

DECRETO 47

QUE CONVOCA AL CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA A LA CELEBRACIÓN DE UNA SESIÓN EXTRAORDINARIA.

ARTÍCULO ÚNICO.- La Diputación Permanente, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 66, fracción VII Bis, inciso B) de la Constitución Política del Estado de Sonora y 76 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, convoca al Congreso del Estado de Sonora a la celebración de una sesión extraordinaria que se inaugurará a las 10:00 horas del día viernes 06 de mayo de 2022, en el Salón de Sesiones de esta Representación Popular, bajo el siguiente:

ORDEN DEL DÍA

- 1.- Lista de asistencia.
- 2.- Lectura del Decreto que convoca al Congreso del Estado de Sonora a una sesión extraordinaria.
- 3.- Elección y nombramiento de la Mesa Directiva que ejercerá funciones durante la sesión extraordinaria.
- 4.- Iniciativa y aprobación del Decreto que inaugura la sesión extraordinaria.
- 5.- Correspondencia.
- 6.- Iniciativa que presentan las diputadas y los diputados integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política del Congreso del Estado de Sonora, con punto de Acuerdo mediante el cual este Poder Legislativo somete a la consideración del pleno el nombramiento que realizó el titular del Poder Ejecutivo del Estado a favor de la Licenciada América Yescas Figueroa, como Magistrado Propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado.
- 7.- En caso de aprobación, toma de Protesta de la Licenciada América Yescas Figueroa al cargo de Magistrada Propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado.
- 8.- Iniciativa que presenta la diputada Ernestina Castro Valenzuela, con proyecto de Ley de Mejoramiento del Entorno Vecinal y Comunitario para el Estado de Sonora.
- 9.- Iniciativa que presenta el diputado Luis Arturo Robles Higuera, con proyecto de Ley que reforma y adiciona diversas disposiciones a la Constitución Política del Estado de Sonora.
- 10.- Iniciativa que presentan el diputado y las diputadas integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional, con proyecto de Ley que adiciona la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora.

11.- Iniciativa que presentan las y los diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, con proyecto de Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sonora.

12.- Iniciativa que presenta el diputado Sebastián Antonio Orduño Fragoza, con proyecto de Decreto que reforma diversas disposiciones del Código Penal del Estado de Sonora y que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Sonora.

13.- Iniciativa con punto de Acuerdo que presentan los diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza en Sonora, a efecto de que el Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de su derecho de iniciativa previsto en los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 64, fracción I de la Constitución Política del Estado de Sonora, presente una iniciativa ante el Congreso de la Unión, con proyecto de Decreto por el que se reforma el numeral 3 del artículo 214 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales.

14.- Iniciativa con punto de Acuerdo que presenta la diputada Paloma María Terán Villalobos, mediante el cual el Congreso del Estado de Sonora reconoce las gestiones del gobierno estatal así como del gobierno federal para la firma del convenio que garantiza el subsidio en el pago de la luz en la época de verano para el año 2022 y exhorta de manera muy respetuosa a los titulares de la Secretaría de Hacienda y la Comisión Federal de Electricidad, para que, en el ámbito de sus facultades, se declare válido el subsidio de manera permanente con el objeto de dar certeza a las y los sonorenses en materia del pago del servicio de luz eléctrica.

15.- Iniciativa con punto de Acuerdo que presentan los diputados Héctor Raúl Castelo Montaña, Fermín Trujillo Fuentes, Próspero Valenzuela Muñer, Ernestina Castro Valenzuela, Sebastián Antonio Orduño Fragoza, Azalia Guevara Espinoza, Claudia Zulema Bours Corral, Ernesto De Lucas Hopkins, Ernesto Roger Munro Jr. y Jorge Eugenio Russo Salido, mediante el cual se crea la Comisión Especial de Seguimiento a la Explotación del Litio en Sonora.

16.- Iniciativa y aprobación del Decreto que clausura la sesión extraordinaria.

17.- Clausura de la sesión.

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el día de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado.

SALON DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO

Hermosillo, Sonora, 04 de mayo de 2022.

Mayo 04, 2022. Año 16, No. 1477

**C. NATALIA RIVERA GRIJALVA
DIPUTADA PRESIDENTA**

**C. BRNEDA LIZETH CÓRDOVA BÚZANI
DIPUTADO SECRETARIO**

INICIATIVA DE DECRETO

QUE INAUGURA UNA SESION EXTRAORDINARIA

ARTÍCULO UNICO.- La Sexagésima Tercera Legislatura Constitucional del Congreso del Estado de Sonora, inaugura hoy, previas las formalidades de estilo, la sesión extraordinaria a que fue convocada por su Diputación Permanente, mediante resolutivo aprobado en sesión celebrada el día 04 de mayo de 2022.

SALON DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO

Hermosillo, Sonora, 06 de mayo de 2022.

DIPUTADA PRESIDENTA

**CORRESPONDENCIA DE LA SESIÓN
DEL DÍA 06 DE MAYO DE 2022.**

03 de mayo de 2022. Folio 1297.

Escrito de la Auditora Mayor Provisional del Instituto Superior de Auditoría y Fiscalización con el que remite a este Poder Legislativo, el formato para la elaboración del informe semestral del estado que guarda la solventación de observaciones a las entidades fiscalizadas, respecto a cada uno de los informes individuales que se derivan de las funciones de fiscalización. **RECIBO Y SE REMITE A LA COMISIÓN DE FISCALIZACIÓN.**

03 de mayo de 2022. Folio 1298.

Escrito del Secretario de Hacienda del Gobierno del Estado de Sonora, con el cual da respuesta al oficio número 141/2022 de fecha 04 de abril de 2022, mediante el cual este Poder Legislativo, remitió iniciativa con proyecto de Decreto que reforma y adiciona diversas disposiciones de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora y acuerdo que modifica el diverso acuerdo número 74, aprobado por el día 24 de marzo de 2022, presentada durante esta LXIII Legislatura, con la finalidad de que se analice y elabore el correspondiente dictamen de impacto presupuestario. **RECIBO Y SE ACUMULA AL EXPEDIENTE RESPECTIVO.**

HONORABLE ASAMBLEA:

Las diputadas y diputados integrantes de la Comisión de Régimen Interno y Concertación Política del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio del derecho constitucional de iniciativa previsto por el artículo 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora, presentamos a esta Soberanía propuesta con punto de Acuerdo para que este Poder Legislativo, apruebe el nombramiento de Magistrada Propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado, en favor de la ciudadana América Yescas Figueroa, realizado por el Gobernador del Estado, asociado del Secretario de Gobierno y el cual fue comunicado a esta Soberanía para los efectos previstos en el artículo 113 de la Constitución Política del Estado de Sonora, misma que sustentamos al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El titular del Poder Ejecutivo del Estado remitió el día 03 de mayo de 2022, el escrito mediante el cual nombró a la ciudadana América Yescas Figueroa como Magistrada Propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado, el cual, para mayor ilustración se transcribe a continuación:

Dr. Francisco Alfonso Durazo Montaña, por medio de la presente tengo a bien manifestar que a partir del día 2 de Mayo del presente año 2022, da por terminado su cargo como Magistrado del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Sonora, el Lic. Héctor Rubén Espino Santana, por haberse cumplido el tiempo por el que fue nombrado, además es importante mencionar que en fecha 27 de Abril de la presente anualidad, recibí un documento en el que el Licenciado manifiesta su deseo a no ser evaluado y su desinterés a ser reelecto en el cargo, reiterando que cumplirá su cargo hasta el día 2 de Mayo de la presente anualidad, documento que fue ratificado ante la fe del del notario público número 68, Lic. Luis Fernando Ruibal Coker.

Por lo anterior, con la finalidad de mantener la integración del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Sonora y a efecto de actuar conforme a lo establecido en el Artículo 113 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, he nombrado en el cargo de Magistrada Propietaria a la C. Lic. AMERICA YESCAS FIGUEROA, el cual remito a este honorable Congreso para análisis, discusión y en su caso aprobación; en términos del Artículo 113, párrafos tercero y cuarto, de la Constitución Política del Estado Libre y

Soberano de Sonora, debiendo informar al suscrito el sentido de su determinación, con copia del documento respectivo.

Es preciso mencionar que la ciudadana nombrada acredita el cumplimiento de los requisitos que establece el artículo 114 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, en relación con las fracciones del I al V del artículo 95 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

*En relación con el requisito de la **fracción I del artículo 95** de la Carta Magna, consistente en: “I. Ser ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno ejercicio de sus derechos políticos y civiles”.*

La ciudadanía mexicana se acredita con el acta de nacimiento, por lo que se adjunta a este escrito copia certificada de dichos documentos.

Adicionalmente, se adjunta escrito de la interesada donde manifiesta bajo protesta de decir verdad que se encuentra en pleno ejercicio de sus derechos Políticos y Civiles, con el fin de acreditar ese requisito.

*En lo que toca al requisito previsto en la **fracción II del artículo 95** de la Carta Magna, consistente en “II. Tener cuando menos treinta y cinco años cumplidos el día de la designación”.*

La edad de más de treinta y cinco años se acredita con la copia certificada del acta de nacimiento ya mencionada.

*Respecto al requisito de la **fracción III del artículo 95** de la Carta Magna, consistente en “III. Poseer el día de la designación, con antigüedad mínima de diez años, título de licenciado en derecho, expedido por autoridad o institución legalmente facultada para ello”.*

La antigüedad mínima de diez años, se acredita con el título profesional de Licenciada en Derecho y la cédula profesional, por lo que se anexan copias certificadas de dichos documentos.

*En relación al requisito que se establece en la **fracción IV del artículo 95** de la Carta Magna, consistente en: “IV. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza y otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena”.*

Se anexa carta de no antecedentes penales de la ciudadana nombrada, para demostrar su buena reputación y que no ha sido condenada por algún delito.

*En lo tocante al requisito que dispone la **fracción V del artículo 95** de la Carta Magna, consistente en: “V. Haber residido en el país durante los dos años anteriores al día de la designación”.*

Se anexa a la presente, la constancia de residencia de la ciudadana propuesta, expedida por el Secretario del Ayuntamiento de Hermosillo, Sonora.

La trayectoria profesional, académica y desarrollo en la comunidad se encuentra desarrollada en el Currículum Vitae de la ciudadana propuesta.

Por lo anteriormente fundado y motivado, a esa Asamblea respetuosamente solicito:

ÚNICO.- De considerarse procedente, se apruebe el nombramiento de la Magistrada propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado que formulé a favor de la Licenciada América Yescas Figueroa con fundamento en el artículo 113, párrafos tercero y cuarto de la Constitución Política del Estado de Sonora.”

En atención a lo anterior, se formulan las siguientes:

CONSIDERACIONES

PRIMERA.- La interpretación relacionada del texto contenido en el artículo 116, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el proceso legislativo que le dio origen, surgido con motivo de la preocupación latente en el pueblo mexicano del perfeccionamiento de la impartición de justicia que plasmó directamente su voluntad en la consulta popular sobre administración de justicia emprendida en el año de mil novecientos ochenta y tres y que dio lugar a la aprobación de las reformas constitucionales en la materia que, en forma integral, sentaron los principios básicos de la administración de justicia en los Estados en las reformas de mil novecientos ochenta y siete, concomitantemente con la reforma del artículo 17 de la propia Ley Fundamental, permite concluir que una justicia completa debe garantizar, en todo el ámbito nacional, la independencia judicial, al haberse incorporado estos postulados en el último precepto constitucional citado que consagra el derecho a la jurisdicción y en el diverso artículo 116, fracción III, de la propia Constitución Federal que establece que "La independencia de los Magistrados y Jueces en el ejercicio de sus funciones deberá estar garantizada por las Constituciones y las leyes orgánicas de los Estados". Ahora bien, como formas de garantizar esta independencia judicial en la administración de justicia local, se consagran como principios básicos a los que deben sujetarse las entidades federativas y los poderes en los que se divide el ejercicio del poder público, los siguientes:

1) La sujeción de la designación de Magistrados de los Tribunales Superiores de Justicia Locales a los requisitos constitucionales que garanticen la idoneidad de las personas que se nombren, al consignarse que los nombramientos de Magistrados y Jueces deberán hacerse preferentemente entre aquellas personas que hayan prestado sus servicios con eficiencia y probidad en la administración de justicia o que la merezcan por su honorabilidad, competencia y antecedentes en otras ramas de la profesión jurídica y exigirse que los Magistrados satisfagan los requisitos que el artículo 95 constitucional prevé para los Ministros de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, lo que será responsabilidad de los órganos de gobierno que de acuerdo con la Constitución Estatal, a la que remite la Federal, participen en el proceso relativo a dicha designación;

2) La consagración de la carrera judicial al establecerse, por una parte, que las Constituciones y las leyes orgánicas de los Estados establecerán las condiciones para el ingreso, formación y permanencia de quienes sirvan a los Poderes Judiciales de los Estados y, por la otra, la preferencia para el nombramiento de Magistrados y Jueces entre las personas que hayan prestado sus servicios con eficiencia y probidad en la administración de justicia, lo que será responsabilidad de los Tribunales Superiores o Supremos Tribunales de Justicia de los Estados o, en su caso, de los Consejos de la Judicatura, cuando se hayan establecido;

3) La seguridad económica de Jueces y Magistrados, al disponerse que percibirán una remuneración adecuada e irrenunciable que no podrá ser disminuida durante su encargo;

4) La estabilidad o seguridad en el ejercicio del cargo que se manifiesta en tres aspectos:

a) La determinación en las Constituciones Locales, de manera general y objetiva, del tiempo de duración en el ejercicio del cargo de Magistrado, lo que significa que el funcionario judicial no podrá ser removido de manera arbitraria durante dicho periodo;

b) La posibilidad de ratificación de los Magistrados al término del ejercicio conforme al periodo señalado en la Constitución Local respectiva, siempre y cuando demuestren suficientemente poseer los atributos que se les reconocieron al haberseles designado, así como que esa demostración se realizó a través del trabajo cotidiano, desahogado de manera pronta, completa e imparcial como expresión de diligencia, excelencia profesional y honestidad invulnerable. Esto implica la necesidad de que se emitan dictámenes de evaluación de su desempeño por los Poderes Judicial, Ejecutivo y Legislativo que concurren en la ratificación y vigilancia en el desempeño de la función, con motivo de la conclusión del periodo del ejercicio del cargo; y,

c) La inamovilidad judicial para los Magistrados que hayan sido ratificados en sus puestos, que sólo podrán ser removidos "en los términos que determinen las Constituciones y las Leyes de Responsabilidades de los Servidores Públicos de los Estados.

SEGUNDA.- El artículo 116, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece un marco jurídico para los Poderes Judiciales Locales al que deben sujetarse las Constituciones y las leyes de los Estados y los órganos de poder, a fin de garantizar la independencia de Magistrados y Jueces y, con ello, los principios que consagra como formas para lograr tal independencia. Asimismo, en su párrafo inicial, el propio precepto impone a los Estados miembros de la Federación el principio de la división de poderes conforme al cual, entre los Poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial debe existir equilibrio e independencia recíproca. Lo anterior implica que ante posibles interpretaciones diversas de los preceptos relativos de las Constituciones Locales, debe optarse por aquella que permita que la labor jurisdiccional se desarrolle con libertad y sin injerencias externas, bajo el criterio de fortalecimiento del Poder Judicial, y de la realización plena de su autonomía e independencia, lo que exige la efectividad de las garantías jurisdiccionales. Por tanto, ante situaciones que no se encuentren reguladas o que no lo sean con toda claridad, la interpretación de las normas locales debe hacerse en forma tal que se integren bajo los principios que con toda nitidez se contienen en la Constitución Federal. Aceptar que se

interpreten las normas de las Constituciones Locales en forma tal que pugnen con la Constitución Federal, en especial cuando de los antecedentes de la reforma introducida a aquéllos se advierta que su propósito específico fue ajustarse a la segunda, equivaldría a atribuir al Congreso Estatal y, lógicamente, a sus integrantes, dolo y mala fe, lo que resulta jurídicamente inaceptable, debiéndose en consecuencia entender que si por la redacción del precepto podría seguirse esa oposición, ello sólo puede explicar deficiencias de expresión o de técnica legislativa.

TERCERA.- Del análisis de la fracción III del artículo 116 de la Constitución Federal y de las diferentes tesis que al respecto ha sustentado la Suprema Corte de Justicia de la Nación, se pueden enunciar los siguientes criterios sobre la situación jurídica de los Poderes Judiciales Locales, y que constituyen el marco que la Constitución Federal establece a los Poderes Ejecutivo y Judicial de los Estados miembros de la Federación, en cuanto a la participación que les corresponde en la integración de aquéllos:

1o. La Constitución Federal establece un marco de actuación al que deben sujetarse tanto los Congresos como los Ejecutivos de los Estados, en cuanto al nombramiento y permanencia en el cargo de los Magistrados de los Tribunales Supremos de Justicia, o Tribunales Superiores de Justicia.

2o. Se debe salvaguardar la independencia de los Poderes Judiciales de los Estados y, lógicamente, de los Magistrados de esos tribunales.

3o. Una de las características que se debe respetar para lograr esa independencia es la inamovilidad de los Magistrados.

4o. La regla específica sobre esa inamovilidad supone el cumplimiento de dos requisitos establecidos directamente por la Constitución Federal y uno que debe precisarse en las Constituciones Locales. El primero, conforme al quinto párrafo de la fracción III del artículo 116 de la Constitución Federal, consiste en que los Magistrados deben durar en el ejercicio de su encargo el tiempo que señalen las Constituciones Locales, como

expresamente lo señala la Constitución Federal; el segundo consiste en que la inamovilidad se alcanza cuando, cumpliéndose con el requisito anterior, los Magistrados, según también lo establece el texto constitucional, podrán ser reelectos, y si lo fueren, sólo podrán ser privados de sus puestos en los términos que determinen las Constituciones y las Leyes de Responsabilidades de los Servidores Públicos de los Estados. El requisito que debe preverse en las Constituciones Locales es el relativo al tiempo específico que en ellas se establezca como periodo en el que deben desempeñar el cargo.

5o. La seguridad en el cargo no se obtiene hasta que se adquiere la inamovilidad, sino desde el momento en el que un Magistrado inicia el ejercicio de su encargo. Esta conclusión la ha derivado la Suprema Corte del segundo y cuarto párrafos de la propia fracción III del artículo 116 y de la exposición de motivos correspondiente, y que se refieren a la honorabilidad, competencia y antecedentes de quienes sean designados como Magistrados, así como a la carrera judicial, relativa al ingreso, formación y permanencia de quienes sirvan a los Poderes Judiciales de los Estados. Si se aceptara el criterio de que esa seguridad sólo la obtiene el Magistrado cuando adquiere la inamovilidad, se propiciaría el fenómeno contrario que vulneraría el texto constitucional, esto es, que nunca se reeligiera a nadie, con lo que ninguno sería inamovible, pudiéndose dar lugar exactamente a lo contrario de lo que se pretende, pues sería imposible alcanzar esa seguridad, poniéndose en peligro la independencia de los Poderes Judiciales de los Estados de la República. El principio de supremacía constitucional exige rechazar categóricamente interpretaciones opuestas al texto y al claro sentido de la Carta Fundamental. Este principio de seguridad en el cargo no tiene como objetivo fundamental la protección del funcionario judicial, sino salvaguardar la garantía social de que se cuente con un cuerpo de Magistrados y Jueces que por reunir con excelencia los atributos que la Constitución exige, hagan efectiva, cotidianamente, la garantía de justicia pronta, completa, imparcial y gratuita que consagra el artículo 17 de la Constitución Federal. No pasa inadvertido a esta Suprema Corte, que este criterio podría propiciar, en principio, que funcionarios sin la excelencia y sin la diligencia necesarias pudieran ser beneficiados con su aplicación, pero ello no sería consecuencia del criterio, sino de un inadecuado sistema de evaluación sobre su desempeño. En efecto, es lógico que la consecuencia del criterio que se sustenta en la Constitución, interpretada por esta Suprema

Corte, exige un seguimiento constante de los funcionarios judiciales, a fin de que cuando cumplan con el término para el que fueron designados por primera vez, se pueda dictaminar, de manera fundada y motivada, si debe reelegírseles, de modo tal que si se tiene ese cuidado no se llegará a producir la reelección de una persona que no la merezca, y ello se podrá fundar y motivar suficientemente.

6o. Del criterio anterior se sigue que cuando esté por concluir el cargo de un Magistrado, debe evaluarse su actuación para determinar si acreditó, en su desempeño, cumplir adecuadamente con los atributos que la Constitución exige, lo que implica que tanto si se considera que no debe ser reelecto, por no haber satisfecho esos requisitos, como cuando se estime que sí se reunieron y que debe ser ratificado, deberá emitirse una resolución fundada y motivada por la autoridad facultada para hacer el nombramiento en que lo justifique, al constituir no sólo un derecho del Magistrado, sino principalmente, una garantía para la sociedad.

Ahora bien, en relación a esto último, conviene señalar que en el caso que nos ocupa, no existe la necesidad de llevar a cabo la evaluación sobre la pertinencia de la permanencia en el cargo del Magistrado saliente, ya que esto se derivó del escrito presentado por dicho servidor público ante este Poder Legislativo, con el que hace de nuestro conocimiento, que en los próximos días vence el plazo de nueve años para el que fue nombrado, por lo cual, en ejercicio de su libre voluntad y en términos del artículo 113, tercer párrafo, de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, manifiesta que no es de su interés ser reelecto en el cargo, asimismo, que es su deseo no ser sujeto a evaluación alguna.

CUARTA.- El artículo 113 de la Constitución Política del Estado de Sonora regula el procedimiento que deberá seguirse para realizar el nombramiento de magistrados del Supremo Tribunal de Justicia del Estado. Al efecto, dicho dispositivo establece lo siguiente:

"El Supremo Tribunal de Justicia se compondrá de siete Magistrados Propietarios y siete Suplentes y funcionará en Pleno, en Salas o en Comisiones.

Los Magistrados del Supremo Tribunal de Justicia designados podrán ser reelectos y, si lo fueren, sólo podrán ser privados del cargo en los términos del Título Sexto de esta Constitución.

Los Magistrados del Supremo Tribunal de Justicia durarán en su encargo nueve años y serán sustituidos de manera escalonada, salvo que se actualice el supuesto previsto en el párrafo que antecede. Si por cualquier motivo no se hace nombramiento o los designados no se presentan al desempeño de su cargo, continuarán en funciones los individuos que formen el Supremo Tribunal de Justicia, hasta que tomen posesión los nuevamente nombrados. Los Magistrados nombrados para concluir el período de otro, por falta definitiva o absoluta de éste, desempeñarán sus funciones hasta la conclusión del período de aquél.

Los nombramientos de los Magistrados del Supremo Tribunal de Justicia serán hechos por el Gobernador del Estado, preferentemente entre aquellas personas que hayan prestado sus servicios con eficiencia y probidad dentro del Poder Judicial o entre las que lo merezcan por su honorabilidad, competencia y antecedentes, en otras ramas de la profesión jurídica. Dichos nombramientos serán sometidos a la aprobación del Congreso, el que otorgará o negará esta aprobación dentro del término, de tres días. Si el Congreso no resolviera dentro de dicho término, se tendrán por aprobados los nombramientos. Sin aprobación expresa o tácita no se podrá tomar posesión del cargo.

En el caso de que el Congreso no apruebe dos nombramientos sucesivos respecto de la misma vacante, el Gobernador hará un tercer nombramiento que surtirá sus efectos desde luego, como provisional, y que será sometido a la aprobación del Congreso en el siguiente período ordinario de sesiones. En este período ordinario de sesiones, dentro de los primeros tres días, el Congreso deberá aprobar o reprobar el nombramiento y si lo aprueba o nada resuelve, el Magistrado nombrado provisionalmente, continuará en sus funciones con el carácter de definitivo. Si el Congreso rechaza el nombramiento, cesará desde luego en sus funciones de Magistrado Provisional y el Gobernador del Estado someterá nuevo nombramiento, para su aprobación en los términos señalados".

De lo anterior, podemos colegir que el Congreso del Estado es competente para conocer y resolver sobre la aprobación o rechazo del nombramiento de magistrado del Supremo Tribunal de Justicia del Estado que realice el titular del Poder Ejecutivo.

Asimismo, una vez que el Congreso del Estado recibe el nombramiento realizado, cuenta con un plazo de tres días para resolver sobre su aprobación o rechazo. Sobre este punto, interesa destacar que nuestra Ley Fundamental no señala si los

tres días son hábiles o naturales, para lo cual debemos recurrir a los criterios emitidos por la Suprema Corte de Justicia de la Nación en esta materia sostienen que cuando la ley expresamente no lo señale como natural deberá entenderse como natural para su cómputo.

QUINTA.- El artículo 114 de la Constitución Política del Estado de Sonora señala que para ser Magistrado del Supremo Tribunal de Justicia se requiere reunir los requisitos señalados en las fracciones I a V del artículo 95 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. A su vez, dicho artículo previene como requisitos lo siguiente:

- I.** Ser ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno ejercicio de sus derechos políticos y civiles.
- II.** Tener cuando menos treinta y cinco años cumplidos el día de la designación;
- III.** Poseer el día de la designación, con antigüedad mínima de diez años, título profesional de licenciado en derecho, expedido por autoridad o institución legalmente facultada para ello;
- IV.** Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratase de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza y otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena;
- V.** Haber residido en el país durante los dos años anteriores al día de la designación; y
- VI.** No haber sido Secretario de Estado, Procurador General de la República o de Justicia del Distrito Federal, senador, diputado federal ni gobernador de algún Estado o Jefe del Distrito Federal, durante el año previo al día de su nombramiento.

Adicionalmente, debemos dejar asentado que el párrafo cuarto del artículo 113 de la Constitución Política del Estado señala que los nombramientos de magistrados de este órgano judicial serán hechos por el Gobernador del Estado, preferentemente entre aquellas personas que hayan prestado sus servicios con eficiencia y probidad dentro del Poder Judicial o entre las que lo merezcan por su honorabilidad, competencia y antecedentes, en otras ramas de la profesión jurídica.

Tratándose de la designación de nuevos Magistrados, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha sostenido, en sus criterios jurisprudenciales, que debe emitirse un dictamen de calificación de la satisfacción **a plenitud** de los requisitos constitucionalmente exigidos para ocupar el cargo. Además, conforme a la lógica del sistema, el gobernador debe cumplir su responsabilidad de designar a los Magistrados del Poder Judicial **cuidando escrupulosamente que recaigan los nombramientos en personas que reúnan con suficiencia los requisitos que la Constitución exige, así como la de aportar al Congreso la documentación que lo acredite en forma indubitable.**

En atención a lo anterior, conviene ahora analizar las constancias que obran en los escritos enviados por el titular del Poder Ejecutivo para determinar el cumplimiento de los requisitos señalados respecto a la Licenciada América Yescas Figueroa:

1. Ser ciudadano mexicano por nacimiento, en pleno ejercicio de sus derechos políticos y civiles. El primero de los requisitos englobados en la afirmación anterior, lo acredita la nombrada con el acta de nacimiento número 91, de la Oficialía del Registro Civil del Estado de Sonora ubicada en el Municipio de Altar, Sonora, en la cual se asienta su nacimiento el día 22 de julio de 1971, documento firmado por la licenciada Maricela González Acuña, Directora del Archivo Estatal del Registro Civil del Estado de Sonora.
2. Tener cuando menos treinta y cinco años cumplidos el día de la designación. Este requisito se acredita con la presentación del acta de nacimiento señalada en el punto precedente y de la cual deriva que actualmente cuenta con 50 años cumplidos.

3. Poseer el día de la designación, **con antigüedad mínima de diez años**, título profesional de licenciado en derecho, expedido por autoridad o institución legalmente facultada para ello. Este requisito se comprueba mediante la presentación de su título correspondiente expedido por la Universidad de Sonora con fecha 29 de septiembre de 1995, con lo cual se tiene por acreditado el requisito en cuestión.

4. Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza y otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena. Respecto de la buena reputación, se trata de un requisito respecto del cual, la Suprema Corte de Justicia ha señalado que opera como presunción a favor de las personas y que debe prevalecer prueba en contrario que la desvirtúe; en este caso, se da por cumplido con los antecedentes que refiere el Gobernador del Estado en el escrito presentado a esta Soberanía.

Por lo que tiene que ver con el segundo supuesto que se señala, relativo a no haber sido condenado por delito que amerite pena corporal de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza y otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo, cualquiera que haya sido la pena, se acredita mediante la presentación de constancia de no antecedentes penales que expide la Dirección General de Servicios Periciales y la Subdirección de Identificación de Archivo Criminal Tradicional y Automatizado de la Fiscalía General de Justicia del Estado de Sonora de fecha 02 de mayo de 2022.

5. Haber residido en el país durante los dos años anteriores al día de la designación. Respecto a este requisito, se presenta constancia de residencia suscrita por el Director Jurídico, dependiente de la Secretaría del Ayuntamiento de Hermosillo, Sonora, de fecha 02 de mayo de 2022, con lo cual se da por acreditado el requisito en cuestión.

6.- Respecto al imperativo de que los nombramientos de magistrados de este órgano judicial serán hechos por el Gobernador del Estado, preferentemente entre aquellas

personas que hayan prestado sus servicios con eficiencia y probidad dentro del Poder Judicial o entre las que lo merezcan por su honorabilidad, competencia y antecedentes, en otras ramas de la profesión jurídica, debemos asentar que en el caso que nos ocupa, la persona que se propone para ocupar el cargo de Magistrada propietaria se ha desempeñado en múltiples cargos dentro del Poder Judicial de nuestro Estado, estableciéndose dentro del currículum de la licenciada Yescas Figueroa que fuera remitido a esta Soberanía, tiene carrera judicial, dentro de la cual fue: Oficial de Partes, Secretaria Auxiliar, Secretaria de Acuerdos; Secretaria Proyectista, entre otros. Con todo lo antes señalado, se da por cumplimentado el requisito en comento.

Por las razones indicadas, consideramos procedente aprobar el nombramiento realizado por el titular del Poder Ejecutivo del Estado y nos permitimos proponer al Pleno de esta Soberanía, el siguiente resolutivo:

ACUERDO

PRIMERO.- El Congreso del Estado de Sonora, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 113 y 114 de la Constitución Política del Estado de Sonora, resuelve aprobar el nombramiento que realizó el titular del Poder Ejecutivo del Estado a favor de la Licenciada América Yescas Figueroa, como Magistrada Propietaria del Supremo Tribunal de Justicia del Estado.

SEGUNDO.- Comuníquese el contenido del resolutivo anterior a los titulares de los Poderes Ejecutivo y Judicial del Estado, para los efectos previstos en el artículo 113 de la Constitución Política del Estado de Sonora.

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

**SALA DE COMISIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO
"CONSTITUYENTES SONORENSES DE 1917"**

Hermosillo, Sonora, a 06 de mayo de 2022.

C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

C. DIP. ALEJANDRA LÓPEZ NORIEGA

C. DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

C. DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

C. DIP. ROSA ELENA TRUJILLO LLANES

Hermosillo, Sonora, a 06 de mayo de 2022.

HONORABLE ASAMBLEA:

La suscrita Diputada Ernestina Castro Valenzuela, integrante de Grupo Parlamentario de MORENA en esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, someto a la consideración de esta Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE LEY DE MEJORAMIENTO DEL ENTORNO VECINAL Y COMUNITARIO PARA EL ESTADO DE SONORA**, la cual tiene como la finalidad fomentar la participación ciudadana, mejorar y recuperar los espacios públicos de alta marginación e inseguridad pública en los diferentes municipios de nuestro Estado, sustentando la misma bajo la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una sociedad inmersa en un bajo nivel educacional, que carece de una eficiente situación sanitaria, que sobrevive con un escaso nivel de vida, que no cuenta con las condiciones de trabajo adecuadas, pero, además, se conforma por estructuras sociales atrasadas, está condenada a configurarse en una zona de alta marginación y de alto índice delincencial.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, señala en su primer artículo que *“En los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece.”*

Asimismo, establece que *“Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad”*.

En congruencia con lo dispuesto en nuestra Carta Magna, el Artículo 1º de la Constitución Políticas de Sonora, entre otras cosas, señala, que los Derechos del Hombre *“son la base y el objeto de las instituciones sociales”*, garantizando que en nuestra Entidad Federativa *“toda persona gozará de los derechos humanos reconocidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que la propia Constitución Federal establezca”*.

En este orden de ideas, la Ley de Desarrollo Social del Estado de Sonora, dispone que las políticas de desarrollo social del Estado y los municipios de Sonora, deben sujetarse a los siguientes principios:

- Igualdad de oportunidades, entendida como el acceso a una vida digna en condiciones de igualdad para toda persona;
- Corresponsabilidad, entendida como la participación y la responsabilidad compartida en la ejecución de acciones para el desarrollo social, tanto por quienes ejecutan como por quienes reciben el beneficio de dichas acciones;
- Cohesión social, entendida como las relaciones de cooperación, organización y solidaridad entre las personas y grupos sociales con acento en los más vulnerables;
- Justicia distributiva, entendida como el conducto para que toda persona reciba de manera justa y equitativa los beneficios del desarrollo social;
- Solidaridad y coordinación, entendidas como la colaboración entre particulares, grupos sociales y órdenes de gobierno en acciones relativas al mejoramiento de la calidad de vida social;

- Perspectiva de equidad de género, entendida como la manera diferenciada en que varones y mujeres participan y acceden al desarrollo social en igualdad de condiciones;
- Participación social, entendida como el derecho de las personas a organizarse, intervenir e integrarse, individual o colectivamente, en los términos de las leyes aplicables, en la formulación, ejecución y evaluación de las políticas, programas y acciones de desarrollo social;
- Integralidad, entendida como una concepción de la política social que enfrenta de manera integral los diversos aspectos socioeconómicos y culturales de la marginación, la inequidad y la pobreza;
- Contraloría ciudadana, entendida como la intervención de los beneficiarios de las políticas y programas de desarrollo social en la fiscalización y evaluación de los proyectos y las obras correspondientes; y otras más.

Al respecto, el Plan Estatal de Desarrollo 2021-2027¹, en su Segundo Eje de Trabajo denominado *“El Presupuesto Social Más Grande de la Historia”*, en el Objetivo Estratégico 4, Política Social y Solidaridad para el Bienestar, señala como compromiso Mejorar el acceso al suelo y vivienda para reducir el rezago existente en la población en situación de pobreza y grupos históricamente vulnerados, con el fin de orientar el crecimiento y desarrollo de las ciudades.

Así como también, articular una estrategia transversal entre los sectores público, social y privado para transitar a las y los sonorenses que viven en condiciones de pobreza, pobreza extrema o vulnerabilidad, de sujetos de asistencia social a convertirse en titulares y garantes de derechos.

En ese mismo sentido, la línea de acción 8 del Eje ya referido, hace referencia al fomento a la participación social de la población en acciones para el desarrollo de sus capacidades y mejoramiento de su entorno comunitario y como Estrategia: Mejorar el acceso

¹ <https://hacienda.sonora.gob.mx/media/202008/plan-estatal-de-desarrollo-2021-2027.pdf>

a suelo y vivienda para reducir el rezago existente en la población en situación de pobreza y grupos históricamente vulnerados, con el fin de orientar el crecimiento y desarrollo de las ciudades.

Por otro lado, el mismo Plan Estatal de Desarrollo, en su Cuarto Eje, el cual se denomina “**Una Coordinación Histórica entre Desarrollo y Seguridad**”, en el objetivo 8, Seguridad y Desarrollo, implementa como Estrategia un nuevo modelo de política de seguridad mediante el fortalecimiento de las instituciones, capacitación y dignificación de los cuerpos de seguridad, para recuperar la confianza de la ciudadanía; y a su vez, como línea de acción, realizar intervenciones enfocadas en recuperar un ambiente de seguridad y paz en los municipios de mayor incidencia delictiva.

Para el Gobernador del Estado de Sonora, Dr. Alfonso Durazo Montaña, “*La participación social es, sin duda, un elemento esencial para lograr los cambios en los que estamos trabajando todos los días, y por eso les hago un llamado a involucrarse, cada quien, desde su trinchera, en las tareas que a todos nos benefician. De esta forma le daremos impulso a la recuperación económica, a la nueva normalidad de nuestra vida social en tiempos de pandemia y a un horizonte de desarrollo compartido y beneficios disfrutados por todos, particularmente para aquellos que más lo necesitan*”².

Los diferentes programas que se han implementado por el actual gobierno estatal en miras de generar con la participación de los ciudadanos y autoridades de los diferentes órdenes y ámbitos de gobierno, van enfocados en brindar de manera integral una solución para recuperar los espacios públicos en los diferentes municipios de Sonora con alto grado de marginación y de inseguridad pública, a efecto de recuperar dichos lugares a través de estrategias y líneas de acción que permitan recuperar la tranquilidad y la seguridad de la población.

² <https://www.sonora.gob.mx/acciones/noticias/este-2022-seguiremos-consolidando-la-transformacion-de-sonora-alfonso-durazo.html>

Podemos tomar como referencia este tipo de acciones como la implementada años atrás por la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, a través del Programa de Rescate de Espacios Públicos, en coordinación con los gobiernos locales y la sociedad civil, apoya la realización de proyectos integrales dirigidos a resolver los problemas de deterioro, abandono o inseguridad y conductas de riesgo que presentan la mayoría de los espacios públicos en México.

De igual forma, podemos tomar el ejemplo de “La Jornada por la Paz”, programa de reciente implementación en el Estado de Morelos, que busca contribuir a recuperar el tejido social; teniendo como objetivo principal brindar atención directa a grupos vulnerables. Es promovido por la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno del Estado de Morelos y en ésta participan las distintas Secretarías y dependencias del Poder Ejecutivo. Para ello, diversas dependencias como la Dirección General de Educación Ambiental y Vinculación Estratégica, la secretaría de Seguridad Pública, El Ejecutivo Estatal y diversos municipios han participado en la coordinación de recuperación de espacios públicos con alta inseguridad pública, con la impartición de talleres enfocados a la educación ambiental, así como en la realización de actividades recreativas para la población.³

Recientemente en Sonora, a través del Programa Estatal de Prevención Social de la Violencia y de la Delincuencia, la Secretaría de Seguridad Pública por conducto del Centro Estatal de Prevención del Delito y Participación Ciudadana, está realizando actividades correspondientes al Programa de “Jornadas Permanentes por la Paz”⁴, el cual se refiere a realizar un trabajo permanente con la sociedad en aquellos municipios con alta incidencia delictiva, encaminado a brindar mayor presencia policial, generación de entornos seguros, acercar servicios y actividades de recreación, es el que realiza la Secretaría de Seguridad Pública junto a autoridades de los tres niveles de gobierno.

³ <https://sustentable.morelos.gob.mx/ec/jornadas-por-la-paz>

⁴ <https://www.elimparcial.com/sonora/sonora/Intensifica-Seguridad-Publica-acciones-de-prevencion-en-municipios-20220314-0038.html>

En tal sentido, y tomando como referencia las acciones que implementan otras entidades federativas, y a las políticas públicas que ha de implementar el actual gobierno del estado de acuerdo a su Plan Estatal de Desarrollo; procede en proponer una iniciativa de Ley que se integre por los elementos técnico-jurídicos, acompañados de la figura democrática de la participación ciudadana que legitime la actuación y el buen ejercicio de gobierno que ejerce el estado y demás autoridades que participan en la recuperación de espacios públicos de esta naturaleza.

La presente iniciativa de Ley, va dirigida a todas las personas que habitan los municipios del Estado de Sonora, específicamente en zonas de alta marginalidad y alto grado de inseguridad; la cual consiste, en la ejecución de proyectos llevados a cabo por vecinas y vecinos organizados con las diversas dependencias estatales, encaminados al cuidado y recuperación de espacios públicos, como, instalación de luminarias, rehabilitación de banquetas, balizamiento vial, instalación de bolardos, rehabilitación de espacios culturales, colocación de mobiliarios urbano y reforestación, intervención en jardines, banquetas, camellones, juegos infantiles y deportivos; se accede a través de convocatoria pública a una asamblea vecinal, donde los habitantes de la colonia o comunidad, deciden cuáles áreas o espacios o equipamientos públicos quieren mejorar. De tal forma que, entre autoridades, vecinos y técnicos desarrollan un anteproyecto que contiene toda la información para poder mejorar un espacio; se colocan fotografías de este espacio y se estiman los costos del proyecto. Posteriormente un comité técnico evalúa y aprueba el proyecto con montos mínimos y máximos.

La propuesta de Iniciativa de Ley se conforma por nueve capítulos y un apartado de artículos transitorios, los cuales se integran de la siguiente manera:

Capítulo I “Disposiciones Generales”, se establecen las disposiciones generales, su objeto de creación, y, el Glosario de conceptos.

Capítulo II “Del Mejoramiento del Entorno Vecinal y Comunitario”, precisa que los proyectos, programas y acciones de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario

estarán dirigidos principalmente a aquellas zonas cuya marginalidad esté catalogada como media, alta, y muy alta; así como aquellas que tengan altos niveles de conflictividad e inseguridad social y/o degradación urbana; que autoridades intervendrán de forma coordinada y, el procedimiento que habrá de observarse.

Capítulo III “De la Comisión Interinstitucional”, que se refiere a la integración, conformación, y atribuciones de la Comisión Interinstitucional donde participaran las diferentes dependencias u órganos de la Administración Pública Estatal con el objeto de generar acciones y políticas convergentes en los territorios donde existan proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario.

Capítulo IV “Del Comité Técnico Mixto”, Para la aprobación y evaluación de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, se establecerá un Comité Técnico Mixto, el cual estará integrado por servidores públicos del Gobierno del Estado y especialistas de la sociedad civil, siendo en ambos casos su participación honorífica. Para el ejercicio de sus atribuciones, el Comité se integrará por los titulares y en su caso, los representantes que estos determinen, de diferentes dependencias estatales.

Capítulo V “De los Comités”, que se refiere a los Comités que se integrarán de acuerdo a los lineamientos de esta Ley, para la cual, con las atribuciones específicas, se conformarán los Comités de Administración, de Supervisión y de Desarrollo Comunitario; mismos que estarán obligados a dar seguimiento al proyecto de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, debiendo proporcionar a la Secretaría la información requerida durante el ejercicio previsto en el proyecto aprobado o en el de continuidad y hasta su debida conclusión.

Capítulo VI “Del Financiamiento”, el cual se refiere al financiamiento de los proyectos, con la asignación de recursos que garantice, efectivamente, el derecho de los habitantes de colonias, pueblos y unidades habitacionales a acceder al mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, el cual no deberá de ser menor al del año inmediato anterior y tendrá una perspectiva de progresividad.

Capítulo VII “De la Transparencia, Evaluación y Rendición de Cuentas”, que se refiere a la Transparencia, Evaluación y Rendición de Cuentas, el cual se refiere a que los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, presentados ante la Dirección General y aprobados, deberán ser publicados en lo Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora y en el portal de internet de la Secretaría a más tardar el 30 de noviembre de cada año; con base en los parámetros de gobierno abierto publicará en su portal de internet la información relativa a la realización de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario aprobados, a efecto de que los ciudadanos accedan a ello. La evaluación del programa de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario estará a cargo del Comité Técnico Mixto y deberá de llevarse o cabo mediante métodos científicos; entre otros aspectos no menos importantes.

Capítulo VIII “De la Denuncia Ciudadana”, la denuncia ciudadana es la facultad individual y colectiva que poseen las personas, de recurrir ante el órgano competente a interponer toda queja o denuncia derivada por actos administrativos de gobierno que atenten en contra de los sujetos beneficiarios de esta ley. La Secretaría de lo Controlaría General del Estado de Sonora, es el órgano competente para conocer de las quejas y denuncias ciudadanas en esta materia, y las resoluciones que emita en favor o en contra se realizará en los términos y con los requisitos que establece la normativa aplicable.

Capítulo IX “De las Sanciones”, que es donde se estipula que el incumplimiento de la Ley por parte de los servidores públicos del Estado de Sonora será sancionado conforme a la Ley de Responsabilidades y Sanciones del Estado de Sonora, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o de cualquier otro tipo de carácter legal que llegará a causarse. En caso de incumplimiento, irregularidad o mal uso de los recursos en la ejecución de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, la Secretaría requerirá a los integrantes de los Comités en los términos de la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora.

Finalmente, en las disposiciones Transitorias, se establece que, una vez aprobada, la nueva Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora.

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

LEY
DE MEJORAMIENTO DEL ENTORNO VECINAL Y COMUNITARIO PARA EL
ESTADO DE SONORA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- La presente ley es de orden público y de observancia general en el Estado de Sonora y tiene por objeto, establecer los lineamientos para que las y los habitantes de las colonias, pueblos, comunidades y todos aquellos asentamientos humanos que integren cualquier entorno vecinal o comunitario, tengan el derecho de presentar y ejecutar proyectos de mejoramiento vecinal y comunitario que fomenten el uso, rehabilitación y recuperación integral de los espacios públicos y/o la imagen urbana de sus territorios, así como sus espacios de uso común.

ARTÍCULO 2.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I.- Administración Pública Estatal: el conjunto de órganos que componen la administración centralizada, desconcentrada y paraestatal del Estado de Sonora;

II.- Congreso del Estado: Poder Legislativo del Estado de Sonora;

III.- Comisión Interinstitucional: Espacio del Gobierno del Estado de Sonora, donde confluyen diversos órganos de la Administración Pública Estatal, cuyo objeto es generar acciones y políticas convergentes en los espacios donde existan proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, que contará con representación dos integrantes del Congreso del Estado;

IV.- Comité Técnico Mixto: Es la instancia encargada de aprobar los proyectos, evaluar los resultados que surjan por la implementación de programas y acciones de apoyo, de acuerdo a los indicadores para medir su cobertura, calidad e impacto.

V.- Comités: Son órganos operativos del Programa del Mejoramiento del Entorno Vecinal y Comunitario, para la administración del recurso autorizado, estos Comités son de Administración, de Supervisión y de Desarrollo Comunitario.

VI.- Dirección General: Dirección General de Proyectos de Infraestructura Básica, dependiente de la Secretaría.

VI.- Entorno Vecinal y Comunitario: Colonias, pueblos, comunidades y todos aquellos asentamientos humanos que integren cualquier entorno vecinal o comunitario dentro del Estado de Sonora;

VII.- Ley: Ley de Mejoramiento del Entorno Vecinal y Comunitario para el Estado de Sonora.

VIII.- Programas y Acciones de Apoyo: Programas y acciones de gobierno que conforman las diversas dependencias del Gobierno Estatal y Federal, con la finalidad de coadyuvar con el mejoramiento de los entornos vecinales y comunitarios en el Estado de Sonora.

IX.- Proyecto de Mejoramiento del Entorno Vecinal y Comunitario: Es la propuesta específica de la zona que presenten los habitantes de las colonias, pueblos y todos aquellos, que integren cualquier entorno vecinal o comunitario a la convocatoria pública de la Secretaría;

X.- Proyecto de Continuidad: Es el proyecto que define varias etapas en su ejecución y que puede ser autorizado hasta por cinco ejercicios fiscales;

XI.- Secretaría: La Secretaría de Desarrollo Social del Estado de Sonora;

XIII.- Titular del Poder Ejecutivo Estatal: la o el Gobernador Constitucional del Estado de Sonora.

ARTÍCULO 3.- La aplicación de la presente Ley estará a cargo de la Secretaría a través de la Dirección General, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a los demás órganos de la Administración Pública.

CAPÍTULO II DEL MEJORAMIENTO DEL ENTORNO VECINAL Y COMUNITARIO

ARTÍCULO 4.- Los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario deben ser congruentes con los programas municipales y estatales en materia de desarrollo urbano, que se encuentren vigentes.

ARTÍCULO 5. - Los proyectos, programas y acciones de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario estarán dirigidos principalmente a aquellas zonas cuya marginalidad esté catalogada como media, alta, y muy alta; así como aquellas que tengan altos niveles de conflictividad e inseguridad social y/o degradación urbana.

ARTÍCULO 6.- Los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario serán presentados ante la Dirección General por las y los habitantes de las colonias, pueblos, y todos aquellos asentamientos humanos que integren cualquier entorno vecinal o comunitario. Para tal efecto, no se considerará en los proyectos delimitación alguna que derive de la nomenclatura de las colonias, pueblos y unidades habitacionales.

ARTÍCULO 7.- Para la presentación de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario la Secretaría emitirá anualmente una convocatoria pública, la cual se dará a conocer en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora, en un diario de amplia circulación en la entidad y en el portal de internet de la Secretaría.

En la convocatoria se establecerán los requisitos, plazos y procedimientos para que presenten sus proyectos los habitantes de las colonias, pueblos, comunidades y todos aquellos asentamientos humanos que integren cualquier entorno vecinal o comunitario en territorio del Estado de Sonora.

La Secretaría apoyará con asesoría técnica, legal y administrativa en el diseño, presentación, gestión, desarrollo y financiamiento de los proyectos de mejoramiento a las que hace referencia esta ley.

CAPÍTULO III DE LA COMISIÓN INTERINSTITUCIONAL

ARTÍCULO 8.- La Secretaría promoverá la instalación de una Comisión Interinstitucional donde participen las diferentes dependencias u órganos de la Administración Pública Estatal con el objeto de generar acciones y políticas convergentes en los territorios donde existan proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario.

ARTÍCULO 9.- La Comisión Interinstitucional será la instancia encargada de generar las políticas y acciones a seguir para lograr el cumplimiento de los objetivos que se buscan en la presente Ley, la cual se integrará por las personas titulares y en su caso, los representantes que estos determinen, de las siguientes dependencias:

- I.- La persona titular del Poder Ejecutivo Estatal;
- II.- La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Social;
- III.- La persona titular de la Secretaría de Educación y Cultura;
- IV.- La persona titular de la Secretaría de Seguridad Pública; y
- V.- La persona que presida la Mesa Directiva del Congreso del Estado.

Durante el desarrollo de las sesiones de esta Comisión, sus titulares podrán nombrar suplentes para su representación, participación y toma de decisiones de acuerdo a lo que señale esta ley y por la normativa interna respectiva.

La Comisión Interinstitucional será presidida por el representante del Poder Ejecutivo Estatal, en caso de su ausencia, lo será el representante de la Secretaría de Desarrollo Social. Para el caso del primer supuesto señalado anteriormente, el representante de la Secretaría de Desarrollo Social fungirá como Secretario Técnico de la Comisión, en caso del segundo supuesto, lo será quien lo determine la mayoría de sus integrantes.

En caso de empate en las votaciones, quien funcione como presidente tendrá el voto de calidad que permita destrabar las decisiones del Consejo.

ARTÍCULO 10.- Para el cumplimiento de los objetivos de esta ley, la Comisión Interinstitucional funcionará de manera coordinada entre sí o con otras instancias de gobierno, para lo cual, contará con las siguientes atribuciones:

I.- Establecer las estrategias gubernamentales necesarias que permitan la creación y aplicación de metas y objetivos enfocados por el cumplimiento de esta ley;

II.- Generar las políticas y acciones de gobierno necesarias para el correcto cumplimiento de las estrategias y objetivos de esta Ley;

III.- Crear, fomentar y ejecutar los diferentes programas y acciones que permitan abonar de manera integral con el mejoramiento del entorno de los lugares comunes de la sociedad, a efecto de recuperar los espacios públicos ubicados en zonas catalogados con alta marginalidad o alto grado de violencia;

IV.- Converger entre los representantes de dicho Consejo para que, de manera democrática, objetiva y pragmática, definan, consensen y aprueben los acuerdos, convenios, estrategias, políticas o acciones que permita el cumplimiento de metas y objetivos de esta Ley;

V.- Promover, fomentar y aplicar los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario aprobados por la Comisión Mixta;

VI.- Presentar en tiempo y forma a los poderes ejecutivo y legislativo del estado, el estimado del presupuesto que será destinado para la implementación y ejecución de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal o comunitario, aprobados por la Comisión Mixta de acuerdo a las bases emitidas en la Convocatoria pública respectiva;

VII.- Emitir durante los primeros quince días del año fiscal respectivo, la Convocatoria ciudadana para la presentación de proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, que será presupuestada previa autorización de las instancias correspondientes, para el próximo ejercicio fiscal anual;

VIII.- Suscribir convenios de colaboración o de coordinación con las instancias de gobierno municipal, estatal o federal, que permita el cumplimiento adecuado de sus atribuciones a efecto de lograr cumplir con el objeto, estrategias, acciones o programas respectivos, que surjan por la correcta aplicación de esta Ley; y

IX.- Las demás que determine el Consejo Institucional y demás disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO IV DEL COMITÉ TÉCNICO MIXTO

ARTÍCULO 11.- Para la aprobación y evaluación de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, se establecerá un Comité Técnico Mixto, el cual estará integrado por servidores públicos del Gobierno del Estado y por especialistas de la sociedad civil, así como por servidores públicos del municipio en donde se vayan a realizar los proyectos, siendo en todos esos casos su participación honorífica.

Para el ejercicio de sus atribuciones, el Comité se integrará por los titulares y en su caso, los representantes que estos determinen, de las siguientes dependencias y entidades:

I.- La persona titular de la Secretaría de Gobierno;

II.- La persona titular de la Secretaría de Hacienda;

III.- La persona titular de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;

IV.- Quien presida la Comisión de Obras y Servicios Públicos del Congreso del Estado;

V.- La persona titular del Instituto Sonorense de la Mujer;

VI.- La persona titular del Instituto Sonorense de la Juventud;

VII.- Hasta 2 representantes de Organismos no Gubernamentales, organizaciones sociales o especialistas afines a la materia que fortalezcan las acciones o programas a implementar para el cumplimiento de los objetivos planteados en esta Ley; y

VIII.- Un representante del Ayuntamiento del municipio en donde habrá de realizarse el proyecto que se vaya evaluar y aprobar, el cual tendrá voz y voto solamente en lo que corresponda a los proyectos de su municipio.

ARTÍCULO 12.- Aprobado el proyecto de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario por el Comité Técnico Mixto, la Secretaría convocará a una asamblea vecinal, en la que podrán participar con derecho a voz y voto las y los ciudadanos residentes en el área de impacto del proyecto, quienes acreditarán su residencia con cualquier identificación oficial vigente.

Dicha asamblea avalará o rechazará el proyecto por mayoría simple de sus asistentes. Si el proyecto fuera avalado, se procederá a elegir de entre las y los asistentes a la asamblea, a los integrantes de los Comités de Administración, de Supervisión y de Desarrollo Comunitario.

CAPÍTULO V DE LOS COMITÉS

ARTÍCULO 13.- Los Comités de Administración, de Supervisión y de Desarrollo Comunitario; están obligados a dar seguimiento al proyecto de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, debiendo proporcionar a la Secretaría la información requerida durante el ejercicio previsto en el proyecto aprobado o en el de continuidad y hasta su debida conclusión.

ARTICULO 14.- Para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley, los Comités señalados en el párrafo anterior, tendrán las siguientes atribuciones:

I.- El Comité de Administración, será el responsable de recibir los recursos económicos y de su correcta administración, así como de la comprobación completa, correcta y oportuna de los mismos y la rendición periódica de cuentas; además deberá proporcionar tanto a los Comités de Supervisión y de Desarrollo Comunitario como a la Secretaría, la información que le sea solicitada;

II.- El Comité de Supervisión, vigila la correcta aplicación del recurso autorizado, el avance y la calidad de la obra, mediante la solicitud al Comité de Administración de los informes financieros y bitácora de obra;

III.- El Comité de Desarrollo Comunitario es el encargado de promover, potenciar y consolidar el proceso de participación vecinal que el proyecto de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario impulse; y

IV.- Los demás que señalen otras disposiciones legales aplicables.

CAPITULO VI DEL FINANCIAMIENTO

ARTÍCULO 15.- El o la Titular del Poder Ejecutivo Estatal deberá incluir en el Proyecto de Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado, la asignación de recursos que garantice, efectivamente, el derecho de los habitantes de colonias, pueblos o comunidades, a acceder al mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, el cual no deberá de ser menor al del año inmediato anterior y tendrá una perspectiva de progresividad.

ARTÍCULO 16.- El Congreso del Estado, deberá destinar, en forma anual y de manera obligatoria, en el Presupuesto de Egresos del Gobierno del Estado de Sonora, los recursos públicos para la operación y ejecución de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, sin que éste sea menor al del año inmediato anterior.

CAPÍTULO VII DE LA TRANSPARENCIA, EVALUACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS

ARTÍCULO 17.- Los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, presentados ante la Dirección General y aprobados, deberán ser publicados en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora y en el portal de internet de la Secretaría a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

ARTÍCULO 18.- La Secretaría con base en los parámetros de gobierno abierto publicará en su portal de internet la información relativa a la realización de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario aprobados, a efecto de que los ciudadanos accedan a ello.

ARTÍCULO 19.- La evaluación del programa de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario estará a cargo del Comité Técnico Mixto y deberá de llevarse a cabo mediante métodos científicos.

ARTÍCULO 20.- Para la evaluación de resultados, de manera invariable el programa de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario deberá incluir los indicadores para medir su cobertura, calidad e impacto.

La secretaría ejecutora del programa a evaluar, proporcionará a los especialistas del Comité Técnico Mixto toda la información y las facilidades necesarias para la realización de la evaluación.

ARTÍCULO 21.- Los resultados de las evaluaciones, investigaciones, informes y mediciones que realice el Comité Técnico Mixto deberán publicarse en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora, en el Sistema de información de la Secretaría, en la página electrónica de dicho Comité y en los demás medios de difusión con que cuente el Gobierno del Estado.

CAPITULO VIII DE LA DENUNCIA CIUDADANA

ARTÍCULO 22.- La denuncia ciudadana es la facultad individual y colectiva que poseen las personas, de recurrir ante el órgano competente a interponer toda queja o denuncia derivada por actos administrativos de gobierno que atenten en contra de los sujetos beneficiarios de esta ley.

ARTÍCULO 23.- La Secretaría de la Contraloría General, es el órgano competente para conocer de las quejas y denuncias ciudadanas en esta materia, y las resoluciones que emita en favor o en contra se realizará en los términos y con los requisitos que establece la normativa aplicable.

ARTÍCULO 24.- La interposición de las quejas y denuncias obligan a la autoridad competente a responder por escrito de conformidad con lo normativa aplicable.

ARTÍCULO 25.- Todo proceso por el cual resulte en una resolución a favor o en contra del asunto en cuestión, estará sustentado por los principios de imparcialidad, buena fe, legalidad, certeza jurídico y gratuidad.

ARTÍCULO 26.- Las faltas en las que incurrir quienes se hallen legalmente facultados para la aplicación de la presente Ley, se sujetarán a los procedimientos y sanciones que señalen las leyes en la materia.

CAPÍTULO IX DE LAS SANCIONES

ARTÍCULO 27.- El incumplimiento de la presente Ley por parte de los servidores públicos del Estado de Sonora será sancionado de conformidad con lo dispuesto por la Ley en materia responsabilidades y sanciones en el Estado de Sonora, sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal o de cualquier otro tipo de carácter legal que llegará a causarse.

ARTÍCULO 28.- En caso de incumplimiento, irregularidad o mal uso de los recursos en la ejecución de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario, la Secretaría requerirá a los integrantes de los Comités en los términos de la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora.

En caso de que se presuma la posible responsabilidad civil, penal o de cualquier otro tipo de índole jurídico, la Secretaría promoverá ante las instancias correspondientes los procedimientos jurídicos aplicables.

Para efectos del presente artículo se considera que hay incumplimiento, irregularidad o mal uso de los recursos, cuando éstos no se destinen exclusivamente a las actividades necesarias para la ejecución de los proyectos de mejoramiento del entorno vecinal y comunitario.

TRANSITORIO

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

ATENTAMENTE

C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

Hermosillo, Sonora, a 06 de mayo de 2022.

HONORABLE CONGRESO:

El suscrito diputado **Luis Arturo Robles Higuera**, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, de esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora, 32, fracción II y 129 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, someto a la consideración de esta Asamblea Legislativa, la siguiente **INICIATIVA DE LEY QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE SONORA**, fundamentando la misma, en la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el año de 1951, se firmó el Convenio Núm. 169 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre Pueblos Indígenas y Tribales, Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas; el 24 de enero de 1991, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el DECRETO promulgatorio del Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes; y en noviembre de 2014, México al igual que otros países de nuestra región ratificaron dicho Convenio⁵.

Al ratificar un convenio de la OIT, un Estado miembro se compromete a adecuar la legislación nacional y a desarrollar las acciones pertinentes de acuerdo a las disposiciones contenidas en el Convenio. Asimismo, se compromete a informar periódicamente a los órganos de control de la OIT sobre la aplicación en la práctica y en la legislación de las disposiciones del Convenio y a responder a las preguntas, observaciones o sugerencias de esos órganos de control.

⁵ http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4700926&fecha=24/01/

El artículo 2° del Convenio Núm. 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales, señala:

1. Los gobiernos deberán asumir la responsabilidad de desarrollar, con la participación de los pueblos interesados, una acción coordinada y sistemática con miras a proteger los derechos de esos pueblos y a garantizar el respeto de su integridad.

2. Esta acción deberá incluir medidas:

a) que aseguren a los miembros de dichos pueblos gozar, en pie de igualdad, de los derechos y oportunidades que la legislación nacional otorga a los demás miembros de la población;

b) que promuevan la plena efectividad de los derechos sociales, económicos y culturales de esos pueblos, respetando su identidad social y cultural, sus costumbres y tradiciones, y sus instituciones;

c) que ayuden a los miembros de los pueblos interesados a eliminar las diferencias socioeconómicas que puedan existir entre los miembros indígenas y los demás miembros de la comunidad nacional, de una manera compatible con sus aspiraciones y formas de vida.

El Artículo 7 de dicho Convenio también señala:

1. Los pueblos interesados deberán tener el derecho de decidir sus propias prioridades en la que atañe al proceso de desarrollo, en la medida en que éste afecte a sus vidas, creencias, instituciones y bienestar espiritual y a las tierras que ocupan o utilizan de alguna manera, y de controlar, en la medida de lo posible, su propio desarrollo económico, social y cultural. Además, dichos pueblos deberán participar en la formulación, aplicación y evaluación de los planes y programas de desarrollo nacional y regional susceptibles de afectarles directamente.⁶

⁶https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/documents/publication/wcms_345065.pdf

LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE LOS DERECHOS HUMANOS DE LA OEA, establece lo siguiente:

Artículo IV. “Los pueblos indígenas tienen derecho a que los Estados dentro de sus sistemas legales, les reconozcan plena personalidad jurídica.”

El Pacto Internacional sobre Derechos Civiles y Políticos (ONU 1966)

Artículo 16: “Todo ser humano tiene derecho, en todas partes, al reconocimiento de su personalidad jurídica”.

Asimismo, el Artículo 2º, Párrafo IV, apartados A y B de la Constitución Política de México, señala lo siguiente:

“A. Esta Constitución reconoce y garantiza el derecho de los pueblos y las comunidades indígenas a la libre determinación y, en consecuencia, a la autonomía para:

I. Decidir sus formas internas de convivencia y organización social, económica, política y cultural.

II. Aplicar sus propios sistemas normativos en la regulación y solución de sus conflictos internos,

III. Garantiza que las mujeres y los hombres indígenas disfrutarán y ejercerán su derecho de votar y ser votados en condiciones de igualdad; así como a acceder y desempeñar los cargos públicos y de elección popular para los que hayan sido electos o designados.

IV. Preservar y enriquecer sus lenguas, conocimientos y todos los elementos que constituyan su cultura e identidad.

V. Conservar y mejorar el hábitat y preservar la integridad de sus tierras en los términos establecidos en esta Constitución.

VI. Acceder, al uso y disfrute preferente de los recursos naturales de los lugares que habitan y ocupan las comunidades,

VII. Elegir, en los municipios con población indígena, representantes ante los ayuntamientos.

VIII. Acceder plenamente a la jurisdicción del Estado. Para garantizar ese derecho, en todos los juicios y procedimientos en que sean parte, individual o colectivamente, se deberán tomar en cuenta sus costumbres y especificidades culturales respetando los preceptos de esta Constitución.

A ser asistidos por intérpretes y defensores que tengan conocimiento de su lengua y cultura.

B. La Federación, las entidades federativas y los Municipios, para promover la igualdad de oportunidades de los indígenas y eliminar cualquier práctica discriminatoria,

Para abatir las carencias y rezagos que afectan a los pueblos y comunidades indígenas, dichas autoridades, tienen la obligación de:

I. Impulsar el desarrollo regional de las zonas indígenas con el propósito de fortalecer las economías locales y mejorar las condiciones de vida de sus pueblos, mediante acciones coordinadas entre los tres órdenes de gobierno, con la participación de las comunidades.

II. Garantizar e incrementar los niveles de escolaridad, favoreciendo la educación bilingüe e intercultural, la alfabetización, la conclusión de la educación básica, la capacitación productiva y la educación media superior y superior. Establecer un sistema de becas para los estudiantes indígenas en todos los niveles.

III. Asegurar el acceso efectivo a los servicios de salud mediante la ampliación de la cobertura del sistema nacional, aprovechando debidamente la medicina tradicional, así como apoyar la nutrición de los indígenas mediante programas de alimentación, en especial para la población infantil.

IV. Mejorar las condiciones de las comunidades indígenas y de sus espacios para la convivencia y recreación, mediante acciones que faciliten el acceso al financiamiento público y privado para la construcción y mejoramiento de vivienda, así como ampliar la cobertura de los servicios sociales básicos.

V. Propiciar la incorporación de las mujeres indígenas al desarrollo, mediante el apoyo a los proyectos productivos, la protección de su salud, el otorgamiento de estímulos

para favorecer su educación y su participación en la toma de decisiones relacionadas con la vida comunitaria.

VI. Extender la red de comunicaciones que permita la integración de las comunidades,

VII. Apoyar las actividades productivas y el desarrollo sustentable de las comunidades indígenas mediante acciones que permitan alcanzar la suficiencia de sus ingresos económicos.

VIII. Establecer políticas sociales para proteger a los migrantes de los pueblos indígenas, tanto en el territorio nacional como en el extranjero, mediante acciones para garantizar los derechos laborales de los jornaleros agrícolas; mejorar las condiciones de salud de las mujeres; apoyar con programas especiales de educación y nutrición a niños y jóvenes de familias migrantes; velar por el respeto de sus derechos humanos y promover la difusión de sus culturas.

IX. Consultar a los pueblos indígenas en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo y de los planes de las entidades federativas, de los Municipios.

Para garantizar el cumplimiento de las obligaciones señaladas en este apartado, la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, las legislaturas de las entidades federativas y los ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán las partidas específicas destinadas al cumplimiento de estas obligaciones en los presupuestos de egresos que aprueben, así como las formas y procedimientos para que las comunidades participen en el ejercicio y vigilancia de las mismas. Sin perjuicio de los derechos aquí establecidos a favor de los indígenas, sus comunidades y pueblos, toda comunidad equiparable a aquéllos tendrá en lo conducente los mismos derechos tal y como lo establezca la ley.”

Sonora se caracteriza por su gran riqueza pluricultural, ya que cuenta con la existencia de nueve pueblos étnicos originarios y otros más denominados migrantes; estos son los konkaak (seri), hiak (yaqui), kickapoo (kikapú), kuapá (cucapá), macurawe (guarijío), o’ob (pima), tohono o’otham (pápago) y yorem maayo(mayo), así como otras etnias indígenas migrantes: Mixes, Mixtecos, Nahuas, Triquis y Zapotecos, que, provenientes

de otros Estados, residen en forma temporal o permanente dentro del territorio del Estado de Sonora; todos ellos le dan a nuestra entidad una gran importancia étnica por su riqueza pluricultural, como se menciona en la versión impresa de Región y Sociedad de la Revista Scielo, que señala lo siguiente:

“En Sonora hay nueve grupos étnicos, integrados por alrededor de 138 mil personas, lo que representa 5.2 por ciento de la población total de la entidad. En conjunto, poseen 5.8 por ciento de la superficie estatal, aunque en áreas desérticas, montañosas, de difícil acceso y, en algunos casos, la comparten con gente no indígena. Ochenta por ciento de estos grupos vive en comunidades rurales, por lo general alejadas de los centros urbanos, con acceso insuficiente a la educación y a los servicios médicos, con fuentes de trabajo de bajo perfil y paga, viviendas pequeñas con pocos bienes y carentes de electricidad, drenaje y agua potable de calidad. Los indicadores analizados confirman el estado de marginación, vulnerabilidad y fragilidad de este sector de la población, y marcan la necesidad urgente de apoyo real de parte del Estado.”⁷

Lejos de presumir esa riqueza milenaria, la realidad que viven los pueblos y los integrantes en sus comunidades es de verdad muy triste; se observa claramente la situación difícil que los ha impulsado el rezago social, la pobreza, la falta de oportunidades, la violación de derechos humanos, la trasgresión a sus tierras, servicios de salud precaria, falta de vivienda decorosa, no contar con servicios básicos dignos, la pérdida de sus costumbres y un escaso desarrollo económico y social de estos grupos étnicos, mucho tienen que ver las políticas asistencialistas de los gobiernos respectivos.

Es sumamente importante que los pueblos y Comunidades Indígenas en Sonora sean sujetos de derecho público; ya que es una forma eficaz de facilitarles el ejercicio de sus derechos como individuos y como colectividades, y de extenderles la mano para que dé una vez por todas sean ellos mismos quienes forjen su destino, sin tutelaje de ninguna especie. Esto implica, que no tendrán que recurrir a otro órgano del Estado para hacer cumplir

⁷ http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-39252016000100005

sus determinaciones, adicional al hecho de que el Estado se encuentra obligado a ministrarle recursos económicos para que puedan hacer efectivos sus derechos.

En estas condiciones, las comunidades Indígenas no necesitan el tutelaje del Estado ni de sus órganos, desterrándose de este modo el carácter paternalista que tradicionalmente ha asumido aquel en relación con ellos. Se entiende que ya no serán visualizados como objetos de asistencia social.

Conviene recordar que la Constitución General de la República no reconoce a los Indígenas el carácter de Sujetos de derecho público, sino de “interés público”, que es muy distinto. Sin embargo, existen entidades federativas en nuestro país las cuales contemplan en sus constituciones y le otorgan personalidad jurídica a los pueblos y comunidades indígenas tales como Oaxaca, San Luis Potosí, Chihuahua y entre otras más, que los consideran como sujetos de derecho público; Ello tuvo su origen en los acuerdos de San Andrés firmados por el Gobierno de la República y el EZLN.

De acuerdo con la doctrina, el “interés público” es el conjunto de pretensiones relacionadas con las necesidades colectivas de los miembros de una comunidad y protegidas mediante la intervención directa y permanente del Estado.

Mientras que las características de las personas jurídicas colectivas de derecho público, son la existencia de un grupo social, con finalidades unitarias, permanentes, voluntad común, que forman una personalidad jurídica distinta a la de sus integrantes; poseen una denominación o nombre, con domicilio y un ámbito geográfico de actuación, patrimonio propio y régimen jurídico específico.

Es por lo anterior, que es muy importante que el Estado cumpla con ese compromiso y que los grupos indígenas exijan su cumplimiento.

Como se señaló anteriormente, es importante recalcar, que diversas legislaciones locales en México ya contemplan lo establecido en el Convenio Número 169

de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), y como es el caso de los siguientes estados de república que señalan en sus constituciones locales la figura en pro de los pueblos y comunidades indígenas, ser sujetos de derecho público, con personalidad y patrimonios propios, para lo cual se transcribe lo siguiente:

- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Oaxaca:

Artículo 16 inc. 1: “El Estado de Oaxaca tiene una composición étnica plural, sustentada en la presencia y diversidad de los pueblos y comunidades indígenas que lo integran. El derecho a la libre determinación de los pueblos y comunidades indígenas se expresa como autonomía, en tanto partes integrantes del Estado de Oaxaca, en el marco del orden jurídico vigente; por tanto, dichos pueblos y comunidades tienen personalidad jurídica de derecho público y gozan de derechos sociales. La ley reglamentaria establecerá las medidas y procedimientos que permitan hacer valer y respetar los derechos sociales de los pueblos y comunidades indígenas”.

- Constitución del Estado de San Luis Potosí:

Artículo 9º. -...

VI. El Estado otorga a las comunidades indígenas la calidad de sujetos de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios;

- Constitución del Estado de Campeche:

Artículo 7º.-...

“El estado otorga a las comunidades indígenas la calidad de sujetos de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios.”

- Constitución del Estado de Puebla:

Artículo 13.-...

“El estado reconoce a las comunidades indígenas como sujetos de derecho público.”

- Constitución del Estado de Hidalgo:

Artículo 5.-...

“El estado reconoce a los pueblos y comunidades indígenas la calidad de sujetos de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, en sujeción de lo prescrito en la constitución federal, la del estado y demás legislación en la materia.”

- Constitución del Estado de Chihuahua:

Artículo 8.-...

“... la comunidad indígena tiene la calidad de sujeto de derecho público con personalidad jurídica y patrimonio propios.”

Viendo que en otros estados de la República existe ese importante reconocimiento de la personalidad jurídica que debe poseer todo pueblo indígena, no debemos permitir que nuestro marco normativo se quede rezagado en esta materia, pues es un derecho que aún no se le ha reconocido a las etnias sonorenses, evitando con esta omisión que sean ellos mismos los conductores de sus destinos, por lo que este Congreso del Estado está obligado a garantizar el reconocimiento de Personalidad Jurídica propia a los Gobiernos de los diferentes Pueblos Étnicos Sonorenses, para que adquieran y les reconozcan facultades legales que actualmente no tienen (sujetos a derechos públicos y privados), para diversos actos jurídicos ante las instancias que correspondan.

Con atención a la propuesta de adición que se plantea en el presente proyecto de iniciativa de Ley; con fecha 24 de abril del 2019, el juzgado décimo primero de distrito, del Primer Tribunal Colegiado en Materias Penal y de Trabajo, del décimo tercer circuito, con sede en el estado de Oaxaca resolvió a favor de los promoventes del juicio de amparo 304/2018, contra la omisión legislativa del Congreso del Estado Libre y Soberano de Oaxaca para emitir la ley que reglamente la consulta previa, libre, informada y de buena fe en el Estado de Oaxaca, con los efectos siguientes: “Cumpla con la obligación contenida en el artículo 6 del Convenio 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, y segundo transitorio del Decreto de reformas al artículo 2º de la Constitución Federal, de 14 de agosto de 2001; y proceda a emitir una ley que regule la consulta previa, libre, informada y de buena fe de los derechos de los pueblos indígenas en el Estado de Oaxaca, lo que deberá realizar antes de que finalice el segundo periodo de sesiones del primer año de ejercicio de la LXIV Legislatura; es decir, hasta antes del 30 de septiembre del 2019. Dada la particular confección de la ley, el órgano legislativo deberá garantizar que se escuche a los pueblos y comunidades indígenas en la emisión de esta ley, a fin de que sea producto de un ejercicio participativo de los sujetos a los que se dirige y que garantice la calidad democrática de su decisión”.

La consulta libre, previa, informada y de buena fe es un derecho fundamental de los pueblos indígenas y afroamericano en el ejercicio de su libre determinación.

Actualmente nuestro país no cuenta con una ley federal o general reglamentaria de este derecho constitucional de los pueblos y comunidades indígenas, en el cual se establezcan las políticas, objetivos y líneas de acción para garantizar el ejercicio de este derecho a través de disposiciones normativas o procedimientos culturalmente adecuados. Asimismo, el estado de Sonora no cuenta con una ley especial en esta materia que tutele el ejercicio de este derecho a los pueblos y comunidades indígenas asentadas en nuestra entidad; cabe mencionar que nuestra legislación local se cuenta con una ley en materia indígena, denominada “Ley de Derechos de los Pueblos y Comunidades Indígenas de Sonora”, que entró en vigor el 16 de diciembre del 2010, donde, ésta señala y reconoce

una serie de derechos y prerrogativas a los pueblos y comunidades indígenas de nuestra entidad pero, maneja de manera muy superficial la participación de esta comunidad en la creación de políticas públicas o de acciones administrativas cuando les benefician o les afectan.

Tal es el caso, que es por todos conocido el descontento manifiesto por los algunos pueblos Yaquis, por ejemplo: ante la construcción del Acueducto Independencia o del Gaseoducto que pasa por territorio de las comunidades Indígenas del municipio de Bacum, al grado de pérdidas de vidas por el encono y enfrentamiento entre las mismas y con las autoridades de gobierno; lo anterior, producto de decisiones unilaterales de anteriores gobiernos. También, lo estamos viendo y sufriendo a la misma vez, con la toma permanente de la carretera internacional número 15, específicamente en el tramo de Vicam y la caseta de Cobro de Ciudad Obregón.

De tal forma compañeras y compañeros legisladores, ya es por mandato constitucional, convencional y legal, que las medidas administrativas y legislativas que se pretendan aprobar y que sean susceptibles de afectar a los pueblos indígenas, deben someterse a un proceso de consulta libre, previa, informada y de buena fe. Por lo anterior, es indispensable que este Congreso de Sonora, de manera pronta iniciemos a emitir los instrumentos legales y técnicos que hagan prevalecer el derecho de los pueblos y comunidades en Sonora a ser consultados. Para ello, es importante realizar las modificaciones respectivas a nuestra Constitución Política local, con la finalidad de establecer en nuestra máxima norma estatal dicho derecho; establecer la atribución y obligación constitucional que nuestra función legislativa se avoque a legislar y prever en una ley, que los pueblos y comunidades indígenas sean consultados de manera libre, previa, informada y de buena fe, en aquella acción de gobierno que se trate de aspectos que afecten intereses de los pueblos y comunidades indígenas.

Cabe señalar, este Congreso del Estado e integrantes de anteriores legislaturas específicamente de la Comisión de Asuntos Indígenas han sido señalados como autoridades responsables ante un juicio de Amparo interpuesto por las autoridades del

Pueblo Mayo; bajo el argumento, que este poder legislativo no consultó a dicha etnia indígena durante el proceso de aprobación del presupuesto de egresos del año fiscal correspondiente; además de lo anterior, cabe señalar, que actualmente, algunos diputados como integrantes de la Comisión de Asuntos Indígenas, hemos recibido escritos de diferentes pueblos étnicos de nuestra entidad, solicitando que este poder legislativo los tome en cuenta y los consulte durante el proceso de presentación, análisis, discusión y aprobación del próximo paquete presupuestal, ser escuchados y atendidos con relación a sus necesidades y prioridades que los aquejan.

Por lo anteriormente expuesto y en apego a lo que señalan los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo de la misma entidad, someto a la consideración del Pleno de este Congreso, la siguiente iniciativa de:

LEY

QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES A LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADO UNIDOS MEXICANOS.

ARTICULO UNICO. - Se reforma el párrafo cuarto del artículo 1º y, se adiciona un párrafo tercero al inciso I) recorriéndose en el orden los sucesivos, del artículo 1º de la Constitución Política del Estado de Sonora; para quedar como sigue:

Artículo 1. ...

...

...

Esta Constitución reconoce a los pueblos y comunidades indígenas, **la calidad de sujetos de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, en sujeción de lo prescrito en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a esta Constitución, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte y demás Legislación en la materia,** y garantiza el derecho a la libre determinación y, en consecuencia, a la autonomía, asegurando la unidad estatal, para:

A) al H). - ...

D). - ...

...

Los pueblos y comunidades indígenas tienen derecho a ser consultados de manera libre, previa e informada, mediante procedimientos apropiados y culturalmente pertinentes y a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles, con la finalidad de llegar a un acuerdo u obtener su consentimiento. Para este efecto, el Estado deberá celebrar consultas y cooperar de buena fe con los pueblos interesados, de conformidad con principios y normas que garanticen el respeto y el ejercicio efectivo de los derechos sustantivos de los pueblos indígenas reconocidos en la Constitución Federal y en los instrumentos internacionales en la materia.

...

...

...

...

...

...

...

...

TRANSITORIOS

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

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

ARTÍCULO SEGUNDO. - Una vez en vigor la presente ley, dentro de los 90 días hábiles siguientes, el Congreso del Estado deberá implementar un Protocolo de Proceso de Consulta a los Pueblos y Comunidades indígenas en Sonora, a efecto de conformar y aprobar la Ley reglamentaria local en materia de Consulta Previa, Libre e Informada para los Pueblos y Comunidades Indígenas en Sonora.

ATENTAMENTE

DIP. LUIS ARTURO ROBLES HIGUERA
GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos, diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Revolucionario Institucional de la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política de Sonora, y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, presentamos a la consideración de esta Soberanía, la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE LEY QUE REFORMA LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE SONORA, PARA ESTABLECER LA FIGURA DEL AMICUS CURIAE**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La justicia abierta es un modelo de gobernanza que parte de la ideología del gobierno abierto, un modelo que busca replantear la relación entre el gobierno y la ciudadanía para favorecer la transparencia en los servicios, los procesos y la información gubernamentales, la participación ciudadana y la colaboración entre las instituciones públicas y la sociedad civil para atender nuevas demandas, necesidades e ideas⁸.

La justicia abierta es una aspiración jurídica que debe servir como instrumento de legitimación del poder judicial, cuando actúa de forma transparente, rinde cuentas y la hace en el marco de su marco legal.

Lamentablemente, la impartición de justicia se sigue considerando históricamente como un área en donde existe más opacidad y más conservadurismo, siendo la que menos es sometida al escrutinio público.

⁸ Oscar Ozlak, Gobierno abierto: hacia un nuevo paradigma de gestión pública, BID, OEA, Red GEALC, s. l., 2013, p. 4.

Afortunadamente, vemos que poco a poco este nuevo modelo de gobierno abierto, ha permeado en diversas áreas hasta incorporar a nuestros mecanismos el rol de la justicia abierta.

Ello, genera grandes incentivos en cuanto a participación, colaboración y transparencia

En participación:

- Se genera una mayor proximidad entre abogados, jueces y ciudadanos.
- Mejora la comunicación con otros poderes del Estado.
- Favorece instancias de retroalimentación de la ciudadanía hacia la institución.
- Mejora la confianza en los tribunales judiciales.

En cuanto a colaboración:

- Cuando la ciudadanía es parte de un sistema bidireccional, el funcionamiento de los órganos judiciales se ve favorecido.
- La colaboración de la ciudadanía refuerza el papel de los tribunales para conseguir resolver los problemas de la sociedad.

En cuanto a transparencia:

- La publicidad de los actos del poder judicial genera mayor legitimidad.
- La rendición de cuentas mejora los niveles de confianza
- La transparencia mejora la calidad de la justicia.

Sin duda que hacia ese modelo debemos de transitar como país y como estado.

Dentro de este modelo de justicia abierta, existen diversos rubros que podemos ir incorporando y uno de ellos es el de la participación de la ciudadanía activa.

La relación entre participación y justicia, es un modelo que se ha implementado para la solución a problemáticas donde las partes participan activamente en la solución de los problemas.

Este modelo incluye métodos dirigidos a reforzar la participación, el consenso y la prevención de conflictos. Se considera menos costoso, más rápido e igual de eficaz que el modelo tradicional. Dentro de este grupo, se incluyen instituciones del derecho civil, como la mediación, la conciliación y el arbitraje. También otras medidas formales, como las audiencias públicas. También la herramienta del *amicus curiae*, a través de la cual el poder judicial solicita a personas e instituciones con trayectoria en un tema su opinión frente a un caso en particular.

Consideramos de gran relevancia esta última figura, ya que se trata de colaboraciones que hace la ciudadanía a los juzgadores, para propiciar mayores herramientas que permitan emitir una resolución mucho más completa.

Según la Corte Interamericana de Derechos Humanos⁹, los *amicus curiae* son escritos realizados por terceros ajenos a un caso o a una solicitud de opinión consultiva que está estudiando la Corte Interamericana, que de manera voluntaria ofrecen su opinión sobre algún aspecto relacionado con el caso o la solicitud de opinión consultiva, esto para colaborar con el Tribunal en la resolución de la sentencia o en la resolución de opinión consultiva.

Se trata pues, de una figura jurídica, que se amolda perfectamente a la concepción moderna de la Participación Ciudadana, en el marco de un quehacer técnico, como es la impartición de justicia por parte de los órganos jurisdiccionales y autoridades administrativas.

⁹ https://www.corteidh.or.cr/amicus_curiae.cfm

Podemos decir que el origen del por qué se presenta un amicus curiae, es la posibilidad de influir en una resolución jurisdiccional, aportando argumentos, primero, para que sea estudiado el asunto (cuestiones procesales) y segundo, para que, en el estudio de fondo, los Jueces tomen en cuenta los argumentos o datos que se presentan esperando con ello, influir en la decisión.

En tal sentido, los amicus curiae son un instrumento de influencia para la conformación de decisiones que tomen en cuenta los intereses de los grupos que las presentan, pero también, ayudan a que los Jueces tomen mejores decisiones (porque cuentan con mayor información y un enfoque mucho más amplio) y decisiones más democráticas (pues hay participación pública).

En nuestro país, poco a poco se han ido tomando más en cuenta este tipo de figuras, tan es así que, en materia electoral, la Sala Superior del Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, emitió la jurisprudencia 8/2018, que a la letra señala:

***Partido de Renovación Sudcaliforniana
y otro***

VS

***Tribunal Estatal Electoral de Baja
California Sur***

Jurisprudencia 8/2018

AMICUS CURIAE. ES ADMISIBLE EN LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN EN MATERIA ELECTORAL.- De la interpretación de los artículos 1º, párrafos primero y quinto; 41, párrafo segundo, Base VI, y 99 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en relación con la jurisprudencia 17/2014 de rubro: “AMICUS CURIAE. SU INTERVENCIÓN ES PROCEDENTE DURANTE LA SUSTANCIACIÓN DE MEDIOS DE IMPUGNACIÓN RELACIONADOS CON ELECCIONES POR SISTEMAS NORMATIVOS INDÍGENAS”, se desprende que el amicus curiae es un instrumento que se puede presentar dentro de la tramitación de los medios de impugnación en materia electoral para allegar legislación o jurisprudencia foránea o nacional, doctrina jurídica o del contexto, y coadyuva a generar argumentos en sentencias relacionadas con el respeto, protección y garantía de derechos fundamentales o temas jurídicamente relevantes. Lo anterior siempre que el escrito: a) sea presentado antes de la resolución del asunto, b) por

una persona ajena al proceso, que no tenga el carácter de parte en el litigio, y que c) tenga únicamente la finalidad o intención de aumentar el conocimiento del juzgador mediante razonamientos o información científica y jurídica (nacional e internacional) pertinente para resolver la cuestión planteada. Finalmente, aunque su contenido no es vinculante para la autoridad jurisdiccional, lo relevante es escuchar una opinión sobre aspectos de interés dentro del procedimiento y de trascendencia en la vida política y jurídica del país; por tanto, se torna una herramienta de participación ciudadana en el marco de un Estado democrático de derecho.

Sexta Época:

Juicios de revisión constitucional. SUP-JRC-4/2018 y acumulado.—Actores: Partido de Renovación Sudcaliforniana y otro.—Autoridad responsable: Tribunal Estatal Electoral de Baja California Sur.—14 de febrero de 2018.—Unanimidad de votos.—Ponente: Felipe de la Mata Pizaña.—Secretarios: Laura Márquez Martínez, Mercedes de María Jiménez Martínez, María del Carmen Ramírez Díaz, Carlos Gustavo Cruz Miranda y Fernando Ramirez Barrios.

Recurso de apelación. SUP-RAP-26/2018 y acumulados.—Recurrentes: Encuentro Social y otros.—Autoridad responsable: Comisión de Quejas y Denuncias del Instituto Nacional Electoral.—9 de marzo de 2018.—Unanimidad de votos, con el voto concurrente del Magistrado Reyes Rodríguez Mondragón.—Ponente: Janine M. Otálora Malassis.—Secretarios: Fernando Anselmo España García y Karina Quetzalli Trejo Trejo.

Juicio para la protección de los derechos político-electorales del ciudadano. SUP-JDC-208/2018 .—Actor: Luis Modesto Ponce de León Armenta.—Autoridad responsable: Consejo General del Instituto Nacional Electoral.—11 de abril de 2018.—Unanimidad de votos.—Ponente: Felipe de la Mata Pizaña.—Secretarios: Roselia Bustillo Marín, Jesica Contreras Velázquez y Elizabeth Valderrama López.

La Sala Superior en sesión pública celebrada el veinticinco de abril de dos mil dieciocho, aprobó por unanimidad de votos la jurisprudencia que antecede y la declaró formalmente obligatoria.

Gaceta de Jurisprudencia y Tesis en materia electoral, Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, Año 10, Número 21, 2018, páginas 12 y 13.

Como se puede apreciar, dicha figura ya ha sido bien aceptada por diversas autoridades nacionales, además, la misma ha sido utilizada con gran aceptación también, por parte de organismos internacionales como lo son la Corte Penal Internacional, la Corte Interamericana de Derechos Humanos y el Tribunal Europeo de Derechos Humanos.

Ejemplos de la presentación de amicus curiae en nuestro país, existen diversos, entre ellos, los siguientes:

I.- La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal, en 2017, presentó ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), un Amicus Curiae -amigo de la Corte-, documento con el que este Organismo continúa con las acciones emprendidas en defensa de la Constitución Política de la Ciudad de México (CPCDMX)¹⁰.

Con dicho instrumento, buscaron pronunciarse ante la SCJN para fortalecer los argumentos que permitan la protección de los derechos humanos de las personas y, mediante esta vía, apuntalar lo expuesto por la Jefatura de Gobierno y la Asamblea Legislativa en los informes que presentaron, con argumentos de hecho y de derecho y con perspectiva de derechos humanos, a fin de defender la Constitución local en las Acciones de Inconstitucionalidad presentadas por la Procuraduría General de la República (PGR) y la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH).

II.- Académicas y defensoras de derechos humanos feministas, participantes en el proceso público de la Constituyente, presentan a la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) un Amicus Curiae con el objeto de sumarse a la defensa integral del texto completo del Decreto de Constitución Política de la Ciudad de México y de aportar argumentos en torno a la acción de inconstitucionalidad promovida por la Procuraduría General de la República (PGR), en particular en dos de los conceptos de invalidez presentados por esta institución, el quinto y séptimo, en los que se argumenta explícitamente una afectación a los derechos de las mujeres. Lo que este grupo de especialistas feministas analiza y argumenta, es que no existe tal afectación¹¹.

¹⁰ <https://cdhcm.org.mx/2017/06/cdhdf-presenta-ante-scn-un-amicus-curiae-para-defender-los-derechos-humanos-establecidos-en-la-constitucion-politica-de-la-ciudad-de-mexico/>

¹¹ <https://culturahd.org/noticias/feministas-presentan-amicus-curiae-en-defensa-de-los-derechos-humanos-de-las-mujeres-y-la-igualdad-de-genero-en-la-constitucion-de-la-cdmx-ante-la-suprema-corte-de-justicia-de-la-nacion/>

III.- La Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de los Derechos Humanos, A.C. (CMDPDH), compareció ante esta Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) con el fin de entregar un amicus curiae, en ejercicio de su derecho de petición previsto en el artículo 1o y 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), así como de su derecho a participar en la dirección de los asuntos públicos de manera directa, conforme al artículo 23.1, inciso a) de la Convención Americana de Derechos Humanos (CADH)¹².

Este escrito tiene como objeto allegar elementos a la H. SCJN para demostrar que la figura del arraigo contraviene las obligaciones contenidas en tratados internacionales de los que México es parte, además de que tal como está regulado en el Código Federal de Procedimientos Penales (CFPP) en su artículo 133 Bis, es contrario a la propia Constitución vigente antes y con posterioridad a la reforma Constitucional en 2008. En resumen, el arraigo por delitos graves como se establece en el CFPP contraviene la Constitución y, entre otros, la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

IV.- La asociación civil, Nuestro Futuro junto con 37 organizaciones ambientalistas más envió un amicus curiae a la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) con el fin de hacer un llamado a las ministras y ministros para declarar la inconstitucionalidad de la reforma a la Ley de la Industria Eléctrica (LIE).¹³

V.- La Comisión Ejecutiva de Atención a Víctimas, CEAV presentó un Amicus Curiae respecto del amparo en revisión 835/2018¹⁴.

La Asesoría Jurídica Federal de la Comisión Ejecutivo de Atención a Víctimas (CEAV) presentó a la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) un escrito de Amicus Curiae respecto del amparo en revisión 835/2018, debido a la preocupación de que se

¹² <https://cmdpdh.org/project/amicus-curiae-arraigo/>

¹³ <https://energiahoy.com/2022/04/04/nuestro-futuro-envia-amicus-curiae-a-scnj-sobre-inconstitucionalidad-de-la-lie/>

¹⁴ <https://www.gob.mx/ceav/prensa/ceav-presento-un-amicus-curiae-respecto-del-amparo-en-revision-835-2018?idiom=es>

determine un criterio que excluya que personas defensoras de derechos humanos que no sean licenciadas en derecho, siempre bajo el conocimiento y consentimiento de las víctimas, puedan acceder a los registros de la investigación.

VI.- Organizaciones ambientales y defensoras de derechos humanos presentaron un *amicus curiae* ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) en el que exponen elementos jurídicos sobre el derecho a la participación pública en asuntos ambientales¹⁵.

El documento fue entregado debido a que el alto tribunal resolverá mañana un amparo en revisión interpuesto por habitantes de Bacanuchi, Sonora, afectados por el derrame tóxico de una mina. Con ello, las organizaciones pretenden aportar elementos para que los ministros resuelvan en favor de los afectados y se les respete su derecho a la participación pública en asuntos de ecología.

Como podemos apreciar, son diversos los instrumentos jurídicos que han sido presentados ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación, en casos emblemáticos donde organizaciones o instituciones gubernamentales, han hecho valer una serie de argumentos con la finalidad de influir en la decisión que tome la corte sobre dichos asuntos.

Incluso, tenemos el antecedente de que, en nuestro Estado, en el caso tan emblemático del desastre ecológico en la cuenca del río Sonora y Bacanuchi por el derrame de tóxicos provenientes de la mina de Grupo México, organizaciones ambientales presentaron un *amicus curiae* ante la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN) en el que expusieron elementos jurídicos sobre el derecho a la participación pública en asuntos ambientales.

Por tal motivo, se propone agregar esta figura a nuestra carta magna, con la finalidad de coadyuvar a generar argumentos en sentencias relacionadas con el respeto, protección y garantía de derechos fundamentales o temas jurídicamente relevantes y para tal efecto, se

¹⁵ <https://www.jornada.com.mx/2018/08/21/sociedad/031n1soc>

propone que dicho instrumento, sea aceptado siempre y cuando cumpla con las siguientes determinaciones:

- a) Sea presentado antes de la resolución del asunto;
- b) por una persona ajena al proceso, que no tenga el carácter de parte en el litigio, y que;
- c) tenga únicamente la finalidad o intención de aumentar el conocimiento del juzgador mediante razonamientos o información científica y jurídica (nacional e internacional) pertinente para resolver la cuestión planteada.

En tal sentido, podemos concluir que, con tal figura, se constituye una herramienta de participación ciudadana en el marco de un Estado democrático de derecho.

En consecuencia, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con proyecto de:

LEY

QUE ADICIONA UN ARTÍCULO 160 BIS A LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE SONORA.

ARTÍCULO PRIMERO: Se adiciona el artículo 160 BIS a la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, para quedar como sigue:

ARTICULO 160 BIS.- En los juicios y procedimientos seguidos en el Poder Judicial del Estado, en el Tribunal Estatal Electoral, en el Tribunal de Justicia Administrativa, en el Instituto Sonorense de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales y en la Comisión Estatal de Derechos Humanos, las personas físicas y morales podrán allegar argumentos jurídicos que incluyan legislación, jurisprudencia foránea o nacional, doctrina jurídica o del contexto, con la finalidad de coadyuvar a generar argumentos en las sentencias que se emitan, en temas jurídicamente relevantes.

Lo anterior, siempre y cuando se cumpla con las siguientes determinaciones:

- a) Que sea presentado antes de la resolución del asunto:

- b) Por una persona ajena al proceso, que no tenga el carácter de parte en el litigio; y
- c) Que tenga únicamente la finalidad o intención de aumentar el conocimiento del juzgador mediante razonamientos o información científica y jurídica nacional e internacional, pertinente para resolver la cuestión planteada.

TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. - La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, previo cómputo que se realice de la aprobación o rechazo que emitan los Ayuntamientos del Estado, a quienes se les deberá notificar los términos de la presente Ley, a fin de dar cumplimiento a lo establecido por la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora.

Se instruye a la Mesa Directiva o a la Diputación Permanente del Congreso del Estado, en su caso, a efecto de que realicen el cómputo respectivo y la remitan al Titular del Poder Ejecutivo para su publicación en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, en caso de resultar aprobada.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El Congreso del Estado contará con un plazo de 180 días a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, para reformar la Ley Orgánica del Poder Judicial del Estado de Sonora, la Ley de Justicia Administrativa para el Estado de Sonora, la Ley de Instituciones y Procedimientos Electorales para el Estado de Sonora, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora, así como la Ley que Crea la Comisión Estatal de Derechos Humanos, con la finalidad de realizar las adecuaciones normativas correspondientes para la implementación de la presente Ley.

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 06 de mayo de 2022.

C. DIP. NATALIA RIVERA GRIJALVA

C. DIP. ELIA SAHARA SALLARD HERNÁNDEZ

C. DIP. KARINA TERESITA ZÁRATE FÉLIX

C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

HERMOSILLO, SONORA, 06 DE MAYO DEL 2022

HONORABLE ASAMBLEA:

Las Diputadas y los Diputados integrantes del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional de esta Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de las atribuciones previstas por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, presentamos a la consideración de esta Asamblea la siguiente **INICIATIVA CON PROYECTO DE LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA**, de conformidad con la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Todos los derechos humanos son universales, indivisibles e interdependientes y están relacionados entre sí, la aplicación de los derechos humanos se rige por principios como lo son la universalidad, interdependencia, indivisibilidad y la progresividad.

El principio de progresividad de derechos humanos “implica el gradual progreso para lograr su pleno cumplimiento, es decir, que para el cumplimiento de ciertos derechos se requiera la toma de medidas a corto, mediano y largo plazo, pero procediendo lo más expedita y eficazmente posible.”¹⁶

Los lugares donde se han ido asentado las personas tienden a estar en constante crecimiento, los pueblos se han hecho ciudades y la mancha urbana se ha acrecentado notoriamente, llevando a los gobiernos ante nuevos retos, y nuevos derechos que deben ser garantizados, como la vivienda digna y la movilidad segura.

¹⁶ <https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/2015-2016/34-Principios-universalidad.pdf>

“En materia de derechos humanos existen dos grandes acepciones para el vocablo movilidad: forzada o voluntaria. La primera se refiere al asilo y refugio; y en el segundo de los casos a la emigración, inmigración, tránsito y retorno.”¹⁷ En la presente iniciativa nos enfocaremos en la regulación y garantía de la segunda, la movilidad voluntaria, refiriéndonos con ello al movimiento que realizan las personas para llevar a cabo sus tareas cotidianas dentro de los asentamientos urbanos o rurales.

El derecho a la movilidad voluntaria de manera general se refiere básicamente al libre desplazamiento en condiciones óptimas de relación entre medio ambiente, espacio público e infraestructura, y esta intrínsecamente relacionado con otros derechos humanos como lo son el derecho a la alimentación, a la salud, al trabajo, pues para todos ellos se necesita el traslado de un lugar a otro.

La movilidad como derecho humano, debe regirse al igual que todos, por principios, como ya lo mencionamos entre ellos la progresividad, antes un camino de tierra era suficiente, hoy se requiere una visión más amplia para cumplir con todo lo que la movilidad implica, desde el traslado, hasta la seguridad vial.

El Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional trabaja legislatura tras legislatura no solo en garantizar el cumplimiento de los derechos humanos, sino en su progresividad, es por ello que en la LXII Legislatura, se tuvo la determinación de presentar por vez primera una iniciativa que proponía crear para el Estado de Sonora una Ley de Movilidad, abrogando la Ley de Transporte y la Ley de Tránsito, esto con la finalidad de crear un solo marco normativo que regule todos los aspectos relativos a la movilidad estatal, dicha iniciativa nunca fue dictaminada, dejando que los problemas de movilidad cotidianos siguieran avanzando, que se encontraran en leyes dispersas, y dejando vacíos legales que persisten al día de hoy.

El 05 de abril del 2022 el Senado aprobó la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, dicha Ley define la concurrencia entre la Federación, entidades federativas, municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación.

Asimismo, en sesión ordinaria del día 07 de abril del 2022 en el Salón de Sesiones del Congreso del Estado de Sonora, se aprobó la Ley 83, en la cual se reforman, derogan y

¹⁷ <http://appweb.cndh.org.mx/biblioteca/archivos/pdfs/cartilla-Movilidad-Vivienda-DH.pdf>

adiciones diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Sonora, adicionando un último párrafo al artículo primero para establecer que *“Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”*¹⁸.

Además, establece 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 inter modalidad. Y da prioridad al desplazamiento de personas, particularmente de grupos en situación de vulnerabilidad, en condiciones de accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y que busca reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales.

Ante dicha aprobación, el Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional decidió retomar la iniciativa presentada en la Legislatura anterior, adecuándola a las nuevas disposiciones aprobadas por la Ley General, y presentándola nuevamente ante este Congreso del Estado, buscando tener a Sonora a la vanguardia en movilidad y seguridad vial, y buscando garantizar la correcta progresividad del derecho humano de la movilidad.

Del análisis de la iniciativa ya presentada, podemos rescatar varios aspectos de su exposición de motivos, tal y como lo son:

“La movilidad urbana es una agenda que asumen los países democráticos que tienden colocar al ciudadano al centro del diseño de las políticas públicas y, es así, que pretendemos generar no sólo las mejores condiciones de vida para los sonorenses, sino también, permitan crear las oportunidades para un libre desarrollo del Estado con escenarios que permitan fortalecer su economía y elevar la calidad de vida.

Pero nos enfrentamos con este escenario en Sonora: Un crecimiento urbano descontrolado y una obsoleta estrategia en materia de movilidad, lo que ha generado una lamentable crisis de tránsito. El acceso a lugares, actividades o servicios cotidianos, se ha tornado cada vez más inaccesible por los colapsos y embotellamientos ocasionados por el aumento desproporcionado de vehículos particulares y la disminución de la calidad en el servicio del transporte público.

¹⁸ <https://boletinoficial.sonora.gob.mx/boletin/images/boletinesPdf/2022/04/EE20042022.pdf>

Asimismo, las distancias entre los destinos como al hogar, mercados, centros de trabajo, escuelas, hospitales, edificios administración pública, mal planeada y organizada, obliga al ciudadano a pasar más tiempo en la vía pública y gastar más recurso en gasolinas y en transporte público.

Es por ello que resulta indispensable establecer políticas públicas con una visión sustentable de movilidad para contar con ciudades más ordenadas, habitables e interconectadas.

El concepto de movilidad establece cuatro bases y a su vez retos fundamentales de las políticas públicas urbanas: la relación con la ciudad, las necesidades y preferencias sociales, la configuración de un sistema de movilidad y la capacidad de gestión gubernamental. Por lo tanto, debe de existir un marco normativo que contemple estos cuatro elementos e incorpore disposiciones y atribuciones para establecer un sistema que garantice el acceso equitativo, seguro, eficiente y sustentable a la ciudad a través de los diversos modos y servicios de transporte y movilidad.

Entidades federativas como Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Nuevo León y Ciudad de México, han promulgado leyes de movilidad que integran los mencionados elementos y no sólo los aspectos básicos sobre la regulación del transporte o las condiciones del tránsito.

Enfocándonos en Sonora, los municipios de mayor población como: Hermosillo, Ciudad Obregón y Nogales, por mencionar los que mayor problemática; se han convertido en lugares de gran aglomeración urbana con un enorme parque vehicular creciente, con condiciones de mala planeación, pésima calidad de los servicios del transporte público, generando un grave problema de movilidad de las personas.”

Lo anterior se puede corroborar al tener en cuenta la información estadística disponible respecto a:

Parque vehicular

De acuerdo con datos del registro de vehículos de motor en circulación del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), del año 2000 al 2020, el parque vehicular en Sonora casi se triplicó, y actualmente está cerca del millón y medio de vehículos de los cuales un 67% son automóviles, 29.4% son camiones o camionetas de carga, 3.1% motocicletas, y sólo 0.5% son camiones de pasajeros.

Al analizar las estadísticas del parque vehicular en Sonora, destaca el crecimiento desproporcionado de los automóviles particulares al 244% en los últimos 20 años.

Camiones de pasajeros públicos

En contraste con el aumento de vehículos particulares, el número de autobuses de pasajeros para el servicio público solo ha aumentado un 21% durante el mismo periodo.

Esta falta de crecimiento se ha agudizado especialmente desde 2015, cuando se encontraban en circulación 3,321 unidades en Sonora, mientras que para 2020 había en funcionamiento sólo 2,407 unidades, lo que se traduce en una caída de 27.5%.

Al 2020 en Sonora existen un promedio de casi 11 camiones de pasajeros por cada 10 mil habitantes, esta cifra se encuentra 46.4% por debajo de la media nacional de 20.2 unidades por cada 10 mil habitantes. Lo cual se ha reflejado en que nuestra entidad es noveno estado con el menor número de unidades por habitantes en el país.

Automóviles de uso público

Por su parte, el número de automóviles de uso público, los llamados taxis, ha registrado en los últimos 20 años un crecimiento del 66.8%, al pasar de 2,880 unidades en el 2000 a 4,805 unidades en 2020.

Accidentes de tránsito

El aumento acelerado del parque vehicular y un servicio de transporte público desfasado de las necesidades de la población, como se puede ver en el alarmante aumento del 39% de accidentes de tránsito en el Estado vivido en el periodo 2015 a 2019, esto de acuerdo con el registro de accidentes de tránsito del INEGI.

En 2015 se presentaron 11,960 percances, mientras que en 2019 el número ascendió a 16,624. De esta forma, con una tasa de 75 accidentes de tránsito por cada 10 mil habitantes. Sonora es el sexto estado con mayor número percances respecto a su población. En contraste, a nivel nacional, la tasa de accidentes es de 37.2 por cada 10 mil habitantes.

El aumento de los accidentes ha traído consigo un total del 1,364 defunciones por tales percances en el periodo del 2015 al 2020.

Evaluación al servicio de transporte y carreteras.

De acuerdo con la Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental, elaborada por INEGI, al 2019 existen en Sonora un total de 678, 561 usuarios mayores de 18 años del servicio de transporte público, de los cuales solamente el 44.4% dice estar satisfecho con el servicio que se brinda.

Los menores niveles de satisfacción de los usuarios se registran en el estado de las unidades de transporte y el tiempo que se debe esperar entre una unidad y otra para abordar. La misma encuesta arroja que al 2019 sólo el 36.4% afirmaron estar satisfechos con las unidades de transporte.

Asimismo, el 82.2% de los sonorenses dijo sentirse insatisfecho con el estado en que se encuentran las calles y con la calidad y rapidez con las que son reparadas por las autoridades.

Evaluación de autopistas de cuotas

La Encuesta Nacional de Calidad e Impacto Gubernamental también estimó la existencia de 518,192 usuarios sonorenses de las autopistas de cuota en el Estado. Éstos mismos manifestaron en un 74.4% sentirse satisfecho con al usarlas, resultando los aspectos con menor satisfacción las zonas de descanso con servicios (sanitarios, restaurantes y aparcamiento) y la seguridad que ofrecen contra la delincuencia.

Deficiencia del servicio de transporte en Hermosillo

El año pasado se dio a conocer que el servicio de transporte público en Hermosillo había decrecido en su calificación de 7.1 a 6.9 en la calidad del servicio, esto según una encuesta aplicada por Vigilancia del Transporte A.C., manifestando como principal insatisfacción los tiempos de espera.

Esto refleja un escenario preocupante y que nos obliga a tomar cartas en el asunto a fin de mejorar las condiciones, muchas veces precarias, en nuestros servicios de transporte, la ineficiencias de rutas, las condiciones generales del parque vehicular público, entre otros aspectos que evidencian el motivo de la insatisfacción ciudadana en la materia. Por tal contexto, es imperativa la revisión y replanteamiento de las circunstancias de movilidad de la población, así como su homologación al marco normativo general de nuestro país que recién ha visto luz.

En la iniciativa que el PAN presentó la pasada legislatura, se daba cuenta de lo disperso de la legislación sobre el tema, dando muestra de que la tarea no es nada fácil pero urgente. Al texto, dicha iniciativa refería que:

“En cuanto a normatividad encontramos ocho documentos vigentes:

- *Ley de Transporte para el Estado de Sonora.*
- *Ley Orgánica del Sistema Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora.*
- *Ley que actualiza las tarifas del Servicio Público de Transporte de Carga de Materiales para la Construcción en el Estado de Sonora.*
- *Ley que actualiza las tarifas del servicio público de transporte en la modalidad de pasaje en los sistemas suburbano y foráneo en el Estado de Sonora.*
- *Ley que actualiza las tarifas del Servicio Público de Transporte en la modalidad de Pasaje Urbano en el Estado de Sonora.*
- *Ley de Tránsito del Estado de Sonora.*
- *Reglamentos de Tránsito Municipales.*
- *Reglamento de servicios de transporte de personas por medios electrónicos del Estado de Sonora,*

A partir de una revisión de sus contenidos, sobre todo la Ley de Transporte del Estado de Sonora, aprobada en el año 2002 y partiendo del análisis de la problemática de Sonora, permitimos mencionar algunos aspectos básicos que debe contener una nueva Ley de Movilidad:

- a) Planear, organizar, administrar y controlar la infraestructura para las personas con discapacidad o movilidad reducida, peatones, movilidad no motorizada y transporte público y especial, infraestructura vial, infraestructura carretera y el equipamiento vial, conforme a la jerarquía de movilidad que se establezca. Además, un sistema estatal de ciclovías y de estacionamiento de bicicletas;*
- b) Garantizar la participación ciudadana en las políticas públicas estatales y municipales relativas a la movilidad;*
- c) Planear, regular, ordenar, administrar, supervisar e inspeccionar el servicio público y especial de transporte, con precisión en un servicio de calidad y limpieza;*
- d) Definir la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad y transporte, en forma clara y considerando los elementos de género, discapacidad y adultos mayores. Sobre todo, definir las funciones de autoridades auxiliares en materia de movilidad como son las corporaciones policiacas estatales municipales.*
- e) Regular el servicio público de taxi por medio de aplicaciones para el control, programación y geolocalización en dispositivos fijos o móviles;*
- f) Regular publicidad en los vehículos de transporte público;*
- g) Definir la reparación de daños de los usuarios.*

- h) *Definir con claridad responsables y sus respectivas funciones en materia de movilidad:*
- *Operativa: Coordinación estatal de movilidad dependiente de la Secretaría General de Gobierno.*
 - *Técnica: Sistema estatal de movilidad.*
- i) *Contar con un Plan Estatal de Movilidad cada seis años, así como los municipios deberán presentar el suyo acorde a sus atribuciones*
- j) *Desarrollar un Programa de difusión educación vial, obligación del ejecutivo estatal a través de la transversalidad existente entre las dependencias atravesadas del Sistema estatal, que goza de la atribución.*
- k) *Ley dirigida a todos los municipios sin excepción salvo que se disponga otra cosa.*
- l) *Plantea atribuciones que le serán conferidas al Sistema como órgano supremo de decisiones de carácter técnico.*
- m) *Obligar al estado a invertir un porcentaje mínimo de lo que recauda en trámites vehiculares, a fin de que lo invierta en mejorar vialidades urbanas.*

Ante este escenario ya descrito de problemáticas complejas que se presentan en Sonora, de manera particular en nuestros centros de población mayores como Hermosillo, Cd. Obregón, Nogales y otros, y en donde las Leyes vigentes como la de Ley de Transporte, la Ley de Tránsito, Ley que actualiza tarifas entre otras ya mencionadas, resultan insuficientes para poner orden y mejorar las condiciones de movilidad, sobre todo bajo este concepto amplio que abarque aspectos de crecimiento urbano, circulación, definición de rutas, mejora en el transporte, vialidades, señalamientos, cuidado del medio ambiente, es decir que de manera transversal implique y a la vez simplifique los diferentes elementos que forman parte de la movilidad de los habitantes...”. En ese momento el PAN al presentar la iniciativa de movilidad, buscaba avanzar en un tema de gran sensibilidad ciudadana y que lamentablemente no tuvo eco suficiente para avanzar en los procesos legislativos.

Hoy, ante la aprobación de la Ley General recientemente aprobada, es que retomamos la iniciativa ya presentada, en la cual creemos y estamos convencidos que sería de gran beneficio para el Estado, con la finalidad de actualizarla y homologarla al marco normativo general y retomar el espíritu de la iniciativa impulsada por Acción Nacional en el sentido de incorporar a un solo marco normativo los temas referentes al Transporte y Tránsito Estatal, a fin de contar con una legislación moderna e integral que facilite, simplifique y clarifique la operación en la materia.

Es importante resaltar que dentro de la homologación contemplada a la legislación general en materia de movilidad se encuentra:

- La ampliación al glosario de términos, donde se comienzan a manejar en la Ley un lenguaje más específico, inclusivo y especializado en la materia.
- La creación de un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.
- La creación de Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial.
- El establecimiento de principios que rigen a la movilidad y la seguridad vial.

La progresividad de los derechos no debe ni puede ser un asunto a discusión, sino un tema pendiente que debe ser analizado y resuelto a la brevedad posible, es nuestra obligación como legisladores trabajar porque Sonora se encuentre a la vanguardia con su marco normativo vigente y que se comiencen a generar los cambios necesarios en beneficio de los sonorenses.

Por lo anteriormente expuesto esta Fracción Parlamentaria, con fundamento en los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 53, fracción III y 64, fracción I, de la Constitución Política del Estado libre y Soberano de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, sometemos a consideración del pleno la siguiente iniciativa con proyecto de:

LEY DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE SONORA

TÍTULO PRIMERO

Disposiciones Generales

CÁPITULO 1

Objeto de la Ley

Artículo 1. La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto establecer las bases y directrices para planear, regular y gestionar la movilidad y seguridad vial de las personas, bienes y mercancías, dentro del Estado, las condiciones y derechos para su desplazamiento por el territorio, especialmente por los centros de población y las vías públicas, de manera segura, igualitaria, sustentable y eficiente. Además de establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

La presente Ley tendrá por objetivos:

1. Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía

de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;

II. Trabajar de acuerdo a los mecanismos de coordinación que se generen para las autoridades de los tres órdenes de gobierno y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;

III. Establecer la concurrencia entre los municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial;

IV. Trabajar conforme a las bases para la coordinación entre integrantes del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial a través de los planes de desarrollo, la política de movilidad y de seguridad vial con un enfoque integral a la política de desarrollo urbano y ordenamiento territorial, que sea transversal con las políticas sectoriales aplicables;

V. Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;

VI. 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;

VII. Definir la jerarquía de la movilidad y los principios rectores a que deben sujetarse las autoridades competentes, en la implementación de esta Ley, en la expedición de disposiciones reglamentarias y en la formulación y aplicación de políticas, programas y acciones en la materia;

VIII. 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;

IX. 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, y

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

Artículo 2. Esta Ley se interpretará de conformidad con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, con los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, y con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, favoreciendo en todo tiempo a las personas la protección más amplia.

Artículo 3. Glosario.

Para efectos de esta Ley, se entenderá por:

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

II. **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 pre-hospitalaria:** 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 los riesgos;

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

XI. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 30 de la presente Ley;

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

XI. Ciclista: Conductor de un vehículo de tracción física a través de pedales. Se considera ciclista a aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos;

XII. Coordinación: a la Coordinación Estatal de Movilidad.

XIII. Concesión: El acto jurídico-administrativo por medio del cual el Poder Ejecutivo del estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de sus respectivas competencias, confiere a una persona física o jurídico colectiva la potestad de prestar el servicio público de transporte, satisfaciendo necesidades de interés general;

XIV. Concesionario: El titular de una concesión;

XV. Conductor: Toda persona que maneje un vehículo en cualquiera de sus modalidades, excepto transporte público y especial;

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

XVII. Discriminación por motivos de discapacidad. Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción 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;

XVIII. 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;

XIX. 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;

XX. 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;

XXI. Dispositivos de seguridad vehicular: Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;

XXII. 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;

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

XXIV. 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;

XXV. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial: 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 del Estado y los Municipios.

XXVI. Estudio de Impacto de Movilidad: El 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;

XXVII. Estudio Técnico: El diagnóstico, análisis de evaluación y, en su caso estadístico, del cual se determinarán las necesidades de movilidad, así como las propuestas que permitan atender y mejorar las condiciones de movilidad sustentable;

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

XXIX. 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;

XXX. 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;

XXXI. 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;

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

XXXIII. 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;

XXXIV. Impacto de movilidad: Resultado de la evaluación de 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;

XXXV. 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;

XXXVI. 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;

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

XXXVIII. 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 cms 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;

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

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

XL I. Movilidad del cuidado: Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;

XLII. Movilidad Reducida: Toda persona cuya movilidad se haya reducida por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;

XLIII. Observatorios: Los observatorios de Movilidad y Seguridad Vial;

XLIV. Operador: La persona que lleva el dominio del movimiento de un vehículo destinado al servicio público y especial de transporte, contando con la capacitación y autorización técnica y legal para conducirlo a través de la vía pública;

XLV. Perro de asistencia: Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;

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

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

XLVIII. 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;

XLIX. 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;

L. 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;

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

LII. Permiso: El acto jurídico administrativo en virtud del cual la autoridad competente autoriza de forma temporal a una persona física o jurídico colectiva para la prestación de un servicio público o especial de transporte;

LIII Secretaría: Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano;

LIV. Seguridad vehicular: Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;

LV. 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;

LVI. 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;

LVII. Sensibilización de género: Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;

LVIII. 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;

LIX. Servicio de transporte: Actividad mediante la cual, las entidades federativas en coordinación con los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México otorgan permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;

LX. Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

LXI. Servicios auxiliares: Son todos los bienes muebles o inmuebles e infraestructura, así como los servicios a los que hace referencia la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y que resulten complementarios a la prestación del servicio de transporte público, previstos en la legislación aplicable y que son susceptibles de autorización, permiso o concesión a particulares, por parte de los tres órdenes de gobierno;

LXII. 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;

LXIII Sistema de Información Territorial y Urbano: Sistema al que hace referencia el artículo 28 de la presente Ley;

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

LXV. Sistema Estatal de Ciclovías: conjunto de redes de ciclovías interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte;

LXVI. 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;

LXVII. 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;

LXVIII. Sistemas seguros: Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no sólo 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;

LXIX. Tarifa. La contraprestación económica que el usuario de un servicio público o especial de transporte paga por el servicio recibido;

LXX. Título concesión: Documento oficial que deriva del acto jurídico administrativo de concesión y acredita a una persona física o jurídico colectiva como titular en la prestación del servicio público de transporte en una modalidad específica;

LXXI. Transporte público de pasajeros: Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

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

LXXIII. Transversalidad: Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;

LXXIV. 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;

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

LXXVI. 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;

LXXVII. 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;

LXXVIII. Velocidad de operación: Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;

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

LXXX. 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;

LXXXI. Vialidad: Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana, y

LXXXII. 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.

CAPÍTULO II

De los principios de movilidad y seguridad vial

Artículo 4. Principios de movilidad y seguridad vial.

La administración pública estatal y municipal, y demás autoridades en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

I. Accesibilidad. Garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad tanto en zonas urbanas como rurales e insulares mediante la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, discriminación, exclusiones, restricciones físicas, culturales, económicas, así como el uso de ayudas técnicas y perros de asistencia, con especial atención a personas con discapacidad, movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

II. Calidad. Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;

III. Confiabilidad. Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;

IV. Diseño universal. Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;

V. Eficiencia. Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;

VI. 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;

VII. Habitabilidad. Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;

VIII. Inclusión e Igualdad. El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;

IX. Movilidad activa. Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;

X. Multimodalidad. Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;

XI. Participación. Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

XII. Perspectiva de género. Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre hombres y mujeres;

XIII. Progresividad. Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;

XIV. Resiliencia. Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;

XV. Seguridad. Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;

XVI. Seguridad vehicular. Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

XVII. Sostenibilidad. Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;

XVIII. Transparencia y rendición de cuentas. Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestar y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora.;

XIX. Transversalidad. Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, y

XX. Uso prioritario de la vía o del servicio. Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quién les acompaña, de usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

Artículo 5. Enfoque Sistémico y de Sistemas seguros.

Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en las vías públicas del país, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

1. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;

II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;

III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;

IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;

V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a las personas usuarias de la vía;

VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la Ley General de Víctimas y los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad. En caso de que no exista evidencia local, se deberá incorporar el conocimiento generado a nivel internacional;

VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y

IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad, con base en las necesidades de cada territorio.

CAPÍTULO III

De la jerarquía de movilidad

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad.

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, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

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

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

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

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

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera. ·

Artículo 7. Responsabilidad subjetiva en el tránsito.

Para garantizar una movilidad segura y reducir muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito, deberán asumir mayor responsabilidad subjetiva; en la forma de transitar, las personas usuarias de vehículos motorizados. De esta manera, quienes tienen mayor responsabilidad son las personas conductoras de vehículos motorizados y, en menor medida, las personas usuarias vulnerables y quienes usan medios no motorizados. Se promoverán criterios y condiciones cuyo objetivo es evitar los siniestros de tránsito, a través de la creación e implementación de programas y políticas públicas que resguarden la vida e integridad de las personas, en su libre tránsito y desplazamiento por el territorio nacional; teniendo en consideración la jerarquía de movilidad y orden de planificación de la infraestructura establecidos en la presente Ley.

TÍTULO SEGUNDO

De la Política Pública a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

CAPÍTULO I

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la política estatal, sectorial y regional

Artículo 8. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el instrumento de planeación por medio del cual, el Poder Ejecutivo del Estado establece los objetivos, metas y acciones a seguir en materia de movilidad, y que deberá de presentar para su implementación al inicio de la gestión, una vez que se dé el cambio de Titular del Poder Ejecutivo, para el periodo que corresponda a la administración estatal, y el cual deberá de contener lo siguiente:

I. Los estudios de movilidad que reflejen y documenten de forma precisa las necesidades de la materia;

II. Las obras públicas y proyectos destinados al logro de los objetivos de la presente Ley;

III. Las políticas públicas estatales que habrán de implementarse;

- IV. Las asignaciones presupuestales para el cumplimiento de los objetivos;
 - V. Las acciones coordinadas con el gobierno federal y con los municipios;
 - VI. Los compromisos suscritos por cada una de las instancias y dependencias participantes;
 - VII. Las metas de acuerdo con su calendarización y presupuesto, especificando las acciones, obras y proyectos que se implementarán;
 - VIII. Los indicadores; y
 - IX. La información necesaria para que la ciudadanía pueda identificar con facilidad las acciones.
- A. El Sistema Estatal estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:
- I. El Gobernador o Gobernadora del Estado, quien lo presidirá;
 - II. El Secretario de Hacienda;
 - III. El Secretario de Seguridad Pública;
 - IV. El Secretario de Infraestructura y Desarrollo Urbano;
 - V. Un representante por cada Ayuntamiento, que será designado de conformidad con sus disposiciones de carácter general, bandos y/o reglamentos;
 - VI. La Presidencia de la Comisión de Obras y Servicios Públicos en el Congreso local.
 - VII. Tres representantes de las organizaciones de la sociedad civil relacionadas con la materia.
- B. El Sistema Estatal tendrá las siguientes facultades:
- I. Atender los lineamientos emitidos por el Sistema Nacional para su organización y operación, donde deberán establecerse los mecanismos de participación de municipios, instancias de coordinación metropolitana y organizaciones de la sociedad civil, así como la periodicidad de sus reuniones;
 - II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

III. Atender los acuerdos y resoluciones generales que se emitan para el funcionamiento del Sistema Nacional;

IV. Apegarse a las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial de carácter nacional, sectorial y regional, a fin de desarrollar los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, los programas federales y los planes de los municipios;

V. Trabajar conforme a los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;

VI. Conocer y seguir la política nacional en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas, afro-mexicanas, organizaciones de personas con discapacidad y de la población en municipios insulares, según los estándares que aplican a cada grupo;

VII. Ejercer la Estrategia Nacional que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades de los tres órdenes de gobierno en la materia;

VIII. Analizar lo contenido en el Sistema de Información Territorial y Urbano 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;

IX. Expedir los lineamientos que establecerán los métodos y procedimientos para guiar los proyectos y acciones en materia de movilidad, vinculados con políticas, directrices y acciones de interés metropolitano, que cumplan con su objetivo de cobertura y guarden congruencia con los distintos niveles y ámbitos de planeación, así como con los principios de esta Ley;

X. 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 de los tres órdenes de gobierno, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de éstas;

XI. Formular manuales y lineamientos que orienten la política para los sistemas de movilidad en los centros de población, con perspectiva interseccional y de derechos humanos, que:

- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
- b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
- c) Definan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
- d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente.
- e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional, informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;
- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitan;
- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Nacional y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance de la Estrategia Nacional, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento;
- j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial;

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

Para el seguimiento de los acuerdos y determinaciones que tome el Sistema Estatal de Movilidad el Poder Ejecutivo creará la Coordinación Estatal de Movilidad,

CAPÍTULO II

Del derecho a la movilidad

Artículo 9. 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.

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 de 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 país con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros;
- IX. Promover el máximo grado de autonomía de las personas en sus traslados y el uso de los servicios, y
- X. Promover en aquellos municipios con territorio insular los sistemas, rutas y modalidades que faciliten el acceso y la movilidad de las personas entre el territorio insular y continental.

Artículo 10. El derecho a la movilidad permite que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse, en y entre los distintos centros de población, a fin de acceder a los bienes, servicios y oportunidades que otorgan éstos.

Artículo 11. De la seguridad Vial.

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 estos. 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 y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 12. El sistema de movilidad debe contar con las condiciones necesarias que protejan al máximo posible la vida, salud e integridad física de las personas en sus desplazamientos por las vías públicas. Para ello, las autoridades competentes en el ámbito de sus facultades deberán privilegiar las acciones de prevención que disminuyan los factores de riesgo, a través de la generación de sistemas de movilidad con enfoque de sistemas seguros.

Las leyes y reglamentos en la materia deberán contener criterios científicos y técnicos de protección y prevención, así como mecanismos apropiados para vigilar, regular y sancionar aquellos hechos que constituyan factores de riesgo.

Artículo 13. De la accesibilidad.

Las autoridades competentes en el ámbito de sus atribuciones deberán garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares.

Artículo 14. Las leyes y reglamentos en la materia contendrán las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;
- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente, y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 15. De la eficiencia.

Las autoridades deben, en todo tiempo, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles.

Artículo 16. De la sostenibilidad.

Las autoridades, en sus ámbitos de competencia, deberán satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones.

Artículo 17. Las políticas en materia de movilidad deberán fomentar la resiliencia de las personas, de la sociedad y del sistema de movilidad, frente a los efectos negativos del cambio climático.

Asimismo, las autoridades competentes aplicarán medidas para controlar y reducir los efectos negativos en la sociedad y en el medio ambiente, derivados de las actividades de transporte, en particular, la congestión vehicular, la contaminación del aire, la emisión de gases de efecto invernadero, entre otras.

Artículo 18. Las políticas en materia de movilidad que se determinen por las autoridades, promoverán e incentivarán la gradual adopción de las innovaciones tecnológicas en los sistemas aplicados al transporte, vehículos, combustibles, fuentes de energía e infraestructura.

Artículo 19. De la calidad.

Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte.

Artículo 20. 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 procurarán proporcionar, de manera progresiva, servicios de transporte específico para personas con discapacidad.

Artículo 21. De la inclusión e igualdad.

El sistema de movilidad debe ser igualitario, equitativo e inclusivo, por lo que las autoridades competentes deberán garantizar la equiparación de las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, independientemente del modo que utilice para trasladarse, poniendo especial énfasis en los grupos en situación de vulnerabilidad por condición física, social, económica, género, edad u otra.

Artículo 22. 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.

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.

Artículo 23. Derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y sus familiares.

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 necesaria, de manera integral, 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 humanos;

III. Respetar su privacidad e intimidad, en términos de lo establecido en la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora y demás normatividad aplicable. Las autoridades competentes deberán evitar, en todo momento, la divulgación de la información contenida en los procesos administrativos, civiles y penales que pueda violentarla;

IV. Recibir atención médica y psicológica de manera integral;

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

VI. Todos los demás derechos reconocidos en la Constitución, en los Tratados Internacionales en materia de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es Parte, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y demás instrumentos internacionales en la materia.

En los procesos penales iniciados con motivo de un siniestro de tránsito en el que se hubiere actualizado algún tipo penal, las víctimas gozarán de los derechos establecidos en la Ley General de Víctimas.

Para el cumplimiento de lo anterior las autoridades deberán emitir los protocolos de actuación necesarios, que serán de observancia obligatoria para todas las personas servidoras públicas que se relacionen con la materia.

CAPÍTULO III

Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 24. Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial funcionará de acuerdo a 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, en materia de movilidad, seguridad vial y ordenamiento territorial, y demás aplicables, así como aquellas específicas a los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 25. Visión a largo plazo de la Estrategia Estatal.

La Estrategia Estatal tendrá una visión con un horizonte a corto, mediano y largo plazo del desarrollo estatal de la movilidad y la seguridad vial. Tendrá como objetivo gestionar, desde un enfoque 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.

Su elaboración y modificación será conforme a lo siguiente:

- I. El Sistema Estatal formulará y aprobará la Estrategia Estatal;
- II. Una vez aprobada la Estrategia Estatal, se publicará en el Boletín Oficial del Estado, y
- III. Las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal y los municipios ajustarán sus políticas y acciones a lo establecido en la Estrategia.

CAPÍTULO IV

Sistema de Información Territorial y Urbano Sección Primera Movilidad y Seguridad Vial dentro del Sistema de Información Territorial y Urbano

Artículo 26. Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial contenidas en el Sistema de Información Territorial y Urbano.

El Sistema de Información Territorial y Urbano es un 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 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 esta Ley.

Las autoridades estatales podrán suscribir convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos de las diversas dependencias, organismos constitucionalmente autónomos y municipios que posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 27. Integración de Indicadores y Bases de Datos de Movilidad y Seguridad Vial.

La integración de indicadores y bases de datos del Sistema de Información Territorial y Urbano se integrarán por las siguientes:

- I. Base de Datos sobre información de movilidad, y
- II. Base de Datos de información y seguimiento de seguridad vial. Sección Segunda De las Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 28. Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial.

La base de datos de movilidad y seguridad vial, contendrán, como mínimo, lo siguiente:

- I. La información contenida en el Registro Público Vehicular en términos de la Ley del Registro Público Vehicular, en estricto apego a las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, y demás legislación aplicable;
- II. Licencias de conducir, incluyendo el tipo de licencia y seguros registrados por vehículo;
- III. Operadores de servicios de transporte;
- IV. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- V. Información sobre infracciones cometidas y cumplimiento de las sanciones respectivas;
- VI. 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;
- VII. Información sobre encuestas de calidad en el servicio de transporte público o de uso particular, cuando existan y las leyes locales así lo prevean;
- VIII. Información sobre encuestas origen/destino, cuando existan y las leyes locales así lo prevean, con atención a la movilidad del cuidado;
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;
- XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial, y
- XIII. La información que el Sistema Estatal determine necesaria para la debida integración de las Bases de Datos.

Para el caso de vehículos no motorizados, específicamente bicicletas, monopatines, y otros vehículos sin motor de combustión interna, cuya velocidad máxima no supere 25 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 29. Reporte de los Indicadores y Bases de Datos de las entidades federativas al Sistema de Información Territorial y Urbano.

Se deberán suscribir convenios de coordinación para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, y se remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

La información deberá ser remitida en datos georreferenciados y estadísticos, indicadores de movilidad, seguridad vial y gestión administrativa, así como indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de los proyectos y programas locales.

CAPÍTULO V

Planeación y Programación de la Movilidad y la Seguridad Vial Sección Primera Política de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 30. Criterios de Movilidad y Seguridad Vial.

El Estado y los municipios integrarán la planeación de movilidad y seguridad vial en los instrumentos territoriales, metropolitanos, urbanos, rurales e insulares vigentes.

Asimismo, gestionarán conjuntamente los planes, programas, estrategias y acciones de desarrollo urbano, de movilidad y de seguridad vial y desarrollarán legislación o mecanismos de coordinación y cooperación administrativa para disminuir la desigualdad que resulta de la segregación territorial.

La planeación de la movilidad y de la seguridad vial integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta 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 conectado a las vías urbanas y metropolitanas;

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

VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;

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

IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad; así como evitar sobrerregular los servicios de autotransporte, transporte privado y sus servicios auxiliares regulados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

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 y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;

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. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

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

XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de

vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y 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 comunicaciones 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, rural e insular sostenible a mediano y largo plazo privilegiando el establecimiento de transporte colectivo, de movilidad no motorizada y de tracción humana y otros medios de alta eficiencia energética y ambiental.

El Poder Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios en sus procesos de planeación destinarán recursos económicos prioritarios en términos reales de sus respectivos presupuestos de egresos para la movilidad. Lo anterior con el objeto de impulsar la implementación de acciones en materia de infraestructura, seguridad, tecnología, capacitación, cultura vial y calidad en los servicios entre otros aspectos que resulten vinculados con la jerarquía de la movilidad y repercutan en el beneficio de las personas.

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

Artículo 31. Movilidad con perspectiva de género.

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, 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.

III. Considerar en la planeación de la movilidad y la seguridad vial los criterios y contenido de la Ley de Acceso a las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el Estado de Sonora, 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 Sonorense de la Mujer, la Comisión Estatal de los Derechos Humanos, la Secretaría de Seguridad Pública, y demás dependencias e institutos estatales y municipales relevantes, así como de la sociedad civil y organismos internacionales.

Sección Segunda

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

Artículo 32. De los instrumentos para la Infraestructura de Movilidad y Seguridad Vial.

El Estado y los municipios establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

Los estándares de diseño vial y dispositivos de control del tránsito deberán ser definidos por cada entidad federativa, en concordancia con las normas oficiales mexicanas expedidas para tal efecto.

En materia de prevención de siniestros de tránsito, se deberán establecer estrategias, planes y programas de infraestructura vial que, reconociendo la posibilidad del error humano y la interseccionalidad de las personas usuarias de la vía, se encaminen a evitar muertes, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, a través del mejoramiento de la infraestructura vial.

Artículo 33. Diseño de la red vial.

Las autoridades competentes del diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

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

La conducción de las autoridades competentes sobre las vías debe fortalecer ambas funciones, a través de criterios diferenciados en función de la jerarquía de la movilidad, tomando en consideración las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad. La prioridad en el diseño y operación de las vías y carreteras están definidas en función de la jerarquía de movilidad mediante un enfoque de sistemas seguros.

Artículo 33. Criterios para el diseño de infraestructura vial.

El Estado y los Municipios deberán considerar, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana 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. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente;

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- 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;
- 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 y los peatones y personas con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;

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

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

VIII. Legibilidad y autoexplicabilidad. Es la cualidad de un entorno vial que provoca un comportamiento seguro de las personas usuarias simplemente por su diseño y su facilidad de entendimiento y uso. El diseño y la configuración de una calle o carretera auto explicable cumple las expectativas de las personas usuarias, anticipa adecuadamente las situaciones y genera conductas seguras;

Las vías auto explicables integran sus elementos de manera coherente y entendible como señales, marcas, dispositivos, geometría, superficies, iluminación y gestión de la velocidad, para evitar siniestros de tránsito y generar accesibilidad para las personas con discapacidad;

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

X. Permeabilidad. La infraestructura debe contar con un diseño que permita la recolección e infiltración de agua pluvial y su reutilización en la medida que el suelo y el contexto hídrico del territorio lo requiera y con las autorizaciones ambientales y de descarga de la autoridad competente;

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

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

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

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

Artículo 34. De la Infraestructura Vial.

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

- I. Elementos inherentes: banquetas y espacios de circulación peatonal, así como los carriles de circulación vehicular y estacionamiento, y
- II. Elementos incorporados: infraestructura tecnológica eléctrica, mobiliario, áreas verdes y señalización.

La planeación, diseño e implementación de los planes de la infraestructura por parte del Estado y de los municipios deberá regirse de manera que se prioricen a las poblaciones con mayor grado de vulnerabilidad, poco desarrollo tecnológico y de escasos recursos, de acuerdo con la siguiente prioridad, basada en el grado de urbanización:

- a) Rurales
- b) Semirurales;
- c) Urbanas;
- d) Predominantemente urbanas.

Artículo 35. Estándares para la construcción de infraestructura vial.

Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, 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.

Se 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 presente Ley.

El diseño vial de las vías públicas deberá atender a la reducción máxima de muerte o lesiones graves a las personas usuarias involucradas en siniestros de tránsito. Asimismo, deberá incorporar criterios que preserven la vida, seguridad, salud integridad y dignidad de las personas usuarias de la vía, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Para la construcción de nuevas carreteras y autopistas, así como para ampliaciones de aquellas ya existentes, se deberán prever pasos de fauna. En caso de carreteras y autopistas ya existentes, se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

Cuando un tramo de vía de jurisdicción estatal se adentre en una zona urbana, ésta deberá adaptar su vocación, velocidad y diseño, considerando la movilidad y seguridad vial de las personas que habitan en esos asentamientos.

Cuando una vía de jurisdicción estatal corte un asentamiento humano urbano a nivel y no existan libramientos, deberá considerarse la construcción de pasos peatonales seguros a nivel, para garantizar la permeabilidad entre las zonas urbanas.

Las vías interurbanas adentradas en zonas urbanas deberán considerar según su uso, el espacio adecuado para las personas que se trasladan a pie y en bicicleta, así como en su caso, espacio para circulación, ascenso y descenso del transporte público.

Artículo 36. Auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Las autoridades competentes 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.

El Sistema Nacional emitirá los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

Artículo 37. Espacios públicos de diseño universal.

El Estado y los Municipios procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de

intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, Multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Artículo 38. Espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados.

A fin de garantizar la vocación de las vías, todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

- I. El establecimiento de espacios para personas peatonas y vehículos no motorizados, de calidad, cómodos, accesibles y seguros, y
- II. Criterios que garanticen dimensiones, conexiones y espacios suficientes para el disfrute de la vía.

Artículo 39. De los estudios técnicos.

El Estado y los Municipios, vincularán los estudios técnicos aplicables a la movilidad y la seguridad vial, con los principios y criterios establecidos en esta Ley.

Artículo 40. Sistemas integrados de modalidades de transporte.

Los servicios de transporte público y privado, tanto de pasajeros como de carga, podrán desarrollarse en sistemas integrados, los cuales permitirán la incorporación gradual de la articulación física, operacional, informativa, de imagen y del medio de pago de los diversos modos.

Los sistemas integrados de transporte podrán considerarse dentro de la planeación e implementación de políticas y programas de movilidad y seguridad vial, y podrán operar a través de los diferentes servicios de transporte, y en su caso, bajo esquemas metropolitanos.

Las autoridades estatales y municipales tomarán en cuenta las medidas necesarias para articular, dentro de los sistemas integrados de transporte, los servicios para vehículos no motorizados y tracción humana.

Artículo 41. Del servicio de transporte público.

El servicio público de tránsito es la actividad técnica, realizada directamente por la administración pública, encaminada a satisfacer la necesidad de carácter general de disfrutar de seguridad vial en la vía pública y poder circular por ella libremente atendiendo a la jerarquía de esta Ley, mediante la adecuada regulación de la circulación, así como del uso y disfrute del espacio público, las vías, la infraestructura, los servicios y los sistemas de movilidad. El cumplimiento uniforme y continuo de este servicio debe ser permanentemente asegurado, regulado y controlado.

Las autoridades competentes establecerán, en su normativa aplicable, los requisitos para que las personas prestadoras del servicio de transporte público garanticen un servicio seguro y de calidad, de acuerdo con requerimientos técnicos de seguridad para su operación con base en

el principio de inclusión e igualdad, a fin de resguardar la vida, salud e integridad física de toda persona.

Las autoridades competentes deberán establecer que las tarifas o modalidades de cobro que se determinen para el servicio de transporte público sean publicadas para conocimiento de todas las personas usuarias en los Periódicos o Boletín Oficial del Estado, con la debida anticipación.

Las autoridades, en sus respectivos ámbitos de competencia, deberán establecer rutas de transporte público destinadas a facilitar el desplazamiento de los estudiantes de educación básica, media superior y superior a sus centros educativos, así como de las personas trabajadoras a sus centros de trabajo.

Artículo 42. Control de los servicios de transporte.

Cada autoridad en materia de transporte definirá las categorías de servicios de movilidad en función de su propio contexto, y regulará 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.

Artículo 43. Instrumentos de control de operación del transporte.

Para una adecuada operación de los servicios de transporte, las autoridades competentes deberán definir los instrumentos que se usen para los siguientes procesos:

- I. Protocolos de prevención y atención de discriminación y violencia contra las personas usuarias de la vía;
- II. Control y registro vehicular y revisión físico-mecánica y de emisiones, y
- III. Control y registro de conductores.

Artículo 44. De la información del transporte.

Las autoridades competentes establecerán unidades de información y quejas para que las personas usuarias denuncien cualquier irregularidad en la prestación del servicio de transporte público. Para ello, se observarán los principios de accesibilidad, prontitud, imparcialidad, integridad y gratuidad, otorgando de forma expedita atención a la persona quejosa y se le deberá informar sobre las resoluciones adoptadas.

Artículo 45. Modernización del parque vehicular.

A efecto de mejorar la calidad ambiental y disminuir los riesgos de siniestros de tránsito, las autoridades competentes podrán promover mecanismos y programas para la renovación del parque vehicular de prestadores del servicio de transporte público de pasajeros y de carga.

Las autoridades competentes podrán establecer los acuerdos necesarios para la conservación, mantenimiento, renovación y cumplimiento de las especificaciones técnicas del parque

vehicular destinado a la prestación de los sistemas de transporte, además de implementar las medidas necesarias para fomentar la renovación.

Sección Tercera

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

Artículo 46. Modalidades a la circulación de vehículos.

Las autoridades competentes podrán regular y ordenar la circulación de vehículos mediante el establecimiento de modalidades al flujo vehicular en días, horarios y vías, cuando así lo estimen pertinente, con objeto de mejorar las condiciones ambientales y de seguridad vial en puntos críticos o derivado de la realización de otras actividades públicas. La regulación y ordenamiento de la circulación se podrán aplicar considerando el impacto vial y ambiental de cada tipo de vehículo, dando preferencia a vehículos eficientes.

Artículo 47. Medidas mínimas de tránsito.

Los municipios deberán incluir en sus reglamentos de tránsito disposiciones respecto de las medidas mínimas de tránsito, así como su aplicación y supervisión de estas, atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.

Las autoridades competentes establecerán, en su normativa aplicable, las sanciones correspondientes a quienes infrinjan las medidas mínimas establecidas en el presente artículo.

Por lo anterior los reglamentos de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas:

- I. Que las personas conductoras cuenten con licencia o permiso de conducir vigente, la cual deberá ser la adecuada para el tipo de vehículo que se pretenda operar;
- II. La preferencia del paso de personas peatonas en el cruce de vías públicas de acuerdo con el diseño y funcionalidad de éstas, de conformidad con la jerarquía de la movilidad;
- III. El establecimiento de límites de velocidad con base en evidencia científica de carácter nacional o internacional, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias; por lo que las velocidades máximas no deberán rebasar las siguientes:
 - a) 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias.
 - b) 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado.
 - c) 80 km/h en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
 - d) 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas; 50 km/h dentro de zonas urbanas.

e) 110 km/h para automóviles, 95 km/h para autobuses y 80 km/h para camiones en carreteras y autopistas de jurisdicción federal.

f) Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a 50 Km/h en cualquiera de sus accesos.

IV. La utilización del cinturón de seguridad de forma obligatoria para todos los pasajeros de vehículos motorizados, de acuerdo con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

V. El uso de tecnologías como medio auxiliar para la prevención y captación de infracciones a fin de prevenir y mitigar factores de riesgo que atenten contra la integridad, dignidad o libertad de las personas;

VI. Que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

VII. El uso de sistemas de sujeción para sillas de ruedas en el transporte público;

VIII. Que todos los vehículos motorizados cuenten con los estándares establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable;

IX. El uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia;

X. La prohibición de hablar por teléfono celular o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, así como leer y/o enviar mensajes de texto por medio de cualquier tipo de dispositivo electrónico, salvo que se realice mediante tecnología de manos libres;

XI. En el caso de que sea necesaria la utilización de dispositivos electrónicos o de comunicación para la prestación del servicio de transporte, el teléfono celular o cualquier otro tipo de dispositivo electrónico deberá estar debidamente colocado en un sujetador que facilite su manipulación y que no obstaculice la visibilidad al conducir;

XII. La obligación de las entidades federativas y los municipios de realizar pruebas de alcoholemia de manera permanente, con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol. Para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

a) Para las personas que conduzcan motocicletas queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 0.1 mg/L en aire espirado o 0.02 g/dL en sangre.

b) Para vehículos destinados al transporte de pasajeros y de carga, queda prohibido conducir con cualquier concentración de alcohol por espiración o litro de sangre.

La autoridad competente realizará el respectivo control de alcoholimetría mediante el método aprobado por la Secretaría de Salud Federal.

XIII. La supervisión de pesos y dimensiones de todos los vehículos motorizados en todas sus modalidades deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas y demás leyes aplicables, y

XIV. Medidas para la prevención y mitigación de factores de riesgo.

El Estado y los Municipios podrán prever en los convenios de coordinación metropolitana, la armonización de los reglamentos aplicables. Las autoridades evaluarán la medida y proporcionalidad de las sanciones de tránsito que se establezcan.

Artículo 48. Dispositivos de diseño, control y seguridad del tránsito.

Las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno, en las regulaciones que se emitan sobre el diseño vial seguro, establecerán la utilización de dispositivos de control del tránsito y dispositivos de seguridad vial de manera progresiva, acordes a la evidencia internacional, con el objeto de establecer estándares nacionales.

Artículo 49. De la acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

Todas las personas que realicen el trámite para obtener o renovar una licencia o permiso de conducir, deberán acreditar el examen de valoración integral que demuestre su aptitud para ello, así como el examen teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, antes de la fecha de expedición o renovación de la licencia o permiso. Asimismo, las licencias no tengan una vigencia mayor a cinco años de forma general y de dos años en el caso de licencias para la conducción de vehículos de emergencia, incluyendo aquellos para actividades de atención médica o policiaca y vehículos de transporte escolar.

Para personas con discapacidad, el examen de valoración deberá realizarse en formatos accesibles, para lo cual las autoridades competentes deberán emitir los lineamientos respectivos.

Las autoridades competentes establecerán en sus respectivos reglamentos de tránsito que a las personas que sean sorprendidas manejando bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente, se les retire la licencia o permiso para conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

Artículo 50. Regulación para la emisión de acreditación y obtención de licencias y permisos de conducir.

El Estado y los Municipios deberán de regular lo siguiente:

1. Contenidos de los exámenes de valoración integral teórico y práctico de conocimientos y habilidades necesarias, atendiendo a los diferentes tipos de licencias y permisos, así como los requisitos de emisión y renovación;

II. Protocolos para realizar los exámenes, así como para su evaluación, y

III. Un apartado específico con los requisitos que garantizan que las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones.

Artículo 51. Del registro e información de la atención médica prehospitolaria.

Las autoridades responsables de la atención médica prehospitolaria deberán registrar e informar mensualmente a las respectivas plataformas, 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.

La información y registros generados en relación con la atención médica prehospitolaria estarán disponibles en el Sistema de Información Territorial y Urbano garantizando la protección de la información que corresponda, en términos de lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora y demás normatividad aplicable.

Artículo 52. De los estándares de vehículos nuevos.

Los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán cumplir con los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se establezcan en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, de acuerdo con lo establecido en la Ley de la Infraestructura de la Calidad, así como a los criterios internacionales en la materia. La regulación técnica que para tal efecto se emita, deberá contener las especificaciones relativas a los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad que se deberán incorporar en los vehículos nuevos, la cual deberá establecerse de acuerdo con los estándares, recomendaciones y mejores prácticas internacionales.

La autoridad competente emitirá las regulaciones técnicas, con la finalidad de garantizar la seguridad de las personas usuarias de las vías, enfatizando en la seguridad de quienes son más vulnerables y deberá tomar en cuenta los principios establecidos en esta Ley, así como los acuerdos y experiencias internacionales relativos a la seguridad de los vehículos, con lo que deben determinarse los riesgos especialmente graves para la seguridad vehicular.

La actualización de los dispositivos, sistemas y estándares de seguridad en los vehículos nuevos que se comercialicen en territorio mexicano se regirán de acuerdo con las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, con el fin de responder a los avances tecnológicos en seguridad vehicular que demuestren salvar vidas y reducir lesiones graves a nivel internacional.

Las autoridades competentes, en coordinación con la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, deberán establecer un sistema de evaluación de vehículos nuevos, independiente de fabricantes y concesionarios. Asimismo, dispondrán que fabricantes, importadores y personas concesionarias de vehículos nuevos den a conocer el desempeño de

protección y la seguridad de los vehículos, con un sistema de información de fácil comprensión con base en los lineamientos o normativa que expida la autoridad en la materia.

Las autoridades federales y de las entidades federativas, en el ámbito de sus competencias, deberán verificar la seguridad de los vehículos nuevos y en circulación, de acuerdo con las disposiciones normativas vigentes y aplicables.

Sección Cuarta

De los Instrumentos en materia de Movilidad y Seguridad Vial en la Gestión de la Demanda

Artículo 53. Gestión de la demanda de movilidad.

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. Además de implementar medidas enfocadas en reducir emisiones y demás externalidades negativas previstas en esta Ley y la Ley General de Cambio Climático.

Artículo 54. Zonas y tramos de vía de gestión de la demanda de movilidad.

Las zonas de gestión de la demanda son polígonos en los que se regula el flujo de vehículos motorizados en función de sus emisiones contaminantes o tamaño, mediante sistemas de control vial y regulación del tránsito, a fin de disminuir el uso y el impacto social y ambiental negativo que implica su circulación.

Se podrán implementar zonas de tránsito controlado en zonas de alta demanda de viajes de las ciudades, a fin de priorizar la gestión de la seguridad vial, la movilidad peatonal, ciclista y de transporte colectivo, reducir el volumen vehicular o los vehículos con mayor impacto ambiental y de riesgo vial, mediante las disposiciones que para tal efecto emita la autoridad competente.

Se podrán implementar sistemas de control vial y regulación del tránsito, usando cámaras y lectores digitales de placas o lectura visual, por parte de agentes públicos u operadores privados en los términos que se establezcan en la normatividad aplicable.

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 55. Instrumentos económicos y financieros en materia de movilidad y seguridad vial.

Se implementarán 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 56. Impacto a la movilidad y a la seguridad vial.

Se deberán elaborar estudios de evaluación del impacto en la movilidad y la seguridad vial, lo cual tendrá 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.

Sección Quinta

Instrumentos financieros

Artículo 57. Instrumentos de financiamiento.

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 de los tres órdenes de gobierno.

Artículo 58. Priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial.

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, 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 considere 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 59. Programas estatales de inversión.

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.

Sección Sexta

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

Artículo 60. De la sensibilización, educación y formación.

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 prevención de 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 la academia en el diseño e implementación de programas, campañas y acciones en materia de educación vial, movilidad, y perspectiva de género que generen el desarrollo de políticas sostenibles e incluyentes con especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad, orientadas al peatón, la bicicleta, al transporte público y al uso racional del automóvil particular.

Artículo 61. De la sensibilización.

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.

Las políticas, programas, campañas y acciones de sensibilización sobre movilidad y seguridad vial deberán observar los siguientes criterios:

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;
- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros, y
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 62. De la educación.

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 observar los siguientes criterios:

- I. Desarrollar contenidos sobre los factores de riesgo en la movilidad y seguridad vial;
- II. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- III. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- IV. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades 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, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- VI. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;
- VII. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente, y
- VIII. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

Artículo 63. De la formación.

La formación en materia de movilidad y seguridad vial implica que el personal técnico y/o profesional cuenta con capacitación en dichas materias, así como en perspectiva de género y necesidades de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Los municipios, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, promoverán acciones y mecanismos en coordinación con las dependencias y entidades competentes, las concesionarias, las permisionarias, los sectores privado y social, para que el personal técnico y/o profesional en materia de movilidad y seguridad vial acredite su capacidad técnica y operativa.

TÍTULO TERCERO

De la Distribución de Competencias

CAPÍTULO I

De la Distribución de Competencias y Coordinación

Artículo 64. De los municipios.

Corresponde a los municipios las siguientes atribuciones:

- I. Participar en el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo, y la Estrategia Estatal, 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. Participar con las autoridades federales, la autoridad estatal y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- V. Constituir las instancias locales y de coordinación metropolitana para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación 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;
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de movilidad;
- X. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XI. 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;

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

XIII. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;

XIV. 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;

XV. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;

XVI. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;

XVII. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;

XVIII. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;

XIX. 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;

XX. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;

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

XXII. Prever en su legislación aplicable, que los desarrollos inmobiliarios cuenten con el criterio de calle completa;

XXIII. En los municipios insulares, coordinar con las autoridades acciones de movilidad asequible, incluyente, seguro y sustentable entre sus municipios y el territorio continental, y

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

Artículo 65. Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

Corresponden a la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano, las siguientes atribuciones:

I. Integrar el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;

II. Participar, en coordinación con los integrantes del Sistema Estatal, en la realización, manuales y lineamientos técnicos de diseño vial e infraestructura, así como otros en

materia de movilidad y seguridad, con el objetivo de homologar las disposiciones a nivel nacional;

III. Diseñar, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, y la Estrategia Estatal;

IV. Impulsar el desarrollo de la movilidad y seguridad vial en la regulación del autotransporte estatal;

V. Participar en el diseño de las políticas públicas en materia de movilidad y seguridad vial, educación vial, y en especial, aquellas relacionadas con la regulación del autotransporte estatal;

VI. Participar en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo en relación con la movilidad y seguridad vial;

VII. Emitir, en conjunto con las dependencias que integren el Sistema Estatal, los lineamientos técnicos para la realización de las auditorías de seguridad vial, a efecto de proveer de una metodología homologada a nivel nacional;

VIII. Fungir como instancia revisora de las acciones, planes, programas y políticas públicas en materia de seguridad vial que impliquen vías generales de comunicación de conformidad con lo establecido en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal;

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

X. Coordinar la planificación de rutas e infraestructuras que se adentren a los centros de población en zonas insulares, con los municipios, para el cumplimiento de lo establecido en esta Ley;

XI. Realizar los operativos de alcoholimetría, con base en los límites establecidos por la Secretaría de Salud, en las vías de su competencia;

XII. Participar en el sistema de evaluación de vehículos nuevos.

XIII. Realizar campañas en materia de prevención de siniestros de tránsito;

XIV. Vigilar el cumplimiento de la regulación de los periodos de trabajo y descanso de las personas conductoras del transporte público y privado de carga y de pasajeros en el ámbito de su competencia, y

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

Artículo 66. Secretaría de Seguridad Pública:

Corresponden a la Secretaría de Seguridad Pública, las siguientes atribuciones:

1. Remitir al Sistema Estatal la información contenida en el Registro Público Vehicular;

- II. Mantener actualizada la información contenida en el Registro Público Vehicular, con el objetivo de coadyuvar al cumplimiento de los principios de la presente Ley;
- III. Participar, en el marco de sus competencias, en las acciones que en materia de protección al medio ambiente lleven a cabo en relación con la movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar, en el marco de sus competencias, en la celebración de convenios de coordinación con los municipios para la realización de acciones en la materia objeto de esta Ley;
- V. Colaborar, en el marco de sus competencias, en la prevención de las violencias de género en los sistemas de movilidad, y
- VI. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 67. Secretaría de Salud.

Corresponden a la Secretaría de Salud, las siguientes atribuciones:

- I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Estatal, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia;
- V. 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;
- VI. Fijar los límites de alcohol en la sangre y aire expirado, con base en lo establecido en el artículo 50, que deberán ser los referentes en los operativos de alcoholimetría en todo el territorio nacional, y
- VII. Las demás previstas para el cumplimiento de la presente Ley.

Artículo 68. Mecanismos de coordinación y colaboración.

Las atribuciones en materia de movilidad y seguridad vial serán ejercidas de manera concurrente por los municipios en el ámbito de la competencia así como a través de los mecanismos de coordinación y colaboración que se generen, respetando de manera irrestricta la institucionalidad de cada orden de gobierno.

Artículo 69. Convenios de coordinación metropolitanos.

Se podrá realizar la planeación y regulación en materia de movilidad y seguridad vial de manera conjunta y coordinada entre municipios, a través de sus instancias de gobernanza establecidas por la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, mediante convenios de coordinación que para tal efecto se elaboren, con apego a lo dispuesto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

Artículo 70. Convenios de coordinación metropolitanos interestatales e intermunicipales.

Cuando existan zonas metropolitanas, delimitadas formalmente, de carácter interestatal, los estados que convergen convendrán entre ellos, la distribución de sus atribuciones en la materia. Los convenios que para tal efecto se acuerden, deberán guardar congruencia con la presente Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables, a fin de generar una adecuada coordinación en la implementación de políticas públicas, acciones e inversiones que propicien el desarrollo y regulación de la movilidad y la seguridad vial dentro de su territorio.

Artículo 71. Naturaleza de los convenios de coordinación metropolitanos.

Los convenios de coordinación metropolitanos celebrados por los tres órdenes de gobierno, podrán establecer las autoridades que serán las encargadas de la planeación, diseño, ejecución, operación, monitoreo y evaluación de la política de movilidad y seguridad vial a nivel metropolitano prevista en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables.

CAPÍTULO II

De la participación social de las entidades federativas, municipios, demarcaciones territoriales y zonas metropolitanas

Artículo 72. En cumplimiento con lo establecido en el artículo 78 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, el Estado de Sonora y sus municipios promoverán la creación de observatorios con la participación de la sociedad, pueblos y comunidades indígenas y afromexicanas, zonas insulares, personas con discapacidad, 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 para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial y la aplicación de la presente Ley.

TITULO CUARTO

INDICACIONES PARA EL CONTROL DE TRANSITO,

SEÑALES, MARCAS, SEMAFOROS

Artículo 73. Las indicaciones y dispositivos a que se refiere este Capítulo deberán de sujetarse a las políticas de vialidad que conforme a los Planes de Movilidad se establezcan en los términos de la presente Ley y su reglamento.

Artículo 74. Las señales gráficas utilizadas para la movilidad y tránsito de personas en las vías de comunicación dentro de la infraestructura de movilidad, se clasifican en preventivas, restrictivas e informativas y esta serán establecidas y determinadas en el reglamento de esta Ley acorde a las disposiciones técnicas nacionales e internacionales que para tal efecto existan.

I. Señales Preventivas. Tienen por objeto advertir la existencia y naturaleza de un riesgo en el camino, son tableros de forma cuadrada, colocados con una de sus diagonales verticalmente, pintados de amarillo, con símbolos, caracteres y filete en negro.

II. Señales restrictivas. Tienen por objeto indicar la existencia de ciertas limitaciones o prohibiciones que regulan el tránsito.

III. Señales informativas. Tienen por objeto guiar al usuario a lo largo de su ruta e informarle sobre las calles o caminos que encuentre y los nombres de poblaciones, lugares de interés y sus distancias.

a) De identificación de la carretera. Indican los caminos según el número que les haya sido asignado.

b) De destino. Indican las vías que pueden seguirse para llevar a determinados lugares y en algunos casos las distancias a que estos se encuentran.

c) De servicio. Indican los lugares donde pueden obtenerse ciertos servicios.

d) De información general. Indican lugares, nombres de calles y avenidas, sentidos de circulación de tránsito de vehículos, límites del Municipio y Entidades, postes de kilometraje y otros.

Estas serán indicadas y señaladas en los términos, número y tipo que sean necesarias dentro del reglamento de esta Ley que para tal efecto se emita.

Artículo 75. Las marcas son rayas, símbolos de color blanco, que se pintan y colocan sobre el pavimento, estructuras, guarniciones u objetos dentro o adyacentes a las vías de circulación e infraestructura vial en materia de movilidad, a fin de indicar ciertos riesgos, regular o canalizar el tránsito o complementar las indicaciones de otras señales.

I. Marcas en el pavimento.

- a) Rayas longitudinales. Delimitan los carriles de circulación y guía a los conductores dentro de los mismos.
- b) Raya longitudinal continua sencilla, no debe ser rebasada.
- c) Raya longitudinal discontinua sencilla, puede ser rebasada para cambiar de carril o adelantar otros vehículos si las condiciones del tráfico lo permiten.
- d) Rayas longitudinales dobles, una continua y otra discontinua. Conservan la significación de la más próxima al vehículo al tiempo de iniciar la maniobra. No deben ser rebasadas, si la línea continua está al lado del vehículo. En caso contrario, pueden ser rebasadas sólo durante el tiempo que dure la maniobra.
- e) Rayas transversales. Indican el límite de parada de los vehículos o delimitan la zona de cruce de peatones.
- f) Rayas oblicuas. Advierten la proximidad de un obstáculo y los conductores deben extremar sus precauciones.
- g) Rayas para estacionamiento. Delimitan los espacios donde es permitido el estacionamiento.

II. Marcas en guarniciones:

- a) Guarniciones pintadas de rojo: Indican estacionamiento prohibido.
- b) Guarniciones pintadas de amarillo: Indican estacionamiento exclusivo.
- c) Guarniciones pintadas de blanco o sin pintar: Indican estacionamiento permitido.
- d) Guarniciones pintadas de azul: Indican estacionamiento exclusivo para personas con algún tipo de discapacidad.

III. Letras y símbolos.

- a) Cruce de ferrocarril el símbolo "FXC" advierte la proximidad de un cruce de ferrocarril.
- b) Para uso de carriles direccionales en intersecciones. Indican al conductor el carril que debe tomar al aproximarse a una intersección según la dirección que pretenda seguir.

IV. Marcas en obstáculos.

- a) Indicadores de peligro. Advierten a los conductores la presencia de obstáculos y son tableros con franjas oblicuas de color blanco y negro alteradas.
- b) Indicadores de alineamiento o fantasmas. Son postes cortos de color blanco y material reflectante. Delinean la orilla de los acotamientos.

Las demás marcas que para efectos de una movilidad continua, responsable y segura emita la Coordinación Estatal de Movilidad establezca conforme a los lineamientos y disposiciones dentro del Reglamento de esta Ley.

Artículo 76. Las personas físicas, empresas contratistas o encargados de la ejecución de obras en las vías públicas, aun tratándose de obra pública, están obligados a instalar los dispositivos transitorios para el control de tránsito, sujetándose a las especificaciones establecidas en Reglamento o por la Coordinación Estatal de Movilidad.

Consisten, desde un simple abanderamiento, señales manuales con bandera roja, barreras, conos, tambores o una serie de señales y lámparas intermitentes durante el día, linternas, reflectantes y lámparas intermitentes durante la noche.

Artículo 77. Los Semáforos tienen por objeto dirigir y regular el tránsito de vehículos y peatones por medio de lámparas eléctricas que proyectan a través de lentes y contra el sentido de la circulación, luz roja, ámbar, verde o flecha de este último color, una por una o en combinación, a excepción de los exclusivos para peatones que deben proyectar luz blanca o anaranjada.

Los lentes de los semáforos estarán dispuestos verticalmente en el siguiente orden descendente: roja, ámbar y verde; en el caso de semáforos horizontales deberán estar en el mismo orden, de izquierda a derecha.

Dichas luces indican a los conductores y peatones que las observen de frente, que deben obedecerse en las formas y términos que sean establecidos en el Reglamento de esta Ley, acorde a las disposiciones técnicas nacionales e internacionales que para tal efecto existan.

TÍTULO CUARTO

REGISTRO Y CONTROL DE VEHÍCULOS

Capítulo I

Registro vehicular

Artículo 78. El registro de los vehículos se acreditará mediante la tarjeta de circulación que emita el Poder Ejecutivo del Estado, a través de la dependencia correspondiente, la cual el conductor deberá procurar se encuentre vigente, es decir que corresponda al año fiscal en curso, y que deberá de portar siempre el conductor de este, así como con las placas y la calcomanía correspondiente, que deberán ser colocadas en los lugares que determine el reglamento de esta Ley.

La Secretaría de Hacienda del estado expedirá las placas y la calcomanía que permita identificar a los vehículos conducidos por o en que habitualmente viajen personas con discapacidad.

Artículo 79. Los vehículos registrados en otro país podrán circular libremente en el Estado, si lo hacen de manera transitoria; debiendo contar con el permiso de importación e internación temporal otorgado por las autoridades competentes cuando por situación geográfica así lo requiera, además de portar las placas y la tarjeta de circulación correspondiente, o bien en los términos del Convenio denominado “PROGRAMA SOLO SONORA” celebrado entre el Gobierno del estado de Sonora y la Secretaria de Hacienda y Crédito Público, a fin de otorgar facilidades en la internación temporal de vehículos de procedencia extranjera, propiedad de turistas extranjeros y mexicanos residentes en el extranjero, para circular exclusivamente en el territorio del Estado de Sonora.

Artículo 79. No se podrá suspender la circulación a ningún vehículo por elementos de corporación policiaca o cuerpo de seguridad o por las autoridades municipales, salvo los casos de delitos o infracciones flagrantes, requerimientos administrativos o mandatos judiciales en los casos que resulte necesario para la preservación del orden y la paz pública.

Artículo 80. La Secretaría de Hacienda del estado, deberá llevar un control veraz y actualizado de todos los vehículos automotores que circulen en el estado y que hayan registrados y dados de alta dentro del padrón que para tal efecto determine la autoridad correspondiente y por consiguiente que haya emitido la tarjeta de circulación respectiva, debiendo integrar y operar un padrón que contenga los datos relativos a los mismos.

Artículo 81. Para que el propietario de un vehículo pueda efectuar el registro del mismo, de conformidad con lo establecido en el presente capítulo, deberá satisfacer los requisitos siguientes:

- I. Presentar debidamente llenada y completada la forma de aviso de alta correspondiente, proporcionando todos los datos que le sean solicitados por la Secretaría de Hacienda del estado;
- II. Exhibir original de la factura, carta factura o documento que acredite la propiedad o legítima posesión del vehículo;
- III. Que el titular del vehículo cuenta con Licencia de manejo en cualquiera de sus modalidades expedida por autoridad competente, misma que deberá de estar vigente al momento de hacer el trámite de registro.
- IV. Acreditar el pago de los impuestos y derechos que establecen los ordenamientos legales de la materia;
- V. En caso de existir un registro anterior, acreditar que este ha sido cancelado, habiéndose efectuado en consecuencia el cambio de propietario; y

- VI. Tratándose de vehículos de procedencia extranjera, además de los requisitos antes señalados, deberán de acreditar su legal estancia en el país, con el documento que haya expedido la autoridad competente.

Artículo 82. Para el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público y especial de transporte, además de cumplir los requisitos señalados en el artículo anterior, los interesados deberán acompañar los documentos siguientes:

- I. Título concesión o permiso correspondiente vigentes;
- II. Constancia de haber aprobado la revista físico-mecánica, expedida por la autoridad competente;
- III. Contrato de seguro de cobertura amplia, para responder a los usuarios y a los terceros ante cualquier siniestro que puedan sufrir;
- IV. Constancia de pagos de impuestos y derechos correspondientes; y
- VII. Que el titular del vehículo cuenta con Licencia de manejo en esta modalidad, expedida por autoridad competente, misma que deberá de estar vigente al momento de hacer el trámite de registro.

La información que contiene el registro de los vehículos a que alude este artículo, se considerará pública en los términos de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado.

Artículo 83. Cuando con posterioridad al registro, ocurra alguna modificación relativa a los datos o características de los vehículos, el propietario deberá darla a conocer a la autoridad correspondiente, para que se lleve a cabo la actualización que proceda, dentro de los plazos que establece la Ley correspondiente.

Capítulo II

Placas de los vehículos

Artículo 84. Las placas de circulación que requieren los vehículos registrados de conformidad con las disposiciones de esta Ley y su reglamento serán otorgadas por la Secretaría de Hacienda del estado.

Artículo 85. Ningún vehículo podrá desplazarse por las vías públicas del estado sin llevar colocadas las placas correspondientes al tipo de uso o servicio propio de la unidad o, en su caso, la autorización provisional, otorgada por la propia autoridad competente, en tanto concluyen los trámites necesarios para su obtención, ya se trate de reposición por sustracción, extravío o reciente adquisición.

Artículo 86. La Secretaría de Hacienda del Estado expedirá los tipos de placas siguientes, para:

I. Transporte privado:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión;
- d) Remolque;
- e) Vehículos para Discapacitados; y
- f) Motocicleta particular.

II. Transporte público:

- a) Automóvil;
- b) Autobús;
- c) Camión; y
- d) Vehículos para Discapacitados.

III. Vehículos destinados a la seguridad pública, protección civil y emergencias:

- a) Policía preventiva;
- b) Agencia Ministerial de Investigación Criminal;
- c) Motocicleta patrulla; y
- d) Emergencia.

Artículo 87. Las placas para patrullas, únicamente se proporcionarán a aquellas unidades plenamente identificadas como tales, y que correspondan a instituciones policiales en los términos de la ley en la materia.

Artículo 88. Las placas para vehículos para uso de personas con discapacidad se proporcionarán a las personas que sean propietarias de vehículos automotores ordinarios o adaptados con los equipos, dispositivos o modificaciones especiales para su manejo por sí

mismas o por tercero, previa verificación y certificación que se realice por la Coordinación Estatal de Movilidad.

Capítulo III

Equipamiento vehicular

Artículo 89. Todo vehículo que circule en las vías públicas del estado, contará con los equipos, sistemas, dispositivos y accesorios de seguridad que señale esta Ley y su reglamento. Los vehículos deberán estar permanentemente en buen estado mecánico.

Artículo 90. Los vehículos deberán contar con los dispositivos necesarios para prevenir y controlar la emisión de ruidos y gases que propicien la contaminación ambiental. Las características y condiciones en que se hará la instalación de los dispositivos de referencia, serán determinadas por el reglamento de esta Ley y los ordenamientos ambientales aplicables.

Artículo 91. Todo vehículo para circular por las vías públicas del estado, debe cumplir con los requerimientos de peso y dimensiones que se especifican en el reglamento, de esta Ley, debiendo las autoridades de tránsito o auxiliares, retirarlos de la circulación cuando violen dichas especificaciones o no cuenten con el equipo necesario a que se hace referencia en los artículos que anteceden.

Los vehículos para uso de personas con discapacidad que circulen por las vías públicas del estado, deberán cumplir con las especificaciones, equipo, accesorios, sistemas o modificaciones especiales que señale el reglamento de esta Ley.

Los vehículos adscritos a los cuerpos de seguridad pública y los destinados a la prestación de servicios de asistencia social, deberán identificarse con las características que determine el reglamento respectivo.

Capítulo IV

Circulación de los vehículos

Artículo 92. Queda prohibido llevar en un vehículo un número mayor de personas al que especifique la tarjeta de circulación respectiva. En el caso de los vehículos de servicio público de transporte y el especial será la Coordinación Estatal de Movilidad, la que determine el número máximo de personas que pueden ser transportadas según el tipo de vehículos y servicio de que se trate.

Artículo 93. Con la finalidad de contar con información oportuna y suficiente para prevenir accidentes de tránsito, así como para detectar a los infractores reincidentes, los cuerpos policiales y de seguridad pública del estado y los municipios, se apoyarán en el registro estatal de antecedentes de tránsito.

Los procedimientos a seguir por las autoridades de tránsito y de transporte, por los propios responsables e involucrados en los casos en que ocurra un accidente, se especificarán en los reglamentos relativos de esta Ley.

Artículo 94. Los señalamientos viales en la entidad deberán ajustarse a las especificaciones contenidas en el manual de dispositivos para el control del tránsito en calles y carreteras emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

TÍTULO QUINTO

SEGURIDAD VIAL Y PEATONAL

Capítulo I

Seguridad Vial y sus definiciones

Artículo 95. Las vías públicas, en lo referente a la movilidad y vialidad, se clasifican en:

- I. Vialidades federales: Son las carreteras denominadas federales y que se encuentran a cargo del Ejecutivo Federal y que se encuentran localizadas geográficamente dentro del estado de Sonora.
- II. Vialidades regionales: Son aquellas que comunican al centro de población con otras localidades;
- III. Vialidades primarias: Son las arterias cuya función es conectar áreas distantes y que soportan los mayores volúmenes vehiculares con el menor número de obstrucciones;
- IV. Vialidades colectoras: Son aquellas que comunican a los fraccionamientos, barrios o colonias con vialidades primarias;
- V. Vialidades secundarias: Son arterias que comunican vialidades locales con las colectoras y primarias;
- VI. Vialidades locales: Son aquellas que sirven para comunicar internamente a los fraccionamientos, barrios o colonias y dar acceso a los lotes de los mismos;

- VII.** Pares viales: Son aquellas que se desarrollan a lo largo de escurrimientos pluviales como arroyos y ríos, y que tienen flujo en un solo sentido;
- VIII.** Caminos: Son aquellos que comunican a una localidad con otra u otras dentro del territorio del Estado;
- IX.** Vías Férreas: Son aquellas por las que circulan trenes y ferrocarriles;
- X.** Ciclovías: Son aquellas destinadas exclusivamente para la circulación de bicicletas;
- XI.** Zonas peatonales: Son las que sirven exclusivamente para el tránsito de peatones, debiendo quedar cerradas al acceso de vehículos; y
- XII.** Paso Peatonal: Son áreas claramente delimitadas y reservadas exclusivamente para el tránsito de peatones.

El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales elaborarán sus reglamentos de conformidad con la clasificación contenida en este artículo.

Artículo 96. La Coordinación Estatal de Movilidad, y con la aprobación del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, será quienes fijen los límites máximos y mínimos de velocidad para la circulación de los vehículos de motor en las vías públicas de jurisdicción estatal.

En aquellas que correspondan a los municipios, será el Ayuntamiento de los municipios, el que determine lo procedente.

Capítulo II

Seguridad Vial y Peatonal

Artículo 97. El Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios promoverán y ejecutarán acciones en materia de seguridad y educación vial existentes, así como aquellas acciones y programas que sean emitidos dentro del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, que vayan dirigidos para los peatones, conductores, ciclistas, usuarios del servicio público y especial de transporte; y población en general, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación que se encuentren a su alcance. Es obligación del Poder Ejecutivo del Estado destinar el 5 por ciento como mínimo del presupuesto asignado al área de comunicación social para estos fines.

Artículo 98. El Poder Ejecutivo del Estado, por conducto de la Coordinación Estatal de Movilidad y en coordinación con la Secretaría de Educación y Cultura, y demás dependencias, promoverá en la educación preescolar, primaria, secundaria, nivel medio superior y superior la impartición de cursos y talleres de educación, seguridad y cultura peatonal y vial.

Capítulo III

Estacionamientos Públicos

Artículo 99. 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 100. La Coordinación Estatal de Movilidad y los ayuntamientos de los municipios en el ámbito de sus competencias y de conformidad con los resultados de los estudios en materia de movilidad que al respecto se realicen, y las disposiciones que para el efecto señale el reglamento respectivo, y una vez propuesto y autorizado por el Sistema Estatal de Movilidad, podrán establecer condiciones, limitantes y en su caso tarifas para el establecimiento y funcionamiento de estacionamientos públicos.

Capítulo IV

Sistema Estatal de Ciclovías

Artículo 101. El Poder Ejecutivo del Estado y la autoridad municipal, promoverán el uso de la bicicleta como un medio de transporte sustentable.

Para tal efecto, se establecerá un Sistema Estatal de Ciclovías que estará compuesta de una red de ciclovías en los centros de población y carreteras estatales, debiendo considerar la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley, así como lo que establezcan los reglamentos correspondientes y los programas estatales y municipales de movilidad.

Artículo 102. Todo conductor de bicicleta tiene los mismos derechos y obligaciones en materia de movilidad que establece esta Ley, excepto las que por su naturaleza no le sean aplicables. Además de las anteriores obligaciones tendrá las siguientes:

- I. Queda prohibida la conducción de bicicletas en la vía pública a menores de 12 años de edad. Se exceptúan de lo anterior, aquellas calles, avenidas, callejones y demás vías que se encuentren dentro de cerradas residenciales, fraccionamientos o vías de circulación

controlada, entendiéndose por estas últimas, aquellas cuya velocidad máxima de circulación sea de 20 kilómetros por hora, siempre que los menores se encuentren acompañados de un adulto.

- II.** Toda persona que conduzca una bicicleta deberá utilizar casco de seguridad y deberá viajar sentado, viendo hacia adelante con una pierna en cada uno de los lados del vehículo y manteniendo ambas manos sujetando el manubrio.
- III.** En las bicicletas podrán viajar únicamente el número de personas para las cuales se encuentren diseñadas.
- IV.** Ninguna persona que conduzca una bicicleta podrá llevar carga de cualquier naturaleza, a menos que el vehículo esté especialmente acondicionado para ello y no se afecte su estabilidad ni la visibilidad del conductor.
- V.** Las demás que se establezcan en el Reglamento de la Ley.

Artículo 103. El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales ejecutarán proyectos derivados de los programas de movilidad o estudios técnicos que para tal efecto se realicen y sean congruentes con las necesidades de demanda de los ciclistas actuales y potenciales, características topográficas y climatológicas de las ciudades, así como la conectividad entre las ciclovías que la conforman y la integración con otras modalidades de transporte.

Artículo 104. El Poder Ejecutivo del Estado y las autoridades municipales destinarán el espacio público necesario para el establecimiento de ciclovías con calidad, seguridad y eficiencia. La red de ciclovías deberá contar con señalética que identifiquen claramente los puntos de cruce, velocidades, sentido y demás características necesarias para el adecuado uso y respeto de la misma. El Poder Ejecutivo del Estado y autoridades municipales, en el ámbito de su competencia, deberán dar el mantenimiento periódico del sistema estatal de ciclovías a efecto de incentivar el uso permanente de las mismas y evitar riesgos de accidentes.

TÍTULO SEXTO

LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR Y REGISTRO ESTATAL

Capítulo I

Licencias y Permisos para Conducir, generalidades y requisitos

Artículo 105. Toda persona que conduzca un vehículo de motor por las vías públicas dentro del territorio del estado, deberá portar consigo el documento legal y de identificación

denominado licencia o los permisos vigentes que corresponda al tipo de vehículo de que se trate y que haya sido expedida por la autoridad legalmente facultada para ello.

Artículo 106. La Secretaría de Hacienda del estado expedirá las licencias y permisos para conducir en el Estado, de conformidad a esta Ley y su reglamento.

Artículo 107. La licencia de conducir deberá contener el dato que indique si el titular a cuyo nombre se expide, manifestó o no su voluntad de donar sus órganos y tejidos en caso de fallecimiento.

Artículo 108. Para los efectos señalados en el presente título, la secretaria antes mencionada, expedirá los siguientes tipos de licencia:

- I. Tipo A. Que autoriza a su titular a manejar los vehículos clasificados como de transporte particular o mercantil, de pasajeros, que no excedan de diez asientos o de carga cuyo peso no exceda de tres y media toneladas;
- II. Tipo B. Que autoriza a su titular a conducir, además de los vehículos autorizados en el tipo de licencia anterior, los dedicados a la prestación del servicio público y especial de transporte;
- III. Tipo C. Que autoriza a su titular a conducir, además de las unidades contempladas en la licencia tipo «A» todas aquellas unidades que tengan más de dos ejes, así como tractores de semirremolque, camiones con remolque, equipos especiales movibles, vehículos con grúa y en general los de tipo pesado; y
- IV. Tipo D. Que autoriza a su titular a conducir motocicletas, motonetas y otros vehículos similares; este tipo no autoriza a conducir ningún vehículo de los considerados en las fracciones anteriores.

En el Reglamento de la Ley se podrán incorporar las sub-clasificaciones que resulten necesarias conforme al interés público, de los tipos de licencia referidas en este artículo.

Artículo 109. No se podrán otorgar licencias o permisos de conducir cuando:

- I. El conductor se encuentre suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia de conducir, o exista algún impedimento legal ordenado por la autoridad judicial;

- II. El solicitante haya sido declarado con incapacidad física o mental que le impida contar con la habilidad necesaria para conducir;
- III. Cuando se compruebe que el solicitante tiene el hábito a los estupefacientes o al uso de bebidas embriagantes;
- IV. Cuando se encuentre debidamente acreditado ante la Coordinación Estatal de Movilidad, que la persona solicitante represente un peligro para la seguridad o bienestar general, el que conduzca un vehículo de motor en la vía pública; y
- V. El solicitante proporcione datos o documentación falsa, sin perjuicio de la responsabilidad penal en que incurra.

Artículo 110. Los interesados en obtener algún tipo de licencia, deben cumplir con los requisitos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Las licencias de conducir, se otorgarán solo a personas mayores de edad, lo que se deberá acreditar en los términos que establezca el reglamento de esta Ley.

Artículo 111. La Coordinación Estatal de Movilidad dispondrá la impartición de cursos y la aplicación de exámenes psicométricos, teóricos y prácticos necesarios con objeto de corroborar que los interesados cuentan con los conocimientos y habilidades requeridas para el manejo de vehículos de motor. Auxiliándose para ello, en su caso, del equipo o mecanismos tecnológicos que resulten adecuados y de conformidad con lineamientos generales que se expidan para tal fin.

Artículo 112. A las personas mayores de quince años y menores de dieciocho se les podrá expedir permisos de conducir únicamente del servicio particular de los tipos A y D, previo consentimiento por escrito otorgado por el padre, madre o tutor del menor, además del cumplimiento de los requisitos que para tal efecto se establecen por la Ley y su reglamento.

Este permiso tendrá vigencia hasta en tanto no cumpla la mayoría de edad, autorizando a los menores a conducir vehículos únicamente en el horario que comprende de las cinco a las 24 horas.

El padre, madre o tutor deberá de asumir de manera expresa el consentimiento de hacerse responsable de los daños o perjuicios que pudiera ocasionar el menor en caso de accidente.

Artículo 113. Las personas con discapacidad o movilidad reducida que la Coordinación Estatal de Movilidad, constaten que cuentan con las habilidades y aptitudes necesarias para conducir cualquiera de los vehículos automotores de servicio particular, tendrán derecho a que se les expida la licencia o permiso para conducir correspondiente.

Las personas con discapacidad o movilidad reducida que sólo pueden manejar un vehículo con características especiales, también tendrán derecho a que se les expida la licencia o permiso para manejar, para lo cual la unidad administrativa de transporte y las autoridades facultadas para ello, previamente a su expedición, verificarán que el vehículo para el que se solicita la licencia o permiso, reúne las condiciones, el equipo o las adaptaciones necesarias para su manejo por dichas personas.

Artículo 114. Los servidores públicos responsables de la expedición de las licencias de conducir deben consultar el registro estatal de licencias y de infracciones, con el objeto de verificar que los solicitantes no tengan ningún impedimento para la obtención de la misma.

Artículo 115. Las licencias vigentes que se expidan en otra entidad federativa o en el extranjero, tendrán plena validez dentro de la jurisdicción estatal, siempre y cuando correspondan al tipo de vehículos de que se trate.

Artículo 116. Cuando al obtener una licencia o permiso de conducir, el interesado haya proporcionado información o documentación alterada o falsificada, se procederá a cancelar dicha licencia o permiso, una vez comprobada esta circunstancia, sin perjuicio de la responsabilidad penal que pudiera resultar las licencias o permisos cancelados por este supuesto no podrán volverse a otorgar dentro de los siguientes tres años a la cancelación.

Capítulo II

Registro Estatal de Licencias

Artículo 117. La Secretaría de Gobierno a través de la Coordinación Estatal de Movilidad creará y administrará el registro estatal de licencias y de infracciones, el cual deberá ser permanentemente actualizado con los datos que genere la propia unidad y los que le sean proporcionados por los municipios de la entidad.

Este registro contendrá como mínimo:

- I. Los datos de las licencias para conducir expedidas;
- II. El registro individualizado de los infractores de la presente Ley y su reglamento estatal y municipal, así como la o las causales que motivaron la infracción y las sanciones impuestas;
- III. Estadísticas de accidentes; y

- IV. La información estadística y en materia de seguridad vial, que permita generar medidas de prevención de accidentes e iniciar los procedimientos de suspensión y cancelación de la licencia de conducir.

Las autoridades municipales en materia de tránsito, así como las de salud pública, deben remitir diariamente la información que generen en materia de accidentes e infracciones que permitan integrar el registro estatal correspondiente. La Coordinación Estatal de Movilidad y las autoridades municipales, deberán de establecer la coordinación necesaria, así como los sistemas tecnológicos e informáticos que permitan la consulta oportuna y el flujo de información a las autoridades estatales y municipales.

TITULO SÉPTIMO

MEDIDAS DE PRESERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Capítulo I

Preservación del Medio Ambiente

Artículo 118. Para preservar el medio ambiente, las autoridades de la materia, tomarán las medidas necesarias, en los términos de las leyes federales y locales, aplicables en la materia, en relación al funcionamiento vehicular y la actividad de tránsito.

Artículo 119. Los vehículos automotores registrados en el Estado, deberán someterse a las verificaciones mecánicas de emisión de contaminantes de la manera y con la periodicidad que establezcan los ordenamientos aplicables.

Artículo 120. Las autoridades de la materia deberán retirar de la circulación, trasladar y resguardar en los depósitos autorizados para tal efecto, a los vehículos que emitan notoriamente gases u otros contaminantes o que produzcan ruidos que rebasen los límites permitidos de acuerdo con las normas aplicables en la materia.

Artículo 121. Para la liberación de los vehículos detenidos de conformidad con los supuestos establecidos en el artículo 111 de esta Ley, los propietarios de éstos o sus representantes legales deberán cumplir con el procedimiento y requisitos que, para tal efecto, se fijen en el reglamento.

Artículo 122. Queda prohibido a los conductores de vehículos usar de manera innecesaria el claxon o bocina, así como hacer la modificación de estos accesorios o de los silenciadores de fabricación original, para instalar válvulas de escape que produzcan un ruido excesivo de acuerdo con las normas técnicas aplicables.

Artículo 123. Los operadores, conductores, usuarios y pasajeros, están obligados a coadyuvar con las autoridades en la conservación de la limpieza en las vías públicas de la entidad, por lo que tienen prohibido arrojar objetos o basura desde el interior de los vehículos.

Artículo 124. La Coordinación Estatal de Movilidad, y una vez aprobada las Políticas que contengan los criterios y procedimientos, por parte del Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, podrá fijar un programa de estímulos fiscales a favor de quienes utilicen vehículos eléctricos e híbridos, a fin de reducir con ello significativamente los gases de efecto invernadero.

TÍTULO OCTAVO

SERVICIOS PÚBLICO Y ESPECIAL DE TRANSPORTE

Capítulo I

Disposiciones generales de los Servicios

Público y Especial de Transporte

Artículo 125. Para los efectos de esta Ley, se considera como:

- I. Servicio público de transporte: aquel que se lleva a cabo de manera continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y de los municipios, para satisfacer una necesidad colectiva mediante la utilización de vehículos idóneos para cada tipo de servicio y en el cual los usuarios, como contraprestación, realizan un pago en moneda de curso legal, de acuerdo con la tarifa previamente aprobada por la autoridad correspondiente. La prestación del servicio público de transporte es de interés público y requiere de autorización otorgada por el Estado o por los ayuntamientos en el ámbito de su competencia en términos de esta Ley; y
- II. Servicio especial de transporte: aquel que sin tener las características propias del servicio público de transporte, se presta para satisfacer una necesidad específica de determinado sector de la población, el cual puede ser gratuito o remunerado. Para la prestación de dicho servicio se requiere del permiso otorgado por la Coordinación Estatal de Movilidad.

En ambos casos, los vehículos en los que se preste el servicio de transporte de que se trate incluirá el servicio del operador, que podrá ser el concesionario, el permisionario o quien se contrate para su operación.

Queda prohibida la renta de vehículo con operador, o la contratación de operador con vehículo, sin contar con la concesión o permiso correspondiente, así como cualquier otra forma de prestación de servicio que no reúna las características establecidas en la presente Ley.

Artículo 126. El servicio público de transporte se divide en:

- I. De personas, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:
 - a) Urbano;
 - b) Suburbano;
 - c) Turístico;
 - d) De alquiler sin ruta fija «Taxi»; y
 - e) Por medio de aplicaciones de geolocalización en dispositivos móviles,
 - f) Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida.

- II. De carga, este servicio se clasifica en las siguientes modalidades:
 - a) En general;
 - b) Materiales para construcción; y
 - c) De grúas.

Artículo 127. El servicio especial de transporte se presta bajo las siguientes modalidades:

- I. Escolar;

- II. De personal;

- III. Ejecutivo;

- IV. Accesorio;

- V. Comercial;

VI. Emergencia; y

VII. Funerario.

Queda prohibido a los prestadores u operadores ofrecer servicio de forma libre y directa en la vía pública.

Artículo 128. Los concesionarios y permisionarios del transporte público sujetos a una jurisdicción distinta de la estatal que circulen por las vías públicas del estado, para prestar los servicios público y especial de transporte, requerirán la autorización de servicio complementario expedida por la Coordinación Estatal de Movilidad, según sea el caso.

Artículo 129. La cantidad de personas o carga que pueden ser transportadas en los vehículos de los servicios público y especial de transporte, se determinarán en el reglamento que deriven de esta Ley, considerando en las especificaciones técnicas del fabricante.

Artículo 130. Para efectos de la prestación de los servicios público y especial de transporte se considerará que los vehículos cumplen con vida útil de conformidad con la siguiente tabla:

I. Servicio público de transporte:

Modalidades de Servicio	Clase	Tipos de Servicio	Antigüedad del modelo del vehículo	Años de prórroga
Urbano			Hasta diez años	Hasta cinco años
Suburbano			Hasta diez años	Hasta cinco años
Alquiler sin ruta fija «Taxi»			Hasta ocho años	Hasta dos años
Transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida			Hasta diez años	Hasta cinco años

Turístico		Hasta diez años	Hasta cinco años
Carga en general		Hasta diez años	Hasta cinco años
Materiales para construcción		Hasta quince años	Hasta cinco años
Carga de grúa	Tipos «A» y «B»	Hasta quince años	Hasta cinco años
Carga de grúa	Tipos «C» y «D»	Hasta veinte años	Hasta cinco años

II. Servicio especial de transporte:

Modalidad de Servicio	Antigüedad del modelo del vehículo	Años de Prórroga
Escolar	Hasta diez años	Hasta cinco
De personal	Hasta diez años	Hasta cinco
Ejecutivo	Hasta seis años	Hasta dos
Accesorio	Hasta diez años	Hasta cinco

Los vehículos destinados al servicio especial de transporte en las modalidades de emergencia y funerario podrán ser de cualquier modelo siempre y cuando se encuentren en condiciones físico-mecánicas adecuadas para la prestación del servicio correspondiente.

Para efectos de la antigüedad, esta se computará conforme al año de fabricación del vehículo y considerando la fecha de la factura de origen.

La prórroga de la unidad, se otorgará únicamente a los vehículos que ya están dados de alta en el servicio, siempre y cuando aprueben la revista físico mecánica y la verificación vehicular en materia ambiental de conformidad con lo que al respecto establezca la normatividad aplicable.

Artículo 131. El Poder Ejecutivo del Estado podrá proponer ante el Sistema Estatal de Movilidad del estado de Sonora para su sanción y autorización, independientemente de los años de vida útil de los vehículos, de disposiciones de carácter general, programas y campañas de renovación del parque vehicular de los servicios público y especial de transporte atendiendo al orden público, la eficiencia y calidad de los mismos, así como el uso de la tecnología sustentable.

Artículo 132. Cuando los concesionarios y permisionarios del servicio público y especial de transporte pretendan organizarse con el propósito de realizar acciones encaminadas a eficientar, identificar y optimizar su prestación, presentarán su propuesta en los términos que establezcan los reglamentos respectivos para su evaluación por Coordinación Estatal de Movilidad, y esta deberá ser acorde a las políticas y lineamientos que para tal efecto establezca el propio Sistema Estatal de Movilidad, y a las disposiciones legales aplicables para tal efecto.

Cuando los concesionarios y permisionarios se constituyan en cualquiera de las formas permitidas por la legislación aplicable, podrán ser registrados como organizaciones de transportistas ante la autoridad competente.

Artículo 133. El reglamento de la Ley establecerá las características o requisitos de equipamiento u operación en los servicios de transporte, adoptando al efecto las medidas que aseguren la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y eficiente.

Artículo 134. El Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora deberá proponer a las autoridades correspondientes, las medidas necesarias de infraestructura urbana y vehicular que faciliten a las personas con discapacidad o movilidad reducida el ascenso y descenso de los vehículos de los servicios público y especial de transporte; asimismo, deberán determinar, en su caso, el número, ubicación y características que deberán reunir los espacios que serán destinados a las personas con discapacidad o movilidad reducida en los vehículos de los servicios público y especial de transporte.

Artículo 135. La prestación de los servicios público y especial de transporte obliga a su titular a resarcir los daños de manera efectiva a los usuarios del servicio, al operador, a terceros, sus bienes y en su caso la carga, de cualquier riesgo que puedan sufrir con motivo de la prestación de los mismos. En el caso del servicio público de transporte de personas, la cobertura protegerá a la totalidad de los usuarios.

Bajo ninguna circunstancia podrá un vehículo de servicio concesionado o permisionado transitar ni realizar el servicio si carece de seguro que ampare las condiciones señaladas en el párrafo anterior.

El concesionario o permisionario podrá cumplir con esta disposición mediante un contrato de seguro, cuya póliza sea emitida por institución reconocida por la autoridad federal reguladora en materia de seguros y fianzas, o bien mediante fideicomiso o constitución de un

fondo de garantía, autorizado por la unidad administrativa de transporte o la autoridad municipal competente, en los términos que establezca el reglamento que derive de la presente Ley.

Artículo 136. El otorgamiento de las concesiones y permisos obliga a sus titulares a la prestación del servicio.

Cuando el concesionario o permisionario no preste de manera directa el servicio público o especial de transporte de que se trate, deberá contar con conductores que porten la licencia para conducir tipo «B».

En todos los casos, los operadores deberán haber aprobado los cursos y programas de capacitación permanente que impartirá la Coordinación Estatal de Movilidad, en los términos del reglamento de la presente Ley.

Artículo 137. Los concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial de transporte deberán incorporar en los vehículos con los que se presta el servicio, el diseño que para tal efecto definan las autoridades estatales y municipales, según corresponda, en el que se deberán incluir los colores distintivos, números económicos y los demás elementos que especifiquen los reglamentos respectivos.

En el caso del servicio especial de transporte ejecutivo solo aplicará la portación de un tarjetón de identificación dentro del vehículo, cuyas características y dimensiones serán establecidas en el permiso respectivo.

Artículo 138. Publicidad. Los vehículos en los que se presta el servicio público y especial de transporte, podrán portar publicidad en el interior y exterior de los mismos previa autorización de la Coordinación Estatal de Movilidad y conforme a los términos y disposiciones que se determine con respeto, que no lesionen la moral y las buenas costumbres y trato digno en apego a los derechos humanos en los reglamentos respectivos, sin que lo anterior por ninguna circunstancia obstruya, dificulte o confunda la visibilidad de los espacios destinados para identificación de la unidad.

En el caso de propaganda alusiva a los partidos políticos, deberán sujetarse a los plazos, términos y formas establecidos por las disposiciones legales en materia electoral.

Los concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios conexos, deberán colaborar con las campañas de información de programas gubernamentales, conforme a lo que establezcan los reglamentos respectivos.

Artículo 139. Los concesionarios y permisionarios del servicio público y especial del transporte y sus servicios conexos podrán ser representados mediante poder otorgado en

escritura pública en el que conste la facultad para actos de administración, mismo que deberá estar inscrito en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte.

Capítulo II

Servicio Público de Transporte

Artículo 140. El Poder Ejecutivo del Estado prestarán el servicio público de transporte, bajo las siguientes formas:

- I. Directa, a través de la dependencia correspondiente;
- II. A través de las entidades públicas que se constituyan para tal fin, en los términos de las leyes correspondientes;
- III. Mediante el otorgamiento de concesiones o permisos de conformidad con el procedimiento establecido por esta Ley y los reglamentos que de ella se deriven; y;
- IV. Mediante convenios de coordinación y asociación que suscriban entre sí para la más eficiente prestación del servicio, en los términos de esta Ley.

Artículo 141. El servicio público de transporte urbano es el destinado al traslado de personas dentro de las zonas urbanas del territorio municipal.

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la autoridad municipal considere adecuados, los que en ningún caso tendrán una capacidad inferior a veinte asientos sin modificar las características de fabricación.

Artículo 142. El servicio público de transporte suburbano es el que tiene por objeto trasladar personas de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal y viceversa, o de una comunidad a otra, pero siempre dentro del espacio territorial de un mismo municipio.

Este servicio se prestará en las clases y con las características que establezcan los reglamentos respectivos, mediante el uso de vehículos que la Coordinación Estatal de Movilidad considere adecuados para la prestación del servicio sin modificar las características de fabricación.

La Coordinación Estatal de Movilidad determinará los lugares donde los vehículos que presten este servicio deban realizar ascensos y descensos dentro de la mancha urbana. En el caso de los municipios donde opere el sistema de rutas integradas, los recorridos de las rutas

suburbanas podrán realizarlo según la ubicación de las estaciones de transferencia que sean determinadas por el área municipal correspondiente.

Artículo 143. La Coordinación Estatal de Movilidad establecerá las características de operación del transporte urbano y suburbano que conformen el itinerario de servicio como ruta, derrotero, horarios, frecuencias terminales, y lugares de ascenso y descenso, entre otros, de conformidad con lo que al respecto se establezcan en los reglamentos municipales que deriven de esta Ley.

Artículo 144. El servicio público de transporte turístico es el que transporta personas hacia aquellos lugares situados en la entidad que revisten un interés histórico, arqueológico, cultural, arquitectónico o recreativo.

La prestación del servicio público de transporte turístico se podrá ofrecer con guía de turista. Las personas que funjan como guías en este servicio de transporte deberán contar con la acreditación respectiva que para tal efecto les expidan las autoridades de turismo del Estado.

Artículo 145. El servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija «Taxi» es aquel que tiene por objeto trasladar personas y sus cosas en vehículos con capacidad de cinco pasajeros incluido el operador, que se caracteriza por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos.

Artículo 146. El servicio público de alquiler sin ruta fija «taxi» podrá prestarse de manera libre o mediante el servicio conexo de sitio, con las características, vehículos y capacidad de carga que establezca el reglamento de la Ley.

Artículo 147. El servicio público de alquiler sin ruta fija taxi operado por los concesionarios a través de empresas especializadas, personas físicas o morales, a través de aplicaciones tecnológicas que funcionan con un software de geolocalización o telemetría o similares que permitirá a los usuarios del servicio conocer el taxi más cercano a su ubicación.

Por lo que corresponde a estas empresas especializadas señaladas en el párrafo anterior, deberán acudir y acreditar ante la Coordinación Estatal de Movilidad que cuentan con la capacidad y experiencia necesaria para prestar el servicio mediante la operación, utilización y administración de aplicaciones para el control, programación, geolocalización o telemetría o similares en dispositivos fijos o móviles, a fin de que los particulares puedan contratar sus servicios.

Artículo 148. Las empresas especializadas señaladas en el artículo anterior, deberán registrarse ante la Coordinación Estatal de Movilidad, exhibiendo documentos e información, en original y copia de:

- I. Datos de identificación del solicitante en caso de personas físicas como son: identificación, domicilio, teléfono y correo electrónico o acta constitutiva en caso de personas morales;

- II. Registro Federal de Contribuyentes;
- III. Datos de identificación del representante legal como son: domicilio, teléfonos, correos electrónicos;
- IV. Carpeta de datos que incluya la documentación soporte del funcionamiento de la aplicación tecnológica a utilizar, sus datos de identificación y características, así como sus abreviaturas y derivaciones;
- V. Registro ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial o Instituto Nacional del Derecho de Autor, si se tuviere;
- VI. Registro de dominio de internet;
- VII. Carta de intermediario bancario nacional para el registro de cobros; y
- VIII. Formatos debidamente integrados expedidos por el Coordinación Estatal de Movilidad.

En caso de que la solicitud carezca de alguno de los documentos o información, La Coordinación Estatal de Movilidad notificará lo anterior, para que el interesado dentro de los tres días hábiles siguientes subsane dicha situación. En caso de no desahogar el requerimiento, se tendrá por no presentada la solicitud. La Coordinación antes mencionada deberá de emitir dentro de los quince días hábiles siguientes, un acuerdo en los términos de esta Ley, mediante el cual autorice la operación de este servicio.

Artículo 149. El servicio público de transporte de personas con discapacidad o movilidad reducida, es aquel que tiene por objeto asegurar la accesibilidad del servicio público de transporte en vehículos adecuados o adaptados para dichas personas.

La operación del servicio y las especificaciones técnicas y especiales de los vehículos para la prestación de este servicio, así como sus adecuaciones deberán cumplir con lo establecido en las leyes en materia de discapacidad y el reglamento de la presente Ley.

Artículo 150. El servicio público de transporte de carga en general es aquel servicio que se presta para efectuar el traslado de bienes o mercancías en vehículos adecuados para ello mediante el pago convenido y cuyo funcionamiento y capacidad se especifica en el reglamento de la Ley.

La prestación de este servicio deberá realizarse a través de un lugar base de contratación, en los términos que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Artículo 151. El transporte de materiales para construcción, es aquel que se ofrece al público y que comprende el acarreo, desde los lugares de producción o de distribución hasta el lugar de la construcción u obra de toda clase de materiales en bruto o aquellos cuya elaboración es necesaria para la construcción.

Artículo 152. El servicio público de transporte de carga con grúa es el que tiene por finalidad transportar cualquier vehículo en unidades que reúnan las clases, tipos y características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Los vehículos autorizados para prestar el servicio de grúa podrán realizar además maniobras de salvamento, si las características de la unidad autorizada lo permiten y conforme a las disposiciones establecidas en el reglamento de la Ley, en la autorización que para el efecto se emita, así como en aquellas que determine la Coordinación Estatal de Movilidad.

Artículo 153. El Poder Ejecutivo del Estado en todo tiempo, podrá introducir en los servicios de transporte las sub-modalidades que dicte el interés público, adoptando al efecto las medidas que mejor aseguren la prestación del servicio de manera eficaz, oportuna y eficiente, y estas hayan sido propuestas y aprobadas por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora.

Artículo 154. Queda exceptuado del servicio que regula este capítulo el transporte de carga cuando sea el propietario o el proveedor de la misma quien realiza el traslado o entrega de bienes o materiales; quedando sujeto a cumplir con las condiciones físico mecánicas de los vehículos necesarias para circular en los términos que al respecto establezcan los reglamentos respectivos.

Artículo 155. El Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de sus respectivas competencias, están facultados para intervenir el servicio público de transporte concesionado, siempre que se interrumpa o afecte la prestación eficiente y continúa del mismo, independientemente de que las causas puedan ser imputables o no a las autoridades. La intervención durará únicamente el tiempo en que subsista la causa que le dio origen.

Artículo 156. Tratándose del servicio público de transporte urbano, suburbano, la Coordinación Estatal de Movilidad podrá modificar temporal o definitivamente el recorrido de una ruta, cuando resulte necesario por caso fortuito o fuerza mayor, la ejecución de una obra pública, modificación de la circulación vial o la mejora sustancial del servicio.

Se requerirá de un estudio técnico cuando la modificación de ruta sea necesaria para la mejora sustancial del servicio o se lleve a cabo por cualquier otra causa de interés público.

Artículo 157. La modificación de ruta podrá hacerse de oficio por la autoridad competente o a solicitud expresa del interesado en la que deberá exponer de manera clara y precisa, la justificación y elementos que sustenten la solicitud de la modificación de la ruta. En todo caso, será el estudio técnico el instrumento que sustente la procedencia o improcedencia de la misma en los términos que establezcan los reglamentos respectivos.

Capítulo III

Servicio Especial de Transporte

Artículo 158. El servicio especial de transporte escolar es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus instituciones educativas y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines educativos. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Artículo 159. El servicio especial de transporte de personal, es el que se presta a quienes se desplazan de su lugar de origen a sus centros de trabajo y viceversa, o cuando su destino se relacione con fines laborales. Este transporte se prestará en vehículos cerrados con capacidad mínima de ocho pasajeros, podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado y contará con las características que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Artículo 160. El servicio especial de transporte ejecutivo es aquel cuyas especificaciones o características físicas son superiores en términos de lujo y comodidad a los vehículos destinadas a la prestación del servicio público de transporte de alquiler sin ruta fija “taxi” y cuyo objeto es trasladar personas y sus cosas en vehículos con operador y que previamente se contrata mediante el uso de plataformas tecnológicas y sus dispositivos electrónicos, caracterizándose por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias ni horarios fijos.

Queda prohibido a los prestadores del servicio de transporte especial ejecutivo ofrecer servicio de forma libre y directa en la vía pública.

Artículo 161. En el otorgamiento de permisos la Coordinación Estatal de Movilidad evitará prácticas monopólicas, para el caso específico del servicio especial de transporte ejecutivo, cada persona física tendrá derecho a ser titular de un permiso y las personas jurídico-colectivas de hasta diez. El número de vehículos que ampara el permiso que se otorgue a una persona física o jurídica colectiva, será sólo un vehículo.

Artículo 162. El servicio especial ejecutivo podrá prestarse en todas las vías públicas del Estado, sin importar el punto de origen o de destino, debiendo contar el permisionario con un lugar sede, como principal asiento de la prestación del servicio, en cualquiera de los municipios de la entidad.

Artículo 163. El otorgamiento del permiso para el servicio especial de transporte ejecutivo obliga a su permisionario a presentar en todo momento a la Coordinación Estatal de Movilidad, la información técnica que le sea requerida respecto del servicio brindado, la empresa operadora de la aplicación tecnológica que tenga implementada para tal efecto, la cual deberá presentar en el formato, mecanismo o medio de acceso que para tal efecto le sea especificado por la unidad administrativa de transporte.

Artículo 164. La prestación de este servicio en contravención a lo establecido en los artículos anteriores, dará lugar a la suspensión del permiso por sesenta días, sin perjuicio de su revocación en caso de reincidencia. En términos del Reglamento de la presente Ley.

Artículo 165. El servicio especial de transporte accesorio, es el que prestan en forma gratuita las organizaciones, establecimientos y comercios con la finalidad de transportar exclusivamente a sus clientes, visitantes, afiliados y miembros de manera complementaria a su actividad o giro principal. Dicho servicio podrá estar sujeto a itinerario y horario determinado, cumpliendo con las características físicas y operativas que al respecto establezca el reglamento de la Ley.

Artículo 166. El servicio especial de transporte comercial es aquel transporte de carga que se presta en unidades especializadas que requieren de condiciones, equipos, adecuaciones o medios para aislar, resguardar, conservar y proteger la carga, así como para evitar cualquier riesgo a terceros.

Cuando por condiciones de seguridad, orden público, interés social, o regulación específica, sea necesario establecer restricciones o condiciones de operación en las unidades de carga especializada que reúnan las características establecidas en el párrafo anterior, el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad de transporte propondrá para su autorización al Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, quienes determinarán y establecerán las acciones, procedimientos, requisitos y características para la regulación de dichas unidades en términos de la presente Ley, su reglamento o las disposiciones de carácter general que para el efecto emitan.

Artículo 167. El servicio especial de transporte de emergencia es aquel que se presta en vehículos equipados especialmente para el traslado de personas que hayan sufrido afectación en su salud, así como para atender emergencias, catástrofes, desastres y riesgos naturales con la finalidad de salvaguardar la vida de las personas, sus bienes y el entorno; tales como bomberos, protección civil, seguridad ciudadana, mecánica de emergencia, rescate, primeros auxilios, emergencias médicas y demás que se determinen en el reglamento de la Ley.

Los prestadores del servicio especial de transporte de emergencia deberán registrar los vehículos afectos al mismo ante Coordinación Estatal de Movilidad y deberán acreditar semestralmente que los mismos cumplen con las condiciones físico-mecánicas adecuadas para su prestación.

Artículo 168. El servicio especial de transporte funerario es aquel mediante el cual se efectúa el traslado de cadáveres y restos humanos para su inhumación o cremación.

Los prestadores del servicio especial de transporte funerario deberán registrar los vehículos afectos al mismo ante la Coordinación Estatal de Movilidad y deberán acreditar semestralmente que los mismos cumplen con las condiciones físico-mecánicas adecuadas para su prestación, independientemente de las obligaciones que estos tengan en otras disposiciones legales aplicables para el tipo de servicio que prestan.

Artículo 169. Los vehículos destinados a la prestación del servicio especial de transporte, podrán utilizarse para realizar otros servicios especiales de transporte, a excepción del servicio especial de transporte ejecutivo, mediante la emisión de los permisos correspondientes, de conformidad con lo que establezca el reglamento de la Ley.

Capítulo IV

Concesiones

Principios que rigen, Requisitos, generalidades y procedimiento para otorgarse.

Artículo 170. La actuación administrativa en el procedimiento de otorgamiento de concesiones para prestar el servicio público de transporte de cualquier modalidad, se desarrollará con arreglo a los principios de igualdad, publicidad, audiencia, legalidad, imparcialidad, celeridad, eficacia y buena fe.

Artículo 171. Las concesiones que se otorguen, con las salvedades y limitaciones establecidas en esta Ley y sus reglamentos, son para la explotación del servicio público de transporte en:

- I. Vehículos;
- II. Rutas; o
- III. Zona determinada.

Artículo 172. Las concesiones se otorgarán únicamente en favor de personas físicas o jurídico colectivas de nacionalidad mexicana.

Artículo 173. Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte, no podrán otorgarse a:

- I. Los servidores públicos que de manera directa o indirecta tengan intervención en el procedimiento para su otorgamiento, los de elección popular, los titulares y personal directivo de las dependencias y entidades de la administración pública federal, estatal o municipal;
- II. Las empresas de las cuales formen parte ya sea como socios, administradores o representantes, los servidores públicos señalados en la fracción anterior;
- III. Los cónyuges, los que tengan parentesco por consanguinidad en línea colateral y de afinidad hasta el segundo grado, consanguíneo en línea recta sin limitación de grado y civil, con los servidores públicos a que se refiere la fracción I del presente artículo; y
- IV. Las personas a quienes se les haya revocado una concesión para la prestación del servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades en los términos de esta Ley.

Artículo 174. Toda persona, sea física o jurídico colectiva, podrá disfrutar de una o más concesiones, de conformidad con las necesidades del servicio público de transporte de que se trate, las características del mismo y el interés público.

En el caso específico del servicio de alquiler sin ruta fija «Taxi», cada persona física tendrá derecho a ser titular de una concesión y las personas jurídico colectivas de hasta diez, a efecto de evitar prácticas monopólicas.

Artículo 175. El número de vehículos que ampara la concesión que se otorgue a una persona física o jurídico colectiva, será el que se requiera para la prestación del servicio de que se trate en cada caso y atendiendo a lo que se establezca en el título concesión respectivo.

En el caso del servicio de alquiler sin ruta fija «Taxi», cada concesión amparará sólo un vehículo.

Artículo 176. El otorgamiento de una concesión de servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano, y de alquiler sin ruta fija «Taxi», deberá ajustarse a los requisitos siguientes, sin que bajo ninguna circunstancia pueda alterarse el orden establecido al efecto, ni omitirse alguno de ellos:

- I. La Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de su competencia, realizarán u ordenarán los estudios técnicos para detectar de manera oportuna las necesidades de transporte que se vayan presentando y que justifiquen el establecimiento de nuevos servicios o el aumento de los ya existentes.

Los estudios técnicos a que se refiere el párrafo anterior, según corresponda al servicio de que se trate, contendrán como mínimo lo siguiente:

- a) El señalamiento de los servicios de transporte en las modalidades existentes en la zona que incidan en el servicio objeto del estudio con las características operativas necesarias;
 - b) Datos estadísticos debidamente sustentados que avalen la demanda actual y el potencial de servicio;
 - c) Modalidad y características del servicio de transporte que deba prestarse, precisando el número de vehículos que se requieran, especificando sus particularidades técnicas;
 - d) Evaluación económica que considere los beneficios, así como los costos de operación del transporte; y
 - e) Conclusiones y propuestas.
- II. Con base en los estudios que se lleven a cabo según lo señalado en la fracción anterior, la Coordinación Estatal de Movilidad, emitirá la declaratoria de necesidad pública de transporte, que deberá ser publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado, por dos veces consecutivas y por una ocasión en alguno de los periódicos de mayor circulación en estado y municipios donde se requiera el servicio;
- III. Emitida la declaratoria de necesidad pública de transporte, Coordinación Estatal de Movilidad, hará la publicación de la convocatoria pública en los mismos términos de la fracción anterior, precisando el tipo de servicio, las modalidades y el número de concesiones a otorgar, a fin de que los interesados en concursar, dentro del término previsto, presenten sus respectivas propuestas, así como la documentación legal y

administrativa que se requiera, de conformidad con los reglamentos y las bases correspondientes;

- IV. Recibidas las propuestas, cubiertos los requisitos y hechos los depósitos que se fijen para garantizar que los trámites se llevarán hasta su terminación, la Coordinación Estatal de Movilidad, en el ámbito de su competencia, procederán a dictaminar sobre la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera para la prestación del servicio. En el caso de los municipios, esta facultad podrá ser delegada a la dependencia, comisión técnica o entidad competente que el ayuntamiento determine.
- V. Cumplido lo anterior, el Titular de la Coordinación Estatal de Movilidad, emitirá la resolución correspondiente cuyos puntos resolutivos, en caso de otorgarse la concesión, se publicarán en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado;
- VI. El concesionario cubrirá los derechos que por tal concepto establezca la ley de ingresos respectiva, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables; y
- VII. Una vez emitida la resolución, la autoridad respectiva expedirá y entregará el título concesión correspondiente.

Artículo 177. Los interesados en obtener una concesión deberán realizar los trámites personalmente o podrán ser representados en la forma que establezcan los reglamentos respectivos o en su caso, la convocatoria y las bases.

Artículo 178. Para el otorgamiento de concesiones del servicio público de transporte siempre que el número de propuestas sea superior al número de concesiones a otorgar, podrá establecerse en la convocatoria y bases correspondientes como mecanismo de desempate, la celebración de un sorteo o aquellos otros que determine la autoridad respectiva para decidir entre las propuestas que hayan reunido los requisitos correspondientes y se encuentren en igualdad de condiciones respecto a la mayor capacidad legal, técnica, material y financiera.

Artículo 179. Al obtener una concesión, el concesionario, tratándose de persona física, de manera personal y directa deberá designar un beneficiario, el cual podrá ser persona física o jurídico colectiva que reúna los requisitos exigidos para el otorgamiento de la concesión, para el caso de que el primero no pueda prestar el servicio, ya sea por causa de muerte o incapacidad mental permanente. El concesionario podrá sustituir en cualquier momento al beneficiario siguiendo el procedimiento y requisitos establecidos en esta Ley y los reglamentos respectivos.

Artículo 180. Notificada la resolución de otorgamiento o transmisión de la concesión, el concesionario tendrá un plazo de treinta días hábiles para registrar el vehículo que destinará a la prestación del servicio ante la autoridad competente, el cual deberá contar con las características señaladas en esta Ley, el reglamento correspondiente y demás disposiciones aplicables. El incumplimiento de dicha obligación dará lugar a la revocación de la concesión.

No estará sujeto al plazo señalado en el párrafo anterior, el registro de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte intermunicipal de autotransporte y ferroviario o cuando se trate de sistemas de transporte en zonas conurbadas o metropolitanas, en el que será el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad quien determine lo conducente.

Artículo 181. Los concesionarios del servicio público de transporte deberán iniciar la prestación del servicio con vehículos del año de fabricación que se establezca en las bases correspondientes sin que se exceda lo relativo a antigüedad del modelo a que se refiere el artículo 127 de esta Ley.

En el caso de la modalidad de alquiler sin ruta fija «Taxi» deberán hacerlo con vehículos del modelo correspondiente al año en que se otorgue la concesión.

Artículo 182. Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte tendrán una duración de quince años y podrán prorrogarse por otro periodo igual a solicitud del concesionario siempre y cuando acredite que conserva las capacidades legales, técnica, material y financiera en los términos que establezcan los reglamentos correspondientes.

Con independencia de lo anterior, los concesionarios deberán efectuar el refrendo de la concesión a través del pago anual que realizarán ante la autoridad fiscal correspondiente, en los términos de la ley de ingresos respectiva.

Artículo 183. La concesión no podrá ser objeto de prenda, embargo o arrendamiento. No obstante, lo anterior, los concesionarios podrán, en los casos y bajo las condiciones que la Coordinación Estatal de Movilidad competentes determine, garantizar con la concesión de que se trate, los créditos que se les otorguen para la reposición de unidades. La forma de llevar a cabo este tipo de operaciones, se determinará en el reglamento correspondiente, en el que también se regulará cualquier simulación o acto de naturaleza análoga que implique la prestación del servicio por un tercero.

No se considerará prestación del servicio por un tercero, cuando la misma derive de la relación laboral entre el concesionario y su operador.

La inobservancia de lo establecido en este precepto, dará lugar a la revocación de la concesión.

Artículo 184. Las concesiones otorgadas para la prestación del servicio público de transporte, no crean derechos reales ni de exclusividad a sus titulares, sólo les otorga el derecho de uso, aprovechamiento y explotación y sólo podrán cederse en los términos de lo dispuesto en el artículo correspondiente.

Artículo 185. Las concesiones para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán cederse en los siguientes casos:

- I. Por causa de muerte o incapacidad mental, en favor de la persona designada y registrada como beneficiario por el titular de la concesión ante la autoridad correspondiente;
- II. Por cesión de derechos gratuita a favor de quien reúna las condiciones técnicas, materiales, legales y financieras para la prestación del servicio de que se trate. La persona física concesionaria del servicio público de alquiler sin ruta fija «Taxi» que ceda los derechos de la concesión, quedará imposibilitado para obtener otra en