

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA

TEXTO ORIGINAL

Ley publicada en la Edición Especial del Boletín Oficial del Estado de Sonora, el viernes 5 de enero de 2024.

FRANCISCO ALFONSO DURAZO MONTAÑO, Gobernador del Estado Libre y Soberano de Sonora, a sus habitantes sabed:

Que el honorable Congreso del Estado, se ha servido dirigirme el siguiente:

Ley

NÚMERO 176

EL H. CONGRESO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE SONORA, EN NOMBRE DEL PUEBLO, TIENE A BIEN EXPEDIR LA SIGUIENTE:

LEY
DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones y Principios Generales

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

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

Cualquier reforma o actualización de la presente Ley, se encontrará sujeta a un parlamento abierto e inclusivo, con plazos de tiempo razonables con amplia difusión y convocatoria.

Artículo 2. Son sujetos de la aplicación de la presente Ley, el Ejecutivo del Estado, los Ayuntamientos, las dependencias, entidades y organismos públicos de las (sic)

administración estatal y municipal, las personas físicas o morales que integran el sistema de movilidad; así como todas aquellas que regule la presente Ley.

Artículo 3. Los objetivos de la presente Ley son:

- I. Promover, respetar, proteger y garantizar el derecho a la movilidad;
- II. Establecer las bases para las políticas de movilidad y seguridad vial en el Estado y sus municipios, bajo un enfoque sistémico que priorice la seguridad de las personas sobre cualquier otro criterio de toma de decisión, tomando en cuenta la vulnerabilidad física de ellas;
- III. Fijar los principios, instrumentos básicos, causas de utilidad pública y de interés general que orienten la política, planeación y acciones de movilidad;
- IV. Establecer las atribuciones de las autoridades competentes de la entidad federativa y municipales en materia de movilidad;
- V. Definir mecanismos para una efectiva congruencia, coordinación y participación entre la entidad federativa y los municipios, y entre éstos y la Federación en materia de movilidad y seguridad vial;
- VI. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;
- VII. Vincular la política de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- VIII. Promover la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;
- IX. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
- X. Señalar las directrices para planificar, regular, gestionar y ordenar la movilidad de las personas, bienes y de mercancías, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros;
- XI. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros

viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros;

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

XIII. Sentar las bases para la incorporación al Sistema Nacional y para la sistematización de la información relacionada con el Sistema de Información Territorial y Urbano;

XIV. Determinar mecanismos y acciones que garanticen la planeación a largo plazo e inversión de formas eficientes, dignas, sostenibles y seguras de movilidad, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

XV. El incremento gradual de infraestructura para la movilidad no motorizada como medios de movilidad sostenible; y

XVI. Determinar los mecanismos que permitan la participación ciudadana efectiva en materia de movilidad, así como la creación de espacios e instrumentos que garanticen la corresponsabilidad del gobierno y la ciudadanía en la formulación, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia.

Artículo 4. Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

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

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

IV. Atención médica prehospitalaria: es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención

médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;

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

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

VII. Ayudas técnicas: dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

VIII. Bahía: área destinada para el ascenso y descenso de pasajeros adaptada al margen de la vía pública para mayor seguridad de las personas usuarias sin afectar el libre tránsito de los demás vehículos automotores;

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

X. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial: las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General;

XI. Bici-estacionamientos: espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas por tiempo determinado;

XII. Bloqueo: el cierre temporal o indefinido de vialidades;

XIII. Calle completa: aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada, atendiendo las normas técnicas correspondientes, manteniéndolo visible en todo momento;

XIV. Centros de Población: las áreas constituidas por las zonas urbanizadas y las que se reserven para su expansión;

XV. Ciclocarril: carril exclusivo para bicicletas señalizados con pintura o dispositivos para el control del tránsito;

XVI. Ciclovía: a la infraestructura pública con señalización, destinada en forma exclusiva o compartida con otros medios de movilidad no motorizada, para la circulación de personas ciclistas, pueden ser unidireccionales confinados al lado derecho de los carriles de circulación continuos, en el mismo sentido que la circulación vehicular; o, bidireccionales, exclusivos para bicicletas que se desplacen en ambos sentidos;

XVII. Comisión: la Comisión Ejecutiva de Vinculación Institucional;

XVIII. Contaminación: la presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico;

XIX. Desarrollo urbano: el proceso de planeación y regulación de la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población;

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

XXI. Discriminación: Toda distinción, exclusión o restricción que, basada en el origen étnico o nacional, sexo, edad, discapacidad, condición social o económica, condiciones de salud, embarazo, lengua religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra, tenga por efecto impedir o anular el reconocimiento o el ejercicio de los derechos y la igualdad real de oportunidades de las personas;

XXII. Discriminación por motivos de discapacidad: se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción de las personas por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;

XXIII. Diseño universal: se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;

XXIV. Dispositivo de seguridad: aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

XXV. Dispositivos de control del tránsito: conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con

el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;

XXVI. Educación Vial: Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;

XXVII. Emisiones: Liberación a la atmósfera de sustancias tales como gases y/o sus precursores y aerosoles, incluyendo compuestos de efecto invernadero y otros contaminantes;

XXVIII. Empresas de redes de transporte: Son aquellas cuyo servicio se limita exclusivamente a intermediar vía electrónica la oferta, contratación y pago de servicios de transporte, vinculando a las personas usuarias con los prestadores del servicio de transporte, en cualquiera de las modalidades autorizadas y registradas por el Instituto, a través de una aplicación móvil o plataforma que administran cumpliendo con los requisitos que establecen la presente Ley, su reglamento y normas técnicas aplicables;

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

XXX. Equidad: Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

XXXI. Espacio Público: Áreas, espacios abiertos o predios de los asentamientos humanos destinados al uso, disfrute o aprovechamiento colectivo, de acceso generalizado y libre tránsito;

XXXII. Especificaciones técnicas: parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;

XXXIII. Estacionamiento: al espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;

XXXIV. Estrategia Estatal: La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, como instrumento rector para la conducción de la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de las dependencias y entidades públicas de la administración pública estatal y municipales;

XXXV. Estrategia Nacional: La Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, como instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;

XXXVI. Estudio de Impacto de Movilidad: Evaluación que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial, al analizar las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

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

XXXVIII. Externalidades: Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;

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

XL. Gestión de la demanda de movilidad: Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;

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

XLII. Grupos en situación de vulnerabilidad: Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGTBTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;

XLIII. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes o mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;

XLIV. Infraestructura verde: Infraestructura polifuncional que utiliza sistemas naturales, o sistemas producto de la ingeniería que imitan procesos naturales, para mejorar la calidad ambiental y proveer servicios sociales, económicos, culturales y ambientales, y que es utilizada como componente de un sistema de manejo y aprovechamiento de sustentable del agua.

XLV. Interseccionalidad: Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

XLVI. Instituto: El Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora;

XLVII. Lengua de Señas Mexicana: Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;

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

XLIX. Ley General: Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

L. Motocicleta: Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;

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

LII. Movilidad activa o no motorizada: Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, impulsados por tracción humana, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;

LIII. Movilidad de cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las

personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

LIV. Ordenamiento territorial: instrumento de política pública que tiene como objeto la ocupación y utilización racional del territorio como base espacial de las estrategias de desarrollo socioeconómico y la preservación ambiental;

LV. Persona conductora: es la persona física encargada de conducir o manejar un vehículo automotor;

LVI. Persona ciclista: persona que conduce un vehículo de tracción humana a través de pedales, así como aquella que se desplaza en bicicleta o modos equiparables de tipo activo, asistida por motores eléctricos;

LVII. Persona operadora: referido a una persona física cuando ésta conduzca o maneje un vehículo destinado al servicio de transporte;

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

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

LX. Personas con discapacidad: Personas a las que hace referencia la fracción XXXIX del artículo 4 de la Ley para la Inclusión y Desarrollo de las Personas con discapacidad o en situación de discapacidad del Estado de Sonora;

LXI. Personas con movilidad limitada: Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

LXII. Personas usuarias vulnerables: Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada, usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;

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

LXIV. Secretaría: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;

LXV. Seguridad vial: Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;

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

LXVII. Señalización: Conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel, garantizando su adecuada visibilidad de manera permanente;

LXVIII. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hacen referencia las leyes de la materia y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares;

LXIX. Siniestro de tránsito: Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;

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

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

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

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

LXXIV. Sistema Nacional: El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;

LXXV. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;

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

LXXVII. Vehículo: Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;

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

LXXIX. Vehículo motorizado: Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

LXXX. Vehículo no motorizado: Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;

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

LXXXII. Vía pública: Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;

LXXXIII. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana; y

LXXXIV. Violencias contra las mujeres: Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

Artículo 5. Lo dispuesto por la presente ley deberá interpretarse siempre en favor de la persona y la protección más amplia del derecho a la movilidad, de conformidad con los principios de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Constitución local, así como los tratados internacionales aplicables en la materia de los que México es parte.

Para los efectos de esta Ley, a falta de disposición expresa en la misma, se aplicará de manera supletoria la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y los siguientes ordenamientos locales:

- a) Ley de Transporte del Estado de Sonora;
- b) Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora;
- c) Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas para el Estado de Sonora;
- d) Ley de Tránsito del Estado de Sonora;
- e) Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora;
- f) Ley de Gobierno y Administración Municipal;
- g) Ley de Salud para el Estado de Sonora;
- h) Ley de Atención a Víctimas para el Estado de Sonora;
- i) Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida libre de Violencia para el Estado de Sonora;
- j) Ley de Cambio Climático del Estado de Sonora;
- k) Ley del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente del Estado de Sonora;
- l) Ley para la Protección, Conservación y Fomento del Árbol, en las zonas urbanas del Estado de Sonora;
- m) Ley Para la Inclusión y Desarrollo de las Personas Con Discapacidad o en Situación de Discapacidad del Estado de Sonora;
- n) Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora;
- ñ) Código Fiscal del Estado de Sonora;
- o) Ley de Hacienda del Estado de Sonora; y
- p) Las demás leyes aplicables.

Artículo 6. Se considera de utilidad pública y de interés general:

- I. La ejecución y utilización de infraestructura de movilidad, de equipamiento auxiliar, de servicios urbanos y demás elementos inherentes al desplazamiento de personas y bienes;
- II. La planeación del territorio, el ordenamiento territorial, el desarrollo de los asentamientos humanos y la movilidad;
- III. El establecimiento de usos de suelo y de vivienda que favorezcan la accesibilidad y la movilidad;
- IV. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para uso comunitario y para la movilidad, así como su uso, aprovechamiento y custodia;
- V. El servicio de tránsito de las personas y sus bienes prestado constantemente por el Estado;
- VI. El equipamiento auxiliar de la movilidad, necesaria para la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga que garantice la eficiencia en la prestación del servicio;
- VII. El establecimiento y acciones relacionadas con la señalización vial y dispositivos para el control de tránsito;
- VIII. El establecimiento, mejoramiento y uso adecuado de las áreas de estacionamiento y tránsito peatonal y vehicular, conforme a la jerarquía de movilidad establecida en la Ley General;
- IX. La atención en materia de movilidad ante situaciones de emergencia debidas al cambio climático o caso fortuito y fuerza mayor;
- X. La formulación y ejecución de acciones de movilidad para la mitigación y adaptación al cambio climático, para la protección y preservación del ambiente en el territorio nacional y para la resiliencia; y
- XI. Las demás que se establezcan en la presente Ley, sus reglamentos y demás normas de la materia o por mandato de autoridad competente.

