposiciones de la Ley.
- VIII. **Consejo Consultivo:** El Consejo Consultivo de Movilidad;
- IX. **Conductor:** Toda persona que maneje un vehículo, ya sea no motorizado o motorizado en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y Privado;
- X. **Empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles:** Son aquellas en las que media un acuerdo o contrato entre los prestadores del servicio privado de

pasajeros y sus usuarios, a través de aplicaciones móviles en teléfonos inteligentes. La empresa presta sus servicios por sí misma o por alguna de sus empresas filiales o subsidiarias y pueden catalogarse como propietarias o licenciatarios de conformidad a las Leyes de la materia. Estas empresas tendrán respectivamente responsabilidad solidaria y mancomunada entre los prestadores del servicio privado de pasajeros, socios o asociados de las empresas y sus correspondientes usuarios;

- XI. Estudio de evaluación de la movilidad: El estudio que evalúa la influencia o alteración en los desplazamientos de personas y bienes que causa una obra privada o pública en el entorno en el que se ubica;
- XII. Estudio técnico: El diagnóstico, análisis de evaluación o, en su caso análisis estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad;
- XIII. Externalidades: A los efectos indirectos que generan los desplazamientos de personas y bienes y que no se reflejan en los costos de los mismos. Los impactos positivos o negativos pueden afectar tanto aquellos que realizan el viaje como a la sociedad en su conjunto, a la infraestructura o al medio ambiente;
- XIV. Inspectores de transporte: Autoridad en materia de supervisiones para verificar la correcta prestación del servicio público del transporte por parte de los concesionarios y permisionarios hacia con los usuarios.
- XV. Ley: La Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sonora
- XVI. Libramientos carreteros: A los tramos carreteros que tienen como función conectar de forma directa entradas y salidas de una población, evitando o haciendo innecesario el ingreso al interior a su zona urbana;
- XVII. Manuales: Son las guías explicativas y ejemplificativas de la Ley de Movilidad del Estado, cuyo uso es obligatorio para peatones, usuarios y conductores;
- XVIII. Movilidad: Es un derecho que consiste en el desplazamiento de personas, bienes y mercancías que se realizan en el Estado de Sonora, a través de las diferentes formas y modalidades de transportación, que se ajusten a la jerarquía y principios establecidos en este ordenamiento;
- XIX. Movilidad reducida: Movilidad de una persona disminuida por motivos de edad, embarazo o discapacidad que requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares;
- XX. Operador: La persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público o privado, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;
- XXI. Peatón: La persona que se desplaza a pie o que utiliza ayuda técnica por su condición de discapacidad o movilidad reducida por la vía pública;
- XXII. Permisionario: A la persona física o moral que al amparo de un permiso otorgado por la autoridad competente en materia de movilidad, presta el servicio público,

en cualquiera de sus modalidades en los casos y por el plazo establecido en la Ley;

- XXIII. Permiso: El acto jurídico administrativo en virtud del cual la autoridad competente autoriza de forma temporal a una persona física o moral para la prestación de un Servicio de Transporte; También se otorgan permisos para bases de encierro, sitios de taxi, paraderos o cualquier otro elemento de movilidad;
- XXIV. Policía Estatal de Seguridad Pública: Servidor público dependiente de la Secretaría de Seguridad Pública que tiene a su cargo la vigilancia e inspección de la operación de los servicios de transporte estatal, sus servicios auxiliares y transporte privado cuando circulen en la zona terrestre de las vías generales de comunicación estatales, para fines de seguridad pública, así como el levantamiento de las infracciones e imposición de las sanciones por violaciones a las disposiciones legales y reglamentarias relativas al tránsito en los caminos y puentes estatales;
- XXV. Policía vial: Servidor público dependiente de la instancia municipal de seguridad pública y/o de tránsito, que tiene a su cargo las funciones técnicas y operativas en materia de prevención tanto de accidentes viales, como de infracciones a las normas de tránsito que determina esta Ley;
- XXVI. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable: Instrumentos de planeación que establecen las estrategias y programas de todos los componentes del transporte, la vialidad y la movilidad no motorizada, pudiendo ser de aplicación urbana, metropolitana, regional o estatal, según sea el territorio de aplicación;
- XXVII. Promovente: Persona física o moral, con personalidad jurídica, que solicita autorización del impacto de movilidad, y que somete a consideración de la Secretaría de Movilidad las solicitudes de factibilidad de movilidad, informe preventivo y las manifestaciones de evaluación de la movilidad que correspondan;
- XXVIII. REPUMOS: Registro Público de Movilidad del Estado de Sonora;
- XXIX. REPUVESS: Registro Público Vehicular del Estado de Sonora;
- XXX. Ruta: el recorrido que un vehículo destinado al servicio público de transporte debe realizar en las vialidades dentro del territorio del Estado, entre los puntos extremos e intermedios que fije la autoridad competente;
- XXXI. Secretaría: Secretaría de Movilidad del Estado de Sonora;
- XXXII. SIDUR: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora
- XXXIII. Secretaria y/o Secretario: La persona titular de la Secretaría de Movilidad del Estado de Sonora;
- XXXIV. Seguridad vial: La protección a la vida, integridad física y patrimonio de los sujetos en tránsito y/o en movimiento, mediante la prevención, divulgación, educación y concientización de la población para prevenir accidentes en las vías públicas;

- XXXV. Sistema de Infraestructura Ciclista: 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 a otros medios de transporte;
- XXXVI. Sistema de Movilidad: Al conjunto de elementos y recursos relacionados, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas y bienes; y todos aquellos que se relacionen directa o indirectamente con la movilidad;
- XXXVII. Sistema de recaudo: Mecanismo encargado de recaudar los ingresos de la tarifa del transporte público colectivo;
- XXXVIII. Sitio: El espacio físico también conocido como base, ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, autorizado por la autoridad competente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi y/o de carga para el ofrecimiento de sus servicios;
- XXXIX. Socios o asociados de las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles: Aquellas personas que tienen una relación con las empresas especializadas a través del uso de la aplicación y en su calidad de Prestadores del servicio privado de pasajeros;
- XL. Tarifa: la contraprestación económica que el usuario de un servicio de transporte público paga por el servicio recibido;
- XLI. Título de concesión: Documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo de concesión y acredita a una persona física o moral como titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica;
- XLII. UMA: Unidad de Medida y Actualización;
- XLIII. Usuario: La persona que previo pago de la tarifa correspondiente, utiliza los servicios públicos y privados de transporte;
- XLIV. Vehículo: La unidad impulsada por un motor o cualquiera otra forma de propulsión, incluida la humana, en el cual se lleva a cabo la transportación de personas o cosas, utilizando las vialidades dentro del Estado;
- XLV. Vía pública: El espacio de dominio público y uso común que por disposición de la Ley o por razones del servicio esté destinado a la movilidad de las personas, bienes, vehículos no motorizados y motorizados, así como a la prestación de servicios públicos y colocación de mobiliario urbano;
- XLVI. Vialidades: Las superficies destinadas a la circulación de vehículos, urbanas o interurbanas, y
- XLVII. Zona metropolitana: Centros urbanos o conurbaciones que, por su complejidad, interacciones, relevancia social y económica, conforman una unidad territorial de influencia dominante y revisten importancia estratégica para el desarrollo del Estado.

TÍTULO SEGUNDO DE LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I

EL DERECHO, LA JERARQUÍA Y LOS PRINCIPIOS DE LA MOVILIDAD

Artículo 6. Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, comodidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Se otorgará prioridad en orden de jerarquía, primariamente a los peatones y a la accesibilidad universal en todo el espacio público y privado. La perspectiva de género deberá ser transversal a todas las políticas de movilidad en Sonora, fortaleciendo la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres.

Artículo 7. En el diseño vial, deberá darse un uso equitativo del espacio, entre los diferentes componentes de la movilidad; dando seguridad a los peatones y usuarios de transporte no motorizado, con la finalidad de impulsar la movilidad sustentable.

El Estado y los municipios deberán garantizar el libre tránsito de las personas en el diseño vial o en las vías previstas para ello, priorizando el desplazamiento de los peatones y la accesibilidad universal en todo el espacio público y privado, sin impedimentos para realizarlo.

Artículo 8. Se promoverá un sistema integrado de transporte en las ciudades de la entidad, que permita un servicio con estándares internacionales de calidad, así como la modernización de las unidades de transporte público para incorporar las tecnologías de punta que permitan la reducción de emisiones contaminantes, adecuándose a los objetivos de desarrollo de la agenda internacional, y a las expectativas de la sociedad Sonorense.

Artículo 9. La administración pública proporcionará los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente y de acuerdo a sus circunstancias la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que ofrece el Estado de Sonora.

Para el diseño y la ejecución de las políticas públicas y las acciones en materia de movilidad, se considerará el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad.

Se otorgará prioridad en la utilización del espacio vial y se valorará la distribución de recursos presupuestales a invertir de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- I. Peatones, incluyendo a las personas con discapacidad y personas con movilidad limitada;
- II. Ciclistas;
- III. Conductores de vehículos no motorizados;
- IV. Usuarios del servicio de transporte público y privado de pasajeros;
- V. Prestadores del servicio de transporte público y privado de pasajeros;
- VI. Prestadores del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías, y
- VII. Usuarios de transporte particular automotor.

La Secretaría, las dependencias y entidades de la administración pública del Estado conducirán sus políticas y acciones conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, procurando en todo momento su cumplimiento y protección.

Artículo 10. Para los efectos de la presente Ley son principios rectores de la movilidad:

- I. **Igualdad:** Todos los ciudadanos tienen derecho a la movilidad en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición;
- II. **Equidad:** Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica, para reducir la exclusión;
- III. **Participación y 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;
- IV. **Sustentabilidad:** Solucionar los desplazamientos de personas y sus bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, al incentivar el desarrollo orientado a la movilidad sustentable, así como impulsar el uso de tecnologías sustentables en los medios de transporte, considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras;
- V. **Competitividad:** La movilidad debe regirse por la efectividad y rentabilidad en el uso de sus componentes para garantizar la circulación de las personas y de los bienes bajo criterios de logística integral, calidad de vida e innovación;
- VI. **El peatón como centro del Sistema de Movilidad:** El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del Sistema de Movilidad;
- VII. **Seguridad:** Privilegiar las acciones de prevención del delito y hechos de tránsito durante los desplazamientos de la población, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados;
- VIII. **Accesibilidad:** Garantizar que el Sistema de Movilidad cuente con los elementos que faciliten su libre y eficiente acceso y uso;
- IX. **Eficiencia:** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, así como optimizar y rentabilizar los recursos disponibles, disminuyendo las externalidades negativas al mínimo;
- X. **Calidad:** Los componentes del Sistema de Movilidad deben contar con los requerimientos y las propiedades aceptables para cumplir con su función, producir el menor daño ambiental, ofrecer un espacio apropiado, digno y confortable para las personas, en condiciones higiénicas, de seguridad, y con mantenimiento regular, para proporcionar una óptima experiencia de viaje;

- XI. **Resiliencia:** Lograr que el Sistema de Movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación de bajo costo para la sociedad y el medio ambiente;
- XII. **Multimodalidad:** Ofrecer a los diferentes grupos usuarios opciones de servicios y modos de transporte integrados y conectados, que proporcionen disponibilidad, velocidad, densidad y accesibilidad;
- XIII. **Innovación tecnológica:** Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y un mejor desplazamiento de personas y bienes, y
- XIV. **Antimonopolio:** Vigilar que no se formen ni propicien monopolios, competencia desleal u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, evitando el alza de precios mediante la regulación de la tarifa, así como todo lo que constituya una ventaja indebida a favor de una o varias personas determinadas y con perjuicio de la ciudadanía.

Los principios establecidos en la presente Ley constituirán un conjunto de parámetros que deberán orientar la gestión de la movilidad al cumplimiento de sus fines.

CAPITULO II DE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

Artículo 11. La Accesibilidad Universal o Diseño para Todos es sinónimo de igualdad de oportunidades, por ello es cuestión fundamental de la movilidad en el Estado la identificación y la eliminación de los obstáculos y las barreras de acceso que las personas con discapacidad puedan tener para utilizar, en igualdad de oportunidades, su entorno físico, transporte, instalaciones, servicios públicos y tecnologías de la información y las comunicaciones.

Para todos los componentes de movilidad en Sonora, deberán de seguirse los siguientes principios de diseño:

- I. Uso equiparable, útil para personas con capacidades diferentes;
- II. Uso flexible, se adapta a cualquier usuario;
- 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 usuario;
- V. Tolerancia al error, minimizando el riesgo al accidente;
- VI. Que exija poco esfuerzo físico y favorezca el uso eficaz y confortable;
- VII. Tamaño del espacio apropiado para el acceso y movilidad de cualquier usuario, y
- VIII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento para las personas de distintas discapacidades.

Artículo 12. Para promover y proteger los derechos de las personas con discapacidad, además de adoptar los mecanismos necesarios para eliminar la discriminación, se deberá asegurar su inclusión en todos los aspectos de la movilidad con base a los principios de accesibilidad universal descritos en el artículo anterior.

Artículo 13. Se consideran personas con discapacidad, aquellas en condición bajo la cual presentan alguna deficiencia física, mental, intelectual o sensorial que a corto o largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente con los componentes de la movilidad, y que deberán considerarse en la gestión con una atención especial, en tanto la accesibilidad universal se establece en todos los sistemas normados por la presente Ley.

CAPÍTULO III DE LA SEGURIDAD VIAL

Artículo 14. La seguridad vial es la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito o movilidad. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier modalidad de la movilidad.

Se consideran componentes de la seguridad vial, las reglas y actitudes necesarias para estar seguro en el manejo y uso de vehículos o caminando en una vía o espacio público.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la movilidad, deberán ser el principal punto en la seguridad vial, en los diferentes reglamentos derivados de esta Ley.

Artículo 15. El Estado y los Municipios en el ámbito de sus competencias, deberán emitir o actualizar los reglamentos para el tránsito, así como impulsar programas de educación en materia de movilidad, para lograr un óptimo resultado. La Secretaría y los Ayuntamientos, deberán llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

- I. La cortesía y precaución en la conducción de vehículos;
- II. El respeto a los policías estatales de seguridad pública y policías viales;
- III. La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas;
- IV. La prevención de accidentes, y
- V. El uso racional del automóvil particular.
- VI. Normativa general de movilidad y seguridad vial.

Artículo 16. La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la jerarquía expuesta en el artículo 9 de la presente Ley.

Artículo 17. En materia de seguridad, los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, por lo que los conductores de vehículos automotores deberán siempre conducir con precaución, especialmente:

- I. En los pasos peatonales, cuando la señal del semáforo así lo indique;
- II. En los pasos peatonales semaforizados, cuando los peatones hayan iniciado su recorrido y de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía;
- III. En todos los cruceros;
- IV. Cuando los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta;
- V. Cuando los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando, aunque no dispongan de zona peatonal;
- VI. Cuando los peatones transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento;
- VII. Cuando los peatones transiten en comitivas organizadas o filas escolares, y
- VIII. Cuando los peatones transiten por los espacios habilitados para ello cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo, objeto o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.

Todos los usuarios de la movilidad y el espacio público deberán obedecer las indicaciones de los policías estatales de seguridad pública y policías viales en el ámbito de su competencia y las señales de tránsito, así como las determinaciones emitidas en los reglamentos de tránsito de los municipios.

Artículo 18. Los peatones y ciclistas deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones y/o consideraciones:

- I. Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto;
- II. Las calles locales se considerarán de tráfico lento, con prioridad peatonal y ciclista;
- III. Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía pública dotada para ello;
- IV. Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo;
- V. Obedecer las indicaciones de los policías de seguridad pública, policías viales y las señales de tránsito, y
- VI. Acatar lo señalado por el semáforo.

Artículo 19. Los ciclistas, motociclistas, así como el transporte privado, público y de mercancías deberán conducir dentro del espacio de la vialidad destinada para su circulación y obedecer las señales de tránsito, límites de velocidad y demás ordenamientos señalados en el reglamento de la Ley y en los reglamentos municipales a fin de incrementar la seguridad en el espacio público.

Artículo 20. La cultura de la movilidad son todas las manifestaciones que surgen de la relación de las personas y las comunidades en la vialidad, entre sí y también su relación con

el espacio, la infraestructura, el equipamiento, el transporte y otros elementos de uso público mientras se transportan.

La Secretaría promoverá entre la población la adopción de nuevos hábitos de movilidad encaminados a mejorar las condiciones en que se realizan los desplazamientos, lograr una sana convivencia en las calles, prevenir riesgos de tránsito y fomentar el uso racional del automóvil particular, en coordinación con los demás entes públicos.

Deberá, así mismo, promover la creación y mantenimiento de nuevos elementos de movilidad que permitan la accesibilidad en condiciones más dignas, integradoras e igualitarias.

TÍTULO TERCERO

DE LAS AUTORIDADES Y SUS ATRIBUCIONES EN MATERIA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE, SU COORDINACIÓN Y LA CONCURRENCIA

CAPÍTULO I

DE LAS AUTORIDADES

Artículo 21. Son autoridades de movilidad y transporte:

- I. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado;
- II. La Secretaría, y
- III. El Titula de SIDUR como auxiliar en materia de planeación integral del desarrollo.
- IV. La policía estatal de seguridad pública.
- V. Los inspectores de transporte.
- VI. La policía vial de los ayuntamientos.
- VII. Los Ayuntamientos, de conformidad a los convenios que se produzcan con el Estado a través de la Secretaría, fungirán en calidad de autoridades coadyuvantes, en los términos de esta Ley.

Artículo 22. Son autoridades auxiliares de movilidad las dependencias y entidades encargadas de la seguridad pública y de protección civil en el Estado y los Municipios.

Dichas dependencias y entidades coadyuvarán con las autoridades de la movilidad, en los términos de la legislación que les resulte aplicable; asimismo, ejercerán las facultades que conforme a su naturaleza y mediante convenio les corresponda o se les delegue.

Artículo 23. Corresponden al titular del Poder Ejecutivo del Estado, las siguientes facultades:

- I. Definir y expedir los lineamientos fundamentales de la política de movilidad y seguridad vial atendiendo a lo señalado en el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, el respeto a los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente y la calidad del entorno urbano;

- II. Emitir, a propuesta de la Secretaría, y con la participación técnica de la SIDUR, el Programa Integral de Movilidad Sustentable y demás instrumentos normados por esta Ley;
- III. Autorizar, con la intervención que en derecho corresponda a la Secretaría y a la Comisión Técnica de Movilidad, las concesiones del servicio público de transporte, así como modificarlas, extinguirlas, cancelarlas o revocarlas en los términos de la presente Ley y sus reglamentos;
- IV. Otorgar, revocar o extinguir las concesiones, según corresponda, para la prestación de los servicios de transporte público y privado;
- V. Establecer canales de comunicación abierta que impulsen a los diversos sectores de la población a presentar propuestas que ayuden a mejorar la calidad y eficiencia de la movilidad y el transporte, la preservación y ampliación de la infraestructura para la movilidad, conforme a criterios de Gobierno abierto e incluyente;
- VI. Aportar a través de la SIDUR, en el Plan Estatal de Desarrollo, en el Sistema de Planeación Territorial y en el Programa de Gobierno; los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad en el Estado; así como proponer las partidas necesarias en el Presupuesto de Egresos del Estado, para el cumplimiento de los fines establecidos en la presente Ley;
- VII. 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;
- VIII. Coordinar y promover acciones e inversiones con los sectores sociales y privados, con instituciones académicas, grupos empresariales y de transportistas, organizaciones sociales y demás personas interesadas, para el mejoramiento constante del Sistema de Movilidad;
- IX. Celebrar convenios de coordinación con las autoridades federales, municipales o con otras entidades de la república en las materias de esta ley;
- X. Expedir, por conducto de la Secretaría, las normas generales de carácter técnico relativas a las características de la infraestructura vial, tales como dispositivos, señales, regulación de tránsito, cultura y seguridad vial, de la infraestructura carretera y equipamiento vial, circulación, señalamiento y transporte;
- XI. Dictar y aplicar, en cualquier tiempo, cuando así lo requiera el interés público, las medidas necesarias para el cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos;
- XII. Formular, aprobar, aplicar, evaluar y modificar las políticas de movilidad, estrategias y acciones relativas a la construcción y mantenimiento de la infraestructura carretera y de la infraestructura y equipamiento vial, y
- XIII. Las demás que le confieran las Leyes y los reglamentos aplicables.

Artículo 24. Los Ayuntamientos de los municipios en materia de movilidad, dentro de su ámbito territorial, contarán con las siguientes atribuciones:

- I. Auxiliar a la Secretaría, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la formulación y aplicación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, cuando afecte su ámbito territorial;
- II. Participar en la formulación de los Programas Integrales de Movilidad Sustentable, respecto de los servicios de transporte y de los otros modos de movilidad que se presten en el territorio municipal; y proponer al Ejecutivo del Estado las medidas tendientes al mejoramiento del servicio de transporte;
- III. Determinar las políticas en materia de estacionamientos públicos establecidos en las vías de circulación, en el ámbito de sus competencias;
- IV. Expedir de acuerdo a esta Ley, los permisos para estacionamiento público y de corralones municipales, con indicación de las respectivas tarifas autorizadas y vigilar su correcto funcionamiento;
- V. Autorizar las características y ubicación de los elementos que integren la infraestructura de movilidad a través de los planes y programas de desarrollo urbano que le corresponda aplicar;
- VIII. Administrar y controlar el corralón de tránsito y/o corralón municipal de vehículos, de acuerdo a lo prescrito en la presente Ley, su Reglamento, los convenios y las normas administrativas que al efecto dicte el Ayuntamiento respectivo, y
- IX. Las demás que establezcan la presente Ley y la normatividad aplicable.

Artículo 25. En materia de movilidad urbana no motorizada los Municipios, con la asistencia técnica de sus Institutos de Planeación Municipales, derivados de sus Programas Integrales de Movilidad, 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 26. Los municipios, 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 transporte público de pasajeros cuando aquellos afecten su ámbito territorial, así como para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura que para este servicio se requiera; por lo que sus políticas y acciones deberán diseñarse y ejecutarse conforme a lo dispuesto por la jerarquía de movilidad, los principios en materia de movilidad y las disposiciones de la presente Ley.

CAPÍTULO II DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD DE SONORA

Artículo 27. El Sistema Estatal de Movilidad de Sonora, es el conjunto de normas, procedimientos y órganos para planear y coordinar las acciones públicas y la participación social en materia de movilidad, tendrá las atribuciones que determine esta Ley, sus reglamentos, así como las normas estatales y municipales que regulen su integración y funcionamiento.

Artículo 28. El Sistema Estatal de Movilidad de Sonora estará compuesto por los siguientes órganos:

I. La Secretaría de Movilidad;

II. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y

III. El Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 29. Son objetivos del Sistema Estatal de Movilidad de Sonora:

I. Coordinar las distintas autoridades en materia de movilidad y tránsito;

II. Propiciar la sinergia, comunicación, coordinación, colaboración y concertación en la política estatal de seguridad pública, la policía vial de los municipios y de las distintas autoridades en la materia;

III. Fomentar la aplicación transversal de políticas públicas para la movilidad entre las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias;

IV. Fomentar la planeación, coordinación, vinculación y concordancia entre los programas, acciones e inversiones del gobierno federal, estatal y municipal, a través de los instrumentos que definan las políticas públicas en materia de movilidad, ya sea que se desprendan de esta Ley o de las normatividades específicas en materia de planeación;

V. Estructurar las políticas públicas que realice el Estado para garantizar una movilidad adecuada, y

VI. Optimizar el funcionamiento de la estructura administrativa y operativa de movilidad.

Artículo 30. La Secretaría será la responsable de la planeación, diseño, ejecución y seguimiento de la política de movilidad y transporte; de los programas y acciones generales y particulares relativas a la prestación de los servicios del transporte público y privado en el Estado de Sonora, de conformidad con los principios y objetivos que establece esta Ley.

La Secretaría tendrá por objeto la formulación e instrumentación de los programas, las políticas y acciones en materia de movilidad en el ámbito estatal, conforme a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 31. La Secretaría tendrá las atribuciones siguientes

:

En materia de los instrumentos de planeación, estudios y proyectos:

I. Participar en coordinación con la SIDUR, en la elaboración, expedición, coordinación y evaluación el Programa Integral de Movilidad Sustentable, conforme a lo previsto en este ordenamiento, previa aprobación del Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora en los

términos del Reglamento de la presente Ley, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

II. Coordinar y evaluar los programas y proyectos estatales en materia de movilidad conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el titular del Poder Ejecutivo del Estado, participando en la planeación estatal de forma coordinada con la SIDUR, en el ámbito de sus funciones y atribuciones;

III. Promover e impulsar en coordinación con la SIDUR y con los Institutos Municipales de Planeación, en los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, a nivel municipal o metropolitano, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipal, en alineación con la planeación estatal, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;

IV. Elaborar y coordinar la aplicación de los programas de educación vial;

V. Proponer los estudios que tiendan a la seguridad vial, así como al mejoramiento del servicio en materia de vialidad y movilidad;

VI. Implementar y desarrollar programas de orientación para el uso correcto de las vías públicas, y orientar mediante la aplicación de los programas viales a peatones, conductores y pasajeros;

VII. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones, ciclistas y medios de transporte no motorizados;

VIII. Diseñar, proponer y coordinar la ejecución de las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio de transporte público y privado, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad no motorizada y motorizada en el Estado de Sonora;

X. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad;

X. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades, tanto estatales como municipales, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad;

XI. 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 los Programas Estatales de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

En materia de infraestructura:

XIV. Promover en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las dependencias y entidades estatales y municipales correspondientes;

XV. Promover en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XVI. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

XVII. Promover en coordinación con los Gobiernos Municipales que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante;

XVIII. Normar y coordinar lo necesario para la maximización de la movilidad de los peatones, los vehículos no motorizados y el uso del transporte público, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento para la movilidad y el tránsito vial relacionadas;

XIX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir externalidades negativas;

XX. Fomentar la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

Personal de la Secretaría:

XXI. Cuidar de la disciplina, moralidad y eficiencia de su personal;

XXII. Implementar cursos de capacitación y actualización para el personal a su cargo;

XXIII. Actualizar permanentemente los controles administrativos, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento;

XXIV. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

Vigilancia en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley:

XXV. Vigilar por conducto de las autoridades municipales de vialidad y tránsito correspondientes la aplicación de las especificaciones técnicas para el control de tránsito de vehículos, así como en la instalación de las señales y dispositivos viales;

XXVI. Supervisar que la calificativa de infracciones relacionadas con el transporte público y privado y sus correspondientes sanciones se ajusten a la presente Ley;

XXVII. Supervisar la correcta aplicación de las tarifas al transporte público;

XXVIII. Operar a través de los inspectores de transporte, las supervisiones necesarias para certificar entre los concesionarios y permisionarios del servicio público del transporte, la observancia de sus obligaciones;

XXIX. Vigilar que los servicios de transporte público y privado se presten con apego a esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables, incluidas la inspección de vehículos e instalaciones destinadas a los servicios de transporte y el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones, y permisos que se expidan para tal efecto, y autorizar la ubicación en la vía pública de sitios para vehículos del servicio de taxi, y autorizar la ubicación de paradas y terminales del servicio público de transporte colectivo, y para movilidad no motorizada;

XXX. Vigilar y garantizar que los servicios a cargo de concesionarios y permisionarios se lleven a cabo en condiciones de seguridad, comodidad, higiene, calidad y eficiencia, y demás disposiciones que al efecto señale la presente Ley;

XXXI. Levantar las boletas de infracción y actas de inspección en el ámbito de su competencia;

En el registro y control vehicular:

XXXII. Coadyuvar en el control vehicular mediante el registro y la implementación de la constancia de inscripción, así como en la actualización del REPUVES, a los automotores que circulen en el Estado;

XXXIII. Diseñar y emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normatividad correspondiente;

Gestión del transporte público y privado:

XXXIV. Colaborar con las diferentes instancias de gobierno en la planeación y diseño de los programas para la organización y el desarrollo del servicio de transporte público y privado en el Estado, en apego a las formalidades, requisitos y características de sus diferentes regiones;

XXXV. Normar, coordinar y supervisar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de transporte público y privado, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, se proporcionen con calidad y calidez, al mismo tiempo que se garantice la seguridad de los usuarios;

XXXVI. Fungir previa solicitud como instancia conciliadora, cuando se vea afectada la prestación del servicio y, en las controversias que surjan entre las personas que tienen concesiones y permisos para operar el servicio de transporte público y privado con las autoridades municipales, y entre éstas; sin perjuicio de la aplicación de sanciones en el ámbito de su competencia en caso de persistir la afectación del servicio;

XXXVII. Promover en el ámbito de su competencia, las facilidades en el servicio de transporte público que privilegien la equidad de género, así como acciones coordinadas con otras entidades y dependencias para la atención de agresiones en el transporte público a sectores vulnerables;

XXXVIII. Promover el diseño de sistemas de financiamiento, a favor de los prestadores del servicio para el desarrollo y la modernización del servicio de transporte público y privado;

XXXIX. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio de transporte público, colectivo e individual cuando no reúna las condiciones de Seguridad, comodidad, higiene, calidad y eficiencia;

XL. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte, de conformidad con los dictámenes técnicos correspondientes, así como la vigilancia en el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte;

XLI. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de las personas que cuentan con concesiones y permisos a través de fondos o esquemas financieros, para la consecución de economías de escala benéficas para todos ellos y la mejor satisfacción de los intereses;

XLII. Normar y coordinar la elaboración de los dictámenes técnicos que se relacionen con:

- a. Otorgamiento, modificación o revocación respecto a autorizaciones de ruta, itinerarios, horarios, paraderos, sitios, bases de operación, terminales, y estacionamientos públicos o estacionamientos de vehículos;
- b. Limitación o restricción de circulación de vehículos de carga en general o carga especializada que se determinen conforme a esta Ley, atendiendo a razones de seguridad, interés público, y;
- c. Las demás que le encomiende el titular del Poder Ejecutivo.

XLIII. Normar y coordinar los trabajos necesarios para facilitar el traslado de las personas con discapacidad, utilizando tanto el servicio público y privado de transporte, como las vías de comunicación local, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas con la accesibilidad;

XLIV. Normar el servicio de traslado de mascotas y de carga;

Autorizaciones:

XLV. Expedir conforme a la presente Ley, la documentación correspondiente en que se haga constar la modificación, cesión, suspensión o revocación de los permisos y concesiones, y en su caso las autorizaciones de rutas, horarios, itinerarios y tarifas para operar el servicio público de transporte llevando su correspondiente registro;

XLVI. Normar las medidas adecuadas para expedir con sujeción a esta Ley las autorizaciones correspondientes para el establecimiento de sitios y terminales que aseguren la eficiente prestación del servicio público de transporte;

XLVII. Expedir, revalidar, reponer, suspender, cancelar y llevar registro de las licencias de manejo, placas, calcomanías, signos de identificación y autorizaciones para la conducción, circulación y uso de vehículos;

Medidas de mejora en la operación de la movilidad, la Secretaría normará y coordinará lo concerniente a:

XLVIII. La determinación los dispositivos de vialidad para agilizar la circulación de peatones y vehículos;

XLIX. La Instrumentación y autorización para la utilización de elementos aportados por la ciencia y tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan mejorar el manejo operativo, incluyendo sistemas de cobro; la determinación de infracciones y aplicación de sanciones; y mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

L. La utilización de dispositivos tecnológicos, tales como medios fotográficos, videos, radares, sistemas de geolocalización, y en general cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, así como las conductas contrarias a los mismos;

Coordinación interinstitucional, la Secretaría normará:

LI. La coordinación con los cuerpos de seguridad pública para ejecutar los programas o acciones de colaboración institucional en la prevención de la delincuencia;

LII. El establecimiento de la coordinación con la Secretaría de Salud del Estado de los servicios de medicina preventiva para el control psicofísico integral y toxicológico, a las personas que conducen unidades del servicio público de transporte;

LIII. La participación en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades federales u otras estatales, en relación con la prestación del servicio público del transporte y del transporte privado;

LIV. La participación con las dependencias y entidades competentes, en la formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente que incidan en la materia de movilidad y del servicio de transporte público y privado;

LV. La instrumentación en coordinación con otras dependencias y con los municipios, programas y campañas de educación para peatones, ciclistas, automovilistas, conductores de vehículos no motorizados y motorizados y de personas que usan el transporte público, encaminados a la prevención de accidentes, la sana convivencia vial y cortesía a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales y una cultura de la movilidad en la población;

LVI. La propuesta para el tipo, calidad y frecuencia con que se deberá diseñar, impartir y coordinar cursos de capacitación en materia de su competencia, de manera directa o mediante los entes debidamente reconocidos por este;

LVII. El titular de la Secretaría podrá delegar sus atribuciones a oficiales, supervisores, peritos, inspectores, verificadores, notificadores y demás personal adscrito a la Secretaría, con el fin de dar cumplimiento a la presente Ley, además de las facultades y atribuciones que tienen conferidas en sus nombramientos, gafetes u oficios de comisión, y

LVIII. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.

Artículo 32. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, será el órgano gubernamental encargado de analizar y discutir las acciones públicas en materia de Transporte y de participación de movilidad. Tendrá las atribuciones que determine esta Ley, así como las normas estatales que regulen su funcionamiento.

Artículo 33. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, estará integrado por:

I. Un Presidente, que será el Gobernador del Estado;

II. Un Secretario Técnico, que será el titular de la Secretaría de Movilidad, quien en ausencia del Gobernador presidirá el Consejo;

III. El presidente del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial;

IV. El presidente de la Comisión de Movilidad del Congreso del Estado de Sonora;

V. El titular de cada una de las siguientes dependencias del Poder Ejecutivo Estatal:

a. Secretaría de Gobierno;

- b. Secretaría de Hacienda;
- c. Secretaría de Infraestructura, Desarrollo Urbano;
- d. Secretaría de Seguridad Pública;
- e. Secretaría de Economía;

VII. El Titular de la SIDUR;

VIII. El Titular del Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable del Estado de Sonora.

IX. El Titular de la Procuraduría Ambiental del Estado de Sonora

VII. Los presidentes Municipales, cuando se toquen temas que afecten la jurisdicción de su municipio o de su competencia.

Los integrantes del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, podrán acreditar ante el mismo a sus respectivos suplentes, que serán preferentemente de nivel jerárquico inmediato inferior, quienes fungirán como miembros propietarios en las ausencias de aquellos.

Artículo 34. Son facultades del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial:

- I. Establecer programas, procesos y lineamientos para implementar la integración de los servicios de transporte público de pasajeros proporcionado por la Administración Pública y los servicios de transporte concesionado, para crear un Sistema Integrado de Transporte Público;
- II. Elaborar esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan contar con una recaudación centralizada de las tarifas de pago, cámara de compensación;
- III. Revisar los resultados de las operaciones y en su caso, proponer medidas de atención y modificación a la operación del servicio;
- IV. Analizar las necesidades, definición, procedimiento de aplicación y revisión de resultados de los estudios técnicos que se requieran;
- V. Coadyuvar en la aplicación de las reglas de operación;
- VI. Coadyuvar en la actualización de la información para la programación del servicio;
- VII. Recibir propuestas ciudadanas respecto al transporte público;
- VIII. Evaluar el impacto de eventos ajenos en la operación y determinación de acciones de atención y mitigación, y
- IX. Las demás que establezcan las disposiciones aplicables.

Artículo 35. Las sesiones serán convocadas por el Secretario Técnico del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, en forma ordinaria, por lo menos dos veces al año y extraordinariamente las veces que se requiera. Las sesiones se llevarán a cabo con la mitad más uno de sus integrantes y serán totalmente públicas y transmitidas por medio de plataformas digitales.

Artículo 36. El Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, además podrá convocar como invitados a las autoridades federales, locales o municipales; así como a representantes de los sectores público, privado, social, académico y de investigación, con voz y sin voto cuando el despacho de los asuntos tenga implicaciones técnicas o se aborden temas relacionados con el ámbito de su competencia.

Las reglas de organización y funcionamiento del Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, serán determinadas en el Reglamento que para tal efecto expida el Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 37. Todos los Instrumentos de Planeación en materia de la Movilidad se consideran sociales, para lo cual la Secretaría formulará sobre la base de un proceso de concertación y aporte ciudadano la creación de espacios de socialización de información, generación de canales y flujos de comunicación con las entidades responsables de la movilidad a través de comisiones de trabajo en las cuales podrán participar los integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial.

Las comisiones de trabajo de participación social en materia de movilidad serán coordinadas por el Titular de la Secretaría con el apoyo del personal que este designe.

El funcionamiento y organización de las comisiones será regulado de acuerdo al Reglamento de la Secretaría, debiéndose integrar en su mayoría por ciudadanos.

Artículo 38. El Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, es un órgano auxiliar del Sistema Estatal de Movilidad de Sonora, el cual tiene como propósito la colaboración, conciliación, consulta y opinión en temas de movilidad y del servicio de transporte público y privado, y la seguridad vial, donde participan los sectores público, privado y social, teniendo por objeto diagnosticar, estudiar y analizar las políticas públicas en materia de movilidad, del servicio de transporte y la seguridad vial, así como emitir las recomendaciones para su mejoramiento continuo.

La Secretaría a través del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial podrá llevar a cabo consultas para la toma de decisiones sobre la implementación o construcción de algún proyecto u obra en materia de movilidad que afecte la calidad de vida de los ciudadanos, por medio de mecanismos de Participación Ciudadana.

Artículo 39. El Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, se integrará en forma permanente por:

I. Un Presidente, que será el titular de la SIDUR o quien este mismo designe;

II. Un Secretario Técnico que será el titular de la Secretaría de Movilidad;

III. El presidente de la Comisión de Movilidad del Congreso del Estado;

IV. El Secretario Ejecutivo del Consejo Estatal para el Desarrollo e Inclusión de las Personas con discapacidad o personas en situación de discapacidad del Estado de Sonora;

V. Consejeros Permanentes:

- a. Un representante de las Instituciones de Educación Superior del Estado, y
- b. Un representante de las modalidades de transporte siguientes:

- 1. Taxi;
- 2. Colectivo;
- 3. De carga, y
- 4. Privado de pasajeros a través aplicaciones móviles.

Los cuáles serán propuestos por las referidas empresas, instituciones y organizaciones y la forma de designarlos será mediante convocatoria pública emitida por el Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial. Los representantes estipularán quién será su suplente ante faltas temporales o definitivas.

VI. A invitación que les extienda el Presidente del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, podrán integrarse:

- a. Los Presidentes Municipales, y
- b. Representantes de organizaciones de la sociedad civil en materia de movilidad y transporte.

Los consejeros permanentes que se establecen en la fracción V de este artículo durarán en funciones tres años sin posibilidad de reelección, previa convocatoria pública que para tal efecto emitan de manera pública.

Los integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, tendrán carácter honorífico y recibirán nombramiento por el Secretario.

Se le tomara protesta al Presidente del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, en la primera sesión ordinaria por parte del Secretario.

El Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, además, podrá invitar a representantes de los diversos sectores de la población y de las organizaciones sociales y civiles, cuando se atiendan o discutan programas y proyectos que se refieran o afecten a alguno de dichos sectores o bien, cuando éstos manifiesten interés en participar en tales programas y proyectos.

Artículo 40. Corresponderá al Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial:

I. Analizar y emitir opiniones por escrito al Consejo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial que, en materia de movilidad y transporte, le presente cualquier persona o grupo de la comunidad;

II. Proponer la creación, modificación o supresión de las modalidades del servicio público de transporte;

III. Proponer la creación, ampliación y supresión de rutas;

IV. Proponer criterios de coordinación para solucionar problemas del transporte entre el Estado y los municipios;

V. Sugerir y proponer proyectos, obras y acciones a las dependencias y entidades competentes, respecto de las políticas, planes y programas en materia de movilidad y seguridad vial, transporte y de promoción de la movilidad no motorizada;

VI. Proponer e impulsar la realización de estudios, análisis e investigaciones que sustenten el diagnóstico, la implementación y la evaluación de políticas y programas en materia de movilidad y transporte;

VII. Promover mecanismos de consulta con los distintos sectores sociales sobre propuestas y programas de movilidad y seguridad vial;

IX. Promover la investigación científica y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad urbana sustentable;

IX. Ser instancia consultiva en materia de planeación integral de la movilidad sustentable, y

X. Las demás que le asigne la presente Ley, el reglamento y demás disposiciones aplicables.

Artículo 41. El Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias con la asistencia de la mitad más uno de sus miembros, exceptuándose los señalados en la fracción VI del Artículo 39. Las sesiones ordinarias se celebrarán cuatro veces al año y de manera extraordinaria las que sean necesarias.

Los acuerdos que tome el Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, serán por mayoría de votos de los presentes. En caso de empate, el Presidente tendrá voto de calidad.

Todos los integrantes del Consejo Consultivo de Movilidad y Seguridad Vial, tendrán voz y voto en los temas que se pongan a su consideración en las sesiones, los invitados tendrán derecho a voz, pero no a voto todas las sesiones tendrán el carácter de públicas y abiertas.

TÍTULO CUARTO

DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN EN MATERIA DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN

Artículo 42. La planeación de la movilidad en el Estado de Sonora deberá ser congruente con el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, el Plan Estatal de Desarrollo, el Programa de Gobierno y los Programas conducentes, y demás instrumentos de planeación previstos en la normatividad aplicable.

El objetivo de la planeación de la movilidad es garantizar la movilidad segura y sustentable de las personas, por lo que las políticas públicas y programas en la materia deberán tomarlo como referente y fin último.

Artículo 43. La planeación en materia de movilidad sustentable deberá fijar estrategias, objetivos, metas, y prioridades, así como criterios de evaluación y seguimiento basados en información certera y estudios de factibilidad, con la posibilidad de reevaluar objetivos y metas acordes con las políticas de movilidad.

Artículo 44. En la planeación de la movilidad y de la seguridad vial en el Estado de Sonora, se observarán los siguientes criterios:

- I. Procurar la integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago para garantizar que los horarios, transferencias modales, frecuencias de paso y demás infraestructura y condiciones en las que se proporciona el servicio público de transporte sean de calidad y suficiencia para el usuario y que busque la conexión de rutas urbanas y metropolitanas;
- II. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida y de la integridad física y establecer criterios y acciones de diseño universal en la infraestructura para la movilidad con especial atención a los requerimientos de las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
- III. Establecer las medidas que incentiven y fomenten el uso de los modos de movilidad no motorizada, del transporte público y el uso racional del automóvil particular;
- IV. Promover la participación ciudadana y el uso de las nuevas tecnologías de la información en la toma de decisiones que inciden en la movilidad;
- V. Garantizar que la movilidad fomente el desarrollo urbano sustentable y la funcionalidad de la vía pública, en observancia a las disposiciones relativas al uso del suelo y la imagen urbana con relación a la oferta de transporte público, a través de medidas coordinadas con las instancias correspondientes del Gobierno del Estado y los Municipios;
- VI. Impulsar políticas y acciones que permitan la aproximación entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud o culturales y complementarios que eviten y reduzcan las externalidades negativas de la movilidad;

VII. Garantizar en la planeación de los sistemas de transporte público, privado y de la movilidad no motorizada, su inclusión en las políticas generales de desarrollo urbano, metropolitano y regional que permitan el acceso de personas con discapacidad;

VIII. Incrementar la resiliencia de las políticas y acciones del Sistema de Movilidad, fomentando diversas opciones de transporte y procurando la autonomía, eficiencia, evaluación continua y fortaleza en los elementos cruciales del sistema;

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de mercancías con objeto de aumentar la productividad del Estado, y reducir los impactos de los vehículos de carga en los demás modos del Sistema de Movilidad, y

X. Tomar decisiones con base en diagnósticos, pronósticos y criterios técnicos que garanticen el uso eficiente de los recursos públicos.

Artículo 45. Los servicios públicos referentes a movilidad, en todas sus modalidades, se prestarán de acuerdo a lo estipulado en los instrumentos de planeación de la movilidad.

CAPÍTULO II

DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 46. La planeación de la movilidad se ejecutará a través de los siguientes instrumentos:

I. Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado;

II. Programa Integral de Seguridad Vial del Estado;

III. Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable a nivel municipal, metropolitano o regional, y

IV. Programas específicos derivados.

Los programas y sus modificaciones serán formulados con base en los resultados que arrojen los sistemas de información, evaluación y seguimiento de movilidad y de seguridad vial, a fin de verificar su congruencia con otros instrumentos de planeación y determinar si los factores de aprobación de un programa persisten y, en su caso, modificarlo o formular uno nuevo.

Artículo 47. El Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del Sistema de Movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios de acuerdo a los principios de esta Ley.

Corresponde a la Secretaría en coordinación con las demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma

de posesión del Titular del Poder del Poder Ejecutivo del Estado; su vigencia será de seis años y se revisará cada tres años.

Artículo 48. El Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo sustentable del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

- a. Ordenación del tránsito de vehículos;
- b. Promoción e integración del transporte público de pasajeros;
- c. Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;
- d. Ordenación y aprovechamiento de la red vial primaria;
- e. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad y/o movilidad limitada;
- f. Infraestructura para la movilidad;
- g. Gestión del estacionamiento;
- h. Transporte y distribución de mercancías y materiales objetos del transporte público de carga;
- i. Gestión de transporte metropolitano y/o suburbano;
- j. Medidas para promover la circulación de personas y vehículos con prudencia y cortesía, así como la promoción de un cambio de hábitos en la forma en que se realizan los desplazamientos diarios que suscite una movilidad más sustentable, y
- k. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que rigen el desempeño de su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con dependencias federales, entidades federativas y municipios, y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, seguimiento, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 49. El Programa Integral de Seguridad Vial deberá considerar todas las medidas administrativas, operativas y de coordinación que garanticen la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, anteponiendo la jerarquía de movilidad.

Corresponde a la Secretaría, en coordinación con la SIDUR, la Secretaría de Seguridad Pública, Secretaría de Economía y demás autoridades competentes, la correcta aplicación de este programa, el cual debe publicarse el primer año posterior a la toma de posesión del Titular del Poder Ejecutivo del Estado.

Artículo 50. El Programa Integral de Seguridad Vial debe incluir, como mínimo, lo siguiente:

I. El diagnóstico;

II. Los objetivos y metas específicos en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo;

III. Los subprogramas, líneas programáticas y acciones, que especifiquen la forma en que contribuirán a la conducción del desarrollo del Estado; como mínimo deben incluirse temas referentes a:

- a. Patrón de ocurrencia de hechos de tránsito;
- b. Condiciones de la infraestructura y de los elementos incorporados a la vía;
- c. Intersecciones y corredores con mayor índice de hechos de tránsito en vías primarias;
- d. Actividades de prevención de hechos de tránsito;
- e. Ordenamiento y regulación del uso de la motocicleta y vehículos de pequeña escala;

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

V. Las responsabilidades que regirán el desempeño en su ejecución;

VI. Las acciones de coordinación con Dependencias Federales, Entidades Federativas y Municipios, y

VII. Los mecanismos específicos para la evaluación, actualización y, en su caso, corrección del programa.

Artículo 51. Los programas específicos tienen por objeto fijar las estrategias puntuales para los diferentes modos de la movilidad su infraestructura y operación, los cuales serán revisados y modificados de conformidad con lo que establezca el Reglamento.

La Secretaría deberá publicar los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial en el Boletín Oficial del Estado de Sonora. Una vez publicados, serán de observancia y cumplimiento obligatorios para la administración pública estatal y los municipios.

Los Ayuntamientos de los municipios deberán expedir sus respectivos Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, debiéndose ajustar a los principios y disposiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento y a lo previsto en los Programas del Estado.

Los Ayuntamientos realizarán las adecuaciones correspondientes a su regulación municipal para establecer las nuevas normas de la movilidad en el ámbito de sus respectivas

jurisdicciones territoriales, con apego a la Ley, su Reglamento y sus Programas Municipales de Movilidad.

Artículo 52. La Secretaría, de conformidad a lo establecido por el Reglamento, conformará el banco de proyectos, integrado por estudios y programas ejecutivos en materia de movilidad y vialidad, mismos que estarán disponibles para consulta de la Administración Pública y público en general, con objeto de facilitar la verificación de documentos existentes establecidos en las disposiciones en materia de contrataciones públicas, pues dicho banco formará parte de la cartera de proyectos de inversión de la administración pública, coordinada por la SIDUR.

Artículo 53. El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las herramientas y procedimientos establecidos en el Reglamento.

Artículo 54. La Secretaría determinará un sistema de indicadores de Movilidad del Estado para orientar las decisiones de política pública en la materia, y pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad, así como del cumplimiento de los programas, acciones y políticas, a más tardar el 01 de diciembre de cada año, dicho sistema de evaluación formará parte del Sistema General del Estado coordinado por la SIDUR. De igual forma, el informe deberá remitirse a la Legislatura del Estado.

CAPITULO III DE LOS CONVENIOS Y ACUERDOS DE COLABORACION EN MATERIA DE MOVILIDAD

Artículo 55. El Poder Ejecutivo del Estado de Sonora, a través de la Secretaría, podrá suscribir acuerdos o convenios de coordinación con los Ayuntamientos de la entidad, con el objeto de que asuman las siguientes facultades, en el ámbito de su jurisdicción territorial:

- I. Autorizar los colores que deban llevar los vehículos destinados al servicio público, de conformidad con esta Ley y su Reglamento;
- II. Determinar, la verificación periódica de los vehículos destinados al servicio público;
- III. Llevar el control del alta y baja de vehículos dentro de los municipios;
- IV. Ordenar la verificación y las condiciones en que se encuentren los motores de toda clase de vehículos, en forma periódica o cuando las circunstancias lo exijan, a efecto del retiro de circulación de aquellos vehículos que de forma manifiesta incumplen con las disposiciones jurídicas aplicables en la materia;
- V. La supervisión del cumplimiento de esta Ley y demás disposiciones que de ella deriven;
- VI. Practicar exámenes de aptitud y capacidad a los solicitantes de licencias de automovilistas, choferes, y demás vehículos de propulsión, automotores y eléctricos, y

VII. Las demás que esta Ley y otras disposiciones legales expresamente le confieran.

Para el caso de los convenios o acuerdos a que se refiere este artículo, se deberán publicar en el Boletín Oficial del Estado.

CAPÍTULO IV

DEL ESTUDIO DE EVALUACIÓN DE LA MOVILIDAD

Artículo 56. El estudio de Evaluación de la Movilidad tiene por objeto que la Secretaría 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 Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo y los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 57. La Secretaría revisará y dictaminará el Estudio de Evaluación de la 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 los Programas Integrales de Movilidad y de Seguridad Vial;
- III. A la determinación o modificación de rutas e itinerarios para el servicio público de transporte de competencia estatal, y
- IV. A la determinación de infraestructura, estructura, servicios y medidas necesarias para mejorar la movilidad en el Estado.

El procedimiento a petición de parte se inicia al presentar ante la Secretaría la solicitud de evaluación del estudio de evaluación de la movilidad, en sus diferentes modalidades y concluye con la resolución que éste emita, de conformidad a los plazos que para el efecto se establezcan en el Reglamento, los cuales no podrán ser mayores a sesenta días hábiles.

La elaboración del estudio de evaluación de la movilidad se sujetará a lo que establece la presente Ley y su Reglamento, así como al pago de derechos, conforme a lo dispuesto por la normatividad fiscal aplicable.

Artículo 58. En respuesta a la solicitud presentada por el promovente respecto a la evaluación de los estudios de evaluación de la movilidad, la Secretaría emitirá la factibilidad de movilidad.

Los promoventes deberán presentar ante la Secretaría un informe preventivo, conforme a los lineamientos técnicos que se establezcan, con el objetivo de que la Secretaría defina, conforme al Reglamento, el tipo de estudio de evaluación de la movilidad a que estarán sujetos, en las siguientes modalidades:

I. Estudio de evaluación de la movilidad general, y

II. Estudio de evaluación de la movilidad específica.

Artículo 59. Con la finalidad de contribuir con la simplificación administrativa, no estarán sujetos a la presentación del Estudio de evaluación de la movilidad, en cualquiera de sus modalidades, las siguientes acciones:

I. La construcción y/o ampliación de vivienda unifamiliar, así como la vivienda plurifamiliar no mayor a diez viviendas siempre y cuando éstas no cuenten con frente a una vialidad primaria y no afecten banquetas en modo alguno;

II. Los establecimientos mercantiles de bajo impacto, nuevos y en funcionamiento; siempre y cuando no invadan banquetas o vialidades;

III. Las modificaciones a los programas de desarrollo urbano en predios particulares destinados a usos comerciales y servicios de bajo impacto urbano; así como a la micro y pequeña industria, y

IV. Las demás que establezca el Reglamento.

Artículo 60. El incumplimiento en la solicitud, ejecución y cumplimiento de los Estudios de evaluación de la movilidad, serán sancionados de conformidad con lo establecido en esta Ley y su Reglamento.

CAPÍTULO V

DEL ESTUDIO DE INGENIERÍA DE TRÁNSITO

Artículo 61. La Secretaría definirá a través de la dependencia correspondiente el sistema de señalización y seguridad vial que regirá en la red vial de jurisdicción estatal y municipal, previo estudio de ingeniería de tránsito realizado en coordinación con las dependencias y entidades de los tres órdenes de gobierno competentes en la materia.

Artículo 62. El estudio de ingeniería de tránsito, es la aplicación de los principios tecnológicos y científicos a la planeación, proyectos geométricos y operaciones de tránsito con el fin de proveer la movilización de personas y mercancías de manera segura, fluida, confortable, conveniente, económica y compatible con el medio ambiente. Deben considerarse las siguientes situaciones:

I. Zonas de cruces peatonales y escolares.

II. Zonas pobladas.

III. Centros públicos.

IV. Zonas de visibilidad para definir líneas centrales, continuas e intermitentes.

V. Pasos restringidos.

VI. Curvas peligrosas.

VII. Límites de velocidades.

VIII. Sentidos preferenciales.

IX. Situaciones peligrosas.

X. Restricciones e informaciones correspondientes de destino y servicio y de recomendaciones.

En caso de situaciones de peligro al tránsito por diseño geométrico u otros elementos, se deben presentar propuestas para reducir el peligro y aumentar la seguridad.

Artículo 63. La Secretaría normará la realización a través de la dependencia correspondiente, los estudios de tránsito sobre la red vial de jurisdicción estatal y municipal en base al comportamiento de los accidentes, aplicando criterios técnicos de ingeniería con el objeto de proponer y apoyar los planes de proyectos y planes de seguridad vial, para reducir los peligros, mejorar la fluidez y la seguridad vial.

Artículo 64. Las obras que se realicen sobre la vía afectando la circulación, deberán ser señalizadas con propiedades reflejante para garantizar su visibilidad durante las horas del día y la noche, cuando las condiciones meteorológicas o ambientales lo exijan, bajo la responsabilidad de los ejecutores de la obra.

Artículo 65. Para definir la señalización vial en nuevos proyectos o rehabilitaciones de vías, la SIDUR, gobiernos municipales o Entidades designadas deben presentar los proyectos de la señalización propuesta a través de la dependencia correspondiente para su aprobación.

Artículo 66. Durante la ejecución de las obras de señalamiento vial las dependencias correspondientes en coordinación con SIDUR y los municipios, según sea el caso, supervisarán y garantizarán el cumplimiento de los proyectos de ingeniería vial.

Artículo 67. Las dependencias correspondientes y la SIDUR, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que, en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

CAPÍTULO VI DE LOS ESTUDIOS DE MODELOS DE FLUJOS EN REDES DE TRANSPORTE

Artículo 68. La Secretaría contará con el personal técnico especializado para la realización de los estudios de planeación analítica del transporte que permita generar las bases de datos de rutas de transporte, demanda, orígenes - destino, con la finalidad de realizar la modelación de flujos en las redes de transporte.

Artículo 69. La Secretaría realizará las propuestas para la reconversión de las líneas existentes, modificándose o añadiendo nuevas rutas, con la finalidad de que el sistema resultante de más y mejor servicio a las personas desde una perspectiva de accesibilidad universal.

Se deberá de plantear siempre en estos estudios la racionalización y disminución de los kilómetros a recorrer y la disminución de los tiempos de traslado.

Artículo 70. Los estudios para los sistemas de transporte de pasajeros determinarán:

- I. El diseño de las rutas, cantidad de líneas y trazado de sus recorridos;
- II. Las frecuencias para cada línea, variación en el tiempo y cubrimiento de demanda;
- III. Las tablas de horarios de cada línea y la sincronización de despachos, sobre todo en aquellas que comparten puntos de transferencia o transbordo;
- IV. La asignación de flota en base a los vehículos disponibles y detección del déficit para adquisición, y
- V. La asignación del personal y recursos para los viajes programados por línea.

Artículo 71. Los estudios deberán de contar al menos:

- I. Con un diagnóstico de las líneas de transporte existentes y sus características;
- II. Datos estadísticos sobre la población objetivo del servicio de transporte, y
- III. Datos de la población atendida con discapacidad o movilidad reducida.

Dichos análisis deberán incluir, encuestas para determinar usuarios potenciales dispuestos a cambiar de modo de transporte ante la expectativa de las mejoras en el servicio, así como la detección de orígenes o destinos actualmente no atendidos.

Artículo 72. Dentro del desarrollo de los estudios deberá incluirse la aplicación de nuevas tecnologías, páginas web para el procesamiento de solicitudes, quejas y acciones de mejora o aplicaciones para teléfonos inteligentes donde aparezca en tiempo real la información de líneas, horarios y autobuses.

CAPÍTULO VII

DEL DICTAMEN DE FACTIBILIDAD DE LA MOVILIDAD Y LAS OPINIONES TÉCNICAS

Artículo 73. El informe preventivo es el documento que los promoventes de proyectos y obras deberán presentar ante la Secretaría, conforme a los lineamientos técnicos que para tal efecto se establezcan, dentro de un plazo no mayor a quince días; los lineamientos técnicos definirán el tipo de manifestación de evaluación de la movilidad a que estarán sujetos ya sea general o específico.

Artículo 74. El procedimiento de dictamen del estudio de evaluación de la movilidad en sus diferentes modalidades da inicio cuando el promovente presenta ante la Secretaría la solicitud de evaluación y concluye con la resolución que ésta emita en un plazo no mayor de cuarenta días hábiles a través del dictamen correspondiente.

Artículo 75. El informe preventivo para la realización de proyectos y obras privadas deberá contener lo indicado en los lineamientos técnicos que expida la Secretaría, así como:

- I. El nombre y ubicación del proyecto;
- II. Los datos generales del promovente;
- III. Los datos generales del responsable de la elaboración del informe;
- IV. La descripción general de la obra o actividad proyectada, y
- V. Los planos de geolocalización del área en la que se pretende realizar el proyecto.

El promovente podrá someter a la consideración de la Secretaría condiciones adicionales a las que se sujetará la realización de la obra con el fin de evitar, atenuar o compensar las externalidades que pudieran ocasionarse. Las condiciones adicionales formarán parte del informe preventivo.

Artículo 76. La Secretaría determinará en el dictamen del estudio de evaluación de la movilidad:

- I. La procedencia de la inserción de un proyecto u obra privada 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 Programa Integral de Movilidad, el Programa Integral de Seguridad Vial, los instrumentos de planeación del Ordenamiento Territorial y de Desarrollo Urbano, y los principios establecidos en la Ley, y
- II. La improcedencia de la inserción de proyecto u obra privada en su entorno urbano considerando que:
 - a. Los efectos no puedan ser minimizados a través de las medidas propuestas y por consecuencia, se genere afectación a la calidad de vida y la competitividad urbana, al espacio público o la estructura urbana;

- 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.
- d. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente vigilará el cumplimiento del dictamen del estudio de evaluación de la movilidad correspondiente.

Los estudios de evaluación de la movilidad y los respectivos dictámenes emitidos por la Secretaría, serán públicos y se mantendrán para consulta de cualquier interesado, en los términos establecidos en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del estado de Sonora.

Artículo 77. En el dictamen del estudio de evaluación de la movilidad, la Secretaría a través de la dependencia correspondiente determinará las medidas que el promovente deberá cumplir, entre las cuales pueden ser:

I. Medidas de mitigación: Son las actividades de prevención y control que tienen la finalidad 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 las 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 78. El dictamen del estudio de evaluación de la movilidad tendrá una vigencia de dos años, si el proyecto no hubiere sido modificado sustancialmente y no hubiere cambiado la situación del entorno urbano de la zona en donde se pretenda ubicar, la Secretaría a través de la dependencia correspondiente podrá prorrogar el dictamen hasta por un año más; en caso contrario, el estudio debe ser nuevamente presentado para ser evaluado por la Secretaría.

El promovente debe solicitar la prórroga por escrito a la Secretaría, dentro de los quince días hábiles, previos a la conclusión de la vigencia del dictamen.

CAPÍTULO VIII

DEL FONDO PARA LA MOVILIDAD SUSTENTABLE

Artículo 79. El Fondo para la Movilidad Sustentable será un fondo público-privado que tiene como objeto potencializar los recursos provenientes del recaudo del Sistema de Transporte Público, así como el porcentaje que el estado aporte a este fondo por el cobro de derechos en

placas, revalidaciones, licencias de conducir y de transporte, por permisos y concesiones, así como los fondos de inversión que se destinen para dar seguridad a la tarifa.

El Fondo deberá equilibrar la capacidad adquisitiva de los usuarios en el largo plazo, estabilizar los incrementos graduales que se deriven de su operación y financiar los ajustes diferidos de la tarifa. Solo los recursos provenientes de cobro de derechos en placas, revalidaciones, licencias de conducir y de transporte, por permisos y concesiones podrán ser destinados a inversiones en infraestructura. No se permitirá con este fondo el pago de servicios auxiliares, de seguros o de cualquier otra índole, y debe presentarse un informe financiero mensual sobre el mismo.

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

El Fondo buscará mantener la rentabilidad social del sistema y la accesibilidad de los sectores más vulnerables, su estructura y funcionamiento se sujetarán a lo previsto por esta Ley, el Reglamento respectivo y los lineamientos que fije la Secretaría.

Artículo 80. El Ejecutivo del Estado para impulsar la modernización del Sistema de Transporte, podrá aplicar inversión directa sin impacto a la tarifa, a través de inversiones en infraestructura, equipo, apoyos para el cambio tecnológico y tecnología para el recaudo, el monitoreo o el control de la flota.

Artículo 81. Los subsidios de carácter privado al sistema de transporte serán aplicados a través del fondo, contando con el aval y autorización de la Secretaría. Los empresarios que realicen este tipo de acciones obtendrán beneficios fiscales que se detallan en el reglamento respectivo.

TÍTULO QUINTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I DEL SISTEMA VIAL

Artículo 82. El Sistema de Movilidad se divide en:

I. Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial: Compuesto por la Estructura Estratégica de la Red de vialidades primarias, secundarias y locales; el Espacio Público Vial;

el Espacio Público Peatonal; la Red de infraestructura ciclista; Corredores de movilidad local, así como la de vialidades en las zonas rurales; incluye la red de infraestructura y equipamiento para los servicios complementarios de la movilidad, tales como estacionamientos, depósitos vehiculares; Terminales de pasajeros, terminales de transferencia e infraestructura para la intermodalidad; terminales de carga; Oficinas, talleres y patios de encierro para el transporte público; equipamiento, mobiliario y dispositivos para la movilidad, entre otros;

II. Subsistema de Transporte: Se encuentra estructurado alrededor de redes de modos de transporte no motorizado, y motorizado con modalidades de servicio público colectivo, individual motorizado, individual no motorizado, especializado de personal, público de carga, y en general transporte privado, y

III. Subsistema de Operación: Se conforma por los centros de control de tránsito, semaforización y sistemas tecnológicos de vigilancia y operación del tránsito, además del cuerpo de supervisión en sitio.

Artículo 83. La regulación de la red vial estará a cargo del Gobierno del Estado y los Municipios, en el ámbito de sus competencias, y cualquier proyecto de construcción, ampliación o remodelación que se ejecute requerirá de la autorización de la Secretaría, previo análisis de la dependencia competente.

Artículo 84. La Secretaría notificará a la SIDUR sobre los proyectos de construcción, ampliación o remodelación en la red vial que se autoricen, para efecto de que se lleve a cabo la programación de obra en la vía pública.

Todo nuevo proyecto para la construcción de vialidades en el Estado y sus municipios deberán considerar espacios de calidad, accesibles para personas con discapacidad, y con criterios de diseño universal para la circulación de peatones y ciclistas; así como lo establecido en los Instrumentos de Planeación y la normatividad aplicable vigente en la materia.

La Secretaría y la SIDUR, en el ámbito de sus competencias y en coordinación con los municipios, deberán garantizar que, en todas las vialidades del Estado, exista señalización vial y nomenclatura, con el propósito de proporcionar una mayor orientación a la población y agilizar la fluidez del tránsito peatonal y vehicular.

Artículo 85. La construcción y conservación de las vías estatales quedan reservadas al Gobierno del Estado. Las vías primarias, secundarias y locales corresponden a los municipios. Las vías peatonales y ciclistas serán atendidas dependiendo del entorno en que se ubiquen.

La SIDUR y los Municipios en el ámbito sus atribuciones son las únicas facultadas para la instalación y preservación de la señalización vial.

Artículo 86. Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito peatonal y vehicular, la Secretaría, realizará, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño Vial del Estado de Sonora.

Es responsabilidad de los ayuntamientos con apoyo de la Secretaría en materia de normatividad dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.

La nomenclatura y la señalización vial en todas las áreas de circulación peatonal y vehicular del Estado se ajustarán a lo establecido en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal.

Artículo 87. El Espacio Público Peonatal se clasifica en:

- I. **Vías peatonales.** Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos, pueden ser de carácter urbano o recreativo;
- II. **Red de Banquetas.** Se refiere al conjunto de áreas destinadas a la circulación peatonal sobre las vialidades, reservada para el desplazamiento de las personas;
- III. **Cruces o pasos peatonales.** Son áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones entre intersecciones viales, y
- IV. **Puentes peatonales.** Estructuras destinadas para cruzar únicamente las vías de acceso controlado o regionales.

Artículo 88. Las características de diseño y operación de las vías que integran el espacio público vial se sujetarán a lo siguiente:

I. **Vías para ciclistas.** 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 metropolitanas. Son las vialidades primarias que son parte del límite o cruzan entre dos o más municipios que conformen el área metropolitana. No estará permitido el estacionamiento sobre los carriles de este tipo de vías. La velocidad máxima dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; con la posibilidad de reserva de carriles exclusivos;

VI. 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;

VII. 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;

VIII. 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

IX. 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 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.

Artículo 89. Se consideran calles completas las vialidades diseñadas y construidas para operar bajo estrictos controles de seguridad para los usuarios, en las cuales los peatones, ciclistas, usuarios de transporte público y conductores de todas las edades y habilidades son capaces de moverse con seguridad a lo largo y ancho de las vialidades.

Artículo 90. La Secretaría 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 sus usuarios.

Además, elaborará el sistema de indicadores de eficiencia de calles completas considerando de forma enunciativa, más no limitativa, lo siguiente:

- I. Kilómetros de vías ciclistas, 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 91. La autoridad competente otorgará los permisos necesarios para la instalación y operación de servicios auxiliares que se requieran, para la adecuada prestación del servicio de transporte público, de carga para el comercio y privado. Así mismo, realizará las acciones necesarias para promover la construcción de terminales de pasajeros, centrales de carga y, en su caso, las bases y cierres de circuito, que sean ubicadas en puntos estratégicos para optimizar la operación del transporte público.

Artículo 92. Se consideran como mobiliario y dispositivos de la movilidad los siguientes:

- I. **Bici-estacionamientos.** Lugar donde se colocan las bicicletas cuando no están en uso, o bien, el conjunto de elementos de señalización, protección y soporte que posibilita dicha localización;

II. Mobiliario Urbano. Todo elemento urbano complementario ubicado en vía pública o en espacios públicos, con la finalidad de facilitar las necesidades de peatones, personas con discapacidad o con movilidad reducida, ciclistas y usuarios del transporte público; y

IV. Dispositivos de movilidad. Elementos destinados al control del tránsito, procurando el ordenamiento de los movimientos predecibles, a través del uso adecuado de los mismos, haciendo de la vialidad un elemento funcional de sistema de comunicaciones. Del mismo modo proporcionarán información con el objetivo de prevenir accidentes, preservando la seguridad de quienes utilicen el sistema vial. Los dispositivos viales nunca deberán ser utilizados como medios de publicidad.

La Secretaría a través de la dependencia correspondiente será la responsable de establecer y aprobar el mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado, junto con las características de fabricación y mantenimiento.

La Secretaría a través de la dependencia correspondiente será la responsable de determinar y aprobar todas aquellas estructuras, objetos y elementos de creación humana, instalados en el espacio público para su uso, delimitación, servicio u ornamentación, tales como: placas de nomenclatura, bancas, luminarias, depósitos de basura, casetas, paraderos entre otros.

Artículo 93. Las placas de nomenclatura de las vías, tendrán el diseño y las medidas estándar que determine la Secretaría.

Artículo 94. El contenido de los señalamientos en las vialidades será el publicado en el Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del Gobierno Federal. Cualquier nuevo señalamiento deberá ser aprobado por la Secretaría y publicarse de manera oficial. Ninguna señal podrá llevar un mensaje que no sea esencial para el control del tránsito. Las características, ubicación y contenido se especificarán en los acuerdos o reglamentos correspondientes.

Se incluyen también en este rubro:

I. Los dispositivos de seguridad;

II. Los dispositivos de obra y dispositivos diversos;

III. Los señalamientos y dispositivos para protección en zonas de obras viales; y

IV. Los semáforos.

Las especificaciones de los dispositivos de movilidad, su aplicación, disposición y cualquier aspecto relacionado con su uso, diseño y utilización será determinado por la dependencia correspondiente en coordinación con la Secretaría.

Artículo 95. Las terminales de pasajeros son los lugares en donde se efectúa la salida y llegada de las unidades para el ascenso y descenso de pasajeros. Tratándose de transporte de carga en general, especializada, en las que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías, el acceso, estacionamiento y la salida de vehículos destinados a este servicio.

El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal, estará facultado para establecer estaciones-paraderos, terminales y centrales de pasajeros o de carga, bases de inicio y cierre de circuito, necesarias para el aprovechamiento del servicio de transporte.

CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIZACIONES PARA LA INSTALACIÓN DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

Artículo 96. La Secretaría en coordinación con las dependencias competentes podrán modificar, reducir o ampliar la clasificación o características de circulación, distribución, aspectos específicos de los carriles de circulación de todos los caminos y puentes de jurisdicción estatal, tanto libres de cuota como aquellos que son de pago de peaje, cuando así se requiera, tomando en cuenta las características de tránsito seguro, así como los requerimientos económicos y de comunicación del Estado.

La Secretaría podrá asistir a los municipios en los aspectos específicos de los carriles de circulación y de todos los caminos y puentes de jurisdicción municipal, en la elaboración de criterios normativos, las especificaciones de pesos y dimensiones de los vehículos que circulen por las vías municipales.

Corresponde a la Secretaría en coordinación con la SIDUR coordinar, determinar, contratar y emitir opinión sobre los estudios y proyectos, así como procedimientos de construcción, operación y conservación de la infraestructura vial estatal, incluyendo los caminos y puentes, así como definir la clasificación de las vialidades regionales.

La planeación de las vialidades, así como la definición de los componentes que la integran será responsabilidad de la Secretaría, en coordinación con la SIDUR. Cualquier creación, modificación, actualización o distribución deberá contar con aprobación de la Secretaría.

Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de las autoridades en el ámbito de sus atribuciones. Las autoridades municipales y la Secretaría se coordinarán para efectos de la incorporación a que se refiere este párrafo.

Los requisitos y el procedimiento para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 97. Las autoridades de seguridad pública estatal y municipales propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los usuarios de la vía pública considerando la jerarquía de movilidad y los criterios de accesibilidad universal, estableciendo lo anterior en su diseño, uso y destino.

En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la incorporación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los instrumentos del Sistema de Planeación de la Movilidad y al Sistema de Planeación Urbana Territorial.

Artículo 98. Se consideran como parte integrante del Subsistema de Infraestructura y Equipamiento Vial:

I. Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás accesorios o conexos de los mismos destinados al transporte público, y

II. Los terrenos que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.

En todo el Estado y los municipios se consideran como vías públicas, para los efectos de esta Ley, únicamente las de comunicación terrestre, sobre su uso y aprovechamiento, así como respecto de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades, aquellas construidas directamente por el Estado, o en coordinación o colaboración con los municipios o por cooperación con particulares y las de jurisdicción federal o municipal que sean entregadas en administración al Estado.

Para la utilización en cualquier forma de los derechos de vía en materia de movilidad y de transporte en el Estado, se requiere contar con la autorización de la autoridad competente conforme a esta Ley, y demás disposiciones aplicables.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO DE ESTACIONAMIENTO PÚBLICO

Artículo 99. 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 de la Secretaría 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 establezcan.

Los municipios en coordinación con la Secretaría 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.

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

Artículo 100. Los lineamientos técnicos de diseño vial y señalamientos para delimitar los espacios a que se refiere el artículo anterior, se establecerán de manera congruente, en los manuales de la Secretaría y reglamentos municipales correspondientes, debiéndose sujetar de manera enunciativa, y no limitativa, a la siguiente clasificación:

- I. **Estacionamientos fuera de la vía pública.** Corresponde al servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, que tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados mediante el pago de una tarifa;
- II. **Estacionamientos vehiculares.** Corresponde al espacio físico para satisfacer las necesidades de individuos, instituciones o empresas para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;
- III. **Estacionamientos en vía pública.** Corresponde al espacio físico establecido en la vialidad, para detener y desocupar los vehículos; sólo cuando así lo disponga la autoridad competente, se podrá exigir el pago de una tarifa; y
- IV. **Estacionamientos para bicicletas.** Corresponde al espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado.

Artículo 101. Corresponde a la Secretaría llevar el Registro de Estacionamientos Públicos con base en la información proporcionada por los municipios. La información recabada deberá ser integrada y publicada de forma semestral a través de una base de datos georreferenciada.

Los estacionamientos públicos y privados, deberán contar con las instalaciones necesarias para garantizar la seguridad de las personas y los vehículos. Dispondrán de espacios exclusivos para vehículos que cuenten con distintivo oficial para personas con discapacidad, así como para mujeres embarazadas, e instalaciones necesarias para proporcionar el servicio a los usuarios de bicicletas y motocicletas.

La Secretaría propondrá al Ejecutivo del Estado, con base en los estudios correspondientes, determinar la política tarifaria para el cobro del servicio en los estacionamientos públicos por cada municipio, siempre buscando cumplir con los objetivos de reducción del uso del automóvil particular e incentivar el uso del transporte público y no motorizado.

Los Ayuntamientos de los municipios podrán implementar sistemas de control, supervisión y cobro de estacionamiento de vehículos en la vía pública, ya sea en forma directa o a través de terceros especializados a quienes se les otorgue un permiso.

Las operaciones de los sistemas de cobro de estacionamiento en vía pública estarán a cargo de los municipios, así como a través de terceros, según lo señale el Reglamento correspondiente, de acuerdo a las disposiciones que ahí se establezcan.

Artículo 102. Los depósitos vehiculares serán aquellos lugares oficiales para el resguardo de cualquier vehículo sujetos a almacenamiento por encontrarse a disposición de una autoridad administrativa o judicial, cuya operación y funcionamiento se encuentra a cargo del Ejecutivo del Estado o en su defecto concesionados a personas físicas o morales que cuenten con la autorización estatal para la prestación de dicho servicio.

Las causas por las que se podrán retirar vehículos o remolques de la vía pública, así como el procedimiento para su retiro, almacenamiento y recuperación se establecerán en el Reglamento correspondiente.

Artículo 103. Las oficinas, talleres y patios de encierro son los espacios para el ejercicio de actividades propias de administración, operación, guarda, supervisión y mantenimiento de los autobuses que conformen el Sistema de Movilidad. Además de oficinas administrativas para el control de salidas, registros y manejo estadístico de la operación.

Las especificaciones de los predios destinados a este fin, así como la operación y regulación de los mismos se establece en el Reglamento correspondiente.

Artículo 104. Para el funcionamiento de los depósitos, oficinas, talleres y patios de encierro vehiculares, estos establecimientos deberán contar con los siguientes requisitos:

- I. Cumplir con todas las normas ambientales y de salud que sean aplicables;
- II. Contar con instalaciones que eviten el acopio de agua dentro de los vehículos o partes de ellos;
- III. Tener depósitos de residuos sólidos peligrosos, y
- IV. Contar con mecanismos sanitarios para prevenir enfermedades transmitidas por vectores, e incendios que pongan en riesgo la integridad de los bienes que tienen a su cargo.

CAPÍTULO IV

DE LAS ÁREAS DE TRANSFERENCIA INTERMODAL

Artículo 105. La infraestructura para la movilidad contará con áreas de transferencia destinadas a la conexión de los diversos modos de transporte que permitan un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal, ciclista y vehicular.

El Gobierno del Estado y los municipios en el ámbito de su competencia deberán establecer y mantener la infraestructura para la movilidad y sus servicios. Se garantizará la estancia y tránsito en la vía pública en condiciones de seguridad y accesibilidad de las vialidades y de los servicios de transporte.

De conformidad con la presente Ley y los ordenamientos que de ella emanen, las Administraciones Públicas Estatal y Municipales en el ámbito de sus competencias garantizarán que los habitantes del Estado, a través de la infraestructura de transferencia puedan optar libremente dentro de los modos disponibles, aquel que resuelva sus necesidades de traslados. Para ello deberán ofrecer información que permita elegir las alternativas más eficientes para los desplazamientos, dando a conocer las situaciones que alteren la operación de los sistemas de transporte público y las vialidades.

Artículo 106. El Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, deberá establecer en coordinación con los municipios, las áreas de transferencia para el transporte en el Estado que permitan la correcta operación del Sistema de Movilidad.

El Ejecutivo del Estado normará a través de la Secretaría, la instrumentación de las acciones necesarias para crear, conservar y optimizar estos espacios, para lo cual la Secretaría emitirá el Manual de Diseño y Operación de las Áreas de Transferencia para el Transporte en el Estado de Sonora, así como los estudios y acciones necesarias para la reconversión de las áreas de transferencia existentes con objeto de mejorar su infraestructura y servicios.

La administración, explotación y supervisión de las terminales de transporte público y centros de transferencia modal corresponden a la Secretaría, el cual podrá otorgar la construcción y explotación de estos equipamientos a través de concesiones, permisos o esquemas de coinversión.

Artículo 107. Las áreas de transferencia para el transporte deberán garantizar:

- I. Condiciones de diseño universal y accesibles para personas con discapacidad;
- II. Niveles de servicio óptimos para todos los modos de movilidad en los accesos y salidas, así como las áreas circundantes para todos los modos de transporte;
- III. Áreas de tránsito que faciliten a los vehículos de transporte público movimientos de ascenso y descenso de pasajeros, incluidos los usuarios con discapacidad;
- IV. Áreas que permitan la intermodalidad del transporte público con modos no motorizados;
- V. Disponibilidad de información oportuna al usuario y señalización que oriente sus movimientos;
- VI. Servicios básicos para que la conexión se efectúe con seguridad y comodidad, y
- VII. Tiempos de transferencia mínimos.

Artículo 108. La Secretaría será la responsable de diseñar los lineamientos necesarios para la nomenclatura de las áreas de transferencia para el transporte y para el diseño de los sistemas de información y aprobar los proyectos de señalización, nomenclatura y navegación.

Las dependencias, organismos y particulares responsables de la administración de las áreas de transferencia para el transporte están obligados a implementar y mantener la nomenclatura y sistemas que garanticen la identificación y orientación de los usuarios.

Artículo 109. La infraestructura para la intermodalidad se clasifica en:

I. 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. Ciclo-estaciones del Transporte Público Individual No Motorizado. Componente que incluye equipamiento para el Sistema de Bicicletas Públicas, permitiendo el anclaje y retiro seguro de las mismas;

III. Zonas de Taxi (sitios). Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, normado por la Secretaría a través de la dependencia correspondiente, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte público individual motorizado y de carga para el ofrecimiento de sus servicios, y

IV. 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.

Las especificaciones de la clasificación de las áreas de transferencia, los lineamientos para el uso y sanciones a los usuarios de estos espacios se establecerán en el Reglamento correspondiente.

TÍTULO SEXTO

DEL SISTEMA DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I DE LOS PEATONES Y CONDUCTORES

Artículo 110. Los peatones y ciclistas tienen derecho de preferencia respecto del tránsito; debiendo por su parte, cumplir con lo establecido en las disposiciones legales aplicables en la materia.

Artículo 111. Las autoridades, estatales y municipales competentes propiciarán y fomentarán el tránsito seguro de los peatones, así de igual manera, garantizarán un tránsito adecuado entre éstos y los ciclistas, mediante la infraestructura y el señalamiento vial necesario. Asimismo, garantizarán que las vías públicas peatonales no sean obstaculizadas ni invadidas más allá de los parámetros que en infraestructura vial establece la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, implementando las acciones que se requieran para evitarlo y apoyando a las personas con discapacidad y adultos mayores.

Artículo 112. Las autoridades municipales competentes se abstendrán de autorizar la instalación de puestos ambulantes, fijos y semifijos, mobiliario, anuncios e instalaciones y sus accesorios, que obstaculicen el libre tránsito en la vía pública.

Artículo 113. Son derechos de los peatones:

- I. El paso en todas la intersecciones de calles;
- II. La libre circulación sobre las aceras de las vías públicas y en las zonas peatonales exclusivas;
- III. La preferencia al cruzar las vías públicas, cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones;
- IV. La orientación, que se traduce en la obligación a cargo de los policías estatales de seguridad pública y policías viales en el ámbito de su competencia, de proporcionar la información que soliciten los peatones, sobre señalamiento vial, ubicación de calles y nominativas que regulen el tránsito de personas;
- V. La asistencia, que se traduce en la obligación de los ciudadanos y policías viales de ayudar a los peatones menores de diez años, a los adultos mayores y a quienes requieran el auxilio para cruzar las calles, gozando de prioridad en el paso. En estos casos los policías viales deberán acompañar a las personas hasta que completen el cruzamiento;
- VI. Los escolares gozarán del derecho de preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas señaladas al efecto. Los policías viales brindarán protección mediante los dispositivos y señalización adecuada en los horarios a los que ingresen o egresen los escolares. Los maestros o el personal voluntario autorizado por la institución educativa, podrán proteger el paso de los escolares, debiendo contar con capacitación vial y utilizar las identificaciones correspondientes, y
- VII. Contar con derecho de preferencia frente a un ciclista.

Artículo 114. Las personas con discapacidad gozarán de los siguientes derechos y preferencias:

- I. En las intersecciones donde no existan semáforos, gozarán de derechos de paso sobre los vehículos;
- II. En intersecciones donde exista semáforo, tendrán derecho de paso cuando el semáforo que correspondiéndoles a la vialidad que pretendan cruzar esté en alto. Una vez que correspondiéndole el paso de acuerdo a los semáforos no alcancen a cruzar la vialidad, es obligación de los conductores mantenerse detenidos hasta que acaben de cruzar, y
- III. Serán auxiliados por los policías viales, para cruzar alguna intersección.

Artículo 115. Al utilizar la vía pública, los peatones deberán acatar las prevenciones siguientes:

I. Respetar y atender las indicaciones de los policías viales y los dispositivos que al efecto se dicten para trasladarse por las vías públicas;

II. No utilizar las calles para la práctica de actividades que atenten contra su seguridad, la de terceros o sus bienes;

III. Abstenerse de solicitar transporte, pedir apoyos a los automovilistas, efectuar propaganda comercial o enajenar bienes o servicios, sobre los flujos de las calles o carreteras, poniendo en peligro su seguridad e integridad física y la de los demás;

IV. Cruzar las calles por las esquinas, o en las zonas especiales de paso, atendiendo las indicaciones oficiales de tránsito;

V. Abstenerse de transitar a lo largo de la superficie de rodamiento de las calles, a pie o en vehículos no autorizados;

VI. Cruzar las calles, en intersecciones no controladas por semáforos o policías viales, después de haberse cerciorado que pueden hacerlo con seguridad;

VII. Circular por el acotamiento y, a falta de éste, por la orilla de la vía. Cuando no existan banquetas en la vía pública o éstas presenten obstáculos o falta de espacio para la libre circulación. En todo caso deberán circular en sentido contrario al tránsito de vehículos;

VIII. Cruzar vialidades de accesos controlados o regionales, en su caso, a través de los puentes peatonales, y

IX. Al abordar o descender de un vehículo, no deberá invadir la calle, hasta en tanto se acerque completamente el vehículo a la orilla de la banqueta y puedan hacerlo con seguridad.

Artículo 116. Los conductores de vehículos deberán:

I. Ceder el paso a los peatones y ciclistas en el uso de las vías públicas;

II. En el caso del transporte público de pasajeros, circular por el carril derecho del flujo vehicular, y realizar maniobras de ascenso y descenso, exclusivamente en las zonas fijadas al efecto; salvo en los casos de los carriles exclusivos de transporte confinados a los costados del separador central o camellón de la vialidad, circularán por el carril extremo izquierdo;

III. Disminuir la velocidad del vehículo tomando el carril del lado hacia donde se vaya a dar vuelta, haciendo la señal respectiva;

IV. En los cruceros con semáforo se podrá dar vuelta hacia la derecha aun cuando esté encendida la luz roja, previendo que no circulen vehículos o peatones que lo impidan y tomar

en general las precauciones necesarias; a excepción de aquellos cruceros que estén señalizados con prohibición de vuelta derecha continua;

V. Respetar la señal de alto total;

VI. Respetar el paso preferente de los vehículos que circulen sobre las vías de mayor amplitud y densidad de tránsito, observando los señalamientos viales;

VII. Respetar las luces rojas o ámbar de los semáforos, y

VIII. Aminorar la marcha del vehículo, replegándose a la derecha para ceder espacios suficientes para circular, al escuchar el sonido de sirenas que se utilicen en caso de emergencia por las patrullas de policía y tránsito, cuerpo de bomberos y ambulancias, y detener asimismo la marcha de los vehículos ante la presencia de desfiles, marchas cívicas y cualquier otro tipo de actividades masivas en la vía pública, respetando las medidas preventivas que al respecto dicte o establezca la autoridad.

Artículo 117. Queda prohibido a los conductores de vehículos:

I. Entorpecer la vía pública o poner en riesgo la integridad física las personas;

II. Infringir los máximos de velocidad dentro de las zonas urbanas o poblaciones, los cuales no rebasarán los cuarenta kilómetros por hora en avenidas con señalamiento específico y los treinta kilómetros por hora en el perímetro de zona urbana. Frente a los centros de concurrencia habitual de personas, como centros educativos, oficinas públicas, unidades deportivas, hospitales, iglesias y cualquier otro similar, la velocidad máxima será de diez kilómetros por hora;

III. Conducir en estado de ebriedad, bajo los efectos del alcohol o el influjo de drogas enervantes, estupefacientes o cualquier otra sustancia tóxica;

IV. Transitar en las playas y centros de recreo;

V. Transitar en sentido contrario a los señalamientos de circulación;

VI. Darse vuelta en "U" salvo en lugares indicados en que no pueden hacerlo;

VII. Estacionar vehículos en:

- a. Aceras, camellones, andadores, cruces y otras vías públicas reservadas a peatones;
- b. Áreas o rampas especiales de acceso a personas con discapacidad;
- c. Zonas reservadas para ascenso y descenso de pasajeros o espacios indicados para carga y descarga;
- d. Más de una fila o frente a los lugares de acceso de vehículos;
- e. Arcas cercanas a cruceros que impidan la visibilidad;
- f. Zonas en que se obstaculice la visibilidad de las señales de tránsito, y

VIII. Transportar personas en la parte exterior de la carrocería o en lugares no especificados para ello;

IX. Circular el vehículo llevando en el espacio correspondiente del conductor a otra persona, mascota u objeto, constituyendo riesgo y dificultando el manejo adecuado;

X. Transportar más personas que el número especificado por el fabricante para el cupo en los vehículos;

XI. Abastecer combustible con el motor en marcha;

XII. Bloquear intersecciones entre calles;

XIII. Conducir en la vía pública tractores y equipo semejante, contraviniendo el señalamiento vial;

XIV. Utilizar aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que represente un distractor para la conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo, así como, los vehículos de seguridad pública y ambulancias, y

XV. Las demás que establezca esta Ley o su reglamento.

Artículo 118. Los conductores se asegurarán que al emprender la marcha o estacionar el vehículo, los peatones y ciclistas se percaten de las maniobras que pretenden realizar.

Artículo 119. Los conductores de vehículos deberán conservar respecto del que les antecede, la distancia que les garantice detenerse intempestivamente, tomando en cuenta la velocidad, condiciones del camino y del vehículo que tripulan.

Artículo 120. En las zonas urbanas los vehículos deberán circular exclusivamente con luz de baja intensidad, quedando prohibido el uso de faros buscadores o de luz intensa. En caminos o carreteras obligatoriamente deberá concederse el cambio de luces.

Artículo 121. En las glorietas donde la circulación no esté controlada por semáforos o señales en contrario, los conductores que vayan a entrar a las mismas deberán ceder el paso a los vehículos que ya se encuentren circulando en ella.

Artículo 122. Ningún conductor deberá dar vuelta en "U", para ubicarse en sentido opuesto al que circula, excepto en avenidas, cuando hubiera señalamiento que lo permita.

Artículo 123. Queda prohibido rebasar vehículos por el acotamiento y por la derecha.

Artículo 124. Queda prohibido el tránsito de vehículos equipados con banda de oruga, ruedas metálicas u otros mecanismos de traslación que puedan dañar la superficie de rodamiento.

La contravención a lo dispuesto en este artículo obligará al infractor a cubrir los daños que cause, sin perjuicio de la sanción a que se hiciere acreedor.

Artículo 125. Para la realización en la vía pública de cualquier tipo de eventos deportivos y desfiles escolares, caravanas de peatones, vehículos y cualquier otro similar se deberá, por lo menos tres días antes de que se efectúen, solicitar autorización a las autoridades municipales de seguridad pública o la Secretaría en el ámbito de sus competencias para que este tome las providencias necesarias y se eviten congestionamientos o alteraciones en la circulación.

Artículo 126. Los peatones y usuarios del transporte público tienen interés legítimo y en consecuencia el derecho de denunciar ante las autoridades correspondientes en el ámbito de sus competencias, cualquier irregularidad que en su perjuicio haya sido ocasionada por los conductores, así como en la prestación del servicio público y privado de transporte.

Artículo 127. En el caso de los conductores de vehículos de carga a que se refiere esta Ley, deberán, además:

I. Acomodar, sujetar y cubrir los materiales a transportar de modo que se garantice la seguridad, la integridad física de las personas, y que no se causen daños a los bienes o las vialidades;

II. Abstenerse de transportar materiales u objetos que dificulten la visibilidad o conducción del vehículo, así como en las partes laterales del mismo que igualmente constituyan riesgo;

III. Evitar que los materiales que componen la carga arrastren en la vía pública, se vayan fragmentando y tirando o que pendan fuera del vehículo con una longitud mayor de un metro;

IV. Evitar que, por la distribución, volumen y peso de la carga, se ponga en riesgo la estabilidad y seguridad del vehículo, o se entorpezca o dificulte su conducción;

V. Evitar que con la carga se oculten o cubran las luces frontales y posteriores, incluidas las de frenado y direccionales, así como los dispositivos reflejantes y las placas de circulación;

VI. Impedir la dispersión de materiales, polvos, líquidos y olores nauseabundos de los materiales que se transportan;

VII. No utilizar vehículos que carezcan de la autorización correspondiente y el equipo adecuado para transportar materias contaminantes o peligrosas, y

VII. En el caso de vehículos de carga pesada en general o de contenido peligroso, cuyo peso o capacidad exceda de diez mil kilogramos, deberán abstenerse de circular y efectuar maniobras de carga y descarga dentro del perímetro urbano de conformidad con los dictámenes emitidos por la Secretaría. Cuando por circunstancias especiales, sea necesaria la carga o descarga en dicha área de bienes contenidos en este tipo de unidades, la Secretaría en coordinación con las

autoridades municipales de vialidad y tránsito podrán autorizar que tales maniobras se realicen en la misma y en que horarios efectuarlas.

- VIII. No descargar mercancías o productos o bienes de cualquier tipo obstaculizando banquetas o ciclovías.

CAPÍTULO II DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 128. Los vehículos se clasifican en automotores, de propulsión humana, y de tracción animal. En este último caso sus conductores se abstendrán de transitarlos en las zonas urbanas de profusa circulación.

Artículo 129. Para los efectos del artículo anterior, los vehículos se sub clasifican atendiendo a su peso en:

I. Ligeros hasta 3.5 toneladas de peso bruto vehicular:

- a. Bicicletas;
- b. Bicimotos y triciclos automotores;
- c. Motocicletas y motonetas;
- d. Automóviles;
- e. Camionetas, y
- f. Remolques.

II. Pesados con más de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular:

- a. Minibuses;
- b. Autobuses;
- c. Camiones de dos o más ejes;
- d. Tractores con semi-remolque;
- e. Camiones con remolque;
- f. Vehículos agrícolas;
- g. Equipo especial movable, y
- h. Vehículos con grúas.

Artículo 130. En razón de su uso, los vehículos son:

I. **Particulares.** Aquellos que se utilicen para el servicio privado de sus propietarios o legítimos poseedores;

II. **Públicos.** Los que con fines de lucro prestan servicio al público en las zonas urbanas o utilizando las carreteras de jurisdicción local, en sus modalidades de alquiler, pasajeros, carga, y

III. **Privados.** Los destinados a prestar servicio escolar, transporte de personal, privado de pasajeros a través de aplicaciones, turístico, para personas con discapacidad y social.

Artículo 131. Para que un vehículo pueda circular en la vía pública deberá:

- I. Reunir los requisitos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley;
- II. Respetar los límites de velocidad fijados conforme esta Ley;
- III. Contar con las características y equipo que en su caso exija esta Ley y las normas respectivas;
- IV. Respetar las señales e indicaciones de tránsito en general, y
- V. Para la demostración de vehículos nuevos, en cuyo caso, a solicitud de la empresa concesionaria, se le expedirán juegos de placas que serán utilizadas bajo su estricta responsabilidad.

Artículo 132. Se prohíbe la expedición de permisos provisionales para transitar sin placas y demás requisitos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley para autos usados o seminuevos.

Sólo se otorgarán para traslado de vehículos nuevos a cualquier parte de la República por un período de hasta cinco días, a los concesionarios de empresas autorizadas.

Únicamente en tales situaciones se convalidarán los expedidos por otras autoridades municipales de vialidad y tránsito en la República.

Artículo 133. Los vehículos de tracción animal deberán usar campana, bocina u otro instrumento para anunciar su paso y llevarán micas reflejantes, verde o ámbar por delante y rojo por detrás, éstas deberán ser dos, como mínimo en cada ubicación.

Artículo 134. Los vehículos de equipo especial movable, cuando ocasionalmente circulen por las poblaciones, carreteras o caminos, deberán recabar un permiso de la Secretaría.

Tratándose de equipo o maquinaria pesada deberá recabarse la opinión de la autoridad o dependencia que tenga a su cargo la conservación de las vías por las que hayan de circular.

Artículo 135. Todo vehículo de motor que circule en las poblaciones deberá estar provisto de un silenciador que disminuya los ruidos a los niveles indicados por la autoridad en materia de ecología.

Artículo 136. La Secretaría establecerá las normas conducentes a que deberá sujetarse el uso de vehículos para evitar la contaminación ambiental derivada de la emisión de ruidos, polvos y gases tóxicos, debiendo coordinarse con las autoridades federales, estatales y municipales en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 137. Los vehículos con huellas de accidentes de tránsito no podrán circular, salvo autorización documentada por la autoridad correspondiente.

Artículo 138. Quienes oferten en compra y venta, adquieran por enajenación o transmitan de cualquier forma vehículos usados, recabarán certificado pericial de procedencia legítima que en relación al automotor deberá emitir la Fiscalía General del Estado de Sonora. En caso contrario, dichas personas serán corresponsables de los ilícitos que en su caso llegarán a derivarse, en términos de la legislación penal aplicable.

CAPÍTULO III DE LOS CICLISTAS

Artículo 139. Los ciclistas deberán observar las siguientes disposiciones:

- I. Circular a la extrema derecha del flujo vehicular sobre la que transiten; a excepción de carriles confinados para ello o a los segregados ubicados en el separador central o camellón de la vialidad;
- II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos estacionados;
- III. Circular en una sola fila;
- IV. Utilizar casco protector;
- V. No llevar carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo salvo que la bicicleta cuente con las adecuaciones pertinentes;
- VI. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;
- VII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;
- VIII. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros;
- IX. Podrán circular en las banquetas de 2.00 o más metros de ancho que permitan compartir la circulación con los peatones, en este tipo de banquetas se contará con el señalamiento vial conducente a efecto de distinguir entre el tránsito de peatones y de ciclistas;
- X. Deberán usar los implementos recomendados para su protección y para ser distinguidos en situaciones de poca visibilidad;
- XI. No deberán asirse o sujetarse a otros vehículos que transiten por la vía pública, y
- XII. Encender, en la circulación nocturna y lugares de poca visibilidad el faro delantero que emita luz blanca y portar reflejante de color rojo en la parte posterior de la bicicleta.

Artículo 140. En todas las vías de circulación y en donde se establezcan o adapten carriles como ciclovías, los conductores de vehículos automotores deberán respetar el derecho de tránsito y darán preferencia a los ciclistas que transiten en ellas.

Los conductores de vehículos automotores deben otorgar al menos la distancia de 1.5 metros de separación lateral entre la bicicleta y sus vehículos.

Artículo 141. El Gobierno del Estado y los Ayuntamientos instalarán y/o autorizarán a los particulares, la colocación de módulos para resguardo de bicicletas, dando prioridad a los lugares de concentración masiva de personas, como escuelas, parques, plazas públicas, teatros, centros comerciales, oficinas públicas y fábricas, entre otros.

CAPÍTULO IV DE LOS MOTOCICLISTAS

Artículo 142. Los motociclistas deberán atender las siguientes disposiciones:

I. Está prohibido circular con vehículos de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada en los carriles centrales, túneles, pasos a desnivel, vías rápidas o interiores de las vías primarias, y en donde expresamente les sea restringida la circulación;

II. Maniobrar con cuidado al rebasar vehículos;

III. Circular en una sola fila;

IV. Utilizar casco protector;

V. No llevarán carga que dificulte visibilidad, equilibrio o adecuado manejo;

VI. En el caso de conducir con acompañante, éste deberá ocupar el sitio reservado para ello y utilizar casco;

VII. Se abstendrán de usar audífonos para reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;

VIII. Se abstendrán de dar vuelta a mediación de cuadra;

IX. Les quedará prohibido efectuar maniobras en la vía pública que pongan en riesgo su integridad y seguridad física o la de terceros, y

X. No deberán circular sobre las banquetas o zonas de seguridad.

Artículo 143. El tipo de casco adecuado para motociclistas se enuncia de forma limitativa de acuerdo al siguiente criterio:

I. Casco integral: Cubrirá en su totalidad la cabeza a partir del borde superior de la abertura de visión hasta la nuca. Contará con una barra sobre el mentón que se extiende hacia afuera envolviendo el mentón y la zona de la mandíbula que estará integrada a la estructura del casco. Por encima de la mandíbula tendrá una abertura para proveer un máximo campo de visibilidad periférica y vertical que se prolongará hasta el borde inferior de las cejas.

II. Semicasco: Cubre la cabeza desde el borde inferior de las cejas extendiéndose hacia el borde inferior de la nuca. No cuenta con ningún aditamento frontal. Cuenta con una visera. Tiene dos correas a partir de los bordes laterales frontales que caen desde la altura del lóbulo de las orejas y cuyos extremos se ajustan sobre la barbilla.

El casco deberá de ser integral para los ocupantes de motocicletas de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada o superior y para motocicletas de menos de doscientos cincuenta centímetros cúbicos de cilindrada se utilizará semicasco para los ocupantes.

Artículo 144. Las motocicletas deberán contar con el siguiente equipo de iluminación:

- I. En la parte delantera un faro principal con dispositivo para cambio de luces, alta y baja, y
- II. En la parte posterior una lámpara de luz roja, con reflejante y luces direccionales intermitentes.

Artículo 145. En los triciclos automotores el equipo de iluminación, de su parte posterior, deberá ajustarse a lo establecido por la presente Ley para vehículos automotores.

Artículo 146. Las motocicletas deberán contar con lo siguiente:

- I. Claxon, cuyo nivel de intensidad no sea mayor de 90 decibeles;
- II. Estar provistas de los dispositivos mecánicos que eviten ruidos y emisiones excesivas de humo y gases contaminantes;
- III. Un fanal delantero, dos espejos retrovisores, y luz roja en la parte posterior;
- IV. La placa de circulación en lugar visible;
- V. Tarjeta de circulación, y
- VI. Sistema de frenos efectivo para detener el vehículo.

Artículo 147. Queda prohibido a los conductores de motocicletas asirse a otros vehículos en movimiento.

TÍTULO SÉPTIMO DE LA CONDUCCIÓN Y LA CIRCULACIÓN

CAPÍTULO I

DE LA CIRCULACIÓN EN LA VÍA PÚBLICA

Artículo 148. Para su circulación, los vehículos automotores deberán contar con equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad, entre otros, los siguientes:

- I. Claxon que se utilizará en casos de emergencia;
- II. Velocímetro en buen estado, con aditamento de iluminación nocturna;
- III. Doble sistema de frenado, de pie y manual, en perfectas condiciones;
- IV. Limpiadores de parabrisas, en condiciones de funcionamiento;
- V. Espejos retrovisores interior y exterior izquierdo, que permitan al conductor observar la circulación. En el caso de vehículos destinados al transporte de carga o pasajeros, deberán contar con dos espejos colocados a ambos lados de la cabina;
- VI. Silenciador en buen estado, y
- VII. Luces rojas traseras que al frenar intensifiquen su luminosidad como medida visible preventiva a otros conductores.

Artículo 149. Se prohíbe en los vehículos:

- I. La instalación y uso de torretas, faros rojos en la parte delantera o blancos en la trasera, sirenas y accesorios de uso exclusivo para vehículos policiales o de emergencia;
- II. Utilizar los colores y emblemas privativos de los vehículos policiales y de emergencia. Podrán utilizar torretas de color amarillo los vehículos destinados a la conservación y mantenimiento de la vía pública e infraestructura urbana, así como aquellos de auxilio vial o de escuelas acreditadas para la enseñanza de conducir;
- III. Polarizar u obscurecer el parabrisas del vehículo;
- IV. Utilizar escapes ruidosos;
- V. El volumen muy alto de música;
- V. Emplear aparatos de sonido para fines publicitarios, comerciales o de cualquier índole, sin la previa regulación y autorización para circular en determinadas rutas, por la autoridad competente, y
- VII. Las demás que establece esta Ley.

Artículo 150. Los vehículos automotores serán sometidos a verificación de emisión de contaminantes en los períodos y lugares que determine la Secretaría, al menos cada año.

Artículo 151. Cuando de la verificación resulte que los vehículos excedan los límites permisibles de emisión de contaminantes, el propietario deberá efectuar las reparaciones necesarias para satisfacer las normas técnicas ecológicas correspondientes, en los plazos que fije la autoridad.

Artículo 152. Para transitar en las vías públicas de comunicación local, los vehículos deberán contar con una constancia o póliza de seguro vigente para responder en forma efectiva de los posibles daños a terceros, en los términos que señale el reglamento de esta Ley.

Artículo 153. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente podrá autorizar provisionalmente la circulación de un vehículo, sin la documentación completa, mediante permiso que se otorgará en los siguientes casos:

I. Para darlo de alta en el registro estatal, amparándose con el informe de venta o con el aviso de la baja correspondiente. El permiso en este caso se otorgará por una sola vez;

II. Cuando se requiera su traslado de un lugar a otro dentro de las poblaciones del Estado. En el permiso se especificará el lugar en donde se encuentra el vehículo y a donde vaya a ser trasladado. Este permiso se otorgará por una sola vez;

III. Cuando por motivos de reparación tenga que ser trasladado a distinta población. En este caso el permiso se otorgará por una sola vez;

IV. Para llevar a cabo su exhibición al público o su demostración. El permiso se otorgará en los términos que señale el reglamento;

V. Cuando se trate de maquinaria, siempre que su desplazamiento no destruya o deteriore el pavimento de las vías públicas. La autorización se limitará al traslado del vehículo al lugar donde será utilizado, y

VI. En casos distintos a los anteriores, conforme a las disposiciones del Reglamento de esta Ley.

Los permisos a que se refiere este artículo en los casos previstos en las fracciones I a IV, tendrán una vigencia máxima de hasta quince días.

En ningún caso se autorizará provisionalmente la circulación de las unidades vehiculares destinadas a la prestación del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles, que no cuenten con la documentación completa.

Artículo 154. Para circular en las vías públicas de comunicación local, los propietarios, legítimos poseedores o conductores de vehículos, deberán acatar las siguientes normas:

I. Todo vehículo deberá cumplir con los requerimientos de dimensiones y peso que se especifiquen en el reglamento;

II. Toda modificación a la estructura o diseño de vehículos automotores se realizará por personal calificado y con estricto apego a las normas oficiales mexicanas;

III. Los vehículos automotores registrados en el Estado, se someterán a las verificaciones vehiculares en términos del programa que emita la autoridad competente, con la periodicidad establecida en el calendario oficial de verificación vigente para el Estado, para comprobar que se encuentran en condiciones ambientalmente óptimas para su circulación, conforme a las disposiciones de esta Ley, su reglamento y demás disposiciones jurídicas aplicables;

IV. Los conductores otorgarán la prelación de paso a los vehículos de seguridad que lleven encendidos códigos y sirenas, debiendo permitirles el paso si cruzan en una intersección, y cuando circulen sobre la misma vía en el mismo sentido, deberán colocarse en el extremo derecho de la vialidad y debiendo hacer alto. No deberán por ningún motivo aprovechar esta circunstancia para circular inmediatamente detrás de estos vehículos, y

V. Los vehículos automotores utilizarán sistemas de retención infantil o asientos de seguridad, en el caso de que alguno de sus ocupantes sea un menor de doce años de edad o que por su constitución física lo requiera, el cual deberá estar situado en el asiento trasero y será acorde a la talla y peso del menor, salvo que el vehículo no cuente con asientos traseros.

El Reglamento de esta Ley establecerá los procedimientos que permitan asegurar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo.

Artículo 155. Queda prohibido conducir vehículos por la vía pública, bajo los efectos del alcohol o el influjo de drogas enervantes, estupefacientes o cualquier otra sustancia tóxica.

Los miembros del personal autorizado para realizar las pruebas necesarias referidas en el párrafo anterior serán considerados como peritos oficiales y fungirán como auxiliares del Ministerio Público. Consecuentemente, dichas pruebas serán incluidas en la averiguación previa que en su caso se integre.

Los policías estatales de seguridad pública o la policía vial en el ámbito de su competencia pueden detener la marcha de un vehículo, cuando las autoridades competentes establezcan y lleven a cabo programas para conductores de vehículos de control de ingestión de alcohol o de narcóticos para la prevención de accidentes.

Esto siempre que los programas referidos hayan sido previamente publicados en el Boletín oficial del Estado.

Cuando se imponga un arresto administrativo, se comunicará la resolución a la autoridad competente para que lo ejecute. En el caso de que el arresto sea impuesto por la autoridad estatal, se notificará al encargado de prevención social o de los lugares donde se ejecuten los arrestos administrativos del municipio donde resida el infractor para su ejecución. El lugar del arresto deberá ser exclusivo para tales efectos.

En cualquier caso y en todo el procedimiento, la autoridad deberá mostrar respeto irrestricto a los derechos humanos.

La Secretaría integrará un registro de personas sancionadas conforme al presente artículo, para lo que las autoridades competentes deberán comunicarle y compartirle la información pertinente.

Artículo 156. La Secretaría a través de las autoridades correspondientes realizarán las acciones previstas en las Leyes federales y estatales en materia de equilibrio ecológico y protección del medio ambiente, en relación a la operación de vehículos, a efecto de que se realice de conformidad a las normas técnicas ecológicas vigentes.

Artículo 157. Los vehículos no registrados en el Estado y que permanezcan por más de seis meses en el mismo, deberán satisfacer los requisitos exigidos por esta Ley y su reglamento; si su permanencia en el Estado es por menos tiempo, sólo deberán acreditar los requisitos exigidos en el lugar de su procedencia.

Artículo 158. Las autoridades estatales o municipales, de vialidad y tránsito, no están facultadas y por tanto, no deberán requerir a quienes transiten en las vías públicas de comunicación local, el cumplimiento de requisitos diferentes o adicionales a los que deban cumplir en su lugar de procedencia, mismos que se comprobarán mediante los documentos que expidan las autoridades de su jurisdicción.

CAPÍTULO II

DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

Artículo 159. Para conducir todo tipo de vehículo automotor, se deberá tener y llevar consigo la correspondiente licencia vigente expedida por la autoridad competente. Es obligación de los conductores presentar su licencia a la policía estatal de seguridad pública o a la policía vial en ámbito de su competencia, cuando se les solicite.

Artículo 160. Toda persona que porte licencia vigente, expedida por autoridad competente, de otros Estados de la República, de la Ciudad de México o del extranjero, podrá conducir en el Estado el tipo de vehículo que en ella se señale.

Artículo 161. La validez de las licencias para conducir que expida la Secretaría será hasta por cinco años y deberán revalidarse o canjearse a su vencimiento.

Artículo 162. Las licencias se clasifican:

- I. Automovilista;
- II. Chofer;
- III. Motociclista, y
- IV. Operador certificado del transporte público.

Artículo 163. Para obtener licencia de conducir en cualquiera de sus tipos se requiere:

- I. Ser mayor de 18 años;

- I. Saber leer y escribir;
- III. Presentar comprobantes de domicilio actual, así como identificación oficial vigente con fotografía, para el caso la credencial de elector, cédula profesional o pasaporte, expedidos por autoridades o instituciones legalmente facultadas para ese efecto;
- IV. Demostrar aptitud física y mental para conducir, mediante la acreditación de los exámenes respectivos;
- V. Acreditar mediante examen, conocimiento general de la presente Ley, y
- VI. Pagar los derechos correspondientes.

Artículo 164. Las licencias de automovilista se entienden referidas exclusivamente al manejo de automóviles y camionetas de uso privado.

Artículo 165. Las licencias de motociclista, deberán satisfacer los mismos requisitos exigidos a los automovilistas. Se entienden como tales las referidas a la conducción de ese tipo de vehículos, sean motonetas o bicimotos en cualquiera de sus modalidades, independientemente de que su uso sea de tipo particular, comercial o de servicio social en su caso.

Artículo 166. Para la obtención de licencia de chofer, además de los requisitos que indica el artículo 163 el solicitante deberá acreditar conocimiento elemental en mecánica de vehículos automotores.

Artículo 167. La autoridad examinará de nueva cuenta a todo aquel conductor que en un lapso de tres meses hubiere sido infraccionado tres o más veces por cualquier causa.

Artículo 168. A los menores de dieciocho años y mayores de dieciséis, se les podrán expedir licencias provisionales para conducir bicimotos, motonetas, motocicletas, automóviles o camionetas, destinados exclusivamente al uso particular.

Artículo 169. Para la obtención de las licencias a que se refiere el artículo anterior, el solicitante deberá exhibir acta de nacimiento, documento del padre o tutor en el que éste asuma responsabilidad civil solidaria por las infracciones que se cometan durante la vigencia de la licencia, la cual no podrá exceder de un año.

Quando los menores a que se refiere el párrafo anterior conduzcan bajo los efectos de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos, se cancelará su licencia y no volverá a expedírsele hasta cumplida la mayoría de edad previos los requisitos de Ley.

Artículo 170. Cuando se pierda o sufra deterioro la licencia o cambie de domicilio el titular, deberá solicitarse un duplicado que se expedirá previo el pago de los derechos fiscales correspondientes.

En el primer caso deberá la Secretaría verificará en su sistema de datos digitales que la licencia no se encuentra retenida por infracción.

Artículo 171. Las licencias para conducir se suspenderán en los siguientes casos:

- I. Por resolución administrativa o judicial;
- II. Por reincidencia en la infracción de exceso de velocidad en un lapso de tres meses, para este caso la suspensión podrá ser hasta por seis meses, y
- III. Cuando el conductor de un transporte público altere la tarifa autorizada. En este supuesto la suspensión será hasta por un año.

Artículo 172. La licencia se cancelará:

- I. Por resolución judicial;
- II. Cuando su titular contraiga enfermedad incurable o impedimento físico irreversible que lo imposibilite para manejar;
- III. Cuando al titular se le hubiere suspendido dos o más veces por las causales señaladas en el artículo anterior;
- IV. Cuando el titular sea reincidente en la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol o sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas, y
- V. Cuando su titular hubiera utilizado el vehículo para la comisión de delito grave.

Artículo 173. En los casos señalados en los dos artículos anteriores, el titular de la licencia deberá reintegrarla a la dependencia correspondiente, en un término de cinco días hábiles contados a partir de la fecha en que le haya sido notificada la suspensión o cancelación. La Secretaría llevará registro de control, boletinándose los casos presentados con aviso a las autoridades competente.

Artículo 174. Las licencias otorgadas a través de la Secretaría contarán con la tecnología que permita brindar información de los datos e historial del comportamiento de los conductores para que la autoridad competente emita en su caso las sanciones correspondientes.

CAPÍTULO III

DE LA LICENCIA DE OPERADOR CERTIFICADO Y SU GAFETE

Artículo 175. Para operar vehículos destinados a los Servicios de Transporte Público, se requiere contar con certificación y el gafete de operador expedidos por la Secretaría.

Artículo 176. Para obtener la certificación a que se refiere este ordenamiento el sujeto deberá cubrir los siguientes requisitos:

- I. Ser mexicano o naturalizado o contar con la residencia mexicana;
- II. Contar con Licencia de chofer;

III. Tener práctica a suficiencia como chofer;

IV. Tener 18 años cumplidos;

V. Aprobar la capacitación como operador del transporte público, con las condiciones y modalidades que señale el Reglamento de la presente Ley o en su caso determine la Secretaría;

VI. Demostrar aptitud física y mental para conducir vehículos destinados al transporte público en cualquiera de sus modalidades;

VII. Sujetarse a un examen médico general, no padecer enfermedades infectocontagiosas y no ser adicto al consumo de bebidas embriagantes, estupefacientes o psicotrópicos;

VIII. No requerir el uso de aparatos protésicos para el manejo de vehículos;

IX. Presentar carta de no antecedentes penales con fecha de expedición no mayor a 30 días;

X. No estar jurídicamente impedido para conducir vehículos por resolución administrativa o judicial;

XI. Comprobante de domicilio, y

XII. Pagar los derechos correspondientes.

Artículo 177. La certificación consistirá en un gafete que se expedirá en cumplimiento a esta Ley y tendrán una vigencia de dos años y deberán resellarse semestralmente por la Secretaría.

Además de los requisitos contemplados en el artículo anterior de esta Ley, se deberán satisfacer los siguientes:

I. Aprobar el examen médico general, psicométrico y toxicológico que lo declare apto para operar vehículos del Servicio de Transporte Público, obteniendo la certificación respectiva;

II. Acreditar la actualización de la capacitación correspondiente a la modalidad de transporte que va a operar, conforme a lo establecido por el Reglamento;

III. No contar con algún adeudo o sanción impuesta por la autoridad competente, no tener hábitos de embriaguez, de uso de estupefacientes, drogas, psicotrópicos o sustancia alguna que altere su capacidad o habilidad para conducir, y

IV. Pagar los derechos correspondientes.

Los exámenes médicos, psicofísicos y de manejo que refiere la fracción I del presente artículo, serán aplicados por la Secretaría, por sí o a través de las autoridades que ésta determine o con las que celebre convenio, mismas que expedirán la certificación respectiva.

Los operadores del transporte público tendrán la obligación de resellar semestralmente el gafete de operador que les expida la Secretaría, previa acreditación de actualización del curso de capacitación.

Artículo 178. Los gafetes de operador que expida la Secretaría se extinguen por las siguientes causas:

- I. Cancelación;
- II. Expiración del plazo por el que fue otorgado;
- III. Por falsedad de información al presentar su licencia y gafete, y
- IV. Las demás que establezca la presente Ley u otras disposiciones legales aplicables.

Artículo 179. Las licencias de conducir y los gafetes de operador que expida la Secretaría, se cancelarán por cualquiera de las siguientes causas:

I. Cuando el titular sea sancionado por conducir vehículos de Servicio de Transporte Público en estado de ebriedad, bajo la influencia de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, o por rebasar el límite de velocidad permitida;

III. Cuando al operador del transporte público se le sancione en dos ocasiones con la suspensión del gafete de operador, de conformidad al siguiente artículo de esta Ley;

III. Cuando se compruebe que la información proporcionada para su expedición sea falsa o alterada, o bien, que alguno de los documentos presentados para cumplir los requisitos para su expedición sea falsos o alterados; en este caso además se dará vista a la autoridad competente;

IV. Cuando por motivo de su negligencia, impericia, falta de cuidado o irresponsabilidad el titular del gafete de operador ponga en peligro la seguridad o la vida de los usuarios, peatones o terceros;

V. Cuando al operador del transporte público se le detenga conduciendo un vehículo que se ostente como del Servicio de Transporte Público en cualquier modalidad sin que el vehículo cuente con los documentos de circulación y/o carezca de la autorización respectiva;

VI. Por resolución judicial ejecutoriada durante el tiempo que se señale en la misma;

VII. Por resolución administrativa cuando se compruebe incapacidad física o mental;

VIII. Por permitir que otra persona utilice su licencia de chofer o gafete de operador;

IX. Por abandonar el lugar del accidente cuando su vehículo se haya visto involucrado, excepto en los casos que resulte lesionado y sea trasladado a un centro médico para su atención, y

X. Por conducir un vehículo automotor, distinto a la categoría para el que fue otorgado el gafete de operador.

Cuando el gafete de operador sea cancelado, la Secretaría, procederá a realizar las anotaciones correspondientes en el Registro Público de Movilidad; por su parte, el operador del transporte público deberá reintegrar el gafete de operador a la autoridad que lo expidió, en un término que no exceda de cinco días, contados a partir del día siguiente al que surta efectos la notificación respectiva.

Artículo 180. La Secretaría está facultada para suspender en forma temporal a los operadores del transporte público, el uso del gafete de operador, por un término de tres a doce meses, en cualquiera de los casos siguientes:

I. Si acumula tres infracciones a la presente Ley o su Reglamento en el transcurso de un año, contado a partir de la primera infracción;

II. Si acumula tres infracciones en materia de tránsito local en el transcurso de un año contado a partir de la primera infracción;

III. Cuando dolosamente el titular del mismo haya causado daño o durante la prestación del servicio cometa algún delito doloso, y

IV. Cuando existan en su contra más de dos denuncias ciudadanas por no otorgar la exención de pago o los descuentos establecidos en la tarifa preferencial, así como no respetar las paradas establecidas.

Artículo 181. A ninguna persona se le renovará el gafete de operador cuando se encuentre en cualquiera de los supuestos siguientes:

I. Cuando la licencia esté suspendida o cancelada;

II. Cuando la autoridad compruebe que el solicitante ha sido calificado con incapacidad mental o física que le impida conducir vehículos y no compruebe, mediante certificado médico, haberse rehabilitado;

III. Cuando la documentación exhibida sea apócrifa, alterada o proporcione informes falsos en la solicitud correspondiente;

IV. Cuando haya sido suspendido más de dos veces por las causas señaladas en el artículo anterior de esta Ley, y

V. Cuando así lo ordene la autoridad Judicial o Administrativa competentes.

TÍTULO OCTAVO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO

CAPÍTULO I DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 182. Corresponde al Titular del Poder Ejecutivo la facultad de disponer la prestación del servicio público de transporte y podrá, asimismo concesionarlo a particulares sin que ello constituya un derecho preexistente, en los casos, condiciones y modalidades que esta Ley señala.

Artículo 183. Se determina servicio público de transporte, la movilización o traslado de personas y bienes por las vialidades del Estado y sus municipios, en unidades automotores o cualquier medio que se requiera, mediante el pago de una retribución en numerario.

Artículo 184. El transporte público que se preste bajo cualquiera de las formas y modalidades a que se refiere esta Ley, deberá conforme a las bases siguientes:

- I. Satisfacer la demanda de los usuarios del sistema del transporte público;
- II. Garantizar el servicio en condiciones de eficiencia;
- III. Ajustar las unidades a las normas técnicas en materia de capacidad, seguridad, comodidad e higiene;
- IV. Cumplir los lineamientos relacionados con las modalidades para la explotación del servicio público, sus condiciones de operación, tarifas, rutas, horarios e infraestructura necesaria;
- V. Atender y respetar las directrices que, en los términos de esta Ley se contengan en el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, y
- VI. Cumplir con las especificaciones necesarias de accesibilidad a la atención de los usuarios discapacitados, los menores y personas de la tercera edad.

Artículo 185. El equipo destinado al Servicio Público de Transporte deberá mantenerse en perfectas condiciones de uso y tener una antigüedad máxima de 3 años a la fecha del otorgamiento de la concesión en zonas urbanas, y en los demás casos hasta de 5 años.

Artículo 186. Las terminales del servicio público de transporte deberán establecerse en locales amplios y contarán con oficinas para despachadores, gabinetes, sanitarios para uso del personal y usuarios de ambos sexos, así como de los departamentos necesarios para el control de los servicios. Frente a las entradas y salidas no se permitirá el estacionamiento de vehículos.

Artículo 187. Las terminales estarán situadas en áreas de poco tránsito y su circulación será de tal manera que no entorpezca el flujo de vehículos al entrar o salir de las mismas, ni presenten riesgos de contaminación para el área de su ubicación. El local y las aceras deben conservarse en perfecto estado de limpieza.

Artículo 188. Las empresas de servicio público de carga y pasajeros, fijarán en las terminales, rótulos con la denominación de la línea, la ruta que cubren y el horario.

Artículo 189. Para el establecimiento de terminales o sitios de automóviles de alquiler, los interesados deberán presentar solicitud la que se resolverá a juicio de la Secretaría en coordinación con el dictamen correspondiente emitido por el ayuntamiento que le compete. Estos deberán estar localizados en áreas propias o en zonas que de ninguna manera entorpezca la vialidad peatonal o vehicular y que no afecten en forma alguna, intereses de terceros propietarios de fincas adyacentes.

Artículo 190. La autorización de los sitios o terminales se revocará en los siguientes casos:

I. Por ausencia o falta de interés de los concesionarios para prestar el servicio en el lugar autorizado;

II. Por ocupar el espacio dedicado al sitio a la reparación de vehículos o darle a dicho espacio uso distinto al autorizado;

III. Por ocasionar problemas de vialidad o contaminación, y

IV. Por solicitud de sus integrantes.

Artículo 191. Podrán establecerse derivaciones de terminales o sitios si se satisfacen los requisitos señalados en los artículos anteriores y siempre que no se afecten o se propicien competencias con otros sitios o derivaciones que demeriten el servicio público, previo estudio realizado por la Secretaría en coordinación con el ayuntamiento que le compete.

Artículo 192. Los concesionarios serán responsables de la buena atención, trato y respeto a los transeúntes de dichas áreas, así como cuidar la imagen y limpieza del área y de sus unidades. Para los casos de incumplimiento de lo señalado previamente, las sanciones respectivas se determinarán en el reglamento de esta Ley.

Artículo 193. Las organizaciones de concesionarios serán solidariamente responsables con sus agremiados respecto de las faltas que incurran en relación a lo dispuesto en los artículos anteriores.

Artículo 194. Los concesionarios deberán ocupar el espacio de la terminal o sitio autorizado guardando orden y optimizando la utilización de esa superficie.

Artículo 195. La Secretaría a través de la dependencia correspondiente está facultada para instrumentar mediante el procedimiento administrativo, la suspensión, cambio o reubicación

de la autorización de terminales o sitios respecto de uno o varios de los concesionarios concediendo para ello invariablemente el derecho de audiencia y defensa al interesado.

Artículo 196. El servicio público de transporte colectivo se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación y normas técnicas que al efecto expida la Secretaría.

Artículo 197. En el caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación, el servicio entre ellas se considerará metropolitano, debiendo la Secretaría establecer previamente las paradas para el ascenso y descenso de pasajeros en coordinación con la autoridad municipal correspondiente.

Artículo 198. La Secretaría establecerá las especificaciones técnicas y los planes de operación del servicio, los que deberán contener al menos el horario de servicio, número de despachos y horario para cada uno, cantidad de vehículos para operar la ruta, así como los números económicos asignados a cada despacho.

La Secretaría notificará a cada concesionario el plan operativo de servicio de la ruta, en el cual se indicarán los horarios de despacho para todos los vehículos amparados por la concesión o por las concesiones según sea el caso, así como el mecanismo de rotación equitativo para cada despacho.

Quienes presten servicios públicos o privados de transporte, quedan sujetos al cumplimiento de las normas establecidas en el reglamento de esta Ley, así como a los manuales de especificaciones técnicas, a las demás disposiciones aplicables y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

El manual de especificaciones técnicas es el documento en el que se establecen las características físicas, de diseño, corte de pintura, condiciones mecánicas y de carrocería, colores, elementos de seguridad, elementos de accesibilidad y demás aspectos materiales que deben cumplir las unidades destinadas a prestar los servicios de transporte.

Las condiciones de operación se integran en el documento que derivará de un estudio de demanda que establece las rutas, horarios, frecuencia, velocidad, puntos de ascenso y descenso de pasajeros, sitios, estándares de calidad y demás aspectos relativos a la prestación de los servicios de transporte.

La Secretaría con base en lo establecido por esta Ley y las demás disposiciones aplicables, establecerá los planes operativos de transporte público, diseñados para cada modalidad de servicio y territorio donde deberá prestarse el servicio, conteniendo al menos la ruta, horario de servicio, frecuencia por periodo-horario, conforme a la variación de la demanda y fechas de aplicación considerando días hábiles e inhábiles.

La Secretaría establecerá la colorimetría y cromática de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público, cuya carrocería no podrá contener, en su diseño imágenes religiosas ni discriminatorias.

El corte de pintura de los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio público de transporte no deberá portar colores cuya combinación, diseño de conjunto o Leyendas complementarias, impliquen la promoción expresa o implícita de partidos o asociaciones políticas. La combinación de los colores propios de la bandera nacional, únicamente podrá ser utilizada como parte de los símbolos patrios de que formen parte, dentro del corte de pintura de los vehículos destinados al servicio.

Se podrán personalizar los colores del servicio público para dar una identidad al servicio que se preste en algún municipio, previa autorización de la Secretaría y que no contravenga a lo dispuesto en el presente capítulo.

CAPÍTULO II

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE SUBURBANO E INTERMUNICIPAL

Artículo 199. El servicio público de transporte suburbano e intermunicipal podrá prestarse con las siguientes categorías:

I. De lujo o de primera clase. Es el que se proporciona con vehículos equipados con aire acondicionado, asientos reclinables de material acojinado, sanitario y equipo de sonido. Los pasajeros viajan sentados sin alterar el número de asientos que de diseño de fábrica tiene el vehículo, y

II. Regular o de segunda clase. Es el que se proporciona con vehículos convencionales, con características básicas de comodidad, seguridad e higiene, pudiendo llevar pasajeros de pie hasta un veinte por ciento más del número total de asientos.

Los tipos de vehículos, sus características y especificaciones técnicas para la operación del servicio en las rutas de cada modalidad de servicio se establecerán en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 200. Los vehículos del servicio suburbano e intermunicipal no podrán realizar ascenso de pasajeros a su ingreso a la zona urbana de la cabecera municipal, sino hasta llegar a la terminal o a las paradas autorizadas por la Secretaría, en coordinación con la autoridad municipal; ni podrán realizar descensos de pasaje en su trayecto de salida de la zona urbana de la cabecera municipal.

Artículo 201. Cuando se trate de zonas metropolitanas el recorrido de las rutas suburbanas e intermunicipales deberá previamente consultarse con las autoridades municipales.

Artículo 202. Los vehículos del servicio suburbano e intermunicipal deberán llevar letreros en lugar visible para los usuarios indicando la ruta; durante los recorridos nocturnos deberán iluminarse de tal manera que permitan su visibilidad.

Artículo 203. Las rutas del servicio de transporte suburbano podrán integrarse de manera tarifaria con rutas del servicio urbano en aquellos Municipios en donde opere un sistema de rutas integradas.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE ALQUILER (TAXI)

Artículo 204. El servicio público de transporte de Alquiler (taxi) se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos y normas técnicas que al efecto expida la Secretaría.

Las especificaciones mínimas de seguridad y tipo de vehículo autorizado para prestar el servicio bajo esta modalidad se establecerán en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 205. El servicio de taxi, en razón de sus características se clasificará de la siguiente forma:

I. Servicio de taxi de lujo o de tipo A: Es el que presta en automóvil de taxi u otro tipo de vehículo de sitio fijo, rotativo, de ruleteo o de base el cual cuenta con características especiales para garantizar un viaje de comodidad.

II. Servicio de taxi regular o de tipo B: Es el que presta en automóvil de taxi, u otro tipo de vehículo de sitio fijo, rotativo, de ruleteo o de base.

Artículo 206. El servicio de taxi tipo A, deberá de cumplir con todos los requerimientos del servicio de taxi tipo B y ser prestado con vehículos que reúnan las siguientes características:

- I. Contar con aire acondicionado;
- II. Contar con cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros;
- III. Tener bolsas de aire delanteras;
- IV. Disponer de auto estéreo;
- V. Deberán tratarse de vehículos que no excedan los 5 años de antigüedad; cuatro puertas y capacidad para 5 pasajeros;
- VI. Contar con un identificador visible representado mediante una calcomanía de una dimensión al menos de 25 centímetros, que lo diferencie como taxi tipo A;

Artículo 207. El servicio de taxi de tipo A, estará sujeto a análisis de la Secretaría para ver que reúna con las características especiales y tendrá una tarifa de hasta un 30% superior a la tarifa del servicio de taxi tipo B.

Artículo 208. Los vehículos del servicio de taxi, para su identificación, llevarán en la parte central del toldo, los elementos de identificación con las características y especificaciones que se establezcan en las disposiciones reglamentarias que de esta Ley se emanen.

Artículo 209. La Secretaría podrá establecer medidas y autorizar la implementación de tecnología que contribuya a elevar la seguridad del servicio público de taxi.

Artículo 210. Los concesionarios del servicio de taxi podrán organizarse en sitios fijos, a cuyo efecto deberán obtener de la Secretaría, la autorización para su instalación en la vía pública, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Cuando la Secretaría considere pertinente, podrá solicitar a los Ayuntamientos anuencia para la autorización de los sitios fijos de taxi.

Artículo 211. Los concesionarios, además de cumplir con lo dispuesto en el artículo 333 de esta Ley, podrán portar sus diseños corporativos previa autorización de la Secretaría.

Artículo 212. La operación y administración de un sitio deberá observar lo siguiente:

- I. Llevar un registro diario de identificación de los vehículos, conductores y servicios realizados;
- II. Mantener el lugar en el que opera, en condiciones de limpieza, debiendo evitar que se afecte la tranquilidad de los vecinos con su operación, y
- III. Cumplir las condiciones que fueron fijadas en la autorización otorgada por la Secretaría para instalar el sitio en la vía pública.

La Secretaría podrá practicar visitas de inspección al sitio, para verificar el cumplimiento de las disposiciones de este artículo, así como las contenidas en la autorización otorgada por la Secretaría. En el reglamento de la Ley se establecerán las sanciones correspondientes para los casos de incumplimiento de lo descrito en las fracciones del presente artículo.

Artículo 213. Es obligación solidaria de los concesionarios y en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que los operadores que conduzcan las unidades empleadas para su prestación en la modalidad de taxi, gocen de seguridad social y acceso a prestaciones, conforme lo establece la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables.

CAPÍTULO IV

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TAXI POR MEDIO DE APLICACIONES PARA EL CONTROL, PROGRAMACIÓN Y GEOLOCALIZACIÓN EN DISPOSITIVOS FIJOS O MÓVILES

Artículo 214. El servicio público de taxi podrá ser operado por los concesionarios a través de empresas especializadas, personas físicas o morales; por medio de aplicaciones móviles, que funcionan con un software de geolocalización, telemetría o similares que permitirá a los usuarios del servicio conocer el taxi más cercano a su ubicación.

Artículo 215. La Secretaría integrará al Registro Público de Movilidad, la relación de personas físicas y morales que operen, utilicen y administren aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría en dispositivos fijos o móviles, a través de los cuales los particulares pueden contratar el servicio público de taxi en el Estado.

Artículo 216. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán acreditar ante la Secretaría que cuentan con la capacidad y experiencia necesaria para prestar el servicio mediante la operación, utilización y administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles, a fin de que los particulares puedan contratar sus servicios.

Artículo 217. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán registrarse ante la Secretaría, exhibiendo documentos e información, en original y copia de los requisitos que la misma establezca.

Artículo 218. La Secretaría revisará y analizará la documentación e información presentada por las empresas, para la procedencia del registro solicitado. Para lo cual contará con treinta días naturales para responder a la referida solicitud.

Concluido ese plazo la Secretaría notificará el resultado de esa revisión y en caso de ser procedente, el interesado deberá pagar los derechos establecidos en la Ley de Ingresos del Estado de Sonora del año respectivo.

La resolución que recaiga a este trámite deberá publicarse en el Boletín Oficial de Gobierno del Estado de Sonora y en un periódico de mayor circulación estatal, por única ocasión y a costa del solicitante.

Artículo 219. Una vez que la Secretaría emita su resolución, la empresa especializada por medio de aplicaciones móviles deberá realizar el registro de unidades del servicio público de taxis y de los operadores que conducirán dichas unidades. La empresa especializada deberá exhibir vía electrónica o presentar de manera física, en original y copia:

I. Documento emitido por la Secretaría que contenga la autorización del refrendo de la concesión, lo que acredita que el vehículo está al corriente de sus obligaciones;

II. Tarjetón vigente de identificación del operador, documento oficial emitido por la Secretaría que contiene datos del conductor, correspondientes al año que transcurre, y

III. Las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles deberán avisar de manera inmediata de las altas y bajas respectivas. Además, deberá mantener actualizada su relación de vehículos y operadores de manera permanente. En caso de incumplimiento la Secretaría podrá retirar el registro a la empresa especializada.

La Secretaría verificará que la información entregada cumpla con los requisitos señalados en este artículo y en caso contrario, rechazará la inscripción al registro.

Para el caso de cumplir con lo previsto en el presente capítulo, la Secretaría entregará a las empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles constancia y holograma que deberán ser colocados en el parabrisas del vehículo autorizado y el tarjetón de identificación del operador.

CAPÍTULO V

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO

Artículo 220. El servicio de transporte mixto se prestará para transportar personas y objetos en el mismo vehículo, el cual deberá estar acondicionado en forma adecuada para la comodidad y seguridad de los pasajeros, de su equipaje y de la carga transportada. Este servicio deberá tener itinerario, horario determinado y su precio máximo se determinará según las tarifas autorizadas para personas y objetos.

Artículo 221. El servicio público de transporte mixto se prestará por zonas de operación, entendiéndose por ésta la región geográfica que requiere de este servicio para garantizar el desplazamiento de la población y el traslado de sus mercancías.

Los tipos de vehículos, así como sus características técnicas y de operación serán establecidos en las normas reglamentarias que de esta Ley emanen.

Artículo 222. El ascenso y descenso de pasajeros y de mercancía al interior de la zona urbana de un Municipio o tramos carreteros, deberá realizarse observando las medidas viales y de seguridad pertinentes.

Artículo 223. Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo autorizado, la Secretaría podrá autorizar el cambio de vehículo siempre que cumpla con las características y especificaciones técnicas que para esta modalidad de servicio señalen las normas reglamentarias y administrativas de esta Ley.

Artículo 224. Los vehículos de este servicio deberán llevar letreros, en lugar visible para los usuarios, indicando la ruta; durante los recorridos nocturnos deberán iluminarse de tal manera que permitan su visibilidad.

Artículo 225. La Secretaría establecerá las condiciones de operación de esta modalidad de servicio, conforme a los resultados de los estudios técnicos que para tal efecto se realicen.

El servicio de transporte mixto se sujetará a las disposiciones reglamentarias que de esta Ley emanen.

Los concesionarios de transporte mixto deberán otorgar a los operadores que empleen para la prestación del servicio, seguridad social y acceso a prestaciones, conforme lo establece la Ley Federal del trabajo.

CAPÍTULO VI

DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 226. Este servicio se prestará en vehículos cerrados o abiertos, con las características adecuadas, según el tipo de carga a movilizar. Este tipo de transporte no estará sujeto a horarios, ni itinerarios determinados y por este servicio los concesionarios podrán cobrar la contraprestación acordada con el usuario o contratante.

Artículo 227. El servicio público de transporte de carga, tiene por objeto satisfacer una demanda específica que requiere cierto sector de la población y se operará en las modalidades de:

I. Carga regular;

- a) Carga de bienes en general; y
- b) Carga de suministros de materiales de la construcción.

II. Carga especializada. Misma que puede hacer variar las condiciones del vehículo de carga y ser desde contenedores para manejar líquidos como pipas y otras similares, hasta grúas de pluma o de plataformas especiales para cargar vehículos.

Para este tipo de servicio, se requiere contar con la concesión correspondiente, que extenderá el Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a quien cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley, el Reglamento y demás instrumentos que se deriven de la presente Ley.

Artículo 228. Los vehículos para prestar el servicio público de transporte de carga deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determinen las normas reglamentarias de este ordenamiento.

Artículo 229. Los prestadores de este servicio de transporte público podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas autorizadas por la Ley. De dichos convenios, se dará visto a la Secretaría, para efecto de registro.

Artículo 230. El servicio público de transporte de carga podrá ser prestado por personas físicas y/o personas morales a quienes se otorgue la concesión correspondiente y podrán asociarse para prestar el servicio.

Artículo 231. No se considera servicio de carga el traslado de bienes, mercancías u objetos que sean propiedad de quien los traslada, por lo que no se requiere contar con la autorización de transporte público que refiere la presente Ley. No obstante, deberán tramitar un permiso particular de transporte, acreditando la legal posesión del vehículo a utilizar previo pago de los derechos correspondientes.

Artículo 232. El transporte público de carga de bienes en general es el destinado al traslado de cosas, bienes y animales en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 233. El transporte público de carga de suministros de materiales de la construcción es el destinado al traslado de suministros para la construcción, tales como productos pétreos, tierra, concreto, mezcla asfáltica, tabiques, blocks y materiales diversos requeridos para realizar edificaciones, instalaciones, obras de urbanización, construcción de infraestructura y otras, en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 234. Los servicios de carga especializada son aquellos que requieren equipo especial del vehículo y especialización del conductor para su traslado, en virtud de las precauciones que se deben tener, atendiendo la naturaleza misma de la carga, tales como para maniobras elevadas, para el traslado de materiales y residuos peligrosos, líquidos, plataformas especiales, etc.

En el caso de los vehículos referidos en el párrafo anterior, se aplicarán además de las normas establecidas en esta Ley, las emitidas por las autoridades competentes en materia de protección del medio ambiente, seguridad y protección civil y sujetarse a las normas técnicas emitidas por las autoridades competentes.

CAPÍTULO VII

DE LA ORGANIZACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO

Artículo 235. Son elementos básicos de la operación del servicio los siguientes:

I. **Itinerario de la ruta**, entendiendo por éste el recorrido con movimientos direccionales, desde su origen hasta su destino y viceversa, así como las especificaciones operativas del servicio;

II. **Horario de servicio**, que es el tiempo comprendido entre la hora de inicio y de terminación del servicio de una ruta, incluyendo puntos intermedios tratándose del servicio público intermunicipal;

III. **Frecuencia de servicio**, entendiendo por ésta el número de vehículos requeridos para el servicio, en un tiempo establecido, durante un periodo determinado del día;

IV. **Intervalo de servicio**, que es el tiempo expresado en minutos, comprendido entre los vehículos despachados en un mismo periodo, y

V. **Despachos**, son la salida programada de los vehículos, durante el horario del servicio, conforme a la ruta y la necesidad del mismo.

Artículo 236. Los concesionarios están obligados a cumplir con los planes operativos de servicio para cada una de las rutas que establezca la Secretaría, así como con los estándares de calidad según la modalidad y clase de servicio.

La Secretaría tendrá la facultad de requerir a los concesionarios la disminución o aumento provisional de despachos, las frecuencias o intervalos en las rutas del servicio concesionado conforme al plan de operación de servicio que así se requiera, respetando el número de vehículos concesionados.

Los Municipios podrán coadyuvar con los concesionarios en la instalación y mantenimiento de cobertizos, bancas así como cualquier bien mueble o inmueble para la espera de usuarios en las paradas autorizadas.

Artículo 237. Con el objeto de eficientar el servicio en beneficio de los usuarios y de los propios concesionarios, éstos podrán, previa autorización de la Secretaría o enlazar, fusionar y combinar sus equipos e instalaciones.

Artículo 238. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, podrá autorizar la integración física y operacional del servicio urbano y suburbano.

Artículo 239. La Secretaría podrá variar de manera temporal el itinerario de una ruta cuando resulte necesario por la ejecución de una obra pública, la realización de algún evento o por caso fortuito o fuerza mayor.

Artículo 240. El itinerario de una ruta o la cantidad de vehículos para operar en una ruta podrán variarse de manera definitiva cuando resulte necesario para la mejora sustancial del servicio, con sustento en los estudios técnicos que al efecto realice la Secretaría. El aumento

de longitud de una ruta o el incremento de vehículos para operar en una ruta sólo se podrá autorizar hasta un treinta por ciento de la longitud o cantidad, según sea el caso, previamente autorizado; en el caso de que se exceda dicho porcentaje se podrá autorizar una nueva ruta.

Bajo ninguna circunstancia se podrá autorizar la modificación al itinerario de una ruta o licitar el otorgamiento de otra, cuando se sobreponga en más de un cincuenta por ciento al itinerario de una ruta existente.

Cuando se requiera la modificación definitiva la Comisión Técnica de Movilidad resolverá lo relativo a la modificación de la concesión respectiva en los términos establecidos en la presente Ley y en las normas reglamentarias que de ésta emanen.

Artículo 241. La Secretaría podrá implementar la reestructuración de las rutas del servicio colectivo, procurando racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, disminuir la sobreposición de rutas, la sobreoferta de vehículos y la contaminación ambiental.

Para el caso de llevarse a cabo una reestructuración de rutas, la Secretaría establecerá las políticas, procedimientos, requisitos y bases técnicas bajo las cuales se llevará a cabo.

Artículo 242. El Gobernador del Estado podrá declarar la intervención del servicio público de transporte colectivo, cuando éste se interrumpa o se afecte su prestación regular y continúa por más de tres horas. La intervención durará únicamente el tiempo en que subsista la causa que le dio origen.

La Secretaría, en ejecución de la orden del Gobernador del Estado tomará las medidas necesarias para hacer efectiva la intervención del servicio y evitar que se continúe afectando su prestación, pudiendo hacer uso de la infraestructura, instalaciones, vehículos y equipos afectos a la prestación del mismo.

Para el cumplimiento de lo anterior se estará a las normas Reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 243. Los concesionarios de este servicio deberán contar con una organización empresarial sustentada en personal administrativo, operativo y técnico, así como con instalaciones administrativas que les permita una eficiente prestación del servicio.

Es obligación solidaria de los concesionarios y, en su caso, de los propietarios de los vehículos afectos al servicio, garantizar que los operadores que conduzcan las unidades empleadas para su prestación en la modalidad de transporte urbano, suburbano o intermunicipal, gocen de seguridad social y acceso a prestaciones conforme lo establece la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables.

Artículo 244. Los concesionarios deberán contar con bases de ruta fuera de la vía pública, en predios delimitados y con al menos área de espera para conductores, baños y depósito para basura.

Contarán también con bases de encierro para los vehículos afectos al servicio, las cuales estarán equipadas al menos con áreas administrativas y para conductores, así como para lavado y mantenimiento de vehículos.

Las bases de ruta y de encierro deberán cumplir con los requisitos de seguridad, higiene, impacto vial y ambiental que señalen los ordenamientos legales aplicables.

Para establecer o reubicar una base de encierro o base de ruta, los concesionarios deberán solicitar de la Secretaría la autorización, acompañando el estudio técnico de necesidad correspondiente.

Artículo 245. Los vehículos que no se encuentren en operación deberán permanecer en las bases de ruta, de encierro o en algún taller en caso de encontrarse en reparación. Se prohíbe el estacionamiento o pernocta de vehículos en la vía pública.

Artículo 246. Los concesionarios en las bases de ruta y terminales deberán señalar en tableros de información los horarios de llegada y salida de los vehículos; en el caso del servicio suburbano e intermunicipal además deberán señalar los itinerarios y tarifas para cada servicio.

Artículo 247. Se considera infraestructura pública las terminales y paradas del servicio público de transporte colectivo, la cual podrá ser concesionada a particulares para su construcción, administración y mantenimiento, conservando la Secretaría el control del servicio.

Artículo 248. Los concesionarios del servicio deberán contar con los sistemas de recaudo y monitoreo que al efecto determine el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría.

Artículo 249. Cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, la Secretaría podrá supervisar la operación del sistema, así como el desempeño de su operador y, en su caso, dictar las medidas correctivas o de sanción que correspondan.

Artículo 250. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, en coordinación con los concesionarios del transporte, podrá contratar la adquisición y operación del sistema de recaudo de la tarifa, así como convenir la forma y términos para la administración y distribución de ingresos obtenidos a través de dicho sistema.

Artículo 251. El centro de control del sistema de monitoreo de flota será administrado por la Secretaría y permitirá la verificación del cumplimiento de los planes de operación establecidos para cada ruta.

Artículo 252. Cuando la ejecución de los planes y programas a que se refiere el artículo anterior incida en la prestación de los servicios los concesionarios, deberán obtener de la Secretaría, la aprobación correspondiente e implementarlos en los términos y condiciones que ésta o aquél determinen.

Artículo 253. Las personas morales y las que agrupen a los concesionarios, están obligadas a llevar un registro de sus integrantes y a hacer del conocimiento de la Secretaría cualquier cambio o modificación.

En caso de transmisión de acciones o partes sociales de las personas morales concesionarias, éstas tendrán la obligación de notificar a la Secretaría, la cual podrá modificar, revocar o rescatar las concesiones correspondientes, a efecto de salvaguardar la correcta y continua prestación de los servicios y evitar la creación de monopolios.

CAPÍTULO VIII DE LOS VEHÍCULOS CONCESIONADOS

Artículo 254. El servicio público de transporte colectivo podrá prestarse con vehículos que cumplan con las características técnicas y de operación que al efecto determine la Secretaría, atendiendo a la modalidad y clase de servicio.

Queda prohibido convertir o adaptar vehículos de carga para la prestación del servicio, salvo en los casos que la Secretaría emita un dictamen que justifique la necesidad de modificación conforme a la demanda de usuarios y condición geográfica que dificulte la prestación del servicio con vehículos de mayor dimensión y capacidad.

CAPÍTULO IX DE LOS HORARIOS E ITINERARIOS

Artículo 255. Los horarios e itinerarios a que estará sujeto el servicio público, serán fijadas de manera general o específica, según la modalidad de que se trate y en base al dictamen de la Secretaría, considerándose la eficiencia y rentabilidad.

Artículo 256. Los mismos criterios habrán de observarse para la autorización de paraderos, sitios, bases de operación, terminales o estacionamientos públicos y pensión de vehículos, en los términos de esta Ley.

Artículo 257. Los vehículos que presten el servicio público de pasajeros que implique el traslado por carreteras, solo podrán levantar pasaje en su terminal o en los lugares expresamente autorizados para ello.

Artículo 258. En la elaboración de dictámenes para la fijación de horarios y uso de vías públicas permitidas en el servicio de transporte de carga, la Secretaría tomará en cuenta sobre todo la naturaleza de las vialidades, la seguridad, fluidez, densidad en el tránsito de personas y vehículos, así como las necesidades de la actividad económica.

Artículo 259. Los vehículos de transporte de carga circularán por libramientos carreteros para evitar el paso por zonas urbanas.

Se exceptúa de lo anterior:

I. Cuando el destino de carga y/o descarga se encuentre dentro de la zona urbana y así se especifique en la carta de porte o documento de embarque, y

II. Cuando se trate de transporte de carga local. Se entiende que se estará en este supuesto cuando el vehículo tenga placas del Estado de Sonora o justifique que el lugar de embarque y destino de la carga se encuentra dentro de los límites del Estado.

Artículo 260. Las restricciones en cuanto a horarios y uso de vías que deba observar el transporte de carga por razones de seguridad vial e interés público, deberán ser comunicadas con anticipación mínima de diez días a la fecha en que vayan a ser aplicadas, utilizando para ello los medios masivos de comunicación y colocando en la vía pública los señalamientos respectivos.

La Secretaría podrá modificar los horarios de servicio y ubicación de paradas autorizadas, así como bases de ruta y terminales previa realización del estudio técnico correspondiente.

La modificación podrá hacerse de oficio por la Secretaría o a solicitud expresa del concesionario.

Artículo 261. Un concesionario podrá enrolar sus vehículos entre las rutas concesionadas de la misma modalidad de servicio, previa autorización de la Secretaría con el objeto de racionalizar el uso de los mismos.

No podrán enrolarse vehículos amparados bajo una concesión de distinta modalidad de servicio. El enrolamiento no deberá alterar los planes de operación establecidos para la ruta.

Artículo 262. El enrolamiento es el mecanismo mediante el cual se establece y regula la alternancia de vehículos amparados por una concesión para operar en una ruta concesionada sin incrementar el número de vehículos autorizados.

TÍTULO NOVENO

DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE MOVILIDAD Y LAS TARIFAS DEL SERVICIO

CAPÍTULO I

DE LA COMISIÓN TÉCNICA DE MOVILIDAD

Artículo 263. La Comisión Técnica de Movilidad es el órgano de consulta y análisis dependiente del titular del Ejecutivo para el desarrollo de las funciones que esta Ley le señala.

La Comisión se integrará con cinco miembros, designados por el Titular del Poder Ejecutivo. Dichos integrantes deberán tener conocimientos suficientes en materia de Movilidad. Cuando se requiera, se invitará a incorporarse a la Comisión a profesionales y técnicos especializados en dichas cuestiones.

De igual manera, serán integrantes con derecho a voz, pero no a voto:

- I. El presidente de la Comisión de Movilidad y Transporte del Congreso del Estado;
- II. Un representante de la Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora, y
- III. Un representante de la Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora.

Artículo 264. Son facultades de la Comisión Técnica de Movilidad, las siguientes:

- I. Determinar los tipos, parámetros y metodologías para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en el estado y sus municipios;
- II. Emitir las tarifas a que deba sujetarse la prestación del servicio público de transporte, del servicio de arrastre y salvamento, estacionamientos y depósito de vehículos;
- III. Elaborar los dictámenes técnicos que se relacionen con el otorgamiento, modificación, revocación o transmisión de permisos y concesiones del servicio público y privado de transporte en sus respectivas modalidades;
- IV. Elaborar los dictámenes de Suspensión temporal de expedición de nuevas concesiones para el servicio de transporte público;
- V. Las que le encomiende el Titular del Poder Ejecutivo, y
- VI. Las demás que le otorgue la presente Ley, el Reglamento y las disposiciones jurídicas aplicables en la materia.

Para el ejercicio de las facultades a que se refieren las fracciones II y III del presente artículo, las resoluciones deberán formularse, luego de escuchar a las partes interesadas.

Artículo 265. La Comisión Técnica de Movilidad, se reunirá cada año para rendir cuentas del modelo financiero de la operación del transporte público del Estado, y establecer las reglas, planes y programas que determinen la actualización de la misma.

CAPÍTULO II

DE LA POLÍTICA TARIFARIA

Artículo 266. La política tarifaria deberá establecerse con base a la estructura financiera de los servicios de transporte público en sus diferentes modalidades, considerando que el ingreso proviene del usuario, actores privados y públicos, que contribuyen a la prestación de los servicios, buscando el mayor beneficio, calidad y equidad en el precio de los mismos.

Artículo 267. Para la definición de la política tarifaria para el transporte público en el Estado, se deberá buscar la consecución de los siguientes objetivos:

- I. Promover la equidad social entre los usuarios de diferentes rutas y servicios con condiciones similares;
- II. Minimizar los costos de transferencia entre servicios;
- III. Proteger a los grupos más vulnerables;
- IV. Mejorar el acceso a los servicios de transporte a las personas con menores ingresos;
- V. Promover el equilibrio y la integración en el reparto modal de las ciudades; y
- VI. Promover el uso y mejora de la capacidad de los sistemas y servicios públicos de movilidad.

Artículo 268. El sistema tarifario de transporte público deberá seguir los siguientes principios:

- I. Ser claro para todos los usuarios y pasajeros;
- II. Simple en su modelo de administración;
- III. Permitir la reducción de los tiempos de abordaje;
- IV. Asegurar los mecanismos de control y vigilancia;
- V. Claridad en el manejo de los recursos;
- VI. Permitir la planeación de viajes y la generación de datos;
- VII. Minimizar los costos de operación, y
- VIII. Maximizar el retorno de las inversiones.

Artículo 269. Para la definición de las tarifas de los servicios deberán considerarse:

- I. Costo de recuperación de la operación de rutas y servicios;
- II. Estándares de servicio determinados por la autoridad;
- III. Obligaciones fiscales de los operadores del servicio;
- IV. Inversiones de capital de los actores públicos y privados;

- V. Gasto en mantenimiento;
- VI. Ingresos adicionales a la tarifa, y
- VII. Aplicación de subsidios.

Artículo 270. Para el Sistema de Transporte, se establecerá un sistema de recaudo, para producir, cargar y vender a los usuarios las tarjetas inteligentes y/o otros instrumentos para acceder al servicio de transporte, así como para recaudar los ingresos del Sistema producto de la tarifa y trasladarlos.

La conformación, administración y operación del Sistema de Recaudo se sujetará a las disposiciones que al efecto se señalen en las reglas y lineamientos que se emitan por la Secretaría.

CAPÍTULO III

DE LA DEFINICIÓN Y METODOLOGÍA DE CÁLCULO DE LA TARIFA

Artículo 271. La tarifa técnica es el resultado de los costos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte, incluyendo la utilidad de los prestadores del servicio, dividido entre la cantidad de viajes objeto del servicio.

La tarifa técnica será revisada cada año evaluando la sustentabilidad del modelo financiero del Sistema de Transporte Público, de acuerdo a los lineamientos y a la metodología de cálculo que se establecen en la presente Ley y sus reglamentos, subiendo mínimamente por año conforme a como este la inflación a nivel nacional para garantizar la sustentabilidad del servicio que otorgan los prestadores del servicio, independientemente de cuál sea la modalidad.

Artículo 272. Las tarifas que se fijen para las diferentes modalidades del servicio deberán ser suficientes para cubrir los costos fijos y variables de operación, costos de inversión, el mejoramiento de las condiciones generales del servicio y una utilidad razonable para el concesionario.

Bajo las siguientes definiciones:

- I. Son costos fijos los gastos administrativos que no dependen de la operación del vehículo, tales como: sueldos y salarios del personal, contribuciones, prestaciones de ley, seguros, papelería y arrendamientos;
- II. Son costos variables los gastos que dependen de la operación del vehículo, tales como: combustibles, llantas, lubricantes, mantenimiento preventivo y correctivo, servicios de lavado y engrasado, la cantidad de traslados por la tarifa de estudiante gratis, y
- III. Son costos de capital los que se derivan de la depreciación de inversión de instalaciones, equipamiento y la flota de vehículos.

Dentro del cálculo de la tarifa técnica podrá considerarse un 1.5%, para conformar un Fondo para la Movilidad Sustentable, que se destinará a contingencias, capacitación y equipamiento para la infraestructura de la movilidad no motorizada.

Deberá considerarse también, en el cálculo técnico de la tarifa el pago de seguros de cobertura amplia para accidentes y siniestros.

Con base en el estudio del costo de operación producto de la canasta básica, la Comisión Técnica de Movilidad, determinará el rango de porcentaje de utilidad para el concesionario, tomando en consideración los indicadores económicos que publica el Banco de México y la situación económica prevaleciente.

Artículo 273. La tarifa social es el pago asequible que la persona que usa el servicio de transporte paga por un viaje o un conjunto de viajes, definida por el Ejecutivo del Estado en el seno de la Comisión Técnica de Movilidad.

La tarifa social incluye la definición de tarifas preferenciales que deberán guardar relación directa con el modelo financiero del Sistema de Transporte Público, vigilando que la proporción establecida no comprometa la calidad del servicio para las personas que usan el Sistema.

Artículo 274. El monto global de la tarifa social en su conjunto, nunca podrá ir por arriba del monto global de la tarifa técnica calculada, a fin de evitar la necesidad de subsidio gubernamental.

Artículo 275. La tarifa se podrá fijar de acuerdo a los siguientes parámetros:

- I. Tipo y clase de servicio;
- II. Condiciones particulares de los usuarios;
- III. Por sistema de rutas o servicios, y
- IV. Los demás que determine la Comisión Técnica de Movilidad.

Artículo 276. Las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Boletín Oficial y en un diario de circulación en la entidad, o en su caso, en los municipios donde vayan a ser aplicadas.

Artículo 277. Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten por la Secretaría, adecuándolo para cada tipo de modalidad.

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

Artículo 278. Si del estudio técnico tarifario resulta una tarifa con cifra fraccionaria, se ajustará a la cifra superior inmediata, cuando el pago sea en efectivo.

Artículo 279. Las tarifas para el servicio suburbano y metropolitano, se establecerán para cada destino y sus principales puntos intermedios, dentro del espacio territorial del municipio o zona metropolitana; tomándose como referencia la cabecera municipal.

Esta tarifa, en el caso de incorporación al Sistema de Transporte Público, será complementaria.

Artículo 280. Los concesionarios podrán solicitar al Secretario de la Comisión Técnica de Movilidad la revisión de la tarifa, presentando un estudio técnico actualizado que incluya los aspectos señalados en la presente Ley.

La Comisión analizará la información proporcionada por los concesionarios para determinar la factibilidad, tomando como base el estudio técnico que a su vez realice la Secretaría.

CAPÍTULO IV DE LAS TARIFAS

Artículo 281. En los dictámenes relativos a la fijación de tarifas, la Comisión Técnica de Movilidad además deberá tomar en cuenta, el tipo de servicio de que se trate, el valor de la Unidad de Medida y Actualización, el precio del energético que se utilice, el valor del vehículo en que se preste y en general todos los costos directos e indirectos que incidan en su prestación.

Artículo 282. Por su objeto las tarifas a fijarse serán:

I. Tarifa Social General: La que se paga en forma ordinaria por los usuarios, en efectivo o mediante el sistema de cobro que autorice el Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría;

II. Tarifa Preferencial: La que cubren los usuarios que gozan de descuento por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se refiere esta Ley. Los porcentajes de descuento para esta tarifa serán del cincuenta por ciento de la tarifa general;

III. Tarifa Especial: Aquella que se podrá autorizar para determinados horarios nocturnos y días domingos o festivos, así como para períodos de baja demanda;

IV. Tarifa Integrada: Es la contraprestación que paga el usuario del servicio en el sistema de rutas integradas, la cual le permite, durante un mismo viaje realizar transbordos entre corredores de alto nivel de servicio, urbanas-auxiliares y otras, con costos compensados;

V. Tarifa Complementaria: Es la que cubren los usuarios del servicio suburbano en los casos de que se integre al sistema de rutas de los colectivos de alto nivel de servicio, la que le permite realizar transbordos con las rutas auxiliares, suburbanas y regionales;

VI. Tarifas para transporte público individual: Se establecerán con base en algoritmos de tiempo y distancia de acuerdo a cada modalidad diferenciando los niveles de servicio y los horarios de atención; y

VI. Tarifas de servicios especiales: Son las que cubren servicios de transporte especial en sus diferentes modalidades, estacionamientos, depósitos vehiculares, entre otros, cuyos parámetros serán propuestas por la Comisión de Técnica de Movilidad, buscando respetar la competencia de libre mercado, mismas que deberán ser reportadas a la Secretaría anualmente.

VII. Tarifas de estudiante gratis: Los estudiantes de nivel socioeconómico bajo que sean determinados por la Secretaría de Educación y Cultura del Estado de Sonora gozaran de 4 traslados sin costo de Lunes a Viernes. Esta determinación será analizada por cada ciclo escolar previa convocatoria emitida por la Secretaría de Educación y Cultura del Estado en base a lo establecido en el reglamento respectivo.

Artículo 283. Podrán acceder a la tarifa preferencial de transporte público colectivo:

I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos, desde los niveles de Prescolar en adelante, aplicables de forma gradual respetando los acuerdos establecidos previamente con el sector;

II. Las personas con discapacidad;

III. Los adultos de sesenta años o más, y

IV. Los menores de cuatro años quedarán exentos del pago de tarifa.

Las tarifas preferenciales serán aplicadas una vez que se definan los montos viables de tarifa producto de los estudios que se mencionan en el presente Título.

Artículo 284. Los usuarios que tienen derecho a tarifa preferencial gozarán de un 50% de descuento, asegurando que el modelo financiero del sistema no impacte negativamente en la sostenibilidad financiera, debiendo aplicar subsidios cruzados provenientes de otras tarifas.

Cuando los descuentos aplicables para lograr tarifas preferenciales requieran de un subsidio para su mantenimiento, estos deberán ser previstos por los organismos proponentes, asegurando que exista la solvencia presupuestaria y la claridad sobre el origen de los recursos y el ingreso de los mismos al Fondo para la Movilidad Sustentable. Dichos subsidios deberán someterse a aprobación de la Comisión Técnica de Movilidad, firmando los acuerdos correspondientes con el sector de transporte.

Artículo 285. Los usuarios de la tarifa preferencial podrán hacer válido su descuento presentando la tarjeta de prepago del sistema o la identificación válida que al efecto se establezca.

Los estudiantes, según el ciclo de estudio, deberán refrendar la vigencia de su tarjeta de prepago, presentando únicamente la tarjeta y la constancia de inscripción o de pago de colegiatura que cubra el nuevo ciclo.

Asimismo, los estudiantes que hayan participado en la convocatoria de la tarifa de estudiante gratis y que hayan sido beneficiados con esa tarifa, deberán portar el instrumento que les otorgue la Secretaría para tal efecto y poder disfrutar de esos beneficios.

La Secretaría determinará las medidas para que los menores de cuatro años tengan acceso al servicio sin costo. Para gozar de la exención no requerirán la tarjeta de prepago del sistema de cobro.

Artículo 286. En relación al servicio público en la modalidad de taxi, cuando la autoridad lo juzgue necesario a fin de garantizar el cobro de tarifas autorizadas, ordenará implementar sistema de cobros inteligentes a través de sistemas de geolocalización los cuales serán ventanas digitales con la Secretaría a fin de garantizar el cobro autorizado a los usuarios.

CAPÍTULO V

DEL SISTEMA DE COBRO Y PAGO DE LA TARIFA

Artículo 287. Para el cobro, pago y prepago de las tarifas, la Secretaría podrá establecer de manera directa o aprobar conforme a las propuestas presentadas, los sistemas, tarjeta, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que resulte más conveniente para brindar mayor servicio al usuario, en los términos que al efecto se establezcan en los reglamentos que se deriven de la presente Ley.

Artículo 288. Los diversos tipos de tarifa se podrán cubrir en efectivo y mediante la tarjeta del sistema de cobro que se establezca para ello.

Artículo 289. La Secretaría determinará la subdivisión de los servicios del Sistema de Transporte en la entidad, metropolitano, regional o municipal, para la prestación de los servicios en alineamiento a los instrumentos de planeación territorial coordinados por la SIDUR.

Artículo 290. La Secretaría y los concesionarios definirán conjuntamente las especificaciones, cantidad y forma de adquisición de los equipos del sistema de cobro.

TÍTULO DÉCIMO

DEL SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

DE LA CLASIFICACIÓN DE TRANSPORTE

Artículo 291. Para efectos de esta Ley, el servicio de transporte se clasifica en:

I. Servicio público. El que se presta de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del estado y de los municipios, para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos de motor y por el cual los usuarios pagan una tarifa previamente aprobada por la autoridad competente; y

II. Servicio privado. El que se presta con el objeto de satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, por el que el usuario paga al prestador de servicio una contraprestación dentro del rango de tarifas que, en su caso, autorice la Comisión Técnica de Movilidad. Con excepción de servicio de transporte privado a través de aplicaciones móviles, que no estará sujeto a tarifa alguna.

La prestación de los servicios de transporte es de interés público y para desarrollar el servicio público y privado se requiere del otorgamiento de una concesión o permiso en los términos establecidos por esta Ley. Los propietarios de vehículos particulares, bajo ninguna circunstancia realizarán la prestación de los servicios sin contar con la concesión o permiso vigente.

Los prestadores de servicio de transporte relacionados con telecomunicaciones deberán cumplir los requisitos derivados de las disposiciones jurídicas aplicables en esa materia y serán responsables de todo compromiso derivado de la prestación del servicio.

Artículo 292. Son modalidades del servicio público de transporte, las siguientes:

I. Servicio colectivo. Es aquel destinado al traslado colectivo de personas dentro de los límites del territorio estatal, en apego al itinerario y horario de servicio establecido por la Secretaría, así como a las condiciones de operación y servicio señaladas en la presente Ley.

II. Servicio de Alquiler (taxi). Es aquel destinado al traslado de personas dentro del territorio de un Municipio determinado, aunque su destino sea otro municipio o fuera del estado, sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, pero sí a las especificaciones técnicas y condiciones de operación que establece la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen ya sea en su modalidad de servicio tipo A o B.

En esta modalidad, el prestador del servicio podrá proporcionarlo y ofrecer su contratación ya sea en la modalidad mediante el uso de aplicaciones electrónicas y tecnológicas, a efecto de permitir al usuario acceder al servicio por los mismos medios; realizar el pago con efectivo, tarjeta de crédito o débito y la facturación;

III. Servicio mixto. Es el destinado al traslado de personas y mercancías en un mismo vehículo, de zonas urbanas a rurales o viceversa, sin encontrarse sujeto a horario e itinerario, con los volúmenes de espacio interior que para unos y otros determinen las normas reglamentarias que de esta Ley emanen;

IV. Servicio de salvamento y arrastre. Es aquel que se presta a través de un vehículo tipo grúa para el arrastre de vehículos o el traslado de un vehículo de un lugar a otro sobre sus propias ruedas o sobre plataforma, por la vía pública, incluyendo las maniobras necesarias e indispensables para engancharlo o cargarlo y asegurarlo a la grúa, aun cuando la necesidad del servicio sea resultado de un siniestro, siempre que intervenga una autoridad competente y ésta autorice el servicio. No estará sujeto a itinerario ni horario determinado y las tarifas serán fijadas de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley, las cuales no podrán ser rebasadas; pero los permisionarios podrán ajustarlas a la baja según su conveniencia y acuerdo con el usuario;

V. Servicio de depósito y guarda de vehículos. Es el destinado al encierro de vehículos en un local cerrado para la segura custodia de los vehículos accidentados, retenidos, abandonados, descompuestos e infraccionados en vía pública y remitidos por la autoridad competente, y

VI. De carga. Es el destinado al traslado público de mercancías dentro de los límites del territorio estatal y puede ser de carga general, de suministros de materiales de la construcción, especializada y otras modalidades que requieran de vehículos con características especiales, para ello, se sujetaran a las condiciones de operación que establece la presente Ley y sus normas reglamentarias, así como a las autoridades correspondientes.

Artículo 293. El servicio público de transporte colectivo se divide en:

I. Urbano. Es aquel que se presta dentro de las zonas urbanas de un territorio municipal;

II. Metropolitano: Es aquel que se presta dentro de las zonas urbanas de dos o más territorios municipales que se encuentran conurbados física o funcionalmente;

III. Suburbano. Es aquel se presta de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, dentro del territorio municipal, y

IV. Intermunicipal. Es aquel que se presta entre puntos diversos ubicados en los caminos y carreteras estatales que atraviesan dos o más municipios del mismo Estado.

Artículo 294. Son modalidades del servicio privado de transporte, las siguientes:

I. Escolar. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de los límites del territorio estatal; se presta o es contratado por instituciones educativas, asociaciones de padres de familia o particulares, para el transporte de estudiantes, investigadores o comunidades académicas;

II. De personal y de trabajadores del campo. Es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, agricultores, acuicultores, ganaderos, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, jornaleros, agremiados, asociados o integrantes;

III. Servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles. Es aquel destinado al traslado de personas de un punto a otro, que se contrata únicamente a través de aplicaciones tecnológicas en teléfonos inteligentes con sistemas de posicionamiento global y plataformas digitales, que permiten conectar a usuarios que demandan dicho servicio con empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles.

A través de aplicaciones móviles los usuarios del servicio suscriben un acuerdo o contrato de adhesión electrónico, el cual deberá estar publicado en la plataforma del prestador del servicio, conteniendo el aviso de privacidad; con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso y forma de pago, así como la facturación;

IV. Turístico. Es el destinado al traslado de personas exclusivamente hacia aquellos lugares situados dentro de los límites de territorio estatal, que revisten un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.

Dentro de esta modalidad podrán incluirse los vehículos motorizados de tres ruedas, siempre y cuando cumplan con las especificaciones y requerimientos previstos en la presente Ley y su reglamento. Los vehículos motorizados de tres ruedas únicamente podrán transitar en las zonas y por las vialidades que les sea autorizado por la Secretaría y de conformidad con la autorización que para tales efectos emita el encargado de tránsito del municipio correspondiente, quedando prohibido transitar en vías primarias y vías públicas estatales;

V. Para personas con discapacidad. Es el destinado al traslado de personas que padecen alguna discapacidad de las establecidas en la Ley Para la Inclusión y Desarrollo de las Personas Con Discapacidad o en Situación de Discapacidad del Estado de Sonora y demás disposiciones legales aplicables, y

VI. De servicio social. Los destinados a prestar el servicio de seguridad pública y tránsito, ambulancias, servicios fúnebres, patrullas de rescate, bomberos u otros de naturaleza análoga.

Artículo 295. Quienes presten el servicio de transporte en cualquiera de sus modalidades quedan sujetos al cumplimiento de la presente Ley, sus reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas, así como a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 296. Los vehículos del servicio de transporte deberán cumplir con las especificaciones técnicas y de operación que las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 297. Todos los vehículos del servicio de transporte deberán contar con póliza de seguro vigente durante la prestación del servicio, para proteger y asegurar la vida e integridad física de los usuarios del servicio, del conductor, así como de terceros que pudieran verse afectados con motivo de accidentes en donde intervienen vehículos del servicio de transporte. La póliza de seguro cubrirá la responsabilidad civil y daños a terceros por un monto mínimo de tres millones de pesos; además debe cubrir el equivalente a 5 mil veces el valor diario de

la UMA por pasajero, dentro de lo que debe cubrir lesiones o muerte de los pasajeros. Las empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles tendrán en todo momento responsabilidad solidaria respecto de sus socios o asociados por responsabilidad civil, por daños, lesiones o muerte del usuario y de terceros, y responderán hasta el monto de la cobertura del seguro que debió haber contratado su socio o asociado.

Los permisionarios y/o concesionarios que cuenten con autorización por parte de la Secretaría para explotar los servicios de arrastre y salvamento, así como el servicio de depósito y guarda de vehículos, deberán contar con póliza de seguro vigente que cubra responsabilidad civil, daños a terceros y daños al vehículo al que brinde el servicio, por un monto mínimo de 3.5 millones de pesos, así como lesiones o muerte de los usuarios. Ningún trámite relacionado con un permiso o con una concesión será procedente, sin que se acredite previamente la vigencia de la póliza.

Para el cabal cumplimiento de esta disposición, las autoridades competentes procurarán la celebración de convenios u otros mecanismos de información con las compañías aseguradoras e instancias federales reguladoras de aquellas.

Las personas morales titulares de una concesión o permiso podrán constituir fideicomisos, fondos o mutualidades internas para cubrir la reparación de daños que se causen con motivo del servicio, previa autorización de la Secretaría, quien verificará y, en su caso, autorizará las reglas de aportación, aplicación y rendición de cuentas, así como los alcances, términos y condiciones de su cobertura.

Artículo 298. El titular del Poder Ejecutivo del Estado a través de la Secretaría, en todo tiempo, podrá introducir en los servicios de transporte las modalidades que dicte el interés público, adoptando al efecto las medidas que mejor aseguren la innovación tecnológica y la seguridad, así como la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y suficiente.

Artículo 299. La Secretaría establecerá los programas de entrenamiento teórico-práctico a los conductores del servicio de transporte según la modalidad de servicio de que se trate y expedirán las identificaciones de conductor respectivas.

El contenido de los programas de capacitación deberá considerar los lineamientos que se establezcan en las normas reglamentarias de la presente Ley.

La Secretaría establecerá los lineamientos y mecanismos de verificación del cumplimiento de la capacitación a los conductores.

Los programas de capacitación en materia de transporte podrán ser impartidos, evaluados y acreditados por las instituciones públicas y privadas de educación y capacitación tecnológica y superior, que cuenten con reconocimiento oficial ante las autoridades competentes de la materia, y podrán suscribir convenios con el Estado y los concesionarios para la impartición de los programas de capacitación.

La Secretaría evaluará y supervisará la correcta impartición de los programas de capacitación a los que se refiere esta Ley; asimismo, en el ámbito de sus atribuciones administrativas y sin perjuicio de la intervención que corresponda a las autoridades federales competentes, verificará que los concesionarios de transporte público en las modalidades de transporte colectivo urbano, suburbano e intermunicipal, de taxi y servicio mixto, empleen para la prestación del servicio, únicamente operadores que gocen de prestaciones y acceso a la seguridad social, conforme a las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo y demás ordenamientos aplicables. Esta disposición no aplicará en los casos en que la unidad utilizada para la prestación del servicio sea operada por el propio concesionario o permisionario.

CAPÍTULO II

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Artículo 300. Los concesionarios del servicio público de transporte podrán organizarse o asociarse en una persona moral que les permita coordinar su actividad para la formulación de planes y programas tendientes a brindar una mayor eficiencia, seguridad y una óptima, equitativa y racional operación del servicio, en beneficio de los usuarios y de los propios asociados.

Los concesionarios, frente al usuario del servicio, a los Gobierno Federal, Estatal y Municipal, así como frente a las dependencias y organismos públicos y privados serán los titulares de los derechos y obligaciones que en materia del servicio público de transporte les confiere el título de concesión respectivo, la presente Ley y las normas Reglamentarias que de ésta se deriven.

Los títulos de concesión podrán ser por unidad o por rutas respectivas. Las condiciones, características y demás aspectos se detallan en el reglamento respectivo.

Artículo 301. Los concesionarios podrán celebrar convenios y organizarse entre sí o con terceros, así como constituir uniones, asociaciones o sociedades que contribuyan a ofrecer un servicio de mayor eficiencia, rentabilidad y calidad para los prestadores y usuarios del servicio, y les permita coadyuvar a la mejor prestación de los servicios.

La constitución y los estatutos de cualquier persona moral que pretenda ser titular de una o más concesiones para la prestación de los servicios que prevé la presente Ley, deberán reunir los requisitos que establezca la Secretaría. Este mismo requisito se aplicará para la modificación de sus estatutos.

La Secretaría vigilará que la forma y bases de constitución de las personas morales que sean concesionarias, contribuyan a la modernización y el desempeño eficiente del sistema de transporte.

CAPÍTULO III

DE LA PUBLICIDAD EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y OBLIGACION DE GPS EN EL TRANSPORTE COLECTIVO

Artículo 302. Los concesionarios podrán instalar publicidad en los vehículos del servicio de transporte previa autorización de la Secretaría y previo pago de los derechos correspondientes y cumplimiento de las especificaciones de ubicación, diseño y tamaño que establezcan las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

La autorización para la instalación de la publicidad se otorgará de manera individual por vehículo, con vigencia de un año, pudiendo prorrogarse por períodos iguales, previo cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo que antecede.

Artículo 303. La publicidad podrá ser interior o exterior y sin obstruir o minimizar los colores distintivos, sus placas de circulación, número económico del vehículo, y la visibilidad para la conducción.

La Secretaría supervisará que el contenido de la publicidad no afecte la tranquilidad de los usuarios y población en general, así como la seguridad del servicio.

Está prohibida la publicidad con fines electorales.

Artículo 304. En los vehículos del servicio público de transporte colectivo los concesionarios deberán reservar un área específica al interior del vehículo para la instalación de publicidad relativa a campañas informativas de interés social en los rubros de salud, seguridad pública o protección civil que desarrollen las autoridades estatales competentes.

La ubicación y dimensiones del área a reservar, será determinada en las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

El concesionario no obtendrá un beneficio económico por la colocación y difusión de esa publicidad, pero los gastos vinculados a su diseño, autorización, colocación, retiro y reparación de daños en su caso, correrán por cuenta de la autoridad solicitante.

Artículo 305. El procedimiento para obtener la autorización para la instalación de publicidad deberá ajustarse a lo dispuesto por las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 306. Para una mayor supervisión y control del servicio, la Secretaría se auxiliará de un sistema de monitoreo de flota que le facilite la administración de itinerarios, paradas autorizadas, horarios, frecuencias, velocidad y otros elementos de operación; el que servirá de elemento probatorio para aplicar procedimientos administrativos de sanciones por faltas a la presente Ley, su Reglamento y a los parámetros de operación y calidad de servicio fijados por la Secretaría.

Por lo cual los concesionarios y permisionarios del sistema de Transporte público deberán instalar en los vehículos, el rastreador del Sistema de Posicionamiento Global, que deberá contar cuando menos con los siguientes servicios:

I. Plataforma propia para consulta vía web;

II. Localización en tiempo real;

- III .Alerta por exceder el límite de velocidad;
- IV .Geocercas;
- V. Reproducción histórica de movimientos con 60 días de anterioridad;
- VI. Acceso ilimitado a la plataforma;
- VII. Creación de subcuentas para poder acceder a la plataforma;
- VIII. Auto-reporte de posicionamiento cada minuto, y
- IX. Las demás que considere la Secretaría instalar.

CAPÍTULO IV DE LAS ZONAS DE TRÁNSITO CONTROLADO

Artículo 307. Las zonas de tránsito controlado son sistemas de control y regulación del tránsito en zonas específicas, sean urbanas, metropolitanas o rurales.

Estas zonas serán determinadas por la Secretaría, conjuntamente con otras autoridades estatales y municipales competentes, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 308. Las vialidades de tránsito en las áreas que se aluden 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 309. Se considera zona de tránsito lento el área destinada para vehículos de motor, en las zonas urbanas y 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 mismo establecer medidas para mejorar el medio ambiente.

Artículo 310. 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 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.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO DEL REGISTRO VEHICULAR Y DE MOVILIDAD

CAPÍTULO I DEL REGISTRO PÚBLICO DE MOVILIDAD

Artículo 311. El Registro Público de Movilidad, estará a cargo de la Secretaría y tiene como objeto el desempeño de la función registral en todos sus órdenes, de acuerdo con esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables llevadas a cabo en el Estado de Sonora.

Artículo 312. El Registro Público de Movilidad a través de su titular, será el depositario de la fe pública y registral de los actos jurídicos y documentos relacionados con el transporte en todas sus modalidades en el Estado de Sonora.

Artículo 313. La función registral se prestará con base en los siguientes principios registrales de manera enunciativa más no limitativa de conformidad con la Ley Catastral y Registral del Estado de Sonora:

I. Publicidad;

II. Inscripción;

III. Especialidad o determinación;

- IV. Tracto Sucesivo;
- V. Legalidad;
- VI. Fe Pública Registral; y
- VII. La seguridad jurídica.

Artículo 314. El Registro Público de Movilidad se integrará por los siguientes registros:

- I. De los titulares de las concesiones;
- II. De los gravámenes a las concesiones;
- III. De permisos de transporte;
- IV. De licencias de conducir;
- V. De licencias de operadores certificados del transporte público;
- VI. De licencias suspendidas o canceladas, y
- VII. De los conductores, especificando:
 - a. Infractores y reincidentes;
 - b. Responsables de accidentes por la comisión de infracciones;
 - c. Suspendidos o cancelados en sus licencias;
 - d. Suspendidos o cancelados en sus gafetes;
 - e. Inscritos en el padrón de conductores del servicio público;
 - f. Vehículos de los servicios de transporte matriculados en el Estado;
 - g. Responsabilidades de accidentes cometidos bajo el influjo de bebidas alcohólicas, psicotrópicos o drogas enervantes, y
 - h. Inscritos en el padrón de conductores del servicio privado de transporte a través de aplicaciones móviles.
- VIII. Sociedades, representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias o permisionarias del Servicios de Transporte Público de pasajeros, privado y carga;
- IX. Registro de empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles;
- X. De representantes legales, mandatarios y apoderados de personas morales concesionarias y permisionarios del servicio de transporte, público y privado;
- XI. De infracciones, sanciones y delitos relacionados con el transporte;
- XII. De operadores del transporte público;

XIII. De las listas de sucesión de las concesiones, y

XIV. Las demás que sean necesarias a juicio de la Secretaría.

Artículo 315. Los choferes u operadores del transporte público deberán estar registrados, para ello deberán acreditar siguientes requisitos:

I. Presentar solicitud por escrito a la Secretaría especificando la modalidad para la cual requiere registro;

II. Ofrecer los documentos que acrediten su identidad;

III. Acreditar la licencia de operadores certificados del transporte público; y

IV. Cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables.

Los reglamentos de la presente Ley establecerán el procedimiento, términos, condiciones, vigencia, causas de extinción de los registros.

Artículo 316. Para los efectos señalados en el artículo anterior, los inspectores de movilidad deberán informar al REPUMO, sobre las infracciones que hayan levantado, entregando la documentación correspondiente. Este registro contendrá como mínimo los datos esenciales de la boleta de infracción.

Artículo 317. Las autoridades estatales y municipales coadyuvarán en el ámbito de sus competencias, a los requerimientos para cumplir con los objetivos hacia la identificación, recuperación, registro y control de Concesiones, permisos, operadores del transporte público y licencias. De igual Forma, el Registro Público de Movilidad colaborará con las instancias federales con el objeto de realizar las acciones necesarias para suministrar los datos requeridos por la federación.

Artículo 318. La Secretaría registrará y publicará periódicamente los datos estadísticos relativos al número de accidentes, su causa, número de fallecimientos y lesionados en su caso, así como el importe estimado de los daños materiales y otros que se estimen conveniente, para que las áreas competentes tomen acciones tendientes a prevenir y abatir los accidentes y difundir las normas de seguridad.

Artículo 319. La información contenida en el REPUMO, deberá ser colocada en la página de Internet de la Secretaría de oficio, siempre protegiendo los datos personales de los involucrados y otorgando información cuando así lo requiera alguna persona que acredite su interés legítimo, el REPUMO, proporcionará la información contenida en sus acervos; excepto la información reservada o confidencial que establezcan las leyes correspondientes.

Artículo 320. El REPUMO, además de los supuestos del artículo anterior, proporcionará los datos que se le requieran por Ley; o bien, a solicitud formal y por escrito de autoridad competente que funde y motive la necesidad de la información.

Artículo 321. El titular, funcionarios y empleados del REPUMO, serán responsables de la confidencialidad, guarda y reserva de los registros e información contenida en éste de conformidad con las leyes que correspondan.

Artículo 322. De toda información, registro, folio, certificación que realice el REPUMO, deberá expedirse constancia por escrito debidamente firmada por el servidor público competente, previa exhibición y entrega del comprobante del pago de derechos que por este concepto realice el interesado, conforme a lo que disponga la Ley de Ingresos del Estado.

CAPÍTULO II

DEL REGISTRO PÚBLICO VEHÍCULAR

Artículo 323. Todo vehículo automotor en la vía pública, deberá estar registrado, portar placas, tarjeta de circulación, tenencia, calcomanías vigentes, y póliza de seguro por daños a terceros expedida por institución reconocida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Así mismo, deberá inscribirse en el REPUVES, portar la calcomanía que acredita su registro y estar actualizado.

Artículo 324. Las autoridades estatales y municipales coadyuvarán en el ámbito de sus competencias, a los requerimientos para cumplir con los objetivos hacia la identificación, recuperación, registro y control de vehículos.

Artículo 325. Todo vehículo para poder transitar dentro del territorio del Estado deberá estar provisto de los elementos que refiere el artículo 323 de esta Ley.

Artículo 326. Las placas se instalarán en el lugar del vehículo destinado para ello por los fabricantes, de manera que se exhiba una en la parte delantera y otra en la parte trasera, excepto en los vehículos que requieran de una sola placa, en cuyo caso ésta se colocará en la parte posterior.

La calcomanía deberá ser adherida en el cristal posterior y, a falta de éste en el parabrisas. Las placas deberán mantenerse en buen estado de conservación, perfectamente visibles, por tanto, queda prohibido sobreponerles micas opacas, rótulos, distintivos o dobleces que impidan su perfecta visibilidad.

Artículo 327. En caso de robo o extravío de una o ambas placas el propietario del vehículo deberá presentar por escrito la denuncia ante el Agente del Ministerio Público y notificarlo a la Secretaría para que le sean repuestas, previo el pago de los derechos fiscales.

Artículo 328. El propietario de un vehículo deberá notificar a la Secretaría la inutilización, deterioro o mutilación de una o ambas placas o la calcomanía para que se realice la reposición correspondiente en caso de requerirse.

Artículo 329. En caso de robo, pérdida o destrucción de la tarjeta de circulación, el interesado deberá notificar tal circunstancia a la Secretaría a efecto de que le sea repuesto dicho documento lo que se realizará previa acreditación de que la tarjeta no se encuentra infraccionada.

En caso de deterioro o pérdida de la calcomanía del REPUVES, que contiene el chip de radiofrecuencia, se restituirá presentando la documentación requerida.

Artículo 330. Se cancelará el registro o en su caso cualquier otro trámite, cuando se compruebe que la información proporcionada para el registro o trámite respectivo no es veraz o que la documentación proporcionada sea falsa o apócrifa. En estos casos se dará vista al Ministerio Público para que proceda conforme a sus atribuciones.

Artículo 331. Los vehículos que se utilicen como remolques deberán contar con placas de circulación para su registro, control e identificación.

Artículo 332. Además de los requisitos señalados por el artículo 323 de esta Ley, los vehículos comerciales y los de servicio social, en lo que hace a ambulancias, servicios fúnebres y patrullas de rescate propiedad de asociaciones civiles instituciones públicas o empresas comerciales, requerirán para su circulación de permiso específico expedido por la Secretaría. Los vehículos de bomberos, seguridad pública y tránsito, deberán portar de manera visible, las señales y símbolos que permitan su pronta y fácil identificación.

Artículo 333. Los vehículos y camiones de servicio público colectivo, así como los camiones de servicio particular, además de cubrir los requisitos señalados en el artículo 323 de esta Ley deberán:

I. Llevar espejos delanteros exteriores, colocados en ambos costados, en forma tal que permitan al conductor observar sin dificultad hacia atrás, por cada lado de la cabina;

II. Los camiones de servicio público de carga llevarán inscrita la razón social con el nombre y domicilio del propietario;

III. Los camiones de servicio público colectivo llevarán de manera visible en la parte exterior de ambos lados de las puertas, en el frente y parte posterior, así como en su interior, claramente impresos el número económico, la razón social y el servicio a que estén destinados;

IV. La altura máxima de la carga desde la plataforma del vehículo será de tres metros. Los vehículos que excedan de la característica antes señalada requerirán autorización especial de la Secretaría;

V. Estar dotados de equipo de emergencia, disponiendo como mínimo de extinguidor, lámpara sorda, y señales reflejantes de aviso de precaución;

VI. Contar con luces de posición que delimiten las dimensiones del vehículo, ámbar al frente, roja posterior y verde o azul lateral, y

VII. Luces posteriores que al frenar intensifiquen su luminosidad en forma preventiva.

Artículo 334. Cuando un vehículo cambie de propietario, el vendedor y el adquiriente, deberán comunicarlo a la Secretaría dentro de los 30 días siguientes a la operación de compraventa o cesión. De no darse el aviso correspondiente persistirán las obligaciones y responsabilidad de quien aparezca registrado como propietario.

El nuevo registro sólo se realizará cuando se haya dado el aviso de baja del anterior, se tramite el alta correspondiente y se efectúe el pago de derechos respectivo, actualizándose los anteriores datos en el REPUVES.

Artículo 335. Cuando el propietario de un vehículo desee darlo de baja definitiva deberá presentar solicitud, de no tener relación a éste, adeudos fiscales y entregar la tarjeta de circulación y las placas respectivas.

Artículo 336. Los automóviles de alquiler destinados al transporte público de pasajeros, además de satisfacer los requisitos señalados en esta Ley, deberán:

I. Llevar inscrito en los guardafangos de atrás el nombre del sitio al que pertenezca y en las puertas delanteras, así como en la cajuela el número económico de la autorización con las características que establezca la Secretaría; asimismo, en su parte posterior un mensaje de educación y seguridad vial, así como el número de placas al lado superior derecho;

II. Prestar el servicio en forma óptima y disponer de un equipo cómodo, funcional y en buen estado de aseo;

III. Disponer de equipo de emergencia, contando como mínimo de botiquín, linterna, herramienta y señales;

IV. Llevar al frente, en la parte media superior externo del vehículo una farola blanca o ámbar que indique el servicio que prestan;

V. Disponer en la parte interior de un tablero visible a los pasajeros en que se indiquen las tarifas autorizadas en caso de que así sea en la ciudad correspondiente, y

VI. Los vehículos destinados a este servicio deberán pintarse del color que determine la Secretaría, lo anterior de acuerdo a lo estipulado en el reglamento respectivo.

Artículo 337. Los camiones destinados al servicio público de transporte de pasajeros; deberán reunir los requisitos siguientes:

I. Llevar al frente en la parte interior y exterior de la cabina en forma visible y con iluminación nocturna, un rótulo con el nombre de la ruta a que pertenezca; el número económico y, en su caso, el itinerario o destino del mismo. De igual forma dicho rótulo se

llevará en los costados exteriores de los vehículos. El rótulo frontal deberá ir colocado en la parte superior del parabrisas y no deberá impedir ni dificultar la visibilidad;

II. Contarán con un adecuado sistema de iluminación interior;

III. Estarán dotados de timbres para solicitar el alto del vehículo;

IV. Dispondrán de ventanillas que permitan una eficiente ventilación y contarán con el equipo de emergencia que señala la fracción III del artículo anterior, y

V. Dispondrán del equipo y accesorios que garanticen la comodidad de los usuarios y deberán conservarse en buen estado de uso y aseo general.

VI. En el caso de los municipios con mas de 100,000 habitantes deberán contar con aire acondicionado en funcionamiento de los meses comprendidos entre mayo y octubre.

En el caso de los vehículos que presten servicio urbano y suburbano deberán llevar un tablero interior visible para los usuarios en el que se anuncien las tarifas correspondientes.

Artículo 338. Cuando se realice el cambio de motor o de las características del vehículo especificadas en el registro, el propietario deberá dar el aviso correspondiente la Secretaría.

Artículo 339. Tratándose del registro de motocicletas, las solicitudes deberán satisfacer los requisitos establecidos en el presente capítulo y los demás que dicte la Secretaría.

Artículo 340. Los vehículos de propulsión humana y los de tracción animal deberán satisfacer los requisitos y condiciones que señale la autoridad.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO

DE LAS CONCESIONES, PERMISOS Y AUTORIZACIONES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO I

DE LAS CONCESIONES

Artículo 341. La prestación del servicio de transporte corresponde originariamente al Poder Ejecutivo del Estado, quien lo podrá prestar de manera directa o a través de concesiones o permisos otorgados a personas físicas o morales constituidas con sujeción a las Leyes del país.

El Ejecutivo del Estado, para la más eficaz prestación del servicio de transporte podrá celebrar convenios de coordinación o asociación con los gobiernos federal, estatales o municipales en los términos de las Leyes respectivas.

Artículo 342. Las personas físicas o morales, para participar en la prestación del servicio público de transporte colectivo, requerirán obtener autorización para la prestación del servicio según corresponda, expedida por el Ejecutivo del Estado por conducto de su Titular y estarán limitadas, cuando así convenga a las necesidades de la prestación del servicio, cumpliendo con los requisitos que esta Ley señala.

Las personas físicas o morales que cuenten con una concesión, permiso o cualquier otra autorización, deberán estar registradas en la Secretaría.

Para el caso de renovación de concesión para el transporte colectivo de pasajeros, la persona física o moral, deberá solicitarlo por escrito seis meses previos a su vencimiento, acompañando la documentación requerida en los términos de Ley.

Las concesiones únicamente se otorgarán a personas de nacionalidad mexicana, físicas o morales, según el servicio de que se trate, constituidas conforme a las Leyes del país.

Artículo 343. En el Estado se realizará un diagnóstico de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros ya sea para renovar o para emitir nuevas concesiones, contando con los estudios técnicos y proyectos que sustenten la necesidad del servicio, los cuales serán responsabilidad de la Comisión Técnica de Movilidad, conforme a las siguientes bases generales:

I. La concesión otorga a su titular un derecho para prestar el servicio público de transporte en la modalidad y características que se especifiquen, sin perjuicio de lo establecido en la fracción II de este artículo;

II. La concesión para servicio colectivo de pasajeros, urbano, metropolitano, suburbano e interurbano otorga a su titular, quien deberá ser persona física o moral, el derecho exclusivo a prestar el servicio público de transporte colectivo de pasajeros correspondiente a la ruta identificada por origen, recorrido y destino que se especifique;

III. Cuando con base en los estudios técnicos correspondientes determine que así convenga al sistema de transporte público colectivo de pasajeros para un centro de población en su conjunto, la Comisión Técnica de Movilidad podrá determinar la concurrencia de dos o más rutas en un tramo determinado, en cuyo caso, la misma dependencia armonizará las paradas, los horarios y las frecuencias respectivas para minimizar el detrimento económico que de ello se pudiera derivar para los concesionarios correspondientes, sin perjuicio de lo ya establecido;

IV. La armonización que al amparo de esta fracción realice la dependencia referida, cuando resulte inviable mantener la rentabilidad de todas las concesiones en cuestión, deberá favorecer a la concesión que mayor convenga a los usuarios, en razón de las personas beneficiadas con las movilidad de dichas prestaciones de servicio. En igualdad de circunstancias se preferirá respecto a la que tenga mayor antigüedad;

V. Las concesiones para la prestación del servicio público de taxi en todas sus modalidades amparan un solo vehículo;

VI. En el transporte masivo existen concesiones por ruta o concesiones individuales por vehículo, pero siempre serán para la operación de una ruta determinada;

VII. Toda persona física tendrá derecho a ser titular de hasta tres concesiones de servicio público de transporte, a su nombre, las cuales ampararán una unidad por concesión. Las personas morales, no podrán ser titulares de más de cinco concesiones por cada socio, amparando una unidad por concesión. Para la transmisión de acciones o partes sociales de una persona moral concesionaria, se requiere previamente de la autorización por escrito de la Secretaría. Para el caso de concesiones por ruta, ninguna persona podrá ser titular de más de 5 concesiones, lo anterior para evitar monopolios en la prestación del servicio público de transporte;

VIII. Los derechos derivados de una concesión podrán otorgarse en garantía, sólo con objeto de renovar o modernizar la unidad, inclusive a través de fideicomiso de garantía, previa la autorización de la Secretaría;

IX. El otorgamiento en garantía de los derechos derivados de una concesión y la cancelación correspondiente deberá estar registradas;

X. Las concesiones sólo serán transmisibles conforme a las condiciones y cumpliendo con los requisitos que se especifican en la presente Ley;

XI. La Secretaría certificará a quién corresponde la titularidad de las concesiones, sus modalidades y los actos que se hayan realizado respecto de las mismas;

XII. La participación de personas físicas y morales en el servicio público de transporte en las vías públicas de comunicación local, se sujetará a los requisitos y condiciones previstos en la Ley, y

XIII. Cualquier determinación de la Comisión Técnica de Movilidad, relacionada con cuestiones de una concesión, de transporte colectivo, que puedan impactar el tránsito o el equipamiento vial sobre las vías de comunicación correspondientes, deberá contar con la autorización de la Secretaría.

En los casos de las autorizaciones de matriz o sitio, se requerirá del dictamen técnico que emita la Secretaría.

Las disposiciones de este artículo no le serán aplicables al servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles que se regulará por las disposiciones particulares de esta Ley, su Reglamento y normas técnicas correspondientes.

Artículo 344. El titular de una concesión, al término de ésta, podrá solicitar su prórroga o renovación en los términos y condiciones que se establezcan para la misma, si acredita ante la Secretaría que cumplió con todos y cada uno de los requisitos de esta Ley.

Artículo 345. A fin de obtener la prórroga o renovación de la concesión, su titular deberá:

- I. Presentar solicitud por escrito dentro de los seis meses anteriores del vencimiento de la concesión, ante la Secretaría;
- II. Acreditar su cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise el Reglamento, y
- III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones relacionadas con los vehículos, conductores y demás elementos del servicio o, en su caso, haber asegurado el interés fiscal.

La falta de solicitud de prórroga en el plazo previsto en este artículo será sancionado de veinte a cincuenta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización. Si pasados diez días hábiles de que, a través del registro de la Secretaría, se haya impuesto legalmente la sanción mencionada, no se tramita la prórroga, se considerará como renuncia a ésta; en consecuencia, ocasionará la extinción de la concesión y de los derechos que de ellas se deriven.

La autoridad deberá comunicar al interesado lo resuelto a su solicitud, así como informar el contenido de su resolución al registro de la Secretaría y a la Secretaría de Hacienda del Estado de Sonora. Si presentada en tiempo y forma la solicitud, ésta no es contestada por la autoridad dentro de un plazo de noventa días naturales, se entenderá favorable la misma al interesado.

Artículo 346. La concesión será prorrogada a favor de su titular si está prestando el servicio público de transporte y subsiste la necesidad del servicio, siempre que no se afecte el interés público y se cumplan los requisitos señalados en esta Ley.

Artículo 347. La prórroga se autorizará por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado siguiendo con el procedimiento previsto en las fracciones II, III, IV, V, VI, VII Y VIII del artículo 356 de la presente ley, la resolución se remitirá mediante acuerdo que se informará al REPUMO, para los efectos de asentar las inscripciones de las concesiones que se prorrogan y aquellas que se declaren extintas a efecto de realizar la anotación correspondiente.

Artículo 348. Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros invariablemente deberán entregar a los usuarios un comprobante que acredite el pago del servicio, el cual, contendrá los datos y las características que se precisen en el reglamento, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 349, a fin de:

- I. Indicar la modalidad y clase del servicio;
- II. Identificar al concesionario y al vehículo asignado; y
- III. Señalar el precio o cuota pagado por el usuario.

Para el caso del servicio de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles no será obligación la expedición de comprobantes físicos, sin embargo, se deberá

extender al usuario el comprobante fiscal o factura electrónica correspondiente mediante los mecanismos electrónicos que se dispongan en la aplicación móvil de contratación, la expedición del comprobante antes mencionado deberá de cumplir con los requisitos previstos en el Reglamento respectivo.

Artículo 349. Los concesionarios quedarán relevados de entregar boletos más no de entregar comprobantes a los usuarios correspondientes, cuando el pago de los servicios se realice mediante medio de pago sin dinero en efectivo y en el vehículo correspondiente se pongan a disposición de los usuarios, en los términos previstos en el reglamento de esta Ley, los comprobantes que podrán ser trípticos o documentos similares que contengan información en relación con el seguro de responsabilidad civil que los protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago.

Artículo 350. Los concesionarios, permisionarios y sujetos de autorización del servicio público de transporte deberán obtener y conservar vigente y pagada la póliza de seguro de cobertura de daños a terceros, de acuerdo con la reglamentación que al respecto se expida.

En caso que la póliza de seguro no se encuentre vigente y pagada, serán responsables solidarios los sujetos de autorización permisionarios y los operadores del vehículo, quedando como garantía la unidad de transporte.

Artículo 351. Los concesionarios y permisionarios sin alterar las características a que se refiere la fracción VIII del artículo 343 de esta Ley, deberán colocar en sus vehículos emblemas o distintivos, a fin de:

- I. Identificar las unidades de transporte habilitadas para el servicio de personas con discapacidad, y
- II. Ofrecer servicios y atenciones especiales a los usuarios en las modalidades que el concesionario considere convenientes.

No se aplicará lo dispuesto en el presente artículo a la modalidad de transporte de pasajeros bajo demanda mediante aplicaciones móviles.

Artículo 352. Las personas morales que constituyan los concesionarios del servicio público de transporte colectivo, tendrán por objeto:

- I. Representar a sus asociados ante las autoridades y organismos auxiliares, en los actos previstos en este ordenamiento;
- II. Promover la capacitación de las personas que realicen actividades relacionadas con la prestación del servicio público, como choferes, conductores, operadores, despachadores y supervisores;
- III. Coordinar sus actividades, operar terminales, adquirir insumos, mejorar sus sistemas de mantenimiento, reducir los costos de operación; y

IV. Otras actividades que no contravengan las disposiciones de esta Ley, que tiendan a brindar un mejor servicio.

El acta constitutiva que contenga los estatutos de la persona moral, deberá otorgarse ante fedatario público y, para los efectos de esta Ley, inscribirse en el registro de la Secretaría.

Artículo 353. Los trabajadores del transporte que presten sus servicios como choferes, conductores u operadores de vehículos de servicio público, deberán inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el REPUMO.

Artículo 354. Se determinará, de conformidad con los estudios y datos proporcionados por la Comisión Técnica de Movilidad, el número de concesiones que el Ejecutivo vaya a otorgar en cada modalidad del transporte, para que los interesados presenten sus solicitudes.

Para el caso para el otorgamiento de concesiones para taxis en cualquiera de sus modalidades se tomará en consideración a los trabajadores de esta modalidad del transporte público que demuestren mayor antigüedad como tal, que no tengan concesión y que del estudio socio económico resulte que le es indispensable para el sostenimiento de su familia.

Artículo 355. La Comisión Técnica de Movilidad, determinará también la sustitución de las concesiones que hayan sido canceladas, revocadas o estén vacantes, y las que hayan sido declaradas extintas, para que los interesados, ya sean personas físicas o morales, presenten sus propuestas, mismas que se otorgarán a quienes tengan derecho y manifiesten interés, con base en los estudios y datos proporcionados por la Secretaría.

Artículo 356. El Ejecutivo estatal, otorgará las concesiones a las personas físicas o morales, bajo los principios de imparcialidad, legalidad y transparencia, observando el siguiente procedimiento:

I. Previo diagnóstico elaborado por la Comisión Técnica de Movilidad, que sustente que existen concesiones vacantes o la necesidad de expedir nuevas, indicando su objeto, modalidad y requisitos;

II. La persona interesada en obtener del titular del Poder Ejecutivo un Concesión, deberá presentar su solicitud a través del formato establecido y expedido por la Secretaría conforme al artículo 359 de la presente ley;

III. Recibida la solicitud para obtener concesión de servicio público de transporte, la Secretaría la turnará para su dictamen a la Comisión Técnica de Movilidad;

IV. Una vez recibido por la Comisión Técnica de Movilidad, el expediente de referencia, está deberá pronunciarse mediante Dictamen en cuyos resolutivos determinó que la parte interesada agotó debidamente el procedimiento necesario y satisfizo los requisitos exigidos para tal efecto por la ley, sobre la factibilidad o no de conceder o renovar la Concesión solicitada;

V. El Dictamen emitido por la Comisión Técnica de Movilidad, en caso de ser favorable deberá ser remitido al Titular del Poder Ejecutivo del Estado, a efecto de este último determine la procedencia o improcedencia de la Concesión solicitada, por medio de una resolución definitiva en caso afirmativo;

VI. La información relativa a las concesiones otorgadas, se enviará al REPUMO.

VII. La Secretaría verificará que las concesiones otorgadas queden debidamente inscritas y con una copia del expediente certificada a el REPUMO, y

VIII. Los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público deberán contar con las placas, tarjetas y holograma de circulación que autorice la Secretaría y sin esta autorización la dependencia correspondiente no podrá entregar los documentos referidos. Cuando por cualquier circunstancia se den de baja las placas de circulación de estos vehículos, deberán ser destruidas inmediatamente por medio de la Secretaría.

Artículo 357. En los casos establecidos por esta Ley, el derecho para adquirir la titularidad de una concesión de servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades, que se otorga a los prestadores de este servicio que puedan ser personas físicas, quedará sujeta a los antecedentes registrados por la autoridad competente y se tomará en consideración la solvencia económica del interesado para garantizar la prestación del servicio. Asimismo, se otorgará preferencia a las solicitudes de quienes acrediten una mejor prestación del servicio y que garanticen unidades de calidad y el uso de tecnologías en beneficio de los usuarios. También se le dará valor a los solicitantes que no sean titulares de alguna otea concesión del servicio publico de transporte, aunque siempre anteponiendo la calidad y eficiencia para el usuario.

Artículo 358. Para los efectos del artículo anterior:

I. La mejor prestación del servicio se podrá acreditar con documentos que acrediten que son sujetos de crédito para buenas unidades de transporte modernas o que demuestren la solvencia suficiente para la compra de las mismas y del equipo respectivo que se requiere; y

II. El propio REPUMO, certificará si los solicitantes son o no titulares de concesiones del servicio público de transporte, indicando, en su caso, la modalidad, clase y datos del vehículo autorizado para operar al amparo de la misma.

CAPÍTULO II

DEL PROCEDIMIENTO DE CONCURSO O REGULARIZACIÓN PARA EL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 359. El interesado en obtener del Titular del Ejecutivo del Estado, concesión o cualquier permiso para prestar el servicio de transporte, deberá llenar el formato que para tal efecto expida la Secretaría y satisfacer los siguientes requisitos:

I. Tipo de servicio que se pretende prestar y características del vehículo;

II. Ser Sonorense con residencia en el Estado o tener la nacionalidad mexicana, con cinco años de residencia mínima actual en la entidad;

III. Presentar su inscripción en el Registro Federal de Contribuyentes;

IV. Presentar identificación personal suficiente a satisfacción de la autoridad;

V. Acreditar, en su caso, que dispone de terminales en los puntos de origen y destino de la ruta solicitada;

VI. Descripción, en su caso, de la ruta solicitada en cuya conformación deberán considerarse los tramos o ramales que conecten o formen parte de la misma;

VII. Horarios mínimos;

VIII. Póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros;

IX. En el caso de transporte de pasaje y turismo presentar además póliza de seguro que garantice ampliamente daños, lesiones y su indemnización, así como en el caso de muertes;

X. Constancia de verificación del vehículo. De pretender comprar unidades nuevas acreditar lo estipulado en el artículo 358 fracción I; y

XI. Tratándose de personas morales, deberán tener su domicilio principal en el Estado y exhibir los estatutos respectivos ante la Secretaría, en los términos de la Ley.

Para la procedencia del permiso o Concesión, el solicitante deberá comprobar la propiedad legal del vehículo o registrar el mismo en cuanto lo haya adquirido con documentos originales e idóneos. No se permitirá que al amparo de permiso circulen vehículos de procedencia extranjera, cuya situación legal en el país sea irregular.

Artículo 360. El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría, expedirá a personas físicas o morales, autorizaciones temporales para la prestación del servicio público de transporte, conforme a las siguientes bases generales:

I. Las autorizaciones otorgan el derecho de prestar el servicio público de transporte, en la modalidad y con las características que se especifiquen;

II. Las autorizaciones se expedirán para un plazo determinado, no mayor de ciento veinte días. Dichas autorizaciones podrán prorrogarse a solicitud de su titular, por una sola vez, por el mismo plazo para el cual fueron inicialmente expedidos;

III. Las autorizaciones precisarán la causa que motive su expedición o prórroga;

IV. Las autorizaciones y los derechos derivados de los mismos, en ningún caso serán transmisibles, ni crearán derechos permanentes a favor de sus titulares; y

Artículo 361. Los titulares de autorizaciones del servicio público de transporte tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

I. Prestar el servicio público de transporte, acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen en esta Ley y su Reglamento, y acatando las normas de calidad y operación establecidas en la autorización correspondiente;

II. En el caso del transporte público colectivo de pasajeros, deberán destinar al menos el veinte por ciento del total de asientos de la unidad de transporte, debidamente identificados para el uso preferente de personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas o con niño menor de cinco años;

III. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;

IV. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 349 de la presente Ley, entregar al usuario contra el pago de la tarifa, el comprobante correspondiente;

V. Responder de los daños a terceros, a los pasajeros que hayan pagado el importe de su pasaje y a sus pertenencias, por accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio o el hecho de circular en vía pública; para tal efecto, estarán obligados a contar con un seguro de viajero que cubra el daño a las cosas, atención médica y hospitalaria a las personas, mediante la obtención de un seguro obligatorio que así lo garantice, con los montos y condiciones que señalen esta Ley y su reglamento;

VI. Verificar que los conductores u operadores a su servicio, reúnan los requisitos establecidos en esta Ley y se desempeñen conforme a las fracciones II a V de este artículo;

VII. Acreditar que los conductores u operadores cuentan con el curso de capacitación recibido por el centro autorizado por la Secretaría y de conformidad con la norma técnica correspondiente;

VIII. Identificar a sus vehículos mediante los colores, emblemas y numeración que asigne la Secretaría de acuerdo a la agrupación a que pertenezcan o al titular de la autorización;

IX. Inscribirse y mantener actualizada su inscripción en el REPUMO;

X. Solicitar la prórroga de la autorización;

XI. Integrar personas morales que los representen ante las autoridades estatales y municipales, en los actos relativos a la administración del servicio público de transporte, conforme a su modalidad y clase;

XII. Presentar un padrón de conductores que deberá señalar la unidad a la cual estarán asignados, nombre, domicilio, número de licencia de servicio público, que lo autoriza a conducir este tipo de vehículo y demás datos necesarios para su identificación y ubicación; debiendo actualizar la lista cada que existan cambios;

XIII. Informar al usuario con relación al seguro de responsabilidad civil que lo protege contra los riesgos en su transportación, así como los montos de cobertura y formas de hacer efectivo el pago, y

XIV. Designar libremente, en caso de ser persona física el concesionario, a quien transmitir sus derechos derivados de la concesión, conforme al procedimiento establecido en el artículo siguiente de esta Ley.

CAPÍTULO III

DE LA VIGENCIA DE LAS CONCESIONES

Artículo 362. La duración ordinaria de las concesiones será de diez años en el caso del servicio público de pasaje

A petición de sus titulares, las concesiones para los servicios públicos de pasaje podrán prorrogarse por periodos de igual tiempo, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago que establezcan las Leyes aplicables;

Las concesiones para el servicio público de transporte colectivo de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, podrán prorrogarse, a petición de sus titulares, por un período de diez años, siempre que aquéllos acrediten haber cumplido con las condiciones que para tal efecto se impongan, y previo el pago de los derechos correspondientes. Esto, sin perjuicio del derecho de los titulares de las concesiones a concursar por la concesión para las rutas correspondientes, para cuando hayan concluido los períodos de prórroga respectivos.

CAPÍTULO IV

DE LA CESIÓN DE DERECHOS DE LAS CONCESIONES

Artículo 363. La concesión por su naturaleza es inembargable, en caso de ser persona física el concesionario, después de tres años de haberse otorgado, así como los derechos en él conferidos, será susceptibles de transmisión a terceros, mismos que deberán sujetarse previamente a las siguientes prescripciones:

I. En caso de trasmisión:

- a. La transmisión del permiso no interrumpe el plazo previsto en el artículo 362 de la presente ley;
- b. Cumplir con lo previsto en las fracciones II, III, IV, V, VI, VII Y VIII del artículo 356 de la presente ley, y
- c. Protocolizar en escritura pública la transmisión mediante el pago del derecho correspondiente.

II. En caso de sucesión:

- a. La Secretaría formulará una lista de sucesión en la que consten los nombres de las personas y el orden de preferencia que se respetará al hacer la adjudicación de derechos a su fallecimiento;

- b. La lista de sucesión deberá ser depositada en el registro de la Secretaría formalizada ante notario público; en este último caso, el fedatario estará obligado a verificar el depósito de la lista en el REPUMO.
- c. Con las mismas formalidades, la lista de sucesión podrá ser modificada por el propio concesionario, cuando así lo determine, en cuyo caso será válida la de fecha posterior, y
- d. A falta de lista de sucesión, en el caso de fallecimiento de su titular, los derechos se transmitirán conforme a las disposiciones en materia de sucesiones, establecidas en la legislación civil.

En caso de sucesión no es necesario que haya transcurrido el periodo de tres años que refiere el presente artículo.

Satisfechos los requisitos anteriores, el adquirente deberá tramitar el título de concesión que correspondiente que alude esta Ley.

Artículo 364. Si fallece el titular, la concesión deberá actualizarse en los términos de su vigencia, a favor de la persona que tenga derecho, conforme a lo dispuesto en la fracción XIV del artículo 361 de la presente Ley.

Para hacer valer el derecho como sucesor, el interesado deberá presentar la solicitud correspondiente ante la Secretaría, en un plazo que no deberá exceder de sesenta días hábiles, a partir de la fecha del fallecimiento del titular de la concesión que dé origen a esta transmisión.

Artículo 365. Las concesiones y los derechos derivados de las mismas sólo podrán ser transmitidos o cedidos:

- I. Por vía sucesoria, única y exclusivamente cuando se trate de personas físicas; y
- II. En los supuestos que en forma expresa y restrictiva establece esta Ley para cada modalidad del servicio público de transporte.

A excepción de las autorizaciones temporales, las cuales no podrán ser transmitidas o cedidas en ningún supuesto.

Artículo 366. Son requisitos para que opere la transmisión de una concesión y la cesión de los derechos derivados de la misma los siguientes:

- I. Que el concesionario acredite la titularidad de la concesión y sus elementos, mediante certificado expedido por el registro de la Secretaría, dentro de los treinta días anteriores a la celebración del contrato;
- II. Que el concesionario compruebe estar al corriente en el pago de los impuestos y derechos correspondientes y haber cumplido todas las obligaciones a su cargo que deriven de la concesión;

III. Realizar el pago de los derechos que se establecen en la Ley de Ingresos del Estado para el ejercicio fiscal correspondiente;

IV. Que el adquirente sea persona física o moral, y sea calificada y registrada por la Secretaría cumpliendo todos los requisitos para este tipo de derechos contenido en la presente Ley, y

V. Que la cesión o transmisión de los derechos no esté en contravención a lo dispuesto en esta Ley.

El incumplimiento de cualquiera de estos requisitos implicará la nulidad de pleno derecho del acto, independientemente de las sanciones que resulten aplicables al concesionario.

También se puede transmitir cuando la concesión se hubiere otorgado en garantía en los términos del artículo 343 fracción X de esta Ley.

Artículo 367. Las concesiones otorgadas y los derechos que de las mismas se deriven, serán susceptibles de transmisión conforme a las siguientes condiciones:

I. Para ceder o traspasar sus derechos, el concesionario deberá obtener autorización previa de la Secretaría, y

II. El adquirente deberá reunir los requisitos que se establezcan en el Reglamento correspondiente.

CAPÍTULO V

DE LA NEGATIVA DEL OTORGAMIENTO DE CONCESIONES

Artículo 368. Será improcedente el otorgamiento de concesiones, en los siguientes casos:

I. Cuando la Secretaría haya declarado previamente que la ruta está cerrada;

II. Cuando, con base en las opiniones, estudios y datos que proporcione la Comisión Técnica de Movilidad, se determine que el número de concesionarios es suficiente, y

III. Cuando la solicitud sea presentada por persona extranjera, que no acredite su calidad migratoria.

CAPÍTULO VI

DE LAS NUEVAS MODALIDADES DE TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS

Artículo 369. El servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles sólo podrá ser prestado por quienes cuenten con un permiso expedido por el Titular del Poder Ejecutivo del Estado a través, de la Secretaría, y en ningún caso se autorizará la mediación vía telefónica para la solicitud del servicio.

El Titular del Poder Ejecutivo del Estado a través, de la Secretaría, tendrá la facultad de otorgar las autorizaciones a las personas morales que medien o promuevan la contratación

del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de aplicaciones móviles, conforme a lo dispuesto por la presente Ley y su Reglamento.

Las empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles que promuevan, operen o administren aplicaciones y plataformas informáticas a través de las cuales los particulares pueden contratar el servicio privado de transporte, deberán registrarse en los términos y plazos que para los efectos determine la Secretaría a fin de que se les expida la constancia de registro correspondiente.

La vigencia de la autorización para empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles, será de diez años y se deberá realizar un refrendo anual ante la Secretaría.

Artículo 370. Para obtener el registro a que se refiere el artículo anterior, se deberán de cumplir los siguientes requisitos:

I. Acreditar la existencia y representación legal de las empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles que desee obtener la constancia de registro en el Estado de Sonora;

II. Suscribir el convenio ante la Secretaría en el que se establezca las condiciones aplicables a la aportación económica que deba realizar cada empresa, misma que en ningún caso excederá el monto correspondiente a 1.5% del monto cobrado al usuario por viajes realizados en el Estado de Sonora, dicha aportación se destinara en su totalidad al Fondo para la Movilidad Sustentable;

III. Contar con domicilio fiscal en la república mexicana;

IV. Entregar a la Secretaría un certificado de aseguramiento vigente, en el que se establezca la cobertura aplicable para cada prestador de servicios, en caso de siniestro ocurrido durante la prestación del servicio de transporte privado a través de aplicaciones, y

V. Los permisos individuales de los automóviles registrados tendrán un costo anual similar al que se cobra a las unidades de taxi.

Sin los permisos mencionados los automóviles no podrán prestar el servicio y serán sujetos de sanción.

Artículo 371. Una vez emitido el permiso por la Secretaría el interesado deberá:

I. Realizar el pago de derechos conforme a la Ley de Ingresos del Estado, y

II. Realizar el registro de todas las unidades vehiculares en que se presten servicios independientes a través de la aplicación móvil correspondiente, mismos que deberán tener las siguientes características:

a. Estar matriculadas en el Estado de Sonora;

- b. Póliza de seguro de cobertura amplia vigente. Para el cumplimiento de este requisito, la Empresa especializada que facilita el transporte privado por medio de aplicaciones móviles correspondiente, entregará a la Secretaría un certificado de aseguramiento vigente, que otorgue cobertura a la totalidad de sus Socios o Asociados durante la prestación de los servicios de transporte privado;
- c. Contar con aire acondicionado;
- d. Contar con cinturones de seguridad en funcionamiento para todos los pasajeros;
- e. Tener bolsas de aire delanteras;
- f. Disponer de auto estéreo;
- g. Deberán tratarse de vehículos que no excedan los 5 años de antigüedad; cuatro puertas y capacidad para 5 pasajeros;
- h. Folio de la licencia de automovilista emitida por el Estado de Sonora de cada prestador de servicio;
- i. Contar con un identificador visible de la marca de la empresa que representa mediante una calcomanía de una dimensión al menos de 15 centímetros;
- j. Contar con verificación vehicular vigente, y
- k. Estar al corriente en sus obligaciones fiscales y administrativas permanentemente.

El titular del permiso es el obligado a realizar el pago de derechos por cada vehículo registrado.

Las autorizaciones para su operación tendrán una duración de un año, las que podrán renovarse anualmente, siempre que se encuentre prestando el servicio, no se afecte el interés público y se cumplan con los requisitos señalados en esta Ley y el Reglamento respectivo.

Artículo 372. El servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles, tendrán los siguientes derechos y obligaciones:

- I. Garantizar que el servicio privado de transporte que ofrecen se preste acatando las normas de calidad y operación correspondientes a su modalidad y clase, que se establecen conforme a la autorización correspondiente;
- II. Proteger, orientar y respetar a los usuarios del servicio;
- III. Prestar el servicio en cumplimiento a los requisitos que para esa modalidad establecen esta Ley y su Reglamento;
- IV. Inscribirse y mantener actualizada su incorporación en el padrón de empresas especializadas por medio de aplicaciones móviles;
- V. Prestar todas las facilidades e información que le requieran las autoridades estatales, federales y municipales en el ejercicio de sus funciones;
- VI. Verificar que el vehículo con el que presten el servicio privado de transporte mediante aplicaciones móviles que administren, cumplan con las condiciones mecánicas y de seguridad previstas en las disposiciones reglamentarias aplicables, y

VII. Suscribir con el Estado un convenio de colaboración para la constitución del Fondo para la Movilidad Sustentable cuyos recursos se destinarán a contingencias, capacitación e infraestructura para la movilidad no motorizada y de transporte público colectivo.

Artículo 373. A fin de obtener la renovación de la autorización, las empresas especializadas que faciliten el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán:

I. Presentar solicitud por escrito a más tardar seis meses antes al vencimiento de la autorización, ante la Secretaría;

II. Acreditar el cumplimiento de los requisitos correspondientes en la forma que precise la presente Ley, y

III. Comprobar que está al corriente en el pago de las contribuciones aplicables.

La falta de solicitud de la renovación en el plazo previsto en este artículo se considerará como renuncia al derecho de renovación.

Artículo 374. Los servicios de gestión de transporte y plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos para contratación, pago y prepago que implemente el Estado tendientes a la mejora del servicio de transporte público en todas sus modalidades, no serán considerados como una empresa especializada por medio de aplicaciones móviles en cualquiera de sus variantes.

Artículo 375. Queda prohibido el servicio privado de transporte a través de aplicaciones móviles que se genere a través de dos o más solicitudes de distintos usuarios, con una misma unidad vehicular en un mismo recorrido, trayecto o ruta.

Queda prohibido que las unidades que prestan el servicio de transporte privado a través de aplicaciones móviles, hagan base, sitio o presten el servicio a personas que no sean usuarios de su plataforma.

Serán acreedores a la sanción establecida en esta Ley, quienes infrinjan el presente artículo, sin menoscabo de las sanciones administrativas que correspondan.

Artículo 376. Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán contar con autorización de la Secretaría para operar y solicitar a cada uno de sus Socios o Asociados, presentar una solicitud acompañarse de la documentación que compruebe que el socio, asociado o conductor cumple los siguientes requisitos:

I. Ser mayor de edad;

II. No consumir sustancias psicotrópicas, estupefacientes u otras que produzcan efectos similares, conforme a lo establecido por el Reglamento;

III. Estar inscrito en los registros y federal de contribuyentes;

IV. Contar con licencia de conducir para la persona conductora del vehículo para la prestación del servicio de transporte a través de aplicaciones móviles, expedida por la Secretaría;

V. Ser propietario o tener legal posesión del vehículo mediante el que se prestará el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles;

VI. Que el vehículo cumpla con los requisitos establecidos en la presente Ley;

VII. Contar con póliza de seguro, y

VII. Presentar carta de no antecedentes penales.

Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles deberán solicitar el cumplimiento de cada uno de estos requisitos a sus Socios o Asociados, de manera previa a su habilitación para prestar el servicio.

Los documentos que los Socios y Asociados utilicen para acreditar el cumplimiento de los requisitos anteriormente señalados, serán entregados vía electrónica por la Empresa especializada que facilita el transporte privado por medio de aplicaciones móviles a la Secretaría, como parte del reporte mensual.

Artículo 377. Las Empresas especializadas que facilitan el transporte privado por medio de aplicaciones móviles tendrán las siguientes obligaciones:

- I. Tener una política clara de no discriminación de usuarios y conductores que utilicen el servicio;
- II. Brindar información a los prestadores del servicio registrados, en materia de protocolos de actuación que la Secretaría señale, conforme a lo establecido en la presente Ley, especialmente en materia de igualdad de género;
- III. Coadyuvar con las autoridades de seguridad pública y otras competentes para la detención de probables responsables de la comisión de hechos delictivos, y proporcionar oportunamente la información que le sea solicitada conforme a la normatividad aplicable;
- IV. Determinar las pruebas y estudios que deban realizar los conductores para poder ofrecer servicios de transporte a través de aplicaciones móviles, y
- V. Cumplir con las disposiciones fiscales y demás normatividad aplicable.

Artículo 378. El servicio de transporte contratado a través de aplicaciones móviles se prestará únicamente mediante una aplicación tecnológica y solicitado por el usuario a través de la misma, con posibilidad de seleccionar libremente el tipo de vehículo, acceso, modalidad de pago así como la facturación si lo desean; por lo que queda estrictamente prohibido a los conductores de vehículos mediante los que se preste el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles aceptar paradas en la calle u ofertar de manera directa en la vía pública sus servicios.

CAPÍTULO VII

DE LAS APLICACIONES TECNOLÓGICAS

Artículo 379. Las aplicaciones tecnológicas permitirán al usuario conocer la siguiente información:

- I. Nombre del conductor;
- II. Imagen digital que permita visualizar claramente el rostro del conductor;

III. Modelo, placas y color del vehículo, y

IV. Tarifa estimada para el trayecto seleccionado. En caso de que la aplicación tecnológica cuente con variaciones de la tarifa sujetas a la oferta y demanda, se deberá indicar al usuario cuando exista una variación en la tarifa.

El conductor del vehículo mediante el que se preste el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles tendrá acceso al nombre de la persona que abordará el vehículo. Además, la aplicación tecnológica dará a los usuarios la opción de planificar las rutas automáticamente y dará a conocer en tiempo real la disponibilidad del servicio.

Las aplicaciones tecnológicas facilitarán los sistemas de evaluación y retroalimentación entre usuarios y conductores.

Artículo 380. Los usuarios podrán conocer el costo aproximado del viaje previo a aceptar el mismo. Cualquier modificación o variación en el destino o trayecto por el usuario durante el recorrido, tendrá como consecuencia una modificación en la tarifa cotizada por la aplicación tecnológica, misma que deberá ser notificada al usuario, previo cobro del mismo. Al finalizar el viaje los usuarios recibirán por correo electrónico un recibo del viaje. Las aplicaciones tecnológicas únicamente podrán generar cargos a los usuarios una vez completado el trayecto indicado por el usuario.

Artículo 381. Las personas morales autorizadas que medien la contratación del servicio de transporte entre particulares y permisionarios a través de aplicaciones tecnológicas deberán cumplir con lo dispuesto por la normatividad aplicable en materia de protección de datos personales.

CAPÍTULO VIII

DE LOS PERMISOS PARA PRESTAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO Y LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS

Artículo 382. Los vehículos para prestar el servicio privado de transporte deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determinen las normas reglamentarias que de esta Ley emanen.

Artículo 383. A efecto de optimizar los vehículos destinados para la prestación del transporte escolar y de personal; éstos podrán utilizarse para cubrir ambas modalidades, pero con autorización individual para cada servicio.

Artículo 384. El servicio privado de transporte escolar es el contemplado en el artículo 294, fracción I, de la presente Ley; para su prestación requiere la presencia de un acompañante mayor de edad que asista a los pasajeros y supervise que su ascenso y descenso del vehículo de transporte se realice en condiciones de seguridad.

Artículo 385. Las instituciones educativas, las personas físicas o morales cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación del servicio de transporte escolar a estudiantes, se les podrá otorgar el permiso correspondiente, siempre y cuando medie solicitud previa. El

permiso se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 386. Los conductores y acompañantes en el servicio especializado de transporte escolar, deberán cursar y acreditar una capacitación para el manejo de menores de edad, así como de primeros auxilios, manejo defensivo y prevención y combate de incendios.

La Secretaría supervisará que el conductor y el acompañante cuenten con la constancia de capacitación vigente, emitida por una institución previamente autorizada por la autoridad competente.

Artículo 387. La Secretaría podrá establecer especificaciones técnicas para los vehículos de transporte escolar que permitan mejorar las condiciones de seguridad de sus usuarios, así como establecer las características para su identificación y control.

Se prohíbe modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos.

Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento.

Artículo 388. La Secretaría podrá establecer itinerarios para el transporte escolar con la finalidad de optimizar los tiempos de traslado de sus usuarios, fijando además puntos de paradas para su ascenso y descenso, sin que de ninguna manera pueda prestar el servicio de manera regular a persona distinta que los usuarios estudiantes.

El recorrido de una ruta de transporte escolar no podrá ser mayor a sesenta minutos.

Artículo 389. El servicio privado de transporte de personal podrá ser prestado por las personas físicas o morales que obtengan una autorización para tal efecto, el cual se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 390. Los patrones que ofrezcan el servicio de transporte a su personal como una prestación de carácter laboral, de ser dueños de las unidades con las que se prestara el servicio deberán de tramitar el permiso particular de transporte. En caso de que las unidades sean un servicio que les preste un externo, dicho prestador de servicios deberá de contar con una autorización de la Secretaría como un permiso o una concesión.

Tratándose de condominios o fraccionamientos cerrados, cuyas entradas y salidas hacia el entorno urbano se encuentren delimitadas y controladas mediante casetas de vigilancia u otros dispositivos mecánicos o tecnológicos, podrán a través de sus administradores, operar mediante un permiso, sistemas internos de transporte para los residentes y trabajadores permanentes o eventuales del propio condominio o fraccionamiento, que deberán operar exclusivamente dentro del área confinada y sin mediar el cobro de tarifa.

Para la operación de estos sistemas, los interesados a través de las asociaciones de colonos legalmente constituidas, deberán tramitar y obtener los permisos particulares correspondientes.

Artículo 391. El servicio especializado de transporte turístico, para su prestación requiere contar con el permiso respectivo y se ajustará a los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

Artículo 392. El servicio especializado de transporte para personas con discapacidad, para su prestación requiere contar con un permiso; podrá sujetarse a los itinerarios, horarios y tarifas que determine la Secretaría.

Además, se regulará por los reglamentos, acuerdos, circulares, manuales de especificaciones técnicas y a las condiciones de operación que determine la Secretaría.

CAPÍTULO IX DE LOS PERMISOS EXTRAORDINARIOS

Artículo 393. Se otorga el permiso extraordinario de transporte cuando se vea rebasada de manera transitoria la capacidad de los concesionarios o permisionarios, provocando una necesidad de transporte derivada de un evento de carácter natural, social o cultural, o por decremento temporal de los vehículos del servicio público de transporte concesionados, supeditado a la duración del suceso. Dicho permiso no requiere la elaboración de estudios técnicos.

Artículo 394. Los permisos extraordinarios se expedirán sólo por los días necesarios para cubrir la necesidad extraordinaria, la cual será definida, concreta y realmente necesaria, por lo que no debe prolongarse la duración del permiso de forma tal que se preste de manera ordinaria.

Artículo 395. Para el caso de los permisos extraordinarios por decremento temporal del vehículo, se deberá acreditar que la unidad registrado objeto a suplir, se encuentra en el supuesto de estar imposibilitado de prestar el servicio, ya sea por descompostura, mantenimiento, accidente, robo o cualquier otro similar.

En razón de lo anterior, para el vehículo que entrará al servicio de manera temporal podrá otorgarse un permiso de esta naturaleza por un término de hasta dos meses, siendo prorrogable por un tiempo igual. No pudiendo otorgarse más de dos permisos a la misma unidad para suplir a un mismo número económico dentro de un periodo de un año calendario.

Lo anterior no aplicará cuando se soliciten permisos de esta naturaleza por periodos no consecutivos y por el término de 15 días o menos, en donde podrán expedirse los que sean necesarios dentro del año calendario.

En el caso de los permisos extraordinarios del servicio de carga de suministros de materiales de la construcción, se otorgarán únicamente cuando la demanda de vehículos de volteo que

requiera determinado proyecto constructivo rebase el parque vehicular registrado y autorizado en el estado y para determinar su duración se tomará en cuenta el lapso de tiempo que en su caso requiera cada obra en lo particular.

Artículo 396. Para obtener el permiso para la prestación del servicio extraordinario de transporte, el interesado deberá cumplir ante la Secretaría, con lo siguiente:

I. Presentar solicitud por escrito, con los documentos de identificación oficial vigente y representación del interesado;

II. Acreditar que cuenta con el personal y vehículo adecuado para la prestación del servicio, de conformidad con las características establecidas en el Reglamento, en la legislación estatal aplicable o en su caso las normas oficiales mexicanas;

III. Acreditar estar inscrito en el Registro Federal de Contribuyentes, y

IV. Los demás que resulten necesarios de conformidad con el motivo que de origen a la solicitud del permiso.

Los requisitos para este servicio serán presentados conforme a lo establecido en la normativa correspondiente, con las características y especificaciones que para tal efecto emita la Secretaría.

CAPÍTULO X DE LOS PERMISOS PROVISIONALES

Artículo 397. Se otorga el permiso provisional de transporte con el objeto de que no se interrumpa la prestación del servicio a quienes, por cualquier circunstancia, siendo concesionarios se encuentren impedidos de forma temporal para obtener las placas de servicio público.

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

I. A los beneficiarios de las concesiones en tanto se resuelve por el Ejecutivo del Estado o el ayuntamiento la transmisión de derechos de concesión, y

II. A quien por disposición de autoridad jurisdiccional se le conceda la posibilidad de explotar el servicio público de transporte en tanto se resuelve el procedimiento respectivo.

Estos permisos y autorizaciones tendrán una vigencia máxima de 2 meses, renovables en tanto subsista la situación que originó su expedición y se tramitará de acuerdo al procedimiento que para el efecto se establezca en el reglamento respectivo.

CAPÍTULO XI

DE LAS CAUSAS DE EXTINCIÓN DE LAS AUTORIZACIONES, CONCESIONES Y PERMISOS

Artículo 398. Las autorizaciones, concesiones y permisos otorgados conforme al presente Capítulo se extinguen por las siguientes causas:

- I. La expiración del plazo o de la prórroga que en su caso se hubiere otorgado;
- II. Extinción, disolución, liquidación, quiebra o concurso de la persona moral titular de la autorización o muerte del titular del permiso, autorización o concesión;
- III. Renuncia del titular, admitida por la Secretaría;
- IV. Transmisión del derecho, sin autorización de la Secretaría;
- V. La omisión del pago de las contribuciones relacionadas con las autorizaciones, concesión y permisos;
- VI. Revocación, y
- VII. Las demás que se deriven de la presente Ley y/o que se establezcan en su Reglamento.

Artículo 399. Son causas de revocación de las autorizaciones, concesiones y permisos:

- I. Que el titular de la autorización, concesión o del permiso, por sí mismo o a través de sus empleados, operadores o personas relacionadas con la prestación del servicio público, se haga acreedor a infracciones calificadas como graves, de conformidad con la presente Ley y su Reglamento;
- II. Cuando se compruebe por la autoridad competente y en última instancia que la aplicación tecnológica o el vehículo que se utilice para prestar el servicio de transporte a través de aplicaciones móviles, ha sido instrumento para la comisión de algún delito, por el titular de la autorización, concesión o permiso, algún miembro operador, conductor o partícipe de la autorización, concesión o permiso;
- III. Por utilidad pública, y
- IV. Las demás que establezca la presente Ley y su Reglamento.

En el caso previsto en la fracción II de este artículo, la Secretaría podrá declarar la suspensión de la autorización, concesión o permiso, o de ambos, a solicitud de la autoridad investigadora, hasta en tanto se deslindan las responsabilidades por la autoridad competente.

Artículo 400. La extinción de una autorización, concesión o permiso por cualquiera de las causas establecidas en éste u otros ordenamientos, será declarada administrativamente por la Secretaría, de acuerdo con el procedimiento establecido en el Reglamento.

**TÍTULO DÉCIMO TERCERO
DE LOS SUJETOS RELACIONADOS CON EL
TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADO**

**CAPÍTULO I
DE LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS**

Artículo 401. Los concesionarios y permisionarios tendrán las obligaciones siguientes:

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

XI. Realizar la prestación del servicio respetando las rutas, itinerarios, horarios y demás condiciones según la modalidad del servicio;

XII. Informar a la autoridad en caso de haber sufrido algún accidente con motivo de la prestación del servicio;

XIII. Informar a la autoridad competente todo cambio de domicilio;

XIV. Proporcionar a la autoridad que corresponda la información que le sea solicitada en la esfera de su competencia;

XV. Observar las disposiciones que para la operación de los servicios conexos del transporte establezcan las autoridades en la esfera de su competencia;

XVI. Portar de manera visible en el vehículo del servicio público y privado de transporte, la Constancia de inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación correspondientes, o en su caso, el permiso para circular sin las mismas;

XVII. En su caso, contar con espacios para el estacionamiento de vehículos no motorizados, y

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

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

Artículo 402. Los operadores de vehículos de los servicios público y privado de transporte, tendrán prohibido lo siguiente:

I. Abastecer de combustible los vehículos con pasajeros en su interior;

II. Llevar pasajeros en los escalones o estribos y circular con las puertas abiertas;

III. Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del mismo;

IV. Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo entorpeciendo la circulación y el buen servicio;

V. Realizar cualquier acto u omisión que provoque distracción en la conducción del vehículo, como el uso de dispositivos electrónicos;

VI. Fumar en el interior del vehículo o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos o sustancias que produzcan efectos similares, no cuidar su apariencia o aseo personal, o escuchar música con volumen excesivo;

VII. En su caso, circular con el vehículo fuera de ruta o utilizarlo en actividades distintas a las contempladas en la Ley, el reglamento respectivo y las condiciones establecidas en el título concesión o permiso correspondiente;

VIII. En su caso, cobrar tarifas diferentes a las autorizadas por la autoridad competente;

IX. Ser descortés, agresivo o grosero con el usuario, un tercero o con la autoridad;

X. Negar el servicio en razón de género, apariencia física, discapacidad y edad;

XI. Realizar, alentar, permitir y participar en conductas que constituyan violencia contra las mujeres y niñas, y

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

CAPÍTULO II

DE LOS OPERADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 403. El otorgamiento de las concesiones y permisos obliga a sus titulares a la prestación del servicio. Cuando el concesionario o permisionario no preste de manera directa el servicio público o privado de transporte de que se trate, deberá contar con conductores que porten la licencia de operador certificado.

En todos los casos, los operadores deberán haber aprobado los cursos y programas de capacitación permanente que impartirá la Secretaría o el ente reconocido por éste, en los términos del reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO III

DE LA CAPACITACIÓN DE LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 404. La Secretaría impartirá cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior la Secretaría podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin. A los operadores que aprueben los cursos y programas de capacitación se les expedirá la acreditación correspondiente en los términos y vigencia que al respecto establezca el reglamento de la Ley, al término de la cual el operador deberá obtener una nueva acreditación previa aprobación del curso de capacitación subsecuente.

Cualquier otro tipo de curso o programa de capacitación que impartan los municipios o los propios concesionarios y permisionarios a los operadores, deberán ser aprobados por la Secretaría.

Artículo 405. Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y privado de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio.

CAPÍTULO IV

DE LOS USUARIOS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 406. Los usuarios del transporte público tienen derecho a que se les preste el servicio en forma regular, continua y permanente, en condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficacia. Cualquier persona podrá, mediante el pago de la tarifa correspondiente, hacer uso del servicio, salvo en los siguientes casos:

- I. Encontrarse bajo los efectos de estupefacientes, psicotrópicos o bebidas embriagantes;
- II. Ejecutar o incitar actos vandálicos en los vehículos, que atenten contra la seguridad de los demás usuarios, y
- III. En general, propiciar que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones legales.

Artículo 407. Los pasajeros deberán abstenerse de fumar, ingerir bebidas alcohólicas y de subir o descender de vehículos en movimiento.

Tratándose de los de servicio público deberán solicitar oportunamente el alto o parada de la unidad y el ascenso o descenso se realizará únicamente en los sitios, paradas o estaciones establecidas para dicho efecto y en el lugar inmediato a la acera.

Artículo 408. Los usuarios del servicio público de transporte colectivo tendrán derecho a que se les admita por concepto de equipaje libre de porte por cada boleto:

- I. Dentro del municipio, un máximo de 15 kilogramos, y
- II. Fuera del municipio, un máximo de 35 kilogramos.

En las rutas carreteras, se le entregará al usuario el comprobante de etiqueta que ampara su equipaje y en caso de pérdida de éste, tendrá derecho al pago del valor de dichos bienes. El usuario que no pueda presentar el recibo que le hubiere sido expedido al entregar su equipaje, solo podrá retirarlo si justifica plenamente que es de su propiedad.

Artículo 409. Los usuarios del servicio público de transporte tienen derecho a recibir un servicio de calidad por el pago de su tarifa, de conformidad con los términos y condiciones que para tal efecto establece ésta Ley y su reglamento, además de los siguientes derechos:

- I.- Hacer uso del servicio público de transporte, previo pago de la tarifa correspondiente;
 - II.- Ocupar hasta el término de su viaje los asientos que les sean asignados, aun cuando los abandonen momentáneamente en las terminales o centrales, tratándose de ese tipo de servicios.
 - III.- En el caso de las personas con discapacidad y de la tercera edad, a que se les respeten los asientos destinados para ellos, en los términos de la Ley respectiva;
 - IV.- Exigir a los operadores, concesionarios y permisionarios de las unidades, la observancia de lo dispuesto en la presente Ley y sus reglamentos;
 - V.- Que se le admitan el equipaje libre de porte en vehículos de servicio público de transporte:
 - a) Dentro del municipio, un máximo de 15 kilogramos; y
 - b) Fuera del municipio, un máximo de 35 kilogramos.
- Por cada kilogramo que exceda, se pagará una cuota en base a la tarifa autorizada;
- VI.- Exigir que se les otorgue un comprobante de etiqueta amparando el equipaje en rutas suburbanas y foráneas;
 - VII.- Exigir, en caso de pérdida comprobada, tratándose de rutas suburbanas y foráneas, el pago del valor de su equipaje, de conformidad con lo que establece la Ley Federal del Consumidor;
 - VIII.- A que el concesionario o permisionario cumpla con el pago de los daños y cubra los gastos si se trata de lesiones físicas al usuarios, que resulten de algún percance o accidente en el que participe la unidad en el transcurso de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros;
 - IX.- Denunciar ante las autoridades del transporte las deficiencias o irregularidades en la prestación del servicio público de transporte, y hacer uso de los medios de defensa contenidos en esta Ley;
 - X.- Que se respete las tarifas aprobadas, incluso las especiales y las de estudiante gratis.
 - XI.- A se tratado en todo momento con respeto y dignidad por el operador del autobús de transporte público;
 - XII.- Gozar de un seguro que cubra los gastos médicos en caso de sufrir el camión en el que se transporte algún percance automovilístico ya sea por responsabilidad de un tercero o negligencia del operador y se vea afectada su integridad física y su salud;

XIII.- A que los concesionarios y permisionarios cubran las rutas en los horarios y en la extensión en que esta determinada por la autorización respectiva que prestan el servicio;

XIV.- A ser indemnizado temporal o permanente en caso de sufrir algún accidente de autobús de transporte público, por responsabilidad directa del operador, estando a bordo de la unidad, subiendo o bajando de la misma, así como por las malas condiciones del autobús de transporte público en términos del reglamento respectivo;

XV.- A que los concesionarios y permisionarios de las modalidades de pasaje tengan encendido el aire acondicionado de las unidades en el periodo comprendido de mayo a octubre; y

XVI.- Los demás que señalen los reglamentos respectivos.

Artículo 410. Los usuarios tienen interés legítimo y en consecuencia el derecho de denunciar ante la Secretaría, cualquier irregularidad que en su perjuicio haya sido ocasionado por los conductores, así como en la prestación del servicio público y Privado de transporte.

CAPÍTULO V

DE LA SUPERVISIÓN, VIGILANCIA Y EVALUACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 411. La Secretaría tendrá a su cargo la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades para garantizar el cumplimiento de esta Ley, los reglamentos que de ella deriven, y demás disposiciones legales aplicables. Le corresponde aplicar las disposiciones administrativas y las sanciones de acuerdo con la normatividad, así como vigilar la aplicación de sanciones, detención, retiro y depósito vehicular del transporte, por violación de las disposiciones de esta Ley y sus respectivos reglamentos, en que incurran los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio de transporte público, mercantil y privado, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado.

Artículo 412. La Secretaría, por conducto de los oficiales supervisores, inspectores de transporte, peritos y su personal autorizado, llevarán a cabo la inspección y verificación del cumplimiento de la presente Ley y sus reglamentos, y una vez que se conozca, se percate o se tenga pruebas contundentes de la comisión de infracciones o violaciones a la presente Ley y sus reglamentos, llevadas a cabo por los conductores, poseedores, pasajeros, propietarios, concesionarios o permisionarios, sean personas físicas o morales; en la explotación, conducción, uso u operación de los servicios de transporte público, mercantil o privado en todas sus modalidades, de personas y carga, así como los propietarios y conductores de vehículos particulares, en vías públicas en el Estado; levantarán la boleta de infracción correspondiente, de conformidad a las disposiciones de la Ley y su Reglamento respectivo.

Artículo 413. La Secretaría por conducto de su personal autorizado y los cuerpos de seguridad vial municipales, en el ámbito de sus competencias y de acuerdo a las necesidades operativas, trabajarán de forma coordinada para atender adecuadamente eventos que impacten en la operación y seguridad vial, tomando en cuenta los elementos básicos de la movilidad que se incluyen en la presente Ley.

Artículo 414. Los elementos de la Policía Vial de todos los municipios del Estado, pueden actuar como autoridad auxiliar a la Secretaría en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 415. Las disposiciones y sanciones que establece la presente Ley y sus reglamentos, deberán ser consideradas para el análisis, estudio e implementación de sus normas en materia de vialidad en los ámbitos estatal y municipal, con el propósito de que sea la norma base para el diseño de los reglamentos municipales. Las sanciones respectivas deberán aplicarse en las actividades de las Policías Viales de los municipios.

Artículo 416. La Secretaría deberá buscar los mecanismos necesarios para facilitar a los usuarios las denuncias de cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público; para ello, se deberán observar los principios de oportunidad, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención al quejoso e informar sobre las resoluciones adoptadas.

CAPÍTULO VI DE LA EDUCACIÓN VIAL

Artículo 417. La Secretaría establecerá planes y programas de educación vial que orienten a peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de vehículos, sobre la forma de hacer uso de las vías públicas y que procuren divulgar los preceptos de esta Ley, así como la utilización adecuada de los manuales de la misma.

Artículo 418. La educación que así se imparta tendrá como objetivos principales:

- I. Prevenir accidentes viales;
- II. Incentivar a los conductores de vehículos, para que los conduzcan dentro de los límites de velocidad permitidos y en términos de extrema seguridad;
- III. Recomendar el uso de cinturón de seguridad;
- IV. Evitar conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de psicotrópicos o estupefacientes;
- V. Propiciar el respeto necesario a los señalamientos de tránsito, y
- VI. Fomentar el conocimiento y acatamiento de la Ley, así como una nueva cultura para la movilidad, el tránsito vehicular, peatonal y de ciclistas en el Estado.

Artículo 419. La educación vial será orientada para que participen:

- I. Los alumnos desde educación básica hasta nivel superior;
- II. Los auxiliares voluntarios de las instituciones educativas;
- III. Los conductores de vehículos en sus diversas modalidades;

IV. Los solicitantes para obtener licencia de conducir, y

V. Los usuarios, peatones y ciclistas.

Los agentes de tránsito están obligados al conocimiento de esta Ley y se les impartirán, en forma programada y permanente, cursos de actualización en materia de educación vial.

Artículo 420. Los programas de educación vial que se impartan en el Estado, deberán referirse cuando menos a los siguientes temas:

I. Vialidad;

II. Normas fundamentales para peatones, ciclistas, conductores de vehículos no motorizados y motorizados y usuarios;

III. Prevención de accidentes;

IV. Conocimientos fundamentales de la legislación en la materia;

V. Manejo y conducción de vehículos, y

VI. Consecuencias jurídicas de un hecho de tránsito.

Artículo 421. Las escuelas de manejo deberán acreditar ante la Secretaría, que cuentan con el registro correspondiente y obligarse a la aplicación de los planes y programas de educación y seguridad vial.

Artículo 422. Para cumplir con lo dispuesto por los artículos anteriores, la Secretaría podrá celebrar con las autoridades o instituciones federales, estatales, municipales o privadas, los convenios necesarios.

Artículo 423. La Secretaría podrá asimismo, celebrar los convenios necesarios con las autoridades competentes, para instrumentar los programas que deberán ser impartidos por los concesionarios y permisionarios en la capacitación de sus trabajadores.

CAPÍTULO VII

DE LOS MANUALES O GUÍAS DEL CONDUCTOR Y DE LOS PEATONES

Artículo 424. La Secretaría formulará los manuales o guías del conductor y de los peatones con el objeto de coadyuvar a la instrucción y obediencia de esta Ley. Su uso y conocimiento será obligatorio para garantizar la seguridad del tránsito y transporte.

Artículo 425. Los manuales o guías contendrán específica pero no limitativamente:

I. La explicación de las reglas para conducir vehículos automotores;

- II. Los procedimientos para los exámenes de manejo de vehículos;
- III. Los comentarios de la señalización y simbología de tránsito, con indicaciones de uso;
- IV. Los límites de velocidad en calles, avenidas, escuelas, parques de recreo, vías del ferrocarril y bocacalles;
- V. Las reglas respecto al derecho de paso;
- VI. El uso de bicicletas y motocicletas o bicimotos;
- VII. Las zonas y espacios de seguridad;
- VIII. El estacionamiento de vehículos;
- IX. El uso de la comunicación vehicular: faros, bocina y señales de emergencia;
- X. Reglas en caso de accidente y uso obligatorio de seguro contra accidentes, y
- XI. Conservación y seguridad de los vehículos.

Artículo 426. La Secretaría propondrá a las autoridades educativas del Estado la integración de los manuales o guías a que se refiere esta Ley a fin de que se incorporen, a los programas relativos a la materia de educación cívica que se imparte en los planteles de educación básica.

CAPÍTULO VIII DE LA MOVILIDAD URBANA NO MOTORIZADA

Artículo 427. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades existentes, deberán contar con una opinión técnica favorable emitida por la Secretaría, y dichos proyectos deberán contener los planos de señalamiento vertical, señalamiento horizontal y dispositivos de seguridad que separan y delimiten las ciclovías de la zona de tránsito de los vehículos motorizados.

Artículo 428. Los proyectos de infraestructura para crear ciclovías en las vialidades nuevas o en fraccionamientos de nueva creación, deberán seguir los lineamientos señalados en la Ley en la materia y deberán estar incluidos en el Dictamen de Congruencia que al efecto emitirá la SIDUR.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO DE LAS SANCIONES, INFRACCIONES, CONTROLES ADMINISTRATIVOS Y DE LOS RECURSOS

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 429. Las infracciones en materia de movilidad y transporte, serán sancionadas administrativamente, se harán constar por medio de cédula de notificación de infracción por conducto de la policía vial, en los términos de esta ley y su reglamento, y se aplicarán al propietario o conductor del vehículo. Ambos responderán solidariamente del pago de la sanción. El monto de las sanciones se determina en unidades de medida y actualización.

Artículo 430. Los agentes deberán impedir la circulación de un vehículo y ponerlo a disposición de la autoridad competente, en los casos siguientes:

I. Cuando el conductor que cometa alguna infracción a la Ley muestre síntomas claros y evidentes de estado de ebriedad, o de estar bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas y cuando el conductor a la circular vaya ingiriendo bebidas alcohólicas; Para efectos de esta Ley se considera que una persona se encuentra en estado de ebriedad, cuando el examen que practique perito, médico o químico legista así lo revele. Se considera que una persona se encuentra bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos y otras sustancias tóxicas, cuando así se determine legalmente;

II. En caso de accidente en el que resulten daños en propiedad ajena, cuando los involucrados no se pongan de acuerdo. Una vez terminados los trámites relativos a la infracción, la Secretaría podrá entregar el vehículo a la persona legitimada, siempre que contenga la documentación y demás elementos a que se refiere el artículo 323 de esta Ley, se garantice cubrir los derechos de traslados si los hubiere, el pago de la multa y los daños causados a terceros, mediante el convenio respectivo.

Artículo 431. Tratándose de menores conduciendo en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, los agentes deberán impedir la circulación del vehículo, poniéndolos a disposición de la autoridad competente. Al respecto, se observarán las siguientes prevenciones:

- I. Notificar de inmediato a los padres del menor, o a quien tenga su representación legal;
- II. Retener la licencia especial de conducir, haciendo la notificación al interesado, y
- III. Imponer las sanciones que procedan, sin perjuicio de la responsabilidad civil que resulte.

Artículo 432. Se sancionará a los conductores o propietarios de vehículos que comentan las siguientes infracciones:

- I. Se sancionará con multa de hasta cinco veces la UMA por:
 - a) No se respeten las señales de tránsito o las indicaciones del agente;
 - b) Se utilicen las calles o banquetas para reparaciones de cualquier naturaleza o se obstruyan con materiales u otros objetos, salvo situaciones de emergencia. En este último caso se procurará retirar a la brevedad el vehículo de la vía pública para que sea reparado en lugar propicio;
 - c) Se haga uso innecesario de bocinas, claxon, o aparatos sonoros;

- d) No señalar con anticipación el cambio de carril;
- e) Tratándose de ciclistas o motociclistas que no extremen a la derecha su circulación;
- f) Abastecerse de combustible con el motor en marcha;
- g) Invadir al estacionarse la zona peatonal;
- h) Estacionarse en zona prohibida o frente a cochera si no es la propia;
- i) Empleo indebido de luces altas o de faros de luz de alta intensidad;
- j) Estacionarse contrariamente a lo que establezcan los indicadores;
- k) Rebasar por la derecha en vías de un solo carril;
- l) Estacionarse en doble fila;
- m) Mal funcionamiento de las luces, frenos, direccionales, intermitentes o faros principales;
- n) Transitar en medio de las rayas separadoras de carriles;
- ñ) Por falta de la constancia de inscripción que porta el dispositivo de radiodifusión en el parabrisas;
- o) Rebasar sin precaución;
- p) No respetar las señales respectivas;
- q) Transitar a baja velocidad; entorpeciendo la circulación;
- r) No disminuir la velocidad ante vehículos de emergencia;
- s) Interrumpir la circulación de vehículos;
- t) Circular con el parabrisas estrellado que impida la visibilidad del conductor;
- u) Virar a la izquierda sin atender la señal de semáforo;
- v) Por falta de revista;
- w) Por falta de luz en un faro;
- x) Por no traer o negar la tarjeta de circulación;
- y) Por rebasar los límites marcados del alto, y
- z) Por conducir utilizando audífonos conectados a aparatos de sonido.

II. Se sancionará con multa de cinco hasta diez veces la UMA por:

- a) No respetar el paso de educandos en zonas escolares;
- b) No colocar las señales respectivas en caso de accidente;
- c) No despejar los residuos del área de accidente;
- d) Estacionar o transitar vehículos sobre las banquetas;
- e) No respetar preferencia de paso;
- f) Exceder el número de pasajeros que indica el cupo del vehículo;
- g) Circular en reversa más de diez metros sin causa justificada;
- h) No guardar distancia acorde a la velocidad;
- i) No ceder el paso a ambulancias, bomberos o vehículos oficiales con señales de emergencia;
- j) Cualquier tipo de vehículo que transite con escape ruidoso o emitiendo contaminantes excesivamente;
- k) Al motociclista que transite sin casco protector;
- l) Falta total de luces en camino o carretera;
- m) Circular sin licencia de conducción, y
- n) Conducir los vehículos de servicio público de pasaje, en evidente desaseo personal o de la unidad.

III. Se sancionará con multa de diez hasta veinte veces la UMA por:

- a) Dar vuelta en "U" en zonas prohibidas o de alta densidad de tránsito;
- b) Transportar personas sin las seguridades debidas;
- c) Transitar en sentido contrario;
- d) Falta de una placa;
- e) Rebasar límites de velocidad;
- f) Al conductor de vehículo destinado al transporte público sin la respectiva licencia;
- g) Circular el automotor llevando en el sitio del conductor a menor;
- h) Depositar carga en la vía pública sin autorización;
- i) Estorbar la visibilidad con la carga o que el exceso de ésta signifique peligro para las personas y bienes;
- j) Cuando las labores de carga y descarga se realicen fuera del horario autorizado o se circule por vía pública no permitida conforme a la Ley;
- k) Conducir vehículo automotor sin el permiso correspondiente, tratándose de menores de edad;
- l) Por manejar con licencia o permiso de conducción vencido o licencia no adecuada para el tipo de transporte que se conduce;
- m) Cuando las unidades de transporte público concesionado o con permiso, presten el servicio de manera deficiente, no respeten el derecho de paso de peatones, invadan cruces peatonales establecidos, o circulen por carriles no autorizados;
- n) Estacionarse en vía pública sin protección ni señales en zonas de riesgo;
- o) Contaminar por medio de emisiones de gases o humos provenientes de vehículos automotores;
- p) Estacionar maquinaria pesada en vía pública;
- q) Conducir en la vía pública tractores y equipo semejante, en donde así establezca el señalamiento vial;
- r) Insultar al personal de tránsito;
- s) Por transitar con carga o elementos que sobresalgan en la parte posterior, sin el señalamiento autorizado;
- t) Ampararse con folio vencido, y
- u) Por participar en choque o volcamiento, causando daños si es responsable, con independencia de las demás responsabilidades legales que le resulten.

IV. Se sancionará con multa de treinta hasta cien veces la UMA por:

- a) En los casos en que el concesionario o permisionario de servicio público de transporte, por sí o a través de sus trabajadores modifique o altere el tipo de servicio, las tarifas, itinerarios, horarios o rutas autorizadas;
- b) Cuando sin causa justificada se niegue o suspenda al usuario el servicio o se incurra en actos de maltrato para con éste;
- c) Por omitir contratar póliza de seguro para responder por daños a terceros;
- d) Abandonar víctimas;
- e) Conducir vehículo con parabrisas delanteros oscurecidos o polarizados;
- f) Cuando transporten materiales, sustancias o residuos peligrosos y no cuenten con los permisos correspondientes, ni cumplan con las normas oficiales respectivas;
- g) A quienes ubiquen en la vía pública vehículos u otros medios comerciales ambulantes, fijos o semifijos que entorpezcan la circulación vehicular o peatonal;

- h) Cuando no se tomen las medidas necesarias para impedir que la carga se esparza sobre la vía pública, causando daños a ésta, personas o vehículos;
- i) A los conductores con vehículos trailer, torton o similares, cuando con el objeto de descargar todo tipo de mercancías circulen en el perímetro urbano;
- j) Cuando por cualquier causa, los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte, individual o colectivamente obstruyan de manera deliberada el libre tránsito de vehículos o peatones en la vía pública;
- k) Cualquier otra violación a la presente Ley o a las condiciones establecidas en la concesión o permiso, cuya sanción no estuviera prevista en forma expresa;
- l) Cuando el conductor o cualquier tripulante tiraré, arrojé o abandoné animales muertos, desechos, objetos, basura o sustancias líquidas, en la vía pública desde un vehículo;
- m) Por tripular más de dos personas una motocicleta; y
- ñ) Por el incumplimiento a los requisitos de funcionamiento de los depósitos, oficinas, talleres y patios de encierro vehiculares.

V. Se aplicará de cincuenta hasta cien veces la UMA por:

- a) Entorpecer la marcha de tropas, desfiles cívicos, manifestaciones autorizadas y las filas de los escolares que transiten por vías públicas;
- b) Omitir dar aviso de cambio de propietario;
- c) Huir con o sin vehículo del lugar del accidente;
- d) Por conducir un vehículo automotor utilizando aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que representen un distractor para la conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo, así como, los vehículos de seguridad pública y ambulancias; y
- e) A quien conduzca cualquier vehículo de los señalados en las fracciones I y III del artículo 130 de esta Ley, bajo los efectos de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas o tengan una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro, en la orina 1.3 miligramos de alcohol por mililitro o de alcohol en aire expirado superior a 0.4 miligramos por litro, así como, arresto inmutable de entre veinte y treinta y seis horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad. Para los efectos de esta Ley las jornadas de trabajo en favor de la comunidad consistirán en la prestación de servicios no remunerados, en instituciones públicas, educativas, de asistencia o servicio social, en instituciones privadas de asistencia no lucrativas, que la ley respectiva regule o en actividades provechosas de diversa índole que beneficien a la población. Las jornadas de trabajo a favor de la comunidad se realizarán en períodos distintos al horario de las labores que represente la fuente de ingresos para la subsistencia del obligado y la de su familia, sin que pueda exceder de la jornada extraordinaria que determina la ley laboral; y
- f) A quien conduzca cualquier vehículo de los señalados en las fracciones I y III del artículo 130 de esta Ley, bajo los efectos del alcohol, en cantidades menores al inciso inmediato anterior; así como, arresto inmutable de entre doce y veinticuatro horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad.

VI. Se aplicará de ochenta hasta cien veces la UMA por:

- a) El cambio de carrocería del vehículo, serie o cualquier elemento que altere en forma indebida la identificación legítima del automotor o sus partes;

- b) A quien oferte o preste el servicio público de transporte, sin la respectiva autorización;
- c) A quien conduzca unidades destinadas al servicio público de transporte bajo los efectos de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas o tengan una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.8 gramos por litro en la orina 1.3 miligramos de alcohol por mililitro o de alcohol en aire expirado superior a 0.4 miligramos por litro, así como, arresto inmutable de entre veinte y treinta y seis horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad;
- d) Si la infracción a que se refiere el inciso c) de la presente fracción, se comete prestando el servicio, la multa aumentará de cien a ciento veinte días de la UMA;
- e) A quien conduzca unidades destinadas al servicio público de transporte bajo los efectos del alcohol en cantidades menores a las establecidas en el inciso c) de la presente fracción; así como, arresto inmutable de entre doce y veinticuatro horas y de una a tres jornadas de trabajo a favor de la comunidad;
- f) Por conducir un vehículo automotor destinado al servicio público y privado utilizando aparatos electrónicos de comunicación o cualquier otro análogo que representen un distractor para la conducción segura; exceptuando a los conductores que operen aparatos de radio frecuencia por motivo de su trabajo.

VII. Se aplicará multa de 100 hasta 200 veces la UMA a quien altere por cualquier medio, el uso de las placas que correspondan al vehículo que se conduzca o circular con placas sobrepuestas.

Artículo 433. Los conductores de vehículos destinados al servicio de transporte público en cualquiera de sus modalidades que presenten algún grado de ingesta de alcohol, ya sea por medio de la sangre, aire expirado u orina o se detecte algún grado en el cuerpo de sustancias psicotrópicas, estupefacientes o cualquier otra que altere el comportamiento de las personas y produzca dependencia física o psicológica, se harán acreedores a la aplicación de la sanción pecuniaria contemplada en el presente ordenamiento y además a la suspensión de la licencia de manejo por un periodo de 15 hasta 60 días.

CAPÍTULO II

DE LAS INFRACCIONES, SU APLICACIÓN, CALIFICACIÓN Y EJECUCIÓN

Artículo 434. Son autoridades competentes en movilidad, para la calificación y la aplicación de las sanciones administrativas previstas:

I. El Titular del Poder Ejecutivo de Sonora del Estado de Sonora por conducto de la Secretaría de Movilidad, y

II. En los municipios, los presidentes municipales por conducto de la dependencia competente en materia de vialidad y tránsito; su personal operativo.

Artículo 435. La ejecución de sanciones económicas se realizará conforme a las atribuciones y procedimientos que establezcan las leyes hacendarias y de ingresos aplicables, a través de:

I. La Secretaría de Hacienda, a través de la Subsecretaría de ingresos, la Dirección General de recaudación, las agencias fiscales y todas las dependencias recaudadoras del Estado, y

II. Las tesorerías municipales y sus dependencias recaudadoras. Cuando las dependencias a que se refiere la fracción I de este artículo, ejecuten una sanción económica impuesta por los municipios, el fisco estatal percibirá los gastos de ejecución y hasta un máximo del quince por ciento de las multas y recargos, por concepto de gastos de administración.

Artículo 436. El crédito fiscal derivado de una multa, podrá pagarse sin recargo alguno, dentro de los quince días siguientes al de la notificación de la cédula de infracción. Transcurrido dicho plazo se aplicarán recargos y gastos de ejecución.

Artículo 437. Si el infractor dentro de los diez días hábiles que sigan a la fecha de la infracción cubre el pago de la sanción impuesta, ésta podrá ser reducida hasta en un cincuenta por ciento.

CAPÍTULO III

DEL RECURSO DE REVISIÓN Y DE INCONFORMIDAD

Artículo 438. En la imposición de las infracciones y sanciones por la contravención a las disposiciones del presente ordenamiento, se observará lo siguiente:

I. Las circunstancias personales del infractor;

II. La gravedad del daño causado; y

III. En su caso la reincidencia.

Artículo 439. Contra las resoluciones y actos administrativos de las autoridades que contravengan lo previsto en este ordenamiento, podrá interponerse el recurso administrativo de inconformidad o el juicio ante el Tribunal de Justicia Administrativa, en términos de la Ley de Justicia y Procedimientos Administrativos del Estado de Sonora.

Artículo 440. Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y su reglamento, podrán impugnarse mediante lo previsto en la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

Artículo 441. Medios de impugnación:

I. Los particulares afectados por el acto administrativo de infracciones de las autoridades estatal o municipales de Seguridad Pública, podrán interponer recurso de inconformidad ante la Secretaría, cuyo procedimiento será desarrollado en el Reglamento correspondiente.

II. La interposición del recurso de inconformidad suspenderá el plazo para el pago de las multas.

Artículo 442. Recursos administrativos y juicio de nulidad:

- I. Los actos y resoluciones dictados por las autoridades estatales y municipales con motivo de la aplicación de esta Ley y los reglamentos que deriven de ella, podrán impugnarse optativamente mediante los recursos administrativos previstos en esta Ley y sus reglamentos o a través del juicio de nulidad previstos en la Ley en la materia.

CAPÍTULO IV **DE LA SUPLETORIEDAD DE LA LEY**

Artículo 443. La ley supletoria en materia de procedimientos ordinarios de la presente Ley, es la Ley de Procedimiento administrativo del Estado de Sonora.

Artículo 444. La Ley supletoria en materia de procedimientos sancionatorios de este ordenamiento es la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

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

SEGUNDO. La Ley de Movilidad para el Estado de Sonora, deberá publicarse en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

TERCERO. Se abroga la Ley de Tránsito y la Ley de Transporte del Estado de Sonora, así como la Ley Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Publico Sustentable del Estado de Sonora y el decreto que crea al Fondo para la modernización del Transporte.

CUARTO. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan al presente ordenamiento.

QUINTO. El Ejecutivo del Estado deberá expedir los Reglamentos de la Ley de Movilidad para el Estado de Sonora, dentro de los 240 días contados a la entrada en vigor de la presente Ley. permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente Ley.

SEXTO. Los ayuntamientos deberán expedir o adecuar los reglamentos municipales que deriven de esta Ley, dentro de los 240 días posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley y su reglamento, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos municipales existentes, en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente Ley.

SÉPTIMO. El Reglamento Interno de la Secretaría de Movilidad del Estado de Sonora y las reformas al Reglamento Interno de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano

deberán expedirse en un término de 240 días contados a partir de la publicación de la presente Ley.

OCTAVO. Las obligaciones y compromisos adquiridos por la Dirección General de Transporte del Gobierno del Estado de Sonora, para la realización de sus funciones sustantivas, serán asumidas por la Secretaría y corresponderá a este continuar su cumplimiento.

NOVENO. Cualquier referencia en leyes, decretos, contratos, convenios y demás instrumentos normativos, que se haga a la Dirección General de Transporte del Gobierno del Estado de Sonora, se entenderá hecha a la Secretaría de Movilidad.

DÉCIMO. La Secretaría de Gobierno se coordinará con la Secretaría de Hacienda del Gobierno del Estado, para realizar las acciones conducentes a efecto de que la Secretaría de Movilidad entre en funciones, como órgano centralizado del Gobierno del Estado de Sonora en los términos señalados en el Artículo Primero de este ordenamiento jurídico.

DÉCIMO PRIMERO. Las Secretarías Hacienda y la Secretaría de la Contraloría acompañarán en el proceso de modificación de la estructura de la Dirección General de Transporte del Gobierno del Estado de Sonora a la Secretaría de Movilidad.

DÉCIMO SEGUNDO. Las concesiones, permisos y autorizaciones, otorgadas con apego a la Ley que se abroga, conservarán su vigencia, debiendo regirse en lo sucesivo y sin perjuicio de los derechos adquiridos, por las disposiciones de la presente Ley y su reglamentación.

DÉCIMO TERCERO. Los trámites y procedimientos administrativos, los de aplicación de sanciones y la substanciación de los recursos iniciados o interpuestos antes de la entrada en vigor de la presente Ley, serán concluidos y resueltos por las autoridades correspondientes, de conformidad con las disposiciones legales vigentes al momento de su inicio o aplicación respectivos.

DÉCIMO CUARTO. A efecto de actualizar el Registro de Concesiones y Permisos, para contar con un control adecuado de las concesiones del servicio público de transporte y brindar certeza jurídica a quienes de manera continua y permanente lo han venido prestando sin contar formalmente con el acto administrativo de concesionamiento o con el título de concesión correspondiente, la Secretaría de Movilidad, instrumentará un programa de regularización, el cual se publicará en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado para quienes se encuentren en alguno de los supuestos siguientes:

I. Que sean titulares de un permiso eventual de los estipulados en la Ley de Transporte que se abroga, que estén al corriente del pago de derechos y se encuentran prestando el servicio público;

II. Se ostenten como concesionarios y se encuentran prestando el servicio público en virtud de un número económico otorgado a su nombre por la Dirección General de Transporte sin que hubieren realizado o concluido cesión de derechos alguna;

III. Le hubieren transmitido los derechos de una concesión y el titular de la concesión se negare a formalizarla o materialmente sea imposible efectuar la misma;

IV. Cuenten con original o copia certificada de la resolución definitiva de otorgamiento de concesión emitida a su nombre por autoridad competente y que no han venido prestando el servicio, por causas imputables a esta; y

El programa deberá iniciarse a más tardar dentro de los ciento veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

La Comisión Técnica de Movilidad, dentro del programa de regularización, deberá emitir las resoluciones correspondientes y, en caso de ser procedente, remitirá al Titular del Poder Ejecutivo para que este en caso de ser procedente suscriba los títulos de concesiones correspondientes.

La Comisión Técnica de Movilidad determinará la cancelación administrativa previa justificación de los registros de expedientes de concesiones respecto de los cuales no se tenga certeza en cuanto a su otorgamiento, titularidad o prestación del servicio.

DÉCIMO QUINTO. Todos los permisos particulares de transporte continuaran con su vigencia ordinaria.

DÉCIMO SEXTO. En un término de treientos sesenta y cinco días contados días a partir de la entrada en vigor de la Ley deberá realizarse el Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado en alineación al Plan Estatal de desarrollo y al Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

DÉCIMO SÉPTIMO. Posterior a la culminación del Programa Integral de Movilidad Sustentable del Estado, los ayuntamientos deberán realizar sus Programas integrales de Movilidad Sustentable Municipales, en un termino no mayor a 90 días hábiles después de la culminación del Programa Estatal.

DÉCIMO OCTAVO. Dentro de los primeros cinco años contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se utilizará la aportación económica recaudada del servicio privado de pasajeros a través de aplicaciones móviles destinada hacia el Fondo para la Movilidad Sustentable, exclusivamente a la actualización y mejoramiento del parque vehicular y la prestación del servicio de transporte colectivo en el estado.

DÉCIMO NOVENO. La Secretaría de Movilidad, los concesionarios y los permisionarios del servicio público de transporte, crearán un fideicomiso, que se encargue de administrar el Sistema de Recaudo y la distribución de los ingresos provenientes de la tarifa y de la administración del sistema del servicio público de transporte colectivo, así como de recursos aportados por otras instancias para infraestructura, en los términos que para tal efecto establezcan en las reglas de operación del fideicomiso.

Este fideicomiso entrara en funciones una vez que se homologue el sistema de cobro y el modelo de transporte público en esquema empresarial.

La entidad fiduciaria será aquella encargada de administrar los recursos producto de los ingresos del Sistema de Recaudo y distribuir en la cuantía establecida por el organismo, los recursos a que tiene derecho cada uno de los agentes del Sistema de Transporte Público por la operación del mismo.

VIGÉSIMO. La Comisión Técnica de Movilidad, podrá realizar el análisis respectivo de actualización de tarifa hasta el año 2022.

VIGÉSIMO PRIMERO. La Secretaría de Movilidad dentro de los 180 días contados a la entrada en vigor de la presente Ley, creará el Registro Público de Movilidad.

VIGÉSIMO SEGUNDO. A efecto de realizar la regularización del transporte de carga dentro del transporte público y realizar el otorgamiento de concesiones a las personas físicas o morales que en la actualidad se encuentran realizando esta actividad y a fin regularizar su estatus jurídico e incorporar los datos correspondientes a el Registro Público de Movilidad, para contar con un control adecuado de las concesiones del servicio público de transporte y brindar certeza jurídica a quienes de manera continua y permanente lo han venido prestando sin contar formalmente con el acto administrativo de concesionamiento o con el título de concesión correspondiente, la Secretaría de Movilidad, instrumentará un programa de regularización, para que quienes se ostenten como permisionarios o acrediten que se encuentran prestando el servicio, contando con vehículos con las especificaciones técnicas requeridas en la presente Ley.

El programa deberá iniciarse a más tardar dentro de los ciento veinte días siguientes a la entrada en vigor del presente decreto.

Para realizar la regularización del transporte de carga las personas físicas o morales interesadas deberán de cubrir las contribuciones de verificación vehicular y estar al corriente de sus contribuciones de placas, refrendos y tenencias.

El titular del Poder Ejecutivo del Estado, dentro del programa de regularización, deberá emitir las resoluciones correspondientes y, en caso de ser procedente, emitirá y suscribirá los títulos de concesiones correspondientes.

La Comisión Técnica de Movilidad determinará la cancelación administrativa previa justificación de los registros de expedientes de concesiones respecto de los cuales no se tenga certeza en cuanto a su otorgamiento, titularidad o prestación del servicio.

VIGÉSIMO TERCERO. El Titular del Poder Ejecutivo del Estado, dentro de los 180 días contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley nombrará a los integrantes de la Comisión Técnica de Movilidad.

VIGÉSIMO CUARTO. El Registro Público de Movilidad, dentro de los 180 días contados a partir de que entre en funciones, instrumentará un programa de inscripción de los conductores del transporte público asentando la antigüedad que tienen en ejercicio de su función, para lo cual, el Registro Público de Movilidad, tomará en consideración la

documentación que presenten los conductores del transporte público, misma que deberá dar certeza de su antigüedad y permanencia en la conducción de unidades del transporte público.

DECRETO

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO DEL ESTADO DE SONORA Y DE LA LEY ORGÁNICA DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO PRIMERO.- Se reforma el párrafo segundo del artículo 19 de la ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

Artículo 19.- ...

El Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Metropolitano estará integrada por los titulares de las Secretarías de Infraestructura y Desarrollo Urbano, Secretaría de Economía, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Movilidad, Comisión Estatal del Agua, Comisión de Fomento al Turismo y organismos públicos que concurren en las actividades relacionadas con el objeto de esta Ley.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se adiciona la fracción XV del artículo 22 y el artículo 29 BIS y se reforma la fracción I del inciso D del artículo 29 de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

Artículo 22.- ...

...

XIV. Secretaría de Movilidad

Artículo 29.- ...

...

D. En materia de movilidad

- I. Proponer las políticas y ejecutar los programas relativos a la planeación en materia de movilidad en coordinación con la Secretaría de Movilidad.

Artículo 29 BIS.- A la Secretaría de Movilidad le corresponden las facultades y obligaciones siguientes:

En materia de los instrumentos de planeación, estudios y proyectos:

- I. Participar en coordinación con la SIDUR, en la elaboración, expedición, coordinación y evaluación el Programa Integral de Movilidad Sustentable, conforme a lo previsto en este ordenamiento, previa aprobación del Titular del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora en los

términos del Reglamento de la presente Ley, y posteriormente llevar a cabo su implementación;

II. Coordinar y evaluar los programas y proyectos estatales en materia de movilidad conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el titular del Poder Ejecutivo del Estado, participando en la planeación estatal de forma coordinada con la SIDUR, en el ámbito de sus funciones y atribuciones;

III. Promover e impulsar en coordinación con la SIDUR y con los Institutos Municipales de Planeación, en los municipios del Estado, la elaboración, implementación y evaluación de Programas Integrales de Movilidad Urbana Sustentable, a nivel municipal o metropolitano, bajo el estricto respeto al ámbito de competencia y normatividad municipal, en alineación con la planeación estatal, emitiendo opiniones y recomendaciones para su congruencia;

IV. Elaborar y coordinar la aplicación de los programas de educación vial;

V. Proponer los estudios que tiendan a la seguridad vial, así como al mejoramiento del servicio en materia de vialidad y movilidad;

VI. Implementar y desarrollar programas de orientación para el uso correcto de las vías públicas, y orientar mediante la aplicación de los programas viales a peatones, conductores y pasajeros;

VII. Fomentar, impulsar, estimular, ordenar y regular el desarrollo de la movilidad urbana sustentable en el Estado, dando prioridad a peatones, ciclistas y medios de transporte no motorizados;

VIII. Diseñar, proponer y coordinar la ejecución de las políticas públicas estatales en materia de movilidad, educación vial, del servicio de transporte público y privado, infraestructura de movilidad y, en especial, aquellas destinadas a personas que usan las vías peatonales, personas con discapacidad o movilidad limitada y el derecho a la movilidad no motorizada y motorizada en el Estado de Sonora;

XI. Opinar sobre los criterios y lineamientos que permitan dar unidad y congruencia a los programas y acciones en materia de movilidad e infraestructura vial relacionada con el Sistema de Movilidad;

X. Participar y brindar asesoría técnica a las dependencias y entidades, tanto estatales como municipales, relacionadas con la planeación del desarrollo urbano y la obra pública para el mejoramiento de la movilidad;

XI. 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 los Programas Estatales de Movilidad y Seguridad Vial;

XII. Proponer a las instancias correspondientes, alternativas que permitan una mejor utilización de las vías públicas, agilizar el tránsito sobre las mismas o disminuir los índices de contaminación ambiental;

XIII. Establecer y promover planes, programas y acciones tendientes a eliminar las interferencias y obstáculos en las vialidades para brindar seguridad a los usuarios, especialmente de las personas vulnerables y promoviendo el respeto a los derechos humanos;

En materia de infraestructura:

XIV. Promover en el ámbito de su competencia que la vialidad, la infraestructura vial y peatonal, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a ella, se utilicen en forma adecuada conforme a su naturaleza, coordinándose en su caso, con las dependencias y entidades estatales y municipales correspondientes;

XV. Promover en las vías de comunicación de jurisdicción local, en los medios de transporte y en los servicios auxiliares, las obras de construcción, reparación, conservación y adaptación que sean necesarias para la mayor seguridad de las personas que las usan;

XVI. Determinar las características de la infraestructura de movilidad y equipamiento auxiliar del servicio público de transporte que se requiera para su correcta operación, así como promover su construcción, operación, conservación, mejoramiento y vigilancia;

XVII. Promover en coordinación con los Gobiernos Municipales que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad a los peatones, personas con discapacidad o movilidad limitada, ciclistas y estacionamientos para bicicletas, basadas en los estudios y planes de movilidad correspondientes que para tal efecto se realicen, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante;

XVIII. Normar y coordinar lo necesario para la maximización de la movilidad de los peatones, los vehículos no motorizados y el uso del transporte público, así como la integración eficiente de los distintos modos de transporte posible, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento para la movilidad y el tránsito vial relacionadas;

XIX. Establecer políticas que estimulen el uso racional del automóvil particular y planificar alternativas de transporte de mayor capacidad y/o no motorizada, así como establecer zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir externalidades negativas;

XX. Fomentar la accesibilidad para la movilidad de las personas con discapacidad o movilidad limitada;

Personal de la Secretaría:

XXI. Cuidar de la disciplina, moralidad y eficiencia de su personal;

XXII. Implementar cursos de capacitación y actualización para el personal a su cargo;

XXIII. Actualizar permanentemente los controles administrativos, conforme a lo establecido por la presente Ley y su Reglamento;

XXIV. Tramitar y resolver los recursos administrativos que le competan;

Vigilancia en el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley:

XXV. Vigilar por conducto de las autoridades municipales de vialidad y tránsito correspondientes la aplicación de las especificaciones técnicas para el control de tránsito de vehículos, así como en la instalación de las señales y dispositivos viales;

XXVI. Supervisar que la calificativa de infracciones relacionadas con el transporte público y privado y sus correspondientes sanciones se ajusten a la presente Ley;

XXVII. Supervisar la correcta aplicación de las tarifas al transporte público;

XXVIII. Operar a través de los inspectores de transporte, las supervisiones necesarias para certificar entre los concesionarios y permisionarios del servicio público del transporte, la observancia de sus obligaciones;

XXIX. Vigilar que los servicios de transporte público y privado se presten con apego a esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables, incluidas la inspección de vehículos e instalaciones destinadas a los servicios de transporte y el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones, y permisos que se expidan para tal efecto, y autorizar la ubicación en la vía pública de sitios para vehículos del servicio de taxi, y autorizar la ubicación de paradas y terminales del servicio público de transporte colectivo, y para movilidad no motorizada;

XXX. Vigilar y garantizar que los servicios a cargo de concesionarios y permisionarios se lleven a cabo en condiciones de seguridad, comodidad, higiene, calidad y eficiencia, y demás disposiciones que al efecto señale la presente Ley;

XXXI. Levantar las boletas de infracción y actas de inspección en el ámbito de su competencia;

En el registro y control vehicular:

XXXII. Coadyuvar en el control vehicular mediante el registro y la implementación de la constancia de inscripción, así como en la actualización del REPUVES, a los automotores que circulen en el Estado;

XXXIII. Diseñar y emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normatividad correspondiente;

Gestión del transporte público y privado:

XXXIV. Colaborar con las diferentes instancias de gobierno en la planeación y diseño de los programas para la organización y el desarrollo del servicio de transporte público y privado en el Estado, en apego a las formalidades, requisitos y características de sus diferentes regiones;

XXXV. Normar, coordinar y supervisar todas aquellas acciones tendientes a que el servicio de transporte público y privado, además de llevarse a cabo con eficiencia y eficacia, se proporcionen con calidad y calidez, al mismo tiempo que se garantice la seguridad de los usuarios;

XXXVI. Fungir previa solicitud como instancia conciliadora, cuando se vea afectada la prestación del servicio y, en las controversias que surjan entre las personas que tienen concesiones y permisos para operar el servicio de transporte público y privado con las autoridades municipales, y entre éstas; sin perjuicio de la aplicación de sanciones en el ámbito de su competencia en caso de persistir la afectación del servicio;

XXXVII. Promover en el ámbito de su competencia, las facilidades en el servicio de transporte público que privilegien la equidad de género, así como acciones coordinadas con otras entidades y dependencias para la atención de agresiones en el transporte público a sectores vulnerables;

XXXVIII. Promover el diseño de sistemas de financiamiento, a favor de los prestadores del servicio para el desarrollo y la modernización del servicio de transporte público y privado;

XXXIX. Ordenar la suspensión temporal o total del servicio de transporte público, colectivo e individual cuando no reúna las condiciones de Seguridad, comodidad, higiene, calidad y eficiencia;

XL. Modificar los itinerarios, horarios y frecuencias previamente autorizadas en atención al interés público y a la demanda del transporte, de conformidad con los dictámenes técnicos correspondientes, así como la vigilancia en el cumplimiento de las tarifas para los servicios públicos de transporte;

XLI. Fomentar la asociación, coordinación y colaboración de las personas que cuentan con concesiones y permisos a través de fondos o esquemas financieros, para la consecución de economías de escala benéficas para todos ellos y la mejor satisfacción de los intereses;

XLII. Normar y coordinar la elaboración de los dictámenes técnicos que se relacionen con:

- a. Otorgamiento, modificación o revocación respecto a autorizaciones de ruta, itinerarios, horarios, paraderos, sitios, bases de operación, terminales, y estacionamientos públicos o estacionamientos de vehículos;
- b. Limitación o restricción de circulación de vehículos de carga en general o carga especializada que se determinen conforme a esta Ley, atendiendo a razones de seguridad, interés público, y;
- c. Las demás que le encomiende el titular del Poder Ejecutivo.

XLIII. Normar y coordinar los trabajos necesarios para facilitar el traslado de las personas con discapacidad, utilizando tanto el servicio público y privado de transporte, como las vías de comunicación local, con la concurrencia de las autoridades municipales, por lo que concierne a las cuestiones de equipamiento vial y tránsito relacionadas con la accesibilidad;

XLIV. Normar el servicio de traslado de mascotas y de carga;

Autorizaciones:

XLV. Expedir conforme a la presente Ley, la documentación correspondiente en que se haga constar la modificación, cesión, suspensión o revocación de los permisos y concesiones, y en su caso las autorizaciones de rutas, horarios, itinerarios y tarifas para operar el servicio público de transporte llevando su correspondiente registro;

XLVI. Normar las medidas adecuadas para expedir con sujeción a esta Ley las autorizaciones correspondientes para el establecimiento de sitios y terminales que aseguren la eficiente prestación del servicio público de transporte;

XLVII. Expedir, revalidar, reponer, suspender, cancelar y llevar registro de las licencias de manejo, placas, calcomanías, signos de identificación y autorizaciones para la conducción, circulación y uso de vehículos;

Medidas de mejora en la operación de la movilidad, la Secretaría normará y coordinará lo concerniente a:

XLVIII. La determinación los dispositivos de vialidad para agilizar la circulación de peatones y vehículos;

XLIX. La Instrumentación y autorización para la utilización de elementos aportados por la ciencia y tecnología, para la implementación y uso de nuevos sistemas que permitan mejorar el manejo operativo, incluyendo sistemas de cobro; la determinación de infracciones y aplicación de sanciones; y mejorar las condiciones de accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

L. La utilización de dispositivos tecnológicos, tales como medios fotográficos, videos, radares, sistemas de geolocalización, y en general cualquier instrumento tecnológico que sea necesario para verificar el cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, así como las conductas contrarias a los mismos;

Coordinación interinstitucional, la Secretaría normará:

LI. La coordinación con los cuerpos de seguridad pública para ejecutar los programas o acciones de colaboración institucional en la prevención de la delincuencia;

LII. El establecimiento de la coordinación con la Secretaría de Salud del Estado de los servicios de medicina preventiva para el control psicofísico integral y toxicológico, a las personas que conducen unidades del servicio público de transporte;

LIII. La participación en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo las autoridades federales u otras estatales, en relación con la prestación del servicio público del transporte y del transporte privado;

LIV. La participación con las dependencias y entidades competentes, en la formulación y aplicación de las normas relativas al medio ambiente que incidan en la materia de movilidad y del servicio de transporte público y privado;

LV. La instrumentación en coordinación con otras dependencias y con los municipios, programas y campañas de educación para peatones, ciclistas, automovilistas, conductores de vehículos no motorizados y motorizados y de personas que usan el transporte público, encaminados a la prevención de accidentes, la sana convivencia vial y cortesía a través de la formación de una conciencia social de los problemas peatonales y viales y una cultura de la movilidad en la población;

LVI. La propuesta para el tipo, calidad y frecuencia con que se deberá diseñar, impartir y coordinar cursos de capacitación en materia de su competencia, de manera directa o mediante los entes debidamente reconocidos por este;

LVII. El titular de la Secretaría podrá delegar sus atribuciones a oficiales, supervisores, peritos, inspectores, verificadores, notificadores y demás personal adscrito a la Secretaría, con el fin de dar cumplimiento a la presente Ley, además de las facultades y atribuciones que tienen conferidas en sus nombramientos, gafetes u oficios de comisión, y

LVIII. Las demás que le otorgue la presente Ley en la materia y el Reglamento Interior

TRANSITORIO

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

A T E N T A M E N T E

**DIP. ROSA ELENA TRUJILLO LLANES
COORDINADORA DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DE MOVIMIENTO CIUDADANO**

Hermosillo, Sonora, 09 de noviembre de 2021

HONORABLE CONGRESO:

La suscrita, **REBECA IRENE SILVA GALLARDO** Diputada integrante del Grupo Parlamentario del partido de **MORENA**, de esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa previsto 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, comparezco ante esta Asamblea Legislativa, con el objeto de someter a su consideración la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE SALUD PARA EL ESTADO DE SONORA**; misma que sustento al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Según la definición del Diccionario de la Real Academia Española, la Gerontología es “la ciencia que trata de la vejez y de los fenómenos que la caracterizan”, mientras que la Geriátría se define como la “rama de la medicina que se ocupa de las enfermedades de la vejez y de su tratamiento”.

Actualmente la Geriátría se considera como una rama de la medicina que estudia, previene, diagnostica y trata las enfermedades de las personas adultas mayores. El concepto ha ido evolucionando hasta considerar un enfoque más integral, que no solo se centra en la enfermedad, sino en la salud total del adulto mayor. Esta es el resultado del reconocimiento de que **la vejez no es en sí misma una enfermedad**, sino un periodo más del ciclo vital con sus particularidades.

En sus inicios, los pioneros de la Geriátría observaron cómo con cuidados adecuados, aquellas personas a las que prácticamente se había desechado por “viejos” mejoraban. Eso sucedió cuando comenzaron a ser **atendidos por su enfermedad y**

no ignorados por su edad. Así lograban que muchos de ellos alcanzaran nuevamente la autonomía personal

Esta Especialidad Médica está implantada en más de una decena de países, por ejemplo: España, Finlandia, Irlanda, Islandia, Liechtenstein, Noruega, Países Bajos, Rusia, Suecia, Cuba, México, Panamá, Argentina, Bolivia, Uruguay, Chile, Perú, Colombia y Venezuela. Por otra parte, la Organización Mundial de la Salud, considera a la Geriatria como aquella rama médica que se encarga de atender de manera integral la salud y enfermedad del Adulto Mayor, pues se reconoce hoy que la vejez implica además de un proceso biológico, una determinada circunstancia considerada desde el punto de vista social.

Se tienen tres procesos demográficos a la vez, mediante los cuales podemos determinar el tamaño y composición por edades de una población: La fertilidad, la mortalidad y la migración. Todas las regiones han experimentado un aumento considerable en la esperanza de vida desde 1950. Al aumentar la esperanza de vida al nacer, la mejora en la supervivencia de las personas mayores explica la proporción cada vez mayor en la mejora generalizada de la longevidad.

La reducción de la fertilidad y el incremento de la longevidad son, por tanto, factores clave del envejecimiento mundial de la población; pero no hay que olvidar que la migración internacional también ha contribuido al cambio de las estructuras de edad en varios países y regiones. En los países con grandes flujos migratorios, la migración internacional puede retrasar el proceso de envejecimiento, al menos temporalmente, ya que los migrantes suelen ser jóvenes en edad de trabajar. Sin embargo, los migrantes que se quedan en el país terminarán formando parte de la población de mayor edad.

El Instituto Nacional para la Atención de los Adultos Mayores INAPAM, que fue creado en 1979, y es el Órgano Rector de la Ley de los

Derechos de las Personas Adultos Mayores a nivel nacional, tiene como objetivo apoyar al bienestar de las personas de la tercera edad a través de cuidados, retribuciones y asistencias, también se propone canalizar todos los esfuerzos del gobierno (como programas de apoyo, asistencias públicas y planes de desarrollo) que buscan ayudar a que los adultos mayores del país tengan un mejor nivel de vida.

En 1991 la Asamblea General de la ONU adoptó **Los Principios de las Naciones Unidas en favor de las personas de Edad**, que enumeraban 18 derechos de las personas mayores relativos a la independencia, la participación social, la atención, la realización personal y la dignidad.

Al año siguiente, la Conferencia Internacional sobre el Envejecimiento se reunió para revisar el Plan de Acción y adoptó la **Proclamación sobre el Envejecimiento**. Siguiendo las recomendaciones de la Conferencia, la Asamblea General de la ONU proclamó el año 1999 Año Internacional de las Personas de Edad. **El Día Internacional de las Personas de Edad** se celebra el 1 DE OCTUBRE de cada año.

Las acciones sobre el envejecimiento continuaron en 2002 cuando se celebró en Madrid la **Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento**. Esta adoptó una **Declaración Política y el Plan de Acción Internacional sobre el Envejecimiento** con el objetivo de diseñar una política internacional sobre el envejecimiento.

El Plan de Acción abogaba por un cambio de actitud, de políticas y de prácticas a todos los niveles para aprovechar el enorme potencial de las personas mayores en el siglo XXI. Las recomendaciones de acción específicas del Plan, dan prioridad a las personas mayores, el desarrollo, la promoción de la salud y el bienestar en la vejez, y la protección de un entorno propicio y de apoyo para estas personas.

Datos del INEGI nos indican que nuestro país tiene actualmente 12 millones 85 mil 796 personas adultas mayores y que aumenta el número de esta población, de las cuales 399,461 son personas adultas de 60 años o más que pertenecen a nuestra Entidad, siendo este número el 12% en el Estado de Sonora. Con el aumento de la población Mayor, cada vez cobra más fuerza la necesidad de atender este sector viéndonos obligados a ampliar y fortalecer en nuestro Estado de Sonora la formación de especialistas para la atención de este sector de la población que es el Adulto Mayor.

Siguiendo las recomendaciones emitidas en la segunda Conferencia Internacional sobre el Envejecimiento, reunidos para revisar el Plan de Acción en Madrid el año 2002 la Asamblea General de la ONU, se adoptaron algunas acciones referidas a la Secretaría de Salud México en la página oficial del INAPAM⁶, las cuales son las siguientes:

1. Manejo de los síndromes geriátricos, los cuales hacen referencia a las condiciones comunes que afectan a las personas mayores: demencia, delirium, depresión, caídas, trastornos de la marcha y el equilibrio, alteraciones sensoriales, trastornos del sueño, incontinencia, desnutrición, trastornos orales y dentales, dolor, úlceras de presión, fragilidad, síncope, sarcopenia, entre otros⁷.

2. Optimización de la provisión de cuidados a través de la coordinación de recursos en todo el ciclo de vida de la enfermedad, basado en la evidencia científica y orientado a mejorar la calidad y los resultados (clínicos, económicos, calidad de vida y satisfacción de usuarios y profesionales) al menor costo posible, sobre todo en aquellas enfermedades crónicas o que generan dependencia como diabetes, síndrome metabólico, falla cardíaca y cáncer.

⁶ <https://www.gob.mx/inapam/articulos/por-que-la-importancia-de-la-geriatria>

3. Reconocimiento de la complejidad del proceso de envejecimiento y sus desenlaces: persona adulta mayor sana, fragilización precoz, riesgo de discapacidad, enfermedad terminal.

4. Coordinación del cuidado entre los posibles proveedores de salud a fin de mantener la independencia funcional y la calidad de vida.

5. Evaluación y organización de los servicios sociales y de salud para propiciar la productividad y la inserción social de la persona mayor.

6. Asistencia para familiares y personas cuidadoras que enfrentan las decisiones y el cuidado relacionados con la declinación funcional, la pérdida de la autonomía, la provisión de cuidados y los retos que impone la enfermedad terminal.

El Dr. Milton López Norori, Médico Gerontólogo, Máster en Salud Pública, y Docente del Departamento de Medicina Preventiva, autor del Texto Básico de Geriatría y Gerontología Facultad de Ciencias Médicas UNAN-Managua, se enfrasca en la gran tarea de brindar un valioso aporte a la formación médica en este tema, tratando de motivar la atención de los estudiantes hacia los pacientes geriátricos en un enfoque humanista, científico.

Haciendo un llamado a través de su tesis a la sociedad entera, a tomar conciencia de que el envejecimiento poblacional mundial requiere mayor atención en todas las áreas posibles. A las personas mayores se les percibe cada vez más como elementos que

contribuyen al desarrollo; Considera que sus habilidades para mejorarse a sí mismas y a la sociedad se deberían integrar en las políticas y en los programas a todos los niveles.

Según datos del informe "**Perspectivas de la población mundial 2019**"⁸, en 2050, una de cada seis personas en el mundo tendrá más de 65 años (16%), más que la proporción actual de una de cada 11 en este 2019 (9%). En 2018, por primera vez en la historia, las personas de 65 años o más superaron en número a los niños menores de cinco años en todo el mundo. Se estima que para 2050, una de cada cuatro personas que viven en Europa y América del Norte podría tener 65 años o más, mientras que el número de personas de 80 años o más se triplicará, de 143 millones en 2019 a 426 millones en 2050.

La población mundial está envejeciendo: La mayoría de países del mundo están experimentando un aumento en el número y la proporción de personas mayores. A nivel global, la **población mayor de 65 años** crece a un ritmo más rápido que el resto de segmentos poblacionales.

El envejecimiento de la población está a punto de convertirse en una de las transformaciones sociales más significativas del siglo XXI, con consecuencias para casi todos los servicios (viviendas, transportes, protección social...), así como para la estructura familiar y los lazos intergeneracionales.

Por lo Antes mencionado, y en consonancia con la Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores del Estado de Sonora, que contempla un plan integral al cuidado del Adulto Mayor, se desprende la oportunidad de **fortalecer** aún más sus derechos, poder **homologar acciones** enmarcadas en otras disposiciones legales como la Ley de Salud del Estado de Sonora, eliminando así algunas omisiones que en ella aparecen, ya que en la mencionada Ley de Salud las alusiones al Adulto Mayor se presentan de una manera muy vaga, pues no precisa el cómo y cuándo atender a integrantes de dicho grupo. Siendo en los términos que en estos momentos se presenta ante esta soberanía.

⁸ <https://www.un.org/es/global-issues/ageing>

Por lo anteriormente expuesto, con fundamento en los artículos 52 y 53 de la Constitución Política del Estado De Sonora, y 129 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, someto a la consideración de esta Honorable Asamblea, el siguiente proyecto de:

DECRETO

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE SALUD PARA EL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO ÚNICO. – Se reforman los artículos 8, fracción III; 11, primer párrafo; 46; el nombre del Título Décimo; y se adicionan las fracciones IV Bis y XVII BIS 1, al artículo 3; la fracción XI BIS 1, al artículo 23; artículo 142 BIS 5; el Capítulo I BIS 1, que se conforma por los artículos 144 BIS, 144 BIS 1 y 144 BIS 2; todos de la ley de Salud del Estado de Sonora para quedar como sigue;

ARTÍCULO 3.- ...

I a la IV.- ...

IV BIS. - la atención del adulto mayor en situación de riesgo de dependencia;

V a la XVII Bis. - ...

XVII BIS 1.- El programa integral al cuidado del adulto mayor;

XVIII a la XX.- ...

ARTÍCULO 8.- ...

I a la II.- ...

III. Colaborar al bienestar social de la población del Estado, mediante servicios de asistencia social, principalmente a menores en estado de abandono, ancianos que por estar en su etapa de adulto mayor sufren deterioro físico y mental, ancianos desamparados y minusválidos, para propiciar su incorporación a una vida equilibrada en lo económico y social;

IV a la VIII.- ...

ARTÍCULO 11.- La Secretaría promoverá la participación en el Sistema Estatal de Salud, de los prestadores de servicios de salud de los sectores público, social y privado, así como de los usuarios de los mismos, haciendo énfasis en los cuidados que por su condición de vida requiere el adulto mayor en los términos de las disposiciones legales aplicables.

...

ARTÍCULO 23.- ...

I a la XI Bis- ...

XI Bis 1. - La promoción de la información básica relacionada con los cuidados personales elementales para la prevención, el control y tratamiento de las enfermedades producidas por la condición de adultez, en personas de la tercera y cuarta etapa de la vida.

XII a la XIII.- ...

ARTÍCULO 46.- La Secretaría y demás instituciones de salud estatales, promoverán y apoyarán la constitución de grupos, asociaciones y demás instituciones que tengan por objeto participar organizadamente en los programas de promoción y mejoramiento de la salud individual o colectiva, en los de prevención de enfermedades y accidentes, en la prevención de invalidez y de rehabilitación de inválidos, así como en la atención al adulto mayor por su condición de adultez.

TÍTULO DÉCIMO

PROGRAMAS CONTRA LAS ADICCIONES, LAS ENFERMEDADES CARDIOVASCULARES, OBESIDAD, DIABETES, ENFERMEDADES O DISCAPACIDADES PROPIAS DE LA VEJEZ, CÁNCER CÉRVICO UTERINO, ENFERMEDADES RENALES Y SALUD BUCODENTAL EN LA POBLACIÓN INFANTIL DEL ESTADO

ARTÍCULO 142 BIS 5.- Se entiende y reconoce a la vejez como el período último de la existencia humana, aquel que se encuentra cercano con la inexorable muerte, no es en sí mismo una enfermedad, sino un período más del ciclo vital con sus particularidades. La vejez implica, además de un proceso biológico, una determinada circunstancia considerada desde el punto de vista social.

CAPITULO I BIS 1

PROGRAMA CONTRA ENFERMEDADES O DISCAPACIDADES PROPIAS DE LA VEJEZ

ARTÍCULO 144 BIS. - Las Autoridades Sanitarias, en coordinación con la Secretaría de Salud y el Consejo de Salubridad General, ejecutarán en el Estado un programa integral al cuidado del adulto mayor, tal como se expresa en los artículos 11, 34 y 35 bis de La Ley de Los Derechos De Las Personas Adultos Mayores Del Estado De Sonora. Dicho programa tendrá como objetivo brindar a través de facilitadores, una atención personalizada al cuidado del adulto mayor en situación de riesgo de dependencia a domicilio, mediante servicios integrales como;

I.- Atención Psicológica:

II.- Asistencia Médica;

III.- Atención Higiénica; y

IV.- Atención Jurídica.

ARTÍCULO 144 BIS 1.- Los facilitadores serán los responsables de dar atención especializada, en los términos que lo expresa el artículo 35 bis1 de La Ley de Los Derechos de las Personas Adultos Mayores del Estado de Sonora. Teniendo los facilitadores la decisión de determinar qué tipo de servicio ocupa el adulto mayor, así como las gestiones necesarias para la protección e integridad del adulto mayor, relacionado con este programa.

ARTÍCULO 144 BIS 2.- Para obtener los beneficios y el funcionamiento del programa integral al cuidado del adulto mayor en cada municipio, se hará en concordancia a los artículos 35 bis 2 y 35 bis 3 de la Ley de Los Derechos de las Personas Adultos Mayores del Estado de Sonora.

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el siguiente día de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno de Sonora.

ATENTAMENTE

Dip. Rebeca Irene Silva Gallardo
Integrante del Grupo Parlamentario de Morena

HONORABLE ASAMBLEA:

Los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora, y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, presentamos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE DECRETO QUE ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS A LA LEY DE SALUD PARA EL ESTADO DE SONORA, PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA TELEMEDICINA**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Declaración Universal de los Derechos Humanos⁹ en su artículo 25 establece que “toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar...”

En el mismo sentido, la Constitución de la Organización Mundial de la Salud afirma que “el goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano”¹⁰.

Por nuestra parte, la protección de la salud, es un derecho humano consagrado en nuestra Constitución Política, específicamente en nuestro artículo 4º, párrafo cuarto.

Sin embargo, estos dos últimos años y derivado de la pandemia del COVID-19, hemos visto lo endeble que puede ser nuestro sistema de salud.

Es necesario recordar que fue a finales de marzo de 2020, cuando la Organización Mundial de Salud declaró la emergencia sanitaria derivada del virus SARS-

⁹ <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

¹⁰ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/human-rights-and-health>

CoV-2 (COVID-19), por lo que, en México, el Consejo de Salubridad General reconoció la gravedad de la pandemia y estableció la suspensión de actividades no esenciales.

Dicha pandemia sacudió económicamente a todos los mexicanos, por sus implicaciones directas e indirectas que afectaron nuestra economía.

Debemos de señalar que quienes se vieron más afectados, fueron los grupos vulnerables y marginados de nuestra sociedad, ya que son quienes más carecen de acceso a los servicios de salud.

A nivel nacional, señala el CONEVAL que entre 2018 y 2020, se observó un aumento de la población con carencia por acceso a los servicios de salud al pasar de 16.2% a 28.2%, lo cual representó un aumento de 20.1 a 35.7 millones de personas en este periodo¹¹.

Lo anterior significa que en dos años hubo un aumento de 15.6 millones de personas que reportaron no estar afiliadas, inscritas o tener derecho a recibir servicios de salud en una institución pública o privada.

En plena pandemia, quienes tuvieron menos acceso a los servicios de salud, fue la población de menores ingresos.

Ahora bien, por otro lado, como resultado de la contingencia sanitaria, vino a cobrar relevancia la utilización de las tecnologías de la información y de la comunicación, para brindar los servicios de atención médica.

Ello fue así, que el uso de la telemedicina adquirió gran popularidad.

Fue necesario modificar la manera en la cual se brindaba la atención médica, ya que como por todos es sabido, es el contacto físico la forma más fácil de propagar dicho virus que paralizó por mucho tiempo a la humanidad.

11

https://www.coneval.org.mx/Medicion/MP/Documents/MMP_2018_2020/Notas_pobreza_2020/Nota_tecnica_sobre_la_carencia_por_acceso_a_los_servicios_de_salud_2018_2020.pdf (Pag. 20)

Por tal motivo, con el fin de reducir la exposición del personal que brinda la atención médica, así como el cuidado de los pacientes, se tuvo que hacer mano de los servicios de la telemedicina.

La Telemedicina es definida por la Organización Mundial de la Salud¹² como “la prestación de servicios de salud (en los que la distancia es un factor determinante) por parte de profesionales sanitarios a través de la utilización de tecnologías de la información y la comunicación (TICs) para el intercambio de información válida para el diagnóstico, el tratamiento, la prevención de enfermedades, la investigación y la evaluación para la formación continuada de profesionales sanitarios, todo ello con el objetivo final de mejorar la salud de la población y de las comunidades”.

Cabe señalar que la telemedicina, se considera una de las mayores innovaciones en la prestación de los servicios de salud y no sólo por la utilización de las herramientas tecnológicas, sino también por el impacto que tiene de manera social y cultural, ya que con su utilización, se beneficia directamente a los grupos más vulnerables, favoreciendo su acceso a los servicios de salud, pero también mejorando la prestación de los mismos y ayudando a eficientar la organización al interior de los prestadores de dichos servicios.

Al implementar la telemedicina, es necesario el uso de las tecnologías de la información y de la comunicación, lo que acorta las distancias -independientemente de la ubicación geográfica- entre quienes ofrecen el servicio y los pacientes que reciben la atención.

Es decir, su utilización disminuye las barreras geográficas que pudieran existir, debido a la distancia y tiempo, incluyendo las barreras culturales y sociales que existen en nuestra sociedad.

¹² WHO (World Health Organization). Telemedicine. Opportunities and developments in member states. Report on the second global survey on eHealth. Global Observatory for eHealth series. Volume 2. ISBN 978 92 4 156414 4 ISSN 2220-5462© World Health Organization 2010. Disponible en: http://www.who.int/goe/publications/goe_telemedicine_2010.pdf

Debemos de reconocer que, en nuestro país, la utilización de la telemedicina, aún se encuentra en etapa inicial y se ha potencializado a raíz de la pandemia que tanto nos ha afectado, sin embargo, derivado de los avances tecnológicos, es cada vez más común que se vayan a utilizar este tipo de herramientas, prevalezca o no la emergencia sanitaria que nos aqueja.

Por tal motivo, es importante que se capacite constantemente al personal de salud que vaya a brindar dicho servicio.

A nadie nos debe de quedar la menor duda, que la utilización de la telemedicina, brindará acceso mucho más fácil y seguro sobre todo en zonas de difícil acceso, lo que ayudará a brindar una mayor cobertura y calidad médica para toda la población.

Con este servicio, se proporcionará apoyo en el diagnóstico, tratamiento y seguimiento en la atención de los pacientes, así como facilidades de educación a los profesionales de la salud y a la comunidad, por lo que su aplicación, será de gran ayuda para brindar mayor cobertura en las zonas más marginadas de nuestro estado.

Cabe señalar que actualmente, la prestación de los servicios de telemedicina, han sido utilizadas derivado de la imposibilidad de interacción en persona entre paciente y doctor, sobre todo de la siguiente manera:

- Para examinar a pacientes que tal vez tengan síntomas del COVID-19 y remitirlos según corresponda.
- Para brindar atención de urgencia de bajo riesgo para enfermedades distintas del COVID-19, identificar a aquellas personas que tal vez necesiten una consulta o evaluación médica adicional y remitirlas según corresponda.
- Para acceder a proveedores de atención primaria y especialistas, incluso de salud mental y conductual, para afecciones crónicas y manejo de los medicamentos.
- Para brindar orientación y apoyo a los pacientes para el manejo de afecciones crónicas, incluido el control del peso y la asesoría nutricional.

- Para participar en fisioterapia, terapia ocupacional y otras modalidades como un enfoque híbrido a la atención en persona para lograr una salud óptima.
- Para monitorear los signos clínicos de ciertas afecciones crónicas (por ejemplo, presión arterial, glucosa en sangre, otras evaluaciones a distancia).
- Para participar en el manejo de casos de pacientes que tengan dificultades para acceder a la atención (por ejemplo, los que residen en entornos muy rurales, los adultos mayores, las personas con movilidad limitada).
- Para realizar el seguimiento de los pacientes después de la hospitalización.
- Para brindar servicios de planificación y asesoría avanzados de la atención a pacientes y cuidadores a fin de documentar preferencias en caso de que ocurra un evento o una crisis médica potencialmente mortales.
- Para proveer atención no urgente a residentes de establecimientos de cuidados a largo plazo.
- Para proveer educación y capacitación al personal de atención médica a través de interconsultas (para hospitalización o tratamiento ambulatorio) entre colegas profesionales que no estén disponibles a nivel local, en especial en zonas rurales.

Asimismo, se han establecido, entre otros, los siguientes beneficios:

- La telemedicina evita desplazamientos innecesarios y el colapso de los centros hospitalarios, proporcionando comodidad para el paciente y ahorro para el sistema de salud.
- Disponibilidad de especialistas en áreas rurales, servicios de urgencia y turnos de guardia.
- El paciente prioriza cada vez más la calidad de su diagnóstico y el tiempo de respuesta
- Optimización asistencial: Mejores tiempos de respuesta, reducción de listas de espera y mejor asistencia al paciente.
- Optimización y reducción de costos y mejora de la productividad en el uso de los recursos. Posibilidad de cubrir necesidades puntuales a un menor costo.

- Sigue existiendo una consulta con el médico presencial, no obstante se ofrece una variedad de especialistas temporales o espaciales que se pueden consultar mediante internet.
- Posible solución a varios de los principales retos de la salud actual: envejecimiento, enfermedades crónicas, demanda creciente de usuarios de corresponsabilidad y déficit de especialistas en determinadas áreas geográficas.

Con la utilización de este método tecnológico, los mecanismos tradicionales, utilizados para agendar citas con el médico, recibir consultas, asegurar tratamientos o seguimientos del estado de salud, se van a volver mucho más eficientes y permitirán ahorrar recursos, debido a la despresurización que se dará con los mismos.

La utilización de las herramientas tecnológicas es un método que llego para quedarse dado los constantes avances de la tecnología, por lo que las visitas al médico cada vez serán más reemplazadas por consultas a distancia mediante la conexión a internet.

Según un informe recabado por Jorge Fuentes Vega, especialista en marketing, el 18% de los cibernautas han realizado, por lo menos, una consulta en línea.

De esta manera, se propone reformar la Ley de Salud para el Estado de Sonora y establecer la utilización de la telemedicina, definiendo la misma como la prestación de servicios de salud a distancia, utilizando tecnologías de la información y de la comunicación, para la prevención, el diagnóstico y tratamiento de enfermedades y lesiones, la investigación, la capacitación y gestión de la salud.

Con dicha reforma, proponemos que las personas pueden recibir atención médica por medio de mensajes de texto o videollamadas, ya que los dispositivos móviles permiten una conexión inmediata y evita traslados inoportunos o innecesarios.

Debo de señalar que, con el uso de la telemedicina, no se remplazará la medicina ni los servicios de salud tradicionales en los que el contacto con el paciente sea

esencial, sin embargo, en el contexto actual de la pandemia y de los constantes avances tecnológicos de los que somos testigos, se considera necesario replantear la atención en salud, utilizando estas herramientas tecnológicas como una herramienta complementaria en la prestación de los servicios de salud.

En consecuencia, 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, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

QUE ADICIONA DIVERSOS ARTÍCULOS A LA LEY DE SALUD PARA EL ESTADO DE SONORA.

ARTÍCULO ÚNICO.- Se adicionan los artículos 29 BIS al 29 BIS 4 a la Ley de Salud para el Estado de Sonora, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 29 BIS.- Para la prestación de los servicios de atención médica, se propiciará el uso de la telemedicina, sobre todo y de manera preferente, en aquellos casos donde la distancia sea un factor determinante o en donde a grupos vulnerables se les dificulte para atenderse continuamente.

Se debe entender como Telemedicina, la prestación de servicios de salud a distancia, utilizando tecnologías de la información y de la comunicación, para la prevención, el diagnóstico y tratamiento de enfermedades y lesiones, la investigación, la capacitación y gestión de la salud.

ARTÍCULO 29 BIS 1.- De manera enunciativa, mas no limitativa, se podrán utilizar las siguientes modalidades de telemedicina para permitir al personal de atención médica y a los pacientes conectarse por medio de la tecnología para brindar y recibir atención médica:

Modalidad sincrónica: Consiste en la interacción en tiempo real por teléfono, o audio y video en vivo, a través de un teléfono inteligente, una tableta o una computadora.

Modalidad asincrónica: Consiste en la utilización de la tecnología para almacenar y retransmitir, en la que se recogen mensajes, imágenes o datos en un momento específico y luego se interpretan o responden más adelante.

Monitoreo a distancia del paciente: Permite la transmisión directa de las mediciones clínicas de un paciente desde un lugar distante, en tiempo real o no, al proveedor de atención médica.

ARTÍCULO 29 BIS 2.- Para efecto de poder ejercer la telemedicina, se deberá de capacitar a todo el personal de salud en el uso constante de las tecnologías para la aplicación de los servicios de atención médica a distancia.

ARTÍCULO 29 BIS 3.- Con la finalidad de seguir los procedimientos, así como las características mínimas de infraestructura y equipamiento que deben observar los establecimientos que presten servicios de salud a distancia, se deberá de atender en todo momento lo que establecen las normas oficiales mexicanas al respecto.

ARTÍCULO 29 BIS 4.- Durante el proceso de la atención médica a distancia, se deberá garantizar la confidencialidad de la identidad de los pacientes, así como la integridad y disponibilidad de la información clínica y establecer las medidas pertinentes de seguridad, a fin de evitar el uso ilícito o ilegítimo de la información.

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO. - El presente decreto entrará en vigor al siguiente día de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 09 de Noviembre de 2021.

DIP. ELIA SAHARA SALLARD HERNÁNDEZ

DIP. KARINA TERESITA ZÁRATE FÉLIX

DIP. NATALIA RIVERA GRIJALVA

DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

HONORABLE ASAMBLEA:

El que suscribe **DIPUTADO RICARDO LUGO MORENO**, integrante de la fracción parlamentaria de Morena en esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa previsto en 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 del Pleno de este Honorable Congreso, la siguiente **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE EXHORTA, RESPETUOSAMENTE, A LOS 72 AYUNTAMIENTOS, A EFECTO DE QUE EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES EMPRENDAN UNA CAMPAÑA MUNICIPAL, CON EL OBJETIVO DE REALIZAR JORNADAS DE CAPACITACIÓN SOBRE LOS MODELOS Y ACCIONES DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS A SER REALIZADOS E IMPLEMENTADOS POR LOS MIEMBROS DE LOS HOGARES EN EL ESTADO**, la cual sustento bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo de protección civil en México surgió como una respuesta social y, por ende, gubernamental a la tendencia de crecimiento de los desastres, tanto en su gravedad como en su extensión, que se manifestó en los años ochenta, a través de una serie de trágicos acontecimientos como fueron la erupción del volcán Chichonal (1982), la explosión de la gasera en San Juan Ixhuatepec (1984) y los sismos de septiembre de 1985 en la Ciudad de México, por mencionar algunos de los más importantes.

En las últimas décadas se ha observado una tendencia al aumento de desastres naturales y provocados por el hombre, con mayor potencial de daño geofísico, ambiental, material o humano. Tales desastres se están presentando con mayor frecuencia y mayor potencial de destrucción en ciudades ubicadas en países con menor grado de desarrollo.

En Sonora, de acuerdo a la información disponible, los siniestros en casa-habitación, oficinas, escuelas, fábricas, etc., se deben a diversos factores como nuevos materiales en la construcción, mayor presencia de aparatos electrónicos, falta de instalaciones eléctricas adecuadas, seguido de accidentes involuntarios. Adicionalmente el crecimiento demográfico que demanda de mayor infraestructura de servicios, lugares de entretenimiento, hospitales, hoteles, industria, lugares de mayor concentración pública y muy pocos de estos inmuebles cuentan con elementos de detección, alarma y extinción de incendios, pues no existe una reglamentación clara en la materia.

Puesto que una proporción significativa de la población de está conformada por niños y jóvenes pertenecientes a los estratos sociales más pobres, el impacto físico o mental provocado por una calamidad natural o humana los hace aún más vulnerables. Esta situación ha planteado un serio reto para los responsables de planificar y atender las emergencias, quienes han buscado vincular sus acciones con las de otras instituciones sociales que, por la importancia y naturaleza de sus funciones, pueden contribuir de manera significativa —mediante información, capacitación y educación, a las tareas de prevención, mitigación y ajuste en situaciones de desastre.

La importancia de la educación como elemento capaz de modificar el comportamiento y las actitudes de los distintos actores sociales ante eventuales desastres naturales o causados por el hombre, ha fortalecido la creencia de los organismos internacionales, los dirigentes nacionales y los especialistas, de que sólo mediante una activa participación de la participación de la sociedad desde las familias y de las escuelas, será posible avanzar en la creación y el fortalecimiento de una cultura de la prevención que permita proteger a las sociedades de los desastres.

En México, los incendios, a diferencia de los sismos y huracanes, se presentan con más frecuencia de lo que sabemos y sus impactos son mayores, solo que se presentan de manera aislada y no tienen un impacto mediático.

Anualmente se registran más de 95 mil incendios urbanos y no urbanos, son 260 al día, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

En México en los últimos 10 años más de 6 mil personas fallecieron por exposición a fuego no controlado en construcción, por exposición de ignición de material altamente inflamable, explosiones o por contacto con líquidos calientes (bebidas y alimentos), siendo los grupos más vulnerables los más afectados, niños y adultos mayores.

Adicionalmente el 80 por ciento de las edificaciones que sufren algún siniestro de incendio pierden el 100 por ciento de su patrimonio, las pérdidas económicas de los establecimientos y negocios equivalen a los 1,000 millones de pesos.

Durante cientos de años, la gente se preocupó por lo que la naturaleza podía hacerle: terremotos, inundaciones, epidemias, malas cosechas y demás. En algún punto, ubicado más o menos en los últimos cincuenta años dejamos de preocuparnos tanto de lo que [la naturaleza] podría hacernos y comenzamos a preocuparnos más de lo que nosotros le hemos hecho. Esta transición define uno de los principales puntos de entrada de la sociedad de riesgo. Es una sociedad que vive después de la naturaleza.

La posibilidad de que se produzcan cada vez más catástrofes repentinas o provocadas está asociada a la creciente universalización de la tecnología (Bechman citado por López Cerezo y Luján, 2001: 36), cuyos efectos negativos pueden cruzar barreras nacionales, de clase social o aun generacionales (como lo ejemplifican los accidentes nucleares o los derrames petroleros). Consecuentemente, como afirma Beck, nos dirigimos hacia una nueva modernidad en la cual “el eje que estructura nuestra sociedad industrial no es ya tanto la distribución de bienes como la distribución de males, la distribución de riesgos” (Beck citado por López Cerezo y Luján, 2001: 137).

Algunos estudios han documentado que, luego de un accidente, la vida de las personas cambia. Los daños psicológicos en su expresión más severa se manifiestan en el ampliamente documentado síndrome de estrés postraumático. Este síndrome se

caracteriza por pensamientos y recuerdos intrusivos, evitación e hiperactividad después de la exposición a una situación que pone en peligro la vida o un evento grave de la vida.

La mayor parte de ellos continuara experimentando problemas un año después, lo que resalta la necesidad de intervenciones psicológicas - psiquiátricas oportunas. Daños psicológicos menos severos pueden ocasionar estrés y temores extremos o paralizantes que impiden que las personas lesionadas realicen actividades de su vida cotidiana que antes del evento hacían con normalidad.

Daños sociales. Los accidentes son una importante causa de discapacidad. Un accidente fue la causa subyacente de 12.3% de los 10 millones de personas que vivían con discapacidad en México en 2012. La discapacidad, a su vez, está asociada a una mayor incidencia y severidad de los accidentes.^{39,40}

De las 6.9 millones de personas que sufrieron una lesión accidental no fatal, 18.9% (1.3 millones de personas) reporto consecuencias permanentes en su estado de salud. Esto genera altos costos para el sistema de salud y para los hogares.

Pero los accidentes afectan los hogares, núcleo básico de la sociedad, de otras formas. La dinámica familiar puede cambiar luego de un accidente; se produce tensión, hay cambio de roles al interior del hogar lo que eventualmente puede traducirse en rompimiento de núcleos familiares previamente establecidos.

El abandono escolar, la pérdida de un familiar, la orfandad, la tristeza, la pérdida del sentido de la vida, y la incertidumbre financiera (por perdida de un proveedor del hogar, por ejemplo) son dimensiones difícilmente cuantificables en términos económicos.³⁵ Finalmente existen otros problemas sociales resultantes de los accidentes, de los que poco se conoce en el país, como el estigma y el rechazo social causados, por ejemplo, por cicatrices de quemaduras no intencionales que producen desfiguramiento.

La edad también juega un rol importante en las fases del evento. Durante la infancia, por ejemplo, se carece de conocimientos, habilidades y niveles de concentración necesarios para manejar un ambiente inseguro. Sin embargo, las y los niños viven en un mundo construido por y para personas adultas; se desarrollan, por tanto, en un entorno sobre el que tienen poco poder o control y en el que su seguridad depende en gran medida de quienes están a su cargo.

La edad también influye sobre el tipo específico de lesión que se presenta. Por ejemplo, durante la infancia, las quemaduras accidentales en menores de un año se producen principalmente en las palmas de la mano dado que comienzan a desarrollar su movilidad y tienden a querer tocar todo a su alcance. En general, el tipo más frecuente de quemaduras en menores de seis años son las escaldaduras o quemaduras por líquidos, que ocurren cuando jalan algún contenedor con líquido caliente (olla, taza de café, etc.) afectando su cara, extremidades superiores o tronco. La población de 6 a 8 años a menudo siente curiosidad por el fuego lo que la lleva a experimentar con cerillos, encendedores o con fuegos artificiales; las y los adolescentes también resultan heridos por este tipo de fuego.

Las personas adultas mayores están en mayor riesgo de sufrir quemaduras accidentales y ser sujetas de consecuencias devastadoras comparadas con otros grupos etarios.

Biológicamente, las personas adultas mayores al igual que la población infantil, tienen la piel delgada, lo que las pone en mayor riesgo de sufrir cualquier tipo de quemaduras. Entre los factores de riesgo documentados en este grupo de edad se incluyen el deterioro físico, cognitivo y sensorial, la disminución de las funciones motoras y reflejos, inadecuada percepción de los riesgos, alta incidencia de condiciones y enfermedades crónicas (incluyendo problemas neurológicos y psiquiátricos), los efectos de los medicamentos que utilizan para dichas condiciones, así como el abandono y la negligencia que sufren algunos de ellos.

La vulnerabilidad de la población frente a los accidentes no es homogénea. Los factores socioeconómicos también afectan el riesgo de sufrir lesiones accidentales sustancialmente. Por ejemplo, los hogares de escasos recursos pueden tener un menor acceso a un adecuado cuidado y supervisión de las niñas y niños que en el mejor de los casos tienden a ser cuidados por sus hermanos/as mayores. Más aun, la población infantil y la adulta mayor que vive en situación de pobreza, esta comúnmente expuesta a ambientes inseguros: banquetas inseguras, falta de espacios e instalaciones seguras para el esparcimiento, entre otros. Al interior de su hogar frecuentemente cuentan con estufas tradicionales (de leña), ventanas sin protección, suelo sin piso firme, escaleras sin pasamanos, etc. La marginalidad en la que viven incrementa los tiempos de traslado para recibir atención médica. Equipos de seguridad como alarmas contra incendio, tampoco suelen ser muy accesibles en países de ingresos bajos y medianos, y particularmente en hogares de escasos recursos. Finalmente, quienes viven con algún tipo de discapacidad, la población desplazada por algún tipo de conflicto social, la migrante o la que vive en situación de calle, tiene mayor incidencia de accidentes.

El género, la edad y la condición social y económica son tan solo algunos ejemplos de riesgos documentados por investigaciones realizadas en distintos contextos. Sin embargo, hay otros factores que han sido reportados en la literatura especializada, asociados a un mayor riesgo (factores de riesgo) o a un menor riesgo (factores protectores) de sufrir accidentes o sus consecuencias.

Los accidentes son un importante problema de salud pública en población infantil. Un alto número de niñas y niños fallece todos los años por los daños a la salud que ocasionan;²¹ otros más sufren lesiones severas y discapacidad y no mueren.^{22,23} De ahí la importancia de incorporar en esta encuesta la estimación de la prevalencia de lesiones accidentales no fatales en población menor de 10 años. Esta información es clave para dar seguimiento a los compromisos adquiridos por México en la nueva agenda sostenible, particularmente en lo referente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.2, 3.6, 3.9 y 12.4.²⁴ La prevalencia se estimó a partir del reporte de la persona responsable de su cuidado.

De acuerdo a la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición (ENSANUT) 2021 entre los espacios más importantes en donde ocurrió la mayor parte de las lesiones accidentales se encuentran el hogar con el 53.18%

Las caídas fueron la principal causa de lesiones accidentales en población infantil, especialmente entre menores de un año, aunque otras causas (como golpes, lesiones de tránsito y quemaduras) también afectaron a los subgrupos más grandes de edad.

Si bien algunas políticas de prevención están siendo impulsadas por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA), es importante incrementar la cobertura geográfica e impulsar otras acciones que aún no se implementan por falta de recursos.

La OMS destaca que en el mundo fallecen 267,885 personas, prácticamente el 60 por ciento ocurre en estos grupos vulnerables, menores de 5 años.

En México del 2000 al 2014 fallecieron 10 mil personas por quemaduras: Por exposición a fuego no controlado en construcción, por exposición de ignición de material altamente inflamable, explosiones o por contacto por líquidos calientes (bebidas o alimentos).

Un dato importante de esta misma encuesta, pero de 2012, en México 124 mil personas sufren quemaduras no fatales al año, y por cada persona que fallece, 220 personas sobreviven, pero quedan con secuelas que afectan:

- su imagen física.
- su funcionamiento corporal.
- y su conducta ante la sociedad.

Las quemaduras no fatales generan morbilidad, dado que una persona lesionada demanda atención médica de alta especialidad desde la fase más aguda hasta la rehabilitación de sus secuelas, generando un alto costo social e impactando negativamente en las finanzas de los sistemas de salud.

Estas cifras nos hacen reflexionar que, de haber existido regulación en nuestro país, los impactos por incendio podrían haber sido controlados en una etapa muy temprana de haberse implementado campañas de prevención y sistemas automáticos de protección, evitándose tan lamentables pérdidas humanas, cuantiosas pérdidas materiales, fuentes de trabajo, así como grandes daños a la economía y sociedad.

En consecuencia, con fundamento en 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:

ACUERDO

ÚNICO.- El Congreso del Estado de Sonora resuelve exhortar, respetuosamente, a los 72 Ayuntamientos de la Entidad, a efecto de que, en ejercicio de sus atribuciones, emprendan una campaña municipal con el objetivo de realizar jornadas de capacitación sobre los modelos y acciones de prevención de incendios a ser realizados e implementados por los miembros de los hogares en el estado.

Finalmente, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 124, fracción III de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, solicito se considere el presente asunto como de urgente resolución y se dispense el trámite de Comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión ordinaria.

ATENTAMENTE

DIPUTADO RICARDO LUGO MORENO

NOTA DEL EDITOR: Las iniciativas y posicionamientos de los diputados se publican en los precisos términos en los que son enviados por quienes los suscriben