CAPÍTULO II

De los Principios Generales

Artículo 7. En el Estado de Sonora y sus municipios, las autoridades que lleven a cabo acciones en materia de movilidad y seguridad vial observarán los principios establecidos en la Ley General, además de los siguientes:

I. Coherencia y racionalidad. Adoptar perspectivas que promuevan la movilidad de manera equilibrada, armónica, racional y congruente, acorde a los planes y políticas de ordenamiento territorial y otros nacionales, así como procurar la eficiencia y transparencia en el uso de los recursos públicos;

II. Corresponsabilidad social. Establecer políticas y acciones en materia de movilidad basadas en soluciones colectivas, que resuelvan las necesidades de los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la aportación de todos los actores sociales, en el ámbito de sus capacidades y responsabilidades;

III. Multidisciplinaria. La movilidad se deberá conducir mediante varias disciplinas para efectos de dar cumplimiento a los objetivos de la presente Ley, en aras de aplicarse de manera coordinada para proveer un interés técnico sin que medie la subjetividad desde la perspectiva e intereses del conocimiento; y

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

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

I. Jerarquía de la movilidad. En siniestros de tránsito prevalecerá la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley. La autoridad municipal será la responsable de elaborar el análisis técnico para determinar la responsabilidad de los involucrados en el hecho en cuestión; y

II. Garantía de no repetición. Toda acción relacionada a la seguridad vial deberá enfocarse en incrementar las condiciones para la preservación de la integridad humana, a partir de procurar que eventos graves no se repitan. Para ello la autoridad deberá investigar las colisiones con víctimas graves y mortales, para fundamentar las estrategias de prevención y proporcionar una respuesta judicial eficaz a las víctimas y sus familias.

Artículo 9. Sin perjuicio de lo establecido en la Ley de Víctimas del Estado, en todo proceso de carácter, administrativo, penal o civil que se lleve a cabo como consecuencia de un siniestro de tránsito, las autoridades competentes deberán garantizar a las víctimas los siguientes derechos:

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

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

III. Respetar su privacidad e intimidad, evitando la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que puedan violentarla conforme a las disposiciones legales aplicables;

IV. Recibir atención médica y psicológica; y

V. Reparación integral del daño en términos de la Ley de Atención a Víctimas para el Estado de Sonora y demás disposiciones aplicables, para lo cual los procedimientos deben considerar las condiciones de vulnerabilidad que les afecten.

CAPÍTULO III

Del Derecho a la Movilidad

Artículo 10. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

Artículo 11. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, tendrán el siguiente orden de jerarquía:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada y de cuidados;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

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

Artículo 12. El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;

II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;

V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;

VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;

VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;

VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado; y

IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y en el uso de los servicios.

Artículo 13. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las provisiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

I. Que los servicios de transporte provean de vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada y de cuidados, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;

II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad, movilidad limitada y de cuidados se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas,

visuales, táctiles, rampas, entre otras, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente; y

III. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 14. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

I. Infraestructura segura: Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;

II. Velocidades seguras: Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

III. Vehículos seguros: Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión.

IV. Personas usuarias seguras: Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;

V. Atención Médica Prehospitalaria: Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables, y

VI. Seguimiento, gestión y coordinación: Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento.

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

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

Artículo 16. El sistema de movilidad deberá ofrecer múltiples opciones de servicios y modos de transporte debidamente integrados, que proporcionen disponibilidad, calidad y accesibilidad; que satisfagan las necesidades de desplazamiento y que logren un sistema de integración física, operativa, informativa, de imagen y de modo de pago.

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

Artículo 17. Para cumplir con lo anterior, las autoridades competentes deberán diseñar y operar el sistema de movilidad respetando los siguientes criterios:

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

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

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

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

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

Para efectos de lo dispuesto en la fracción III del presente artículo se definirán estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad; además, se deberán establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de

acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en cuenta la interseccionalidad de las mujeres y los principios de equidad y transversalidad.

TÍTULO SEGUNDO

De las Autoridades Competentes

CAPÍTULO I

De la Competencia Estatal y Municipal

Artículo 18. Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas por el Gobierno Estatal y por los municipios y, a través de los mecanismos de coordinación y colaboración, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Artículo 19. Son autoridades facultadas para aplicar la presente Ley y vigilar su cumplimiento, en el ámbito de sus respectivas competencias las siguientes:

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

Artículo 20. Corresponden al Titular de Poder Ejecutivo, las siguientes facultades:

I. Integrarse al Sistema Nacional, de conformidad con lo establecido en la Ley General;

II. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional;

III. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

IV. Celebrar convenios con los medios de comunicación masiva para la difusión, la divulgación, la información y la promoción de acciones de seguridad y de educación vial;

V. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, en el ámbito de su competencia;

VI. Establecer los criterios generales para promover la movilidad en el marco del respeto por los derechos humanos, la seguridad, el medio ambiente, la formación y sensibilización vial y la calidad del entorno urbano;

VII. Designar a la persona que representará al Ejecutivo Estatal en la integración del Sistema Nacional;

VIII. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y delegar esta función cuando así lo considere necesario;

IX. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se deberán incorporar al Sistema de Información Territorial y Urbano;

X. Armonizar los programas de ordenamiento territorial que le competen con lo dispuesto en ésta y otras leyes aplicables;

XI. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

XII. Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;

XIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XIV. Promover la transformación de los sistemas de transporte del Estado en esquemas integrados que posibiliten modelos operativos y una estructuración empresarial que coadyuven en el mejoramiento de las condiciones de seguridad, calidad y eficiencia de estos;

XV. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

XVI. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;

XVII. Incentivar la circulación de vehículos eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario, en coordinación con las autoridades competentes;

XVIII. Expedir las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados que cuenten con registro en la entidad federativa, en materia de protección al medio ambiente;

XIX. Vigilar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas en materia de movilidad y seguridad vial;

XX. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XXI. Expedir la Estrategia Estatal, en congruencia con la Estrategia Nacional;

XXII. Determinar y aplicar las medidas necesarias para el cumplimiento de esta ley y sus reglamentos;

XXIII. Expedir los reglamentos de esta Ley;

XXIV. Proponer en el Presupuesto de Egresos del Estado para cada año fiscal los recursos para el correcto funcionamiento y aplicación de la presente Ley; y

XXV. Las demás que le confieran esta Ley y sus reglamentos.

El Ejecutivo del Estado podrá delegar a las dependencias de la administración pública estatal las atribuciones conferidas en las fracciones IV, V, VI, IX, X, XI, XIII, XIV, XVII, XIX y XX.

Artículo 21. Para el debido cumplimiento de la presente Ley corresponden a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano las atribuciones siguientes:

I. Integrar el Sistema Estatal, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;

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

III. Participar en conjunto con el Instituto en la elaboración de la Estrategia Estatal;

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

V. Brindar asesoría técnica a los municipios para la planeación, ejecución, implementación de obras de infraestructura y equipamiento que cumplan con los requisitos establecidos en la presente Ley, que incluya una planeación a largo plazo que brinde continuidad y progresividad a los proyectos de movilidad y seguridad vial;

VI. Desarrollar, en conjunto con el Instituto y los municipios, políticas de movilidad que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación atmosférica;

VII. Aplicar los instrumentos de política de movilidad de conformidad con las leyes y disposiciones legales aplicables, en el ámbito de su competencia;

VIII. Realizar en concordancia con las políticas y acciones de movilidad establecidas en esta Ley, en la Estrategia Estatal y en los Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de ámbito estatal y municipal, la planeación, programación, ejecución y control de los proyectos de infraestructura para la movilidad;

IX. Realizar las acciones de mantenimiento y conservación a la infraestructura para la movilidad que correspondan al Estado, con base a los planes y programas que se elaboren para esta materia, priorizando la jerarquía de movilidad establecida en esta Ley;

X. Integrar en forma semestral, los registros de las obras y proyectos aprobados por el Sistema Estatal y que formen parte de las políticas de movilidad y seguridad vial; y

XI. Las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 22. Para el debido cumplimiento de la presente Ley, corresponden a la Secretaría de Hacienda las atribuciones siguientes:

I. Expedir las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora;

II. Llevar a cabo un control veraz y actualizado de todos los vehículos automotores que circulen en el Estado y que hayan sido registrados y dados de alta dentro del Registro Vehicular Estatal, en los términos de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, misma que deberá de ser incorporada a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema a que se refiere el artículo 29 de la Ley General;

III. De acuerdo con la disponibilidad presupuestaria, implementar los mecanismos tecnológicos necesarios para mantener actualizadas, en términos de las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental, protección de datos personales, las bases de datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema;

Los datos generados en materia de movilidad podrán ser públicos, de acuerdo a lo establecido por la Ley en materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado.

IV. Expedir los diversos tipos de licencias de conducir, en los términos de la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;

V. Llevar a cabo un control veraz y actualizado de todas las licencias para conducir expedidas para las diversas modalidades, que hayan sido inscritas en el Registro Estatal de Licencias e Infracciones, mismo que deberá de ser incorporado a las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial que integran el sistema, sujetándose en su caso, a las disposiciones fiscales, en materia de transparencia, acceso a la información pública gubernamental y protección de datos personales; y

VI. Las demás disposiciones jurídicas aplicables.

Para efectos de las fracciones IV y V las autoridades estatales y municipales deberán reconocer los permisos otorgados por éstas y por el gobierno federal para

suministrar los servicios de transporte de bienes y mercancías, sean documentos físicos o su representación digital.

Artículo 23. Para el debido cumplimiento de la presente Ley, corresponde a la Secretaría de Salud Pública, las atribuciones siguientes:

I. Elaborar guías de práctica clínica de protocolos a través de un grupo colegiado que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;

II. Difundir y promover las guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitolaria e intrahospitolaria por siniestros de tránsito;

III. Desarrollar estrategias para que las unidades de los servicios de emergencias médicas brinden atención a víctimas lesionadas en siniestros, dentro del umbral de tiempo para minimizar la permanencia de lesiones y reducir la posibilidad de muerte;

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

V. Coordinarse con el Instituto, autoridades estatales y con las autoridades municipales correspondientes para efectos de realizar acciones relacionadas con la Medicina de Transporte, que permitan realizar exámenes de alcoholimetría en aire exhalado aleatorios a las personas operadoras de transporte público, así como, para participar en los operativos de alcoholimetría;

VI. Implementar e informar mensualmente al Instituto, así como incorporar a las respectivas plataformas que para tal objeto se designen, la fecha y hora de recepción de cada llamada de emergencia en la materia; la fecha y hora de arribo al sitio del siniestro de tránsito; la cinemática del trauma; el número de víctimas involucradas y las características de las lesiones, de acuerdo con los lineamientos que al respecto emitan las autoridades competentes;

VII. Registrar y mantener actualizada la información y registros generados en relación con la atención médica prehospitolaria en el Sistema de Información Territorial y Urbano;

VIII. Realizar campañas, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en materia de prevención de factores de riesgo en el tránsito a personas usuarias de vehículos motorizados;

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

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

XI. Observar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial, así como de las estatales, en el ámbito de su competencia;

XII. Difundir y promover los límites de alcohol en aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 49, fracción XII de la Ley General, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio estatal; y

XIII. Las demás disposiciones aplicables previstas en la presente Ley y en las demás disposiciones legales aplicables.

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

I. Colaborar con las autoridades de los tres órdenes de gobierno, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad;

II. Registrar en el sistema del Centro Estatal de Información sobre Seguridad Pública, incidentes delictivos en los sistemas de movilidad, con el objetivo de identificarlos y proveer alternativas de solución, en términos de la Ley de Seguridad Pública para el Estado de Sonora;

III. Desarrollar, operar y mantener la Red Estatal de Telecomunicaciones de Seguridad Pública, el Servicio Único de Asistencia Telefónica, el Servicio de Denuncia Anónima y el Sistema Único de Monitoreo y Operación de Equipos Tecnológicos de Vigilancia, en términos de la normatividad aplicable, para efectos de que se puedan utilizar como mecanismos para la investigación y prevención de hechos delictivos en los sistemas de movilidad;

IV. Fomentar la participación de la comunidad y de los sectores social y privado, en la formulación, ejecución y evaluación de las estrategias, programas y acciones en materia de seguridad pública, con especial interés en aquellas situaciones relacionadas con los sistemas de movilidad;

V. Coadyuvar con el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial cuando derivado de su Sistema Estatal de Información de Seguridad Pública tenga conocimiento de información que pueda incidir en los sistemas de movilidad; y

VI. Las demás disposiciones aplicables previstas en la presente Ley y en las demás disposiciones legales aplicables.

Artículo 25. Para el debido cumplimiento de la presente Ley corresponden a las autoridades ambientales del Estado, las atribuciones siguientes:

I. Emitir y verificar las normas y lineamientos que deberán cumplir los vehículos motorizados en el Estado en materia de protección al medio ambiente;

II. Promover, fomentar e impulsar, en coordinación con el Instituto, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, el uso de vehículos no motorizados y/o de bajas emisiones contaminantes; sistemas con tecnologías sustentables, así como el uso de otros medios de transporte público de pasajeros y de carga amigables con el medio ambiente, utilizando los avances científicos, tecnológicos y de eficiencia energética;

III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los instrumentos y mecanismos necesarios para el diagnóstico, información, seguimiento y evaluación de las políticas, programas y acciones de movilidad y seguridad vial en el territorio del Estado, de conformidad con lo establecido en la presente Ley;

IV. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la evaluación de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Desarrollar en conjunto con el Instituto y los integrantes del Sistema Estatal, políticas de movilidad, que tengan como objetivo evitar el congestionamiento vial y contribuir en la disminución de los índices de contaminación atmosférica;

VI. Sugerir a los municipios y al Gobierno del Estado, zonas de movilidad sustentable a efecto de reducir las externalidades negativas;

VII. Realizar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, estudios, investigaciones y proyectos para la implementación de mecanismos que mejoren los desplazamientos en las vías, el transporte público y la seguridad vial;

VIII. Realizar en coordinación con el Instituto, procedimientos de verificación de las unidades que realizan la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades y sistemas, relacionado con las condiciones físico-mecánicas y de emisiones a la atmósfera, según corresponda; y

IX. Las demás que se desprendan de la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 26. Los Municipios, a través de los Ayuntamientos, en atención a sus condiciones territoriales y socioeconómicas, así como a su capacidad financiera y administrativa, participaran de manera coordinada con el Estado, en la formulación y aplicación de programas de movilidad y seguridad vial cuando aquellos afecten

su ámbito territorial, así como para la planeación, construcción y conservación de la infraestructura que para estos servicios se requieran, para lo cual contarán con las siguientes atribuciones:

I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la presente Ley y en los lineamientos que establezca el Sistema Estatal;

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

III. Vigilar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y la jerarquía de la movilidad;

V. Participar con las autoridades federales, estatales y de otros municipios, en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los convenios de coordinación;

VI. Deberán establecer en su estructura, una autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial;

VII. Auxiliar al Instituto, según corresponda, en el desempeño de sus funciones, interviniendo en la aplicación de las disposiciones establecidas en la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;

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

IX. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, el Estado, con otras entidades federativas y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

X. Garantizar que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;

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

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

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

XIV. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en esta Ley y las necesidades territoriales, para lo cual podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;

XV. Vigilar el cumplimiento de las normas técnicas estatales, expedidas por el Instituto y/o el Sistema Estatal, en materia de movilidad y seguridad vial, las cuales deberán tener concordancia con las normas oficiales mexicanas;

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

XVII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio, para lo cual podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;

XVIII. Colaborar con el Instituto, con el fin de verificar la factibilidad de los proyectos de infraestructura y equipamiento vial y servicios conexos a la movilidad, en lo relativo a su territorio, localización y aprovechamiento de áreas, conforme a la normatividad aplicable de carácter técnico y de ordenamiento territorial;

XIX. Colaborar con el Instituto, en la determinación de las rutas de acceso y paso de los vehículos de los sistemas de servicio público en los que correspondan;

XX. Colaborar con el Instituto, para la localización y ubicación del equipamiento para el transporte, tanto para la operación de las terminales de autobuses de pasajeros, como de las terminales de carga, sitios para el sistema de automóvil de alquiler, a efecto de tramitar las concesiones, permisos y autorizaciones que en su caso correspondan;

XXI. Colaborar con el Instituto, para identificar la mejor ubicación de los lugares para el establecimiento de los sitios y autorizar estos para los sistemas de transporte que así lo requieran;

XXII. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas, para lo cual deberá coordinarse con el Instituto, para efectos de verificar la factibilidad de tales proyectos;

XXIII. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, costo-efectividad, perspectiva de género y de cuidado, entre otros que se consideren relevantes, para lo cual deberá coordinarse con el Instituto;

XXIV. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio, atendiendo las solicitudes y recomendaciones del Instituto;

XXV. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública, a través de una estrategia de gestión de estacionamiento;

XXVI. Ordenar, regular y administrar los servicios y obras de vialidad y tránsito en los centros de población ubicados en su territorio y en las vías públicas de jurisdicción municipal, conforme a las disposiciones de esta Ley en sus reglamentos respectivos;

XXVII. Dictar medidas para mejorar la infraestructura vial y los sistemas de control de tránsito de jurisdicción municipal en términos de esta Ley;

XXVIII. Ejecutar las acciones relativas a la ingeniería de tránsito y al señalamiento de las vialidades en los centros de población de su jurisdicción;

XXIX. Regular, ordenar y generar bahías de carga y descarga de mercancías en vía pública;

XXX. Promover la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada, y asegurar el cumplimiento de la normatividad relativa a accesibilidad en la infraestructura construida por parte de entes públicos y privados;

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

XXXII. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito, para lo cual podrá solicitar la asesoría y capacitación técnica por parte del Instituto;

XXXIII. Implementar programas especiales de seguridad vial en los entornos escolares y puntos de alta afluencia de personas, para lo cual podrá solicitar la asesoría y capacitación técnica por parte del Instituto;

XXXIV. Requerir a las instituciones educativas los planes de movilidad de sus instalaciones para garantizar que el ascenso y descenso de estudiantes, docentes y personal administrativo se realice en condiciones de seguridad vial;

XXXV. Determinar y solicitar, en su jurisdicción territorial, la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamientos, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de Gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general;

XXXVI. Prever en su reglamentación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa, estacionamientos y bahías de carga y descarga de mercancías. Para dictaminar, diseñar y evaluar esta disposición podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;

XXXVII. Prever en su reglamentación aplicable, que los desarrollos comerciales cuenten con la infraestructura necesaria para promover el uso de vehículos no motorizados y de tracción humana, considerando la instalación de bici-estacionamientos y espacios designados para ascenso y descenso de pasaje. Para dictaminar, diseñar y evaluar los elementos señalados en esta disposición podrá solicitar el apoyo técnico del Instituto;

XXXVIII. Coordinarse con el Instituto y con los otros municipios de la entidad, para dar cumplimiento a las disposiciones de la presente Ley;

XXXIX. Solicitar al Instituto asesoría y apoyo para realizar los estudios técnicos y acciones en materia de movilidad urbana, vialidad y tránsito;

XL. Proporcionar al Instituto de forma semestral, los registros de las obras y proyectos de construcción y rehabilitación de pavimentos. Al respecto, deberá considerar de carácter prioritario aquellos que fungen como vías para las rutas de transporte público urbano;

XLI. Deberán Integrar las bases de datos de movilidad y seguridad vial que establece el sistema de información territorial y urbana, en ámbito de sus competencias.

XLII. Realizar operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención infantil, uso de cinturones de seguridad en todos los pasajeros cascos certificados en personas motociclistas y vehículos motorizados afines y control de velocidad;

XLIII. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites y procedimientos establecidos por la Ley General, en las vías de su competencia;

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

XLV. Imponer a través de las instancias correspondientes las sanciones por violaciones a las disposiciones viales en el ámbito de sus competencias, respetando y garantizando en todo momento sus Derechos Humanos;

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

XLVII. Promover en el ámbito de su respectiva competencia las acciones para el uso racional del espacio vial, atendiendo a la jerarquía de la movilidad dispuesta en la presente ley; así como garantizar espacios delimitados para la instalación de bici-estacionamientos y espacios designados para ascenso y descenso de pasaje; y

XLVIII. En materia de bici estacionamientos, expedir la reglamentación correspondiente para la dosificación de bici-estacionamientos en todo tipo de desarrollos inmobiliarios, comercios, equipamientos, espacios públicos y demás aplicables.

Artículo 27. En materia de movilidad urbana no motorizada los municipios diseñarán e instrumentarán programas de recuperación y habilitación progresiva de espacios urbanos para el desplazamiento peatonal y la construcción y mantenimiento de infraestructura ciclista en los términos de la ley de la materia.

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

Los proyectos de infraestructura vial urbana deberán incluir:

I. El establecimiento de espacios para peatones y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles, seguros, directos, coherentes y atractivos;

II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios confortables que contribuyan al bienestar de las personas. Se procurará en lo posible la disposición de sombra, arbolado urbano y el amortiguamiento de inclemencias ambientales como lluvia, sol, ruido y humo;

III. El diseño del espacio público contribuirá a una percepción de proximidad y de escala caminable; y

IV. Infraestructura con criterios de redes peatonales, ciclistas y de transporte público continuas e interconectadas, sin obstáculos, con las dimensiones especificadas en los manuales y normas expedidos por las autoridades competentes.

Las redes promoverán contar con instalaciones que soporten su función, como paradas de transporte público, estacionamiento de bicicletas y espacios públicos para pausar.

Artículo 28. Los municipios podrán promover la participación de la sociedad, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en la movilidad, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

CAPÍTULO II

Del Instituto

Artículo 29. El Instituto, además de las atribuciones establecidas en el Decreto que crea el indicado Instituto, tendrá las siguientes:

I. Integrarse al Sistema Nacional, como representante del Estado de Sonora, mediante la Coordinación Ejecutiva;

II. Integrar el Sistema Estatal, a través de la Coordinación Ejecutiva;

III. Asignar, gestionar y administrar recursos públicos propios, bajo los criterios de la presente Ley, para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, seguridad vial, infraestructura y servicios auxiliares;

IV. Fungir como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de acuerdos y resoluciones que se emitan en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, a través de la Coordinación Ejecutiva;

V. Proponer las bases para la política estatal de movilidad y seguridad vial, con un enfoque sistémico, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como de bienes y mercancías;

VI. Participar con las autoridades federales, de los municipios y de las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en la planeación, diseño, instrumentación, implementación y evaluación de la Estrategia Nacional y Estatal, de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial y de los convenios de coordinación;

VII. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia;

VIII. Promover la celebración de convenios de colaboración con empresas privadas, polígonos industriales, instituciones educativas, centros culturales y deportivos, para la implementación de sistemas de movilidad sostenible y estrategias de seguridad vial que permitan el desplazamiento eficiente y seguro de las personas usuarias;

IX. Proyectar la normatividad que establezca las bases, principios y estructura para garantizar el derecho a la movilidad y seguridad vial en condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad;

X. Proponer para su incorporación al Plan Estatal de Desarrollo y a los programas que de éste se deriven, la política de movilidad y seguridad vial con un enfoque integral a las políticas ambientales, de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las diversas políticas sectoriales relacionadas, procurando su vinculación;

XI. Proponer mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permita el ejercicio pleno de este derecho fundamental;

XII. Establecer, en el ámbito de sus atribuciones, las políticas, normas y lineamientos para promover y fomentar la utilización adecuada de la vialidad, su infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y demás elementos incorporados a ella;

XIII. Realizar los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado y los municipios respectivos, promoviendo una mejor utilización de las vialidades al brindar prioridad a las personas con discapacidad, personas peatonas, personas ciclistas y al usuario de transporte público;

XIV. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;

XV. Establecer las bases para priorizar las modalidades de transporte de personas, bienes y mercancías, con el menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;

XVI. Incentivar, en coordinación con las autoridades ambientales, la circulación de formas de movilidad eficientes ambientalmente, establecer el marco normativo y programas correspondientes para su adecuada operación; así como la implementación de su infraestructura vial y equipamiento necesario;

XVII. Asesorar técnicamente a los municipios en materia de movilidad y seguridad vial, así como en el diseño y ejecución de políticas municipales en lo relativo a espacios de dominio público y uso común destinados al tránsito de personas y vehículos, y a la instalación de infraestructura, mobiliario y señalización;

XVIII. Promover en coordinación con las autoridades municipales que las vialidades y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con accesibilidad para las personas peatonas, personas con discapacidad o con movilidad limitada, personas ciclistas y bici-estacionamientos, de acuerdo a la normatividad aplicable, a fin de fomentar el uso de transporte no contaminante;

XIX. Participar en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades en coordinación con las autoridades estatales y municipales, de acuerdo con las necesidades y las condiciones impuestas por la presente Ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables;

XX. Vigilar el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad, seguridad vial y transporte;

XXI. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana y rural, con base en lo establecido en la Ley General, en la presente Ley y en las demás disposiciones legales en la materia;

XXII. Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;

XXIII. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorporen al Sistema de Información Territorial y Urbano referido en la Ley General;

XXIV. Realizar los estudios de impacto de movilidad que coadyuven en la determinación de posibles intervenciones en planeación e infraestructura en ámbito de su competencia; así como emitir la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad establecidos en la fracción XXIII del artículo 25 de este mismo instrumento;

XXV. Orientar el suministro del servicio de transporte a las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con la normatividad aplicable;

XXVI. Establecer medidas de accesibilidad, inclusión y condiciones de diseño universal para las personas con discapacidad, con movilidad limitada y de cuidados, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad, dentro de los servicios de transporte público de pasajeros individual y colectivo, para garantizar su desplazamiento seguro;

XXVII. Instrumentar y articular, con los integrantes del Sistema Estatal, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;

XXVIII. En coordinación con las autoridades competentes, promover en las actuales vialidades y en los nuevos desarrollos urbanos, la construcción de vías peatonales accesibles a las personas con discapacidad, ciclovías y ciclocarriles, con base en los estudios que para tal efecto se realicen;

XXIX. Emitir, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, los mecanismos necesarios para hacer eficiente el uso del espacio público para la estancia, disfrute y movilidad, mejorar la seguridad de las personas peatonas y coadyuvar al cuidado del medio ambiente;

XXX. Instrumentar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal y con el sector privado y social, programas y campañas permanentes para fomentar formas de movilidad que resulten más convenientes para la población, así como la reducción de los riesgos en el tránsito;

XXXI. Emitir, en conjunto con los integrantes del Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel estatal;

XXXII. Participar, en coordinación con la Secretaría de Educación y Cultura, en la revisión continua de las condiciones de seguridad vial, accesibilidad, movilidad sustentable y activa en los entornos escolares y rutas de destino a los centros educativos para incrementar la calidad de los desplazamientos de los estudiantes y sus acompañantes, a fin de reducir riesgos;

XXXIII. Coordinarse con los gobiernos municipales a fin de establecer lineamientos de señalización vial, dispositivos de seguridad y diseño en las vías públicas de su competencia;

XXXIV. Colaborar con las autoridades municipales en la implementación de acciones y estrategias que incidan en la reducción de los percances viales y aumenten la seguridad vial;

XXXV. Coadyuvar con los integrantes del Sistema Estatal en la realización de los estudios necesarios para la creación, redistribución, modificación y adecuación de las vialidades de acuerdo con las necesidades y condiciones impuestas por la planeación del Estado;

XXXVI. Brindar asesorías y asistencia técnica a las dependencias y entidades públicas estatales y municipales, para la planeación y ejecución de programas a largo plazo, relacionadas con obras de infraestructura, equipamiento y servicios en materia de movilidad y seguridad vial;

XXXVII. Facilitar y promover el levantamiento de información abierta a través de estudios e investigaciones realizadas por el Instituto y los demás integrantes del Sistema Estatal;

XXXVIII. Recabar información y analizarla para la elección prioritaria de retos y tareas en materia de movilidad y seguridad vial; y

XXXIX. Definir los mecanismos de evaluación y los indicadores necesarios que permitan medir la consecución de los objetivos.

A. En materia de trámites y servicios.

I. Implementar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, así como coordinarse con los integrantes del Sistema Estatal para compartir la información que se requiera, para (sic) efectos de asegurar su incorporación en las bases de datos del Sistema Nacional;

II. Resolver sobre las solicitudes y promociones realizadas por cualquier persona interesada en el ámbito de su competencia; y

III. Resolver los recursos de inconformidad promovidos ante el Instituto.

B. En materia de gestión y financiamiento.

I. Presentar a la persona titular del Ejecutivo Estatal, los programas de inversiones en las materias de movilidad, seguridad vial e infraestructura vial; y,

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

TÍTULO TERCERO

De la Política Pública

CAPÍTULO I

De la Política Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 30. La administración pública estatal y municipal adoptará los criterios de movilidad establecidos en la presente Ley para ampliar las redes y servicio de transporte público colectivo y se fomentará la movilidad activa a través de infraestructura adecuada, segura y confortable para personas peatonas, de manera especial aquellas con discapacidad y movilidad limitada, ciclistas y personas usuarias de vehículos impulsados por tracción humana en las vías de tránsito de las áreas urbanas y no urbanas.

Artículo 31. Las autoridades estatales y municipales que ejerzan atribuciones relacionados con la materia de movilidad y seguridad vial deberán coadyuvar en la integración de las bases de datos que disponga el Sistema Nacional y el Sistema Estatal, así como atender las determinaciones y lineamientos que emita.

Para efectos de garantizar la transversalización de la perspectiva de género es condición mínima e indispensable que los datos estadísticos, la información pública y los indicadores que se desarrollen y analicen sean desagregados por sexo.

Artículo 32. Las dependencias y entidades de la administración pública estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia Estatal.

Artículo 33. Las dependencias y entidades de la administración pública estatal y los municipios deberán integrarse al Sistema de Información Territorial y Urbano en el que se conformará una base de datos en materia de movilidad y seguridad vial integrada por la información que proporcionen las diversas autoridades en el ámbito de sus competencias.

Artículo 34. Para el funcionamiento del Sistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades estatales y municipales competentes, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, entidades públicas u organismos constitucionalmente autónomos, así como en los municipios y en las áreas que posean datos e información que coadyuve al diseño, elaboración e implementación de las políticas de movilidad, seguridad vial y transporte.

Artículo 35. Las bases de datos que integran el Sistema de Información Territorial y Urbano son:

I. Base de Datos sobre información de movilidad; y

II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial.

Artículo 36. Las autoridades estatales y municipales competentes integrarán las bases de datos de movilidad y seguridad vial, las que contendrán, como mínimo, lo siguiente:

I. La información contenida en el Registro Vehicular Estatal en términos de la Ley de Control Vehicular para el Estado de Sonora, en estricto apego a Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora y a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora y demás legislación aplicable;

II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;

III. Personas conductoras de vehículos particulares sin fines de lucro;

IV. Personas físicas o morales que operen servicios de transporte;

V. Personas operadoras de servicios de transporte;

VI. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;

VII. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;

VIII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público;

IX. Información sobre encuestas origen-destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado; así como las demás relacionadas con el uso del tiempo y el uso de las vías y el espacio público, en aras de utilizar esos datos para generar políticas públicas con incidencia social;

X. Vincular la información estadística con los incidentes y con las políticas públicas para justificar la toma de decisiones, abonando a la garantía de no repetición;

XI. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público;

XII. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;

XIII. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

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

XV. La información que el Sistema Nacional determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos o que se acuerde recopilar y analizar en el Sistema Estatal.

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

Artículo 37. El Sistema Estatal, por conducto del Instituto, integrará la información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, siendo que para tal efecto creará el Subsistema de Información Territorial y Urbano en Materia de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sonora.

Artículo 38. El Subsistema de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad estará conformado por una base de datos integrada, organizada, actualizada y estandarizada por la información que proporcionen las dependencias y entidades públicas de los tres niveles de gobierno, en el ámbito de sus competencias.

Artículo 39. El Instituto tendrá la obligación de integrar, organizar, actualizar y estandarizar la información de movilidad, seguridad vial y transporte que integrará el Subsistema de Información Territorial y Urbano para efectos de presentarlo ante el Sistema Estatal para su aprobación. Será el propio Sistema Estatal quien deberá hacerla llegar a las autoridades federales competentes para efectos de su integración en el Sistema Nacional.

Artículo 40. Para la implementación de la política local de la movilidad, las dependencias y entidades públicas estatales y sus municipios, en el ámbito de sus competencias:

I. Establecerán las acciones de planeación, gestión, regulación, obras y actividades que realice el Estado para ejercer su rectoría en la movilidad;

II. Con sujeción a su disponibilidad presupuestaria, deberán destinar el personal, las herramientas y los recursos para implementar soluciones específicas de

movilidad, articulando los distintos elementos que la componen, tales como el ordenamiento territorial, el ambiente, el tránsito y el transporte, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad y la consideración de la jerarquía señalada en esta ley en toda acción pública;

III. Implementarán acciones para asegurar el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas usuarias de la red vial y mercancías, en modos de transporte seguros, sostenibles, inclusivos y resilientes, así como de vivienda adecuada en cercanía, equipamientos, infraestructura, servicios, espacio público, ordenamiento territorial y desarrollo urbano; y,

IV. Con base en la política local de movilidad, deberán plantear las políticas, proyectos, acciones, indicadores y metas que posicionen a la movilidad como una actividad trascendental para el desarrollo económico y social en el Estado de Sonora y los municipios, así como para la calidad de vida de su población.

Artículo 41. La planeación de la movilidad y seguridad vial, realizada por cualquier dependencia o entidad pública de la administración estatal o municipal, integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en la presente Ley, observando las siguientes acciones:

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

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

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

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

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

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

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura

vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad, movilidad limitada y de cuidados, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

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

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

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

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

XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad, seguridad vial y transporte fomentando la multi e intermodalidad;

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

XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía;

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

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

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

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

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

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

Artículo 42. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

I. Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;

II. Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia, y demás legislación en materia de prevención de la violencia en razón de género, así como incorporar recomendaciones y políticas para asegurar la integridad, dignidad y libertad de las mujeres al hacer uso de la vía, emitidas por el Instituto Nacional de las Mujeres, la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Ciudadana, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Artículo 43. Para garantizar el diseño universal y la accesibilidad en los componentes de la movilidad, deberán seguirse los siguientes principios de diseño:

- I. Uso equiparable, útil para personas con discapacidad;
- II. Uso flexible, se adapta a cualquier persona usuaria;
- III. Simple e intuitivo, fácil de entender para cualquier grupo de edad o condición socioeconómica;
- IV. Información perceptible, comunicando de forma eficaz a cualquier tipo de persona usuaria;
- V. Tolerancia al error, minimizando el riesgo al siniestro de tránsito;
- 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 persona usuaria; y
- VIII. Uso de señalizaciones que permitan el entendimiento para las personas de distintas discapacidades.

CAPÍTULO II

Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 44. El Sistema Estatal, será el mecanismo de coordinación estatal, que determine la asignación de los diferentes recursos y controle la ejecución y consecución de los objetivos del plan estratégico propuesto por el Instituto en coordinación con la Secretaría, a fin de cumplir con los objetivos y principios de la presente Ley.

Artículo 45. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares de:

- I. El Poder Ejecutivo, quien lo presidirá;
- II. El Instituto;
- III. La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
- IV. La Secretaría de Hacienda;
- V. La Secretaría de Salud;

VI. La Secretaría de Economía;

VII. Por los ayuntamientos de los municipios del Estado, para efectos de esto, será la persona que designe el propio presidente municipal, prioritariamente la persona titular de la autoridad especializada en materia de movilidad y seguridad vial del Ayuntamiento;

VIII. Dos representantes del Congreso del Estado de Sonora, quien ostente la presidencia de la Comisión de Movilidad y Seguridad Vial y de Obras y Servicios Públicos; y

IX. Invitados técnicos y representantes de la sociedad civil, quienes serán invitados por cualquiera de los miembros del Sistema Estatal, los cuales contarán con voz, pero no con voto.

El desahogo de las sesiones del Sistema se llevará de acuerdo a lo establecido en la presente Ley.

Artículo 46. El Sistema Estatal, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Emitir los lineamientos para su organización y operación, los cuales deberán establecer la periodicidad de las reuniones del Sistema Estatal;

II. Establecer los mecanismos de participación de las dependencias y entidades públicas estatales, así como de los municipios, del Congreso del Estado y de las organizaciones de la sociedad civil, cuando corresponda;

III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el desarrollo de las funciones de las dependencias y entidades públicas y municipales que lo integran y del Sistema Estatal en su conjunto;

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

V. Promover mecanismos y programas educativos necesarios para incentivar la formación de especialistas, así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de seguridad vial;

VI. Establecer las bases de planeación transexenal, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter estatal y regional que emita el Instituto, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Estatal de Desarrollo, los programas Estatales y los planes de los municipios;

VII. Aprobar la política estatal estratégica en materia de movilidad y seguridad vial que emita el Instituto y que retomará las opiniones de los grupos de la sociedad

civil, de los pueblos y comunidades indígenas, organizaciones de personas con discapacidad;

VIII. Aprobar la Estrategia Estatal, que proponga el Instituto en coordinación con la Secretaría, que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades estatales y municipales en la materia;

IX. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad;

X. Validar las variables e indicadores al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información;

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

XII. Aprobar los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de la presente Ley;

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

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

CAPÍTULO III

De la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 47. La Estrategia Estatal establecerá las bases para el desarrollo de la movilidad y la seguridad vial del Estado, en el corto, mediano y largo plazo, en congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, los programas sectoriales, regionales, y municipales del Estado en materia de movilidad, seguridad vial, transporte, ordenamiento territorial, cambio climático y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

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

Artículo 48. Para la formulación de la Estrategia Estatal se deberá observar, al menos, lo siguiente:

I. Integración de los objetivos en concordancia con los instrumentos nacionales e internacionales de los que forme parte el Estado Mexicano;

II. Identificación de los sistemas de movilidad de los centros de población del Estado, interurbanos y rurales con su respectivo diagnóstico, caracterización y delimitación;

III. Vinculación de la movilidad y la seguridad vial con la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, así como a las políticas sectoriales aplicables en materia ambiental y demás que se requieran;

IV. Establecimiento de mecanismos para el fortalecimiento de las políticas y acciones afirmativas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Promoción de la congruencia de las políticas, programas y acciones que, en el gobierno del Estado y los Municipios, deberán implementarse en materia de movilidad y seguridad vial;

VI. Conformación de las estrategias que promuevan modos de transporte público sostenible y seguro, el uso de vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de alta eficiencia energética;

VII. Establecimiento de las bases para los mecanismos de planeación, organización, regulación, implementación, articulación intersectorial, así como la participación de la sociedad y de los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, ejecución, control, evaluación y seguimiento de la Estrategia; y

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

Artículo 49. La Estrategia Estatal tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque sistémico y de sistemas seguros, la movilidad y seguridad vial, con la premisa que el cambio en su instrumentación será progresivo, las acciones y políticas deberán obedecer a un proceso iterativo.

Podrá ser revisada y en su caso actualizada cada cuatro años o cuando ocurran cambios profundos que puedan afectar la estructura de movilidad del Estado.

Artículo 50. El proceso para la elaboración e implementación de la Estrategia Estatal será el siguiente:

I. El Instituto en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, elaborará la Estrategia Estatal y la propondrá ante el Sistema Estatal;

II. El Sistema Estatal aprobará la Estrategia Estatal y establecerá los acuerdos y directrices respecto a lo que le compete a cada uno de sus integrantes;

III. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora; y

IV. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios y sus autoridades ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO IV

De los Instrumentos de Planeación

Artículo 51. Los Programas de Planeación de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de las diversas escalas del territorio, integrarán a la movilidad y deberán:

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

II. Fomentar la distribución equitativa del Espacio Público de vialidades que permita la máxima armonía entre los diferentes tipos de usuarios;

III. Promover los usos del suelo mixtos, la distribución jerárquica de equipamientos, favorecer una mayor flexibilidad en las alturas y densidades de las edificaciones y limitar la cantidad de cajones de estacionamiento en la vía pública y fuera de ella en las construcciones y estacionamientos públicos, evitando la imposición de mínimos de estacionamiento, con la excepción de aquellos destinados a las personas con alguna discapacidad o movilidad reducida.

IV. Promover la innovación tecnológica de punta, para almacenar, procesar y distribuir información que permita contar con nuevos sistemas, aplicaciones y servicios que contribuyan a una gestión eficiente, así como a la reducción de las externalidades negativas en la materia;

V. Incrementar la oferta de opciones de servicios y modos de transporte integrados, a los diferentes grupos de usuarios, que proporcionen disponibilidad,

velocidad, densidad y accesibilidad universal, que permitan reducir la dependencia del uso del automóvil particular, aquellas innovaciones tecnológicas que permitan el uso compartido del automóvil u otros medios de movilidad, el uso seguro de la bicicleta y desarrollar nuevas alternativas al transporte público;

VI. Propiciar una movilidad sostenible con base en la protección ambiental, considerando las contribuciones locales que aporten a las determinadas a nivel nacional para el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, el acceso a recursos financieros, la transferencia de tecnología y el desarrollo de capacidades, así como la prevención, mitigación y resiliencia ante los riesgos y los efectos del cambio climático, casos fortuitos o de fuerza mayor;

VII. Comprender criterios de eficiencia energética y mitigación de emisiones directas e indirectas, generadas por los desplazamientos y servicios requeridos por la población, evitando la dispersión de los asentamientos humanos y procurando aprovechar los espacios urbanos vacantes en las ciudades;

VIII. La información relacionada con la movilidad será integrada y actualizada al Sistema de Información Territorial y Urbano;

IX. Implementar políticas y acciones de movilidad y vivienda que faciliten la venta, renta, o arrendamiento de inmuebles, para una mejor interrelación entre el lugar de vivienda, el empleo y demás satisfactores urbanos, tendientes a disminuir la distancia y frecuencia de los traslados y hacerlos más eficientes;

X. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de siniestros viales y el Mejoramiento de la infraestructura Vial y de Movilidad;

XI. Aumentar el número de opciones de servicios y modos de transporte;

XII. Establecer políticas, planes y programas para la prevención de siniestros viales, que desincentiven el uso de los teléfonos celulares al conducir, o manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente implantando sistemas de gestión de accidentes, con base en estadística que incluya causas, incluyendo la identificación de las deficiencias en el diseño vial; y

XIII. Promover políticas que integren al transporte de carga y fomenten la movilidad institucional, entendida esta última, como aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines.

Artículo 52. El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, incluirá a la movilidad observando los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando los criterios siguientes:

I. El análisis de la situación de la movilidad en el territorio estatal, sus tendencias y la enunciación de objetivos y resultados deseados, que deben abordarse simultáneamente; así como la forma en la cual se efectuará el diagnóstico y pronósticos tendenciales y normativos, que resumen la confrontación entre la realidad y lo deseado en la materia;

II. Las estrategias en materia de movilidad a mediano y largo plazo para su implementación, su evaluación y la selección de la más favorable, para cerrar las brechas entre la situación, sus tendencias y el escenario deseado;

III. La definición de las acciones en materia de movilidad y de los proyectos estratégicos que permitan su implementación;

IV. La determinación de metas y los mecanismos y periodos para la evaluación de resultados en materia de movilidad, así como la corresponsabilidad sectorial para la consecución de dichas metas;

V. Los instrumentos para el cumplimiento y ejecución de lo establecido en materia de movilidad en el programa;

VI. La congruencia de lo establecido en materia de movilidad con el atlas nacional y estatal de riesgo;

VII. La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia; y

VIII. Otros que determinen las autoridades competentes.

Artículo 53. Los programas o planes municipales de Desarrollo Urbano deberán incluir los derechos y principios establecidos en la presente Ley, considerando los criterios siguientes:

I. Considerar el vínculo de la movilidad con los ordenamientos ecológicos y los criterios generales de regulación ecológica de los Asentamientos Humanos establecidos en el artículo 23 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y en las normas oficiales mexicanas en materia ecológica;

II. Las autorizaciones de manifestación de impacto ambiental que otorgue la Comisión de Ecología y Desarrollo Sustentable y los municipios, a través de los Ayuntamiento, deberán considerar la observancia de lo establecido en materia de movilidad en la presente legislación y en los planes o programas en materia de Desarrollo Urbano y de acción climática;

III. En la determinación de los usos del suelo, se buscará lograr una diversidad y eficiencia de los mismos y se evitará el desarrollo de esquemas segregados o unifuncionales, así como las tendencias a la suburbanización extensiva; propiciando una ciudad densa, mixta y policéntrica con un sistema de movilidad adecuado;

IV. La gestión de instrumentos orientados hacia la gestión de la demanda en la materia;

V. Promover la utilización de instrumentos económicos, fiscales y financieros de política de movilidad para inducir conductas compatibles con la protección y restauración del medio ambiente y con un desarrollo urbano sostenible;

VI. Se deberá privilegiar la planeación de infraestructura que propicie el establecimiento de sistemas de transporte colectivo y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental sobre cualquier otra que privilegie la movilidad basada en el auto;

VII. En la determinación de las áreas para el crecimiento de los centros de población, se fomentará la mezcla de los usos habitacionales con los productivos que no representen riesgos o daños a la salud de la población y se evitará que se afecten áreas con alto valor ambiental y/o cultural; y

VIII. Otros que determinen las autoridades competentes.

El Instituto o los municipios, en sus respectivas circunscripciones, podrán realizar los Programas Integrales de Movilidad Urbana Sostenible o su equivalente, para identificar las necesidades de movilidad de las personas y mercancías en las ciudades atendiendo a las disposiciones establecidas en el Reglamento y demás normatividad aplicable.

Artículo 54. En el caso de la zonificación primaria, con visión de mediano y largo plazo, deberá establecerse en los programas o planes municipales de Desarrollo Urbano, por lo menos:

I. La red de vialidades primarias que structure la conectividad, la movilidad y la accesibilidad universal, así como a los espacios públicos y equipamientos de mayor jerarquía; y (sic)

Artículo 55. La zonificación secundaria, en las zonas que no se determinen de conservación, se establecerá en los planes o programas municipales de Desarrollo Urbano de acuerdo a los criterios siguientes:

I. Se considerarán compatibles y, por lo tanto, no se podrá establecer una separación entre los usos de suelo residenciales, comerciales y centros de trabajo,

siempre y cuando éstos no amenacen la seguridad, salud y la integridad de las personas, o se rebasen la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la movilidad; y

II. Se deberá permitir la densificación en las edificaciones, siempre y cuando no se rebase la capacidad de los servicios de agua, drenaje y electricidad o la movilidad.

La normatividad complementaria en materia de tránsito deberá contemplar la jerarquización de las vialidades.

Artículo 56. El estudio de impacto de movilidad tiene por objeto evaluar y dictaminar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad, propiciar el desarrollo sustentable del Estado y los municipios, así como asegurar su congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, con la Estrategia Estatal, con los Programas de Desarrollo Urbano Municipales y con los principios establecidos en esta Ley.

Artículo 57. La autoridad competente revisará y dictaminará el estudio de impacto de movilidad, conforme a lo que se establezca en el Reglamento de esta Ley.

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

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

Artículo 58. La autoridad competente podrá determinar en el dictamen del estudio de impacto de movilidad, de acuerdo a los lineamientos emitidos para ese efecto lo siguiente:

I. La procedencia de la inserción de un proyecto u obra pública en el entorno urbano, para lo cual podrá imponer medidas de mitigación, compensación e integración necesarias para evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida y la competitividad urbana, propiciar el desarrollo sustentable de la entidad y los municipios, así como asegurar su congruencia con los planes y programas estatales y municipales aplicables en la materia, con la Estrategia Estatal y con los principios establecidos en esta Ley; o

II. La improcedencia de la inserción de proyecto u obra pública en su entorno urbano considerando que:

a) Los efectos no pueden ser minimizados a través de las medidas propuestas y por consecuencia, se genera afectación a la calidad de vida, a la competitividad e infraestructura urbana o al espacio público;

b) El proyecto altere de forma significativa la estructura urbana; y

c) Exista falsedad en la información presentada por las personas promoventes, solicitantes o desarrolladoras.

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

Artículo 59. En el dictamen del estudio de impacto de movilidad la autoridad competente podrá determinar las medidas que considere, mismas que deberá cumplir el promovente, las que pueden consistir en:

I. Medidas de Mitigación. Son las actividades de prevención y control que tienen la finalidad de evitar o disminuir las externalidades negativas de la obra en cualquiera de sus fases de ejecución. Las medidas de mitigación se implementan dentro del predio, en el entorno inmediato y a nivel regional;

II. Medidas de compensación. Son las actividades u obras que tienen por finalidad producir o generar un efecto positivo alternativo y/o equivalente al efecto adverso identificado; incluye el reemplazo o sustitución de la infraestructura para la movilidad afectada, por otros de similares características, clase, naturaleza y calidad. Las medidas de compensación se implementan en el entorno inmediato al proyecto u obra; y

III. Medidas de integración. Son las acciones que permiten que la obra se incorpore en el entorno sin provocar alteraciones graves sobre la infraestructura de la movilidad y los servicios de transporte. Las medidas de integración se implementan en el entorno inmediato o regional dependiendo de la magnitud de la obra.

Artículo 60. El dictamen de impacto de movilidad tendrá una vigencia de dos años. Si el proyecto no hubiere sido modificado y no hubiere cambiado la situación del entorno urbano de la zona en donde se pretenda ubicar, la autoridad competente podrá prorrogar el dictamen hasta por un año más, siempre y cuando así se solicite por el interesado dentro de los cuarenta y cinco días previos a la conclusión de la vigencia; en caso contrario, el estudio debe ser presentado nuevamente para su evaluación.

CAPÍTULO V

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

Artículo 61. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de sus competencias diseñarán y ejecutarán las obras de infraestructura vial urbana y carretera bajo los principios establecidos en la presente ley.

Artículo 62. Las autoridades estatales y municipales competentes considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana, suburbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público.

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

a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas, con suficiente espacio para convivir y caminar, la inclusión de rampas y señalizaciones podotáctil para ciegos y débiles visuales;

b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;

c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal, considerando en todo momento la jerarquía de la movilidad; y

d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas.

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

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

IV. Visión integral. Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite;

V. Intersecciones seguras. Las intersecciones deberán estar diseñadas para garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de la vía, especialmente a las personas peatonas, con movilidad limitada y de cuidados y grupos en situación de vulnerabilidad;

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público colectivo y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, radios de giro adecuados, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

VII. Velocidades seguras. Las vías deben contar, por diseño, con las características, señales y elementos necesarios para que sus velocidades de operación sean compatibles con el diseño y las personas usuarias de la vía que en ella convivan;

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera autoexplicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras. Las vías autoexplicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección, reutilización e infiltración de agua pluvial priorizando las soluciones basadas en la naturaleza y las técnicas de infraestructura verde, en la medida que

el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

XI. Tolerancia. Las vías y sus costados deben prever la posible ocurrencia de errores de las personas usuarias, y con su diseño y equipamiento técnico procurarán minimizar las consecuencias de siniestros de tránsito;

XII. Movilidad sostenible. Transporte cuyos impactos sociales, ambientales y climáticos permitan asegurar las necesidades de transporte de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad en los recursos para satisfacer las del futuro y mejorar la calidad ambiental;

XIII. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo; y

XIV. Calidad. Las vías deben contar con un diseño adecuado a las necesidades de las personas, materiales de larga duración, diseño universal y acabados, integración al contexto urbano, así como mantenimiento adecuado para ser funcional, atractiva estéticamente y permanecer en el tiempo; y

XV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 63. Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y suburbana deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad, en los términos siguientes:

I. Movilidad, que se enfoca en el tránsito de personas y vehículos; y

II. Habitabilidad, que se enfoca en la recreación, consumo, socialización, disfrute y acceso a los medios que permiten el ejercicio de los derechos sociales.

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

Artículo 64. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento; y

II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, infraestructura verde y señalización.

Artículo 65. Las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial vigilarán en todo momento que las vialidades en el Estado y Municipios cuenten con la señalización en concordancia con la Norma Oficial Mexicana correspondiente; siendo obligación de éstas, dar aviso por escrito a las dependencias o entidades públicas estatales o municipales competentes por la falta de dicha señalización.

Artículo 66. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de ésta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

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

Artículo 67. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la presente Ley.

Artículo 68. El instituto, definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto y regularán su operación y los instrumentos que se requieran, considerando la garantía al derecho a la movilidad de las personas, el control de las externalidades generadas por cada servicio, así como el cumplimiento de los estándares establecidos en esta Ley.

El Instituto y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán elaborar estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, o en su caso dictaminar los presentados por particulares de acuerdo a los lineamientos establecidos para este fin, los que tendrán por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

CAPÍTULO VI

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

Artículo 69. El Instituto y las autoridades municipales podrán emitir disposiciones y restricciones para la circulación de vehículos por las vías públicas de jurisdicción estatal y municipal, sobre los lugares donde se estacionan y/o descargan, cuando por su tipo de características de medidas y de peso, representen un riesgo para la seguridad de las personas, el libre tránsito, la conservación o correcto funcionamiento de las vías.

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

Artículo 70. La gestión de la demanda de movilidad busca reducir el uso de modos de transporte de carga y pasajeros menos eficientes y fomentar los más sustentables y seguros. Las autoridades estatales y municipales, deberán implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 71. El Instituto y los municipios, en el ámbito de sus competencias, deberán elaborar estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, los que tendrán por objeto analizar y evaluar las posibles influencias o alteraciones generadas por la realización de obras y actividades privadas y públicas, sobre los desplazamientos de las personas y bienes, a fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida, la accesibilidad, la competitividad, y los demás aspectos previstos en esta Ley.

CAPÍTULO VII

Del Servicio de Estacionamiento Público

Artículo 72. El servicio de estacionamiento público, prestado por una autoridad o un particular, tiene por finalidad la recepción, guarda y devolución de vehículos motorizados y no motorizados en los lugares debidamente autorizados y en los términos de los reglamentos respectivos.

Artículo 73. Se entenderá por estacionamiento al lugar de propiedad pública o privada, que se destine a la estancia transitoria o permanente de vehículos.

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

Artículo 74. Los municipios determinarán y autorizarán los espacios exclusivos de estacionamiento de vehículos en la vía pública para personas con discapacidad, motocicletas y bicicletas.

En el caso de que el Instituto contrate o concesione el servicio de los sistemas de micromovilidad, deberá coordinarse con el municipio para la ubicación de los espacios requeridos.

Artículo 75. Corresponde a los municipios regular el funcionamiento de la custodia y resguardo de vehículos en lugares públicos o privados en su territorio, mediante los sistemas que al efecto establezcan en sus respectivos reglamentos.

Artículo 76. En el diseño e implementación de los estacionamientos señalados en la presente Ley deberán considerarse los criterios de arborización establecidos en las leyes ambientales y urbanas correspondientes.

CAPÍTULO VIII

Instrumentos Financieros

Artículo 77. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades estatales y municipales.

Artículo 78. Las autoridades estatales y los municipios de conformidad con lo establecido en las leyes en la materia y en el ámbito de sus facultades, podrán considerar la implementación de los instrumentos económicos y financieros, públicos y privados, de carácter nacional o internacional necesarios para mejorar la eficiencia y equidad en el acceso de los sistemas de movilidad, la renovación vehicular, la gestión de la seguridad vial y la sostenibilidad.

Artículo 79. Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público colectivo de los municipios, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;

III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando

aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se consideren los factores de riesgo;

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

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

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

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

Artículo 80. Las dependencias y entidades de la administración pública estatal incorporarán en la ejecución de sus programas de inversión y obras de infraestructura para la movilidad, los principios y las políticas establecidas en esta Ley.

Artículo 81. Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes estatales o municipales, cuyos fondos podrán ser obtenidos de diversas fuentes entre ellas, el cargo tarifario a situaciones y elementos de movilidad privada e individualizada donde se generen los efectos más adversos a la movilidad tales como la ocupación del espacio público, la generación de emisiones de efecto invernadero, la generación de riesgos por dimensión, peso y potencia de los vehículos, el tipo de uso y la generación de tráfico, entre otras.

CAPÍTULO IX

Fondo Estatal para la Movilidad

Artículo 82. El Instituto creará el Fondo Estatal para la Movilidad a través del fideicomiso que refiere la Ley de Transporte del Estado de Sonora, cuyos recursos se destinarán a:

- I. La realización de acciones y medidas en materia de movilidad y seguridad vial;
- II. La promoción de la educación, investigación y cultura vial en el Estado;

III. El desarrollo e implementación de acciones, proyectos y política de movilidad con enfoque sistémico, que desincentiven el uso del vehículo particular;

IV. Captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad.

V. Las demás que señalen las disposiciones aplicables.

Artículo 83. El Fondo Estatal será administrado por la Comisión, cuyos integrantes deberán comprobar que su objeto, acciones autorizadas y recursos se dispongan efectivamente en proyectos de movilidad.

Artículo 84. Los recursos del Fondo Estatal se integrarán con:

I. Las aportaciones que efectúen los gobiernos federal, estatal y municipal;

II. Las herencias, legados y donaciones que reciba de personas físicas o morales nacionales e internacionales;

III. Los recursos provenientes de convenios o acuerdos suscritos con las empresas de redes de transporte, en los términos de la ley de transporte del Estado de Sonora; y

IV. Los demás recursos que obtenga por cualquier otro título o concepto.

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

CAPÍTULO X

De la Comisión Ejecutiva de Vinculación Institucional

Artículo 85. La Comisión se constituye como un órgano auxiliar del Instituto de carácter consultivo, de asesoramiento y, en su caso, de ejecución de las políticas públicas en materia de movilidad, seguridad vial y transporte, con el objetivo de mantener su congruencia, impulsar su complementariedad y garantizar la transversalidad en su diseño e implementación.

Artículo 86. La Comisión estará integrada por:

A. De manera permanente:

I. La persona titular de la Coordinación Ejecutiva del Instituto;

II. Una persona representante de las Secretaría de Hacienda

III. Una persona representante de la Consejería Jurídica del Gobierno del Estado;
y

IV. Una persona representante del área de Desarrollo Urbano de la Secretaría.

B. De manera transitoria:

I. Una persona representante de las Secretarías de Gobierno, Educación y Cultura; Salud Pública; Economía; Agricultura, Ganadería, Recursos Hidráulicos, Pesca y Acuicultura; Desarrollo Social; Trabajo; Seguridad Pública y Turismo, según sea necesario en atención a los temas sujetos a análisis; y,

II. A invitación expresa:

a) Representantes de Ayuntamientos de los municipios del Estado;

b) Representantes de El Colegio de Sonora, la Universidad de Sonora, la Universidad Estatal de Sonora, Universidad Tecnológica de Hermosillo y cualquier otra institución académica y de investigación que desarrolle actividades en las materias objeto de este ordenamiento; y

c) Representantes de las Cámaras de la Industria con presencia en el Estado de Sonora; y

d) Todas aquellas personas físicas o morales que, por su experiencia o capacidad técnica, puedan colaborar, aportar y fortalecer los temas a tratar en las reuniones de la Comisión.

Artículo 87. La Comisión, de acuerdo con la problemática o complejidad de los asuntos, podrá formar grupos de trabajo específicos, en los que invariablemente deberá participar un representante de sus integrantes permanentes.

Artículo 88. La Comisión emitirá sus propias reglas de operación, en las que determinará su organización y funcionamiento.

Artículo 89. Las reuniones de la Comisión se desarrollarán previa convocatoria que emita el o la titular de la Coordinación Ejecutiva.

De cada reunión deberá levantarse acta debidamente circunstanciada y podrán implementarse herramientas tecnológicas que permitan la comparecencia a las reuniones de sus integrantes e invitados a través de cualquier medio de telecomunicación disponible, cuando por cualquier situación se complique su presencia en las mismas, de lo cual deberá quedar constancia en las actas que al efecto se levanten.

TÍTULO CUARTO

De la Sensibilización y Educación en Materia de Movilidad y Seguridad Vial

CAPÍTULO I

Condicionamiento de la Conducta Vial

Artículo 90. Las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de cuidado y prevención de riesgos y siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

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

La educación en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir una serie de conocimientos que todas las personas usuarias de la vía deben incorporar al momento de transitar por ésta, la cual deberá ser con perspectiva interseccional. Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad y autoridades a las niñas, niños y adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías.

Artículo 91. Las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán, a través de acciones de educación y promoción, la difusión, comprensión y seguimiento de la señalización y dispositivos para el control de tránsito utilizadas en la red vial entre todas las personas usuarias de la vía.

Artículo 92. Las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, promoverán el uso obligatorio de casco para personas conductoras

y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

Artículo 93. La sensibilización en materia de movilidad y seguridad vial tiene como objetivo transmitir información a la población, en formatos accesibles y pertinencia intercultural y lingüística, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía, así como las acciones de prevención de siniestros y demás problemas que se generan en ésta.

Artículo 94. Las políticas, programas, campañas y acciones de educación en materia de movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;

II. Concientizar, especialmente a las personas conductoras de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;

III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;

IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, autoridades, así como a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;

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

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

VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y

VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

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

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

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

Artículo 97. Con respecto a las licencias, las autoridades competentes, deberán emitir las licencias de conductor en todas sus modalidades, atendiendo los principios que establece la Ley General y la presente Ley.

Artículo 98. Para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, todas las personas deberán acreditar el examen de valoración integral, ante la autoridad municipal, para lo cual podrá generar mecanismos de colaboración o coordinación atendiendo a sus necesidades.

Artículo 99. El Instituto podrá incentivar a las escuelas y empresas que participen en las iniciativas de movilidad escolar y empresarial y que contribuyan a fomentar nuevos esquemas de desplazamiento entre alumnos, profesores y empleados, orientados desincentivar el uso irracional del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines. Además, el instituto podrá impulsar la creación de escuadrones viales escolares conformados por alumnos, docentes, empleados y padres de familia.

Artículo 100. El Instituto y los municipios, podrán promover la realización de foros y sesiones de trabajo con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afro-mexicanas, personas con discapacidad y las organizaciones que les representan, instituciones académicas y de investigación, colegios de profesionistas con incidencia directa en la materia de esta Ley, organismos empresariales del sector ligado a la movilidad, la seguridad vial y al transporte de bienes y mercancías, organizaciones de la sociedad civil organizada y los gobiernos respectivos, para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial relacionado con la movilidad y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 101. Las autoridades a las que refiere esta Ley podrán llevar a cabo procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 102. Todos los vehículos que transiten por la vía pública deberán contar con una póliza de seguro que incluya responsabilidad civil por daños a terceros para responder del pago de la indemnización por los daños ocasionados en cualquier siniestro de tránsito en donde resulte involucrado; la omisión de lo anterior será objeto de multa en términos de la normatividad correspondiente.

TÍTULO QUINTO

Del Uso de la Vialidad

CAPÍTULO I

De los Vehículos Destinados al Servicio de Transporte Público

Artículo 103. Los vehículos destinados al servicio del transporte público que circulen en las vías públicas del Estado deberán estar permanentemente en buen estado físico-mecánico. Los vehículos que se pretendan registrar dentro del Estado deben cumplir con las regulaciones de seguridad y de emisiones que para tal efecto sean emitidas por las autoridades competentes o las que refiera la ley aplicable.

Artículo 104. El Instituto, en coordinación con las autoridades ambientales correspondientes, establecerá las normas técnicas conducentes a que deberá sujetarse el uso de vehículos para evitar la contaminación atmosférica derivada de la emisión de ruidos, polvos y gases tóxicos.

CAPÍTULO II

Del Espacio Público

Artículo 105. Las características de diseño y operación de las vías que integran el espacio público vial se sujetarán a lo siguiente:

I. La Infraestructura Ciclista se e 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 terciarias. 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 30 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

III. Vías secundarias. Son las vías cuya función es permitir el acceso a los predios y el flujo del tránsito vehicular no continuo; presentan comunicación o coincidencia con las vías primarias y las laterales de las vías de acceso controlado. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 30 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

IV. Vías primarias. Son las vialidades cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones. La velocidad máxima en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes;

V. Vías de acceso controlado. Son aquellas que cuentan con incorporación y desincorporación al cuerpo de flujo continuo mediante carriles de aceleración y desaceleración en puntos específicos. La velocidad máxima, en carriles centrales de este tipo de vialidad, en este tipo de vialidades no será nunca mayor a 60 km/h;

VI. Vías regionales. Son vías para el tránsito directo entre diferentes centros de población a efecto de permitir el tránsito de bienes y personas al exterior de las regiones o entre los asentamientos humanos de una misma región según su tipo;

VII. Vías de tránsito confinado para transporte público. Incluidas en las vías primarias, pero se procurará la instalación de carriles para la circulación prioritaria o exclusiva de vehículos de transporte público. Podrán ser utilizados en situaciones de caso fortuito, fuerza mayor o alteración del orden público por vehículos de emergencia respetando las condiciones establecidas en el Reglamento de Tránsito correspondiente. La velocidad máxima en este tipo de

vialidades no será nunca mayor a 50 km/h y dependerá de las características del entorno que atraviesen y de las condiciones peatonales existentes; y

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

Artículo 106. El Instituto podrá desarrollar normas, lineamientos, políticas y proyectos que promuevan el acceso seguro, eficiente, integrado e interconectado a la movilidad, asegurando que existan los espacios adecuados para las personas usuarias, además de las que emitan las autoridades competentes.

Artículo 107. El espacio público contará con infraestructura para la intermodalidad, para lo cual deberá contar como mínimo con:

I. Bahías o Zonas de Ascenso y Descenso. Espacios destinados a la conexión entre los diversos modos de transporte que permiten un adecuado funcionamiento del tránsito peatonal y vehicular, y que deberán contar, de manera preferente, con parabuses para la protección de las personas usuarias;

II. Bici-estacionamientos. Componente que incluye equipamiento para bicicletas, permitiendo el anclaje y retiro seguro de las mismas;

III. Plataformas de Carga. Son zonas especializadas de manejo logístico de la carga, que cuentan con la infraestructura y los servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, empaque y distribución de mercancías, donde distintos agentes coordinan sus acciones en beneficio de la competitividad de los productos que hacen uso de la infraestructura.

IV. Zonas de Taxi (sitios). Espacio físico ubicado en propiedad privada, o en la vía pública, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte público individual motorizado; y

V. Zonas de carga y descarga. Espacio físico ubicado en propiedad privada o en la vía pública, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio de transporte de carga para el ofrecimiento de sus servicios.

Artículo 108. El Instituto y las autoridades municipales en el ámbito de su competencia, están obligados a lo siguiente:

I. Dar aviso oportuno a las personas usuarias, sobre el bloqueo o uso extraordinario de la vialidad, de su jurisdicción, utilizando cualquier medio de comunicación;

II. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer de manera oportuna las rutas alternativas de las vías de comunicación cuando existan obras públicas que no permitan el acceso a estas, o se esté dando un uso extraordinario a la vialidad;

III. Tomar las medidas necesarias para dar a conocer modificaciones de las rutas o líneas de transporte público urbano cuando así lo determine previamente; y

IV. Realizar todas aquellas acciones que sean necesarias para garantizar la seguridad vial en su jurisdicción.

Artículo 109. Se podrá utilizar extraordinariamente la vialidad, previa autorización de la autoridad competente, para la realización de eventos tales como desfiles, caravanas, peregrinaciones o cualquier otro tipo de concentración humana de carácter político, religioso, deportivo, recreativo o social, cuya finalidad sea lícita; así como para la realización de manifestaciones, en estos casos las personas solicitantes y la autoridad municipal, realizarán todas las acciones o medidas necesarias para minimizar las afectaciones a terceros.

Artículo 110. Las personas interesadas en realizar un evento como los descritos en el artículo anterior, deberán dar aviso a la autoridad municipal cuando menos con 15 días de anticipación; en el caso de que se requiera para la realización de manifestaciones deberá ser al menos con 72 horas de anticipación, para efectos de que las autoridades municipales estén en condiciones de brindar las facilidades necesarias para que la realización de tal evento se realice en las mejores condiciones, minimizando perturbaciones de tránsito, sin perturbar la paz y la tranquilidad de la población.

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

Artículo 111. La circulación de unidades que realicen la prestación del servicio de transporte de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías, deberá realizarse atendiendo las disposiciones de tránsito correspondientes.

Artículo 112. Las autoridades estatales y los municipios, en el ámbito de sus competencias, podrán regular, restringir y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, de conformidad con los programas y demás disposiciones legales aplicables, con el objeto de mejorar las condiciones ambientales, de salud y de seguridad vial en puntas críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación, así como el ordenamiento de la circulación se podrán aplicar

considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes, sin que ello implique tramitar la expedición de permisos adicionales para la movilidad de bienes y mercancías.

Para efectos del párrafo anterior, las autoridades estatales y municipales deberán reconocer los permisos otorgados por éstas y por el gobierno federal para suministrar los servicios de transporte de bienes y mercancías, sean documentos físicos o su representación digital, así como las copias certificadas que al efecto emita un fedatario público.

Artículo 113. Cuando se estén llevando a cabo obras o trabajos en las vialidades, que entorpezcan la circulación de peatones y vehículos, el responsable de dichas obras deberá tomar las medidas preventivas necesarias para garantizar la seguridad de estos, observando lo establecido en la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos legales aplicables.

Artículo 114. Las personas que conducen un vehículo no deberán seguir a los vehículos de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que pueda significar riesgo o entorpecimiento de la actividad del personal de dichos vehículos.

Artículo 115. El Instituto y las autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, podrán impedir el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales para su circulación, o que representen un peligro para la seguridad de sus ocupantes, de los demás vehículos, de las personas peatonas o de la población en general, así como el de aquéllos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar algún daño a la propiedad privada o pública.

Artículo 116. Los vehículos que se encuentren presuntamente abandonados, los que no estén en condiciones de circular y aquéllos que sean reparados en las vías públicas sin tener el carácter de urgente, serán retirados y trasladados a los depósitos vehiculares que disponga la autoridad competente, atenta a lo dispuesto en la reglamentación aplicable. Los gastos que se generen por el traslado y resguardo del vehículo correrán por cuenta del propietario o poseedor del vehículo.

CAPÍTULO III

De las Zonas de Tránsito Controlado

Artículo 117. Las zonas de tránsito controlado son sistemas de control y regulación del tránsito en zonas específicas. Estas zonas serán determinadas por autoridades estatales y municipales competentes, de conformidad con la normativa aplicable.

Artículo 118. Las vialidades de tránsito comprenderán los siguientes aspectos:

I. Priorización del tránsito peatonal, mediante la ejecución de programas y proyectos que incentiven la infraestructura peatonal, integrando los conceptos de accesibilidad universal;

II. Regulación de la operación de los Sistemas de Transporte, considerando los sistemas no motorizados y, en su caso, la interconexión de modos de transporte, y

III. Las demás que determine el Reglamento.

Artículo 119. Se considera zona de tránsito controlado el área destinada para vehículos de motor, en las zonas urbanas, que agrupa un conjunto de calles donde se limitan a bajas velocidades, establecidas por las autoridades competentes.

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

Artículo 120. 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 con movilidad limitada y de cuidado;

II. Utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos que mejoren el aspecto de la calle;

III. Pavimentos especiales. Es la implementación de pavimentos que favorecen la permeabilidad de los suelos y una disminución de la velocidad como es el adoquinado, la utilización de piedra u otros. Así mismo se podrá utilizar el color como elemento limitador de velocidad;

IV. Desviación del eje de la trayectoria. Es el diseño de una vialidad que permite la desviación vehicular y se puede llevar a cabo de distintas formas:

a) En las intersecciones se pueden diseñar las vialidades en efecto zigzag que obligue a las personas conductoras 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; y

c) La utilización de “orejas” en las intersecciones de vialidades con estacionamiento, las cuales preferentemente serán dotadas de infraestructura verde para el incremento de la permeabilidad y la incorporación de la naturaleza en el contexto urbano.

TITULO SEXTO

DE LAS INFRACCIONES Y MEDIOS DE DEFENSA

CAPÍTULO UNICO

De las Infracciones y Recurso de Inconformidad

Artículo 121. En contra de los actos o resoluciones que emitan, dicten o ejecuten las autoridades en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a esta ley, su reglamento y demás disposiciones que de ella emanen, los afectados podrán interponer recurso de inconformidad conforme a lo establecido en la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora, o bien intentar el juicio de nulidad ante el Tribunal de Justicia Administrativa del Estado de Sonora.

Artículo 122. Las infracciones cometidas al inobservar las disposiciones contenidas en la presente ley, serán sancionadas por las autoridades competentes de acuerdo a la naturaleza del acto, y atendiendo a los ordenamientos jurídicos correspondientes que establezcan la hipótesis de infracción administrativa, penal o civil correspondiente.

T R A N S I T O R I O S

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

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

TERCERO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, se deberán de realizar las adecuaciones correspondientes

al Reglamento Interior del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora.

CUARTO. Dentro del término de 180 días naturales, siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, se deberán de realizar las adecuaciones correspondientes en los manuales de organización, tramites y de procedimientos del Instituto de Movilidad y Transporte para el Estado de Sonora.

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

SEXTO. Dentro del término de 180 días naturales siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, los municipios deberán armonizar sus reglamentos de tránsito a los conceptos y fundamentos de movilidad y seguridad vial establecidos en la presente ley con el objeto de poder facilitar las acciones estratégicas coordinadas que permitan cumplir con los preceptos de esta ley.

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

OCTAVO. El Sistema deberá integrarse y emitir los lineamientos para su organización y operación dentro de los primeros 180 días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

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

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

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

DÉCIMO PRIMERO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Comuníquese al Titular del Poder Ejecutivo para su sanción y publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado.- SALON DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO. Hermosillo, Sonora, a 12 de diciembre de 2023. C.

MARÍA JESÚS CASTRO URQUIJO, DIPUTADA SECRETARÍA.- RÚBRICA.- C.
JOSE RAFAEL RAMÍREZ MORALES, DIPUTADO SECRETARIO.- RÚBRICA.

Por tanto, mando se publique en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo, en la ciudad de Hermosillo, Sonora, a los quince días del mes de diciembre del año dos mil veintitrés.- GOBERNADOR DEL ESTADO.- FRANCISCO ALFONSO DURAZO MONTAÑO.- RÚBRICA.- SECRETARIO DE GOBIERNO.- ADOLFO SALAZAR RAZO.- RÚBRICA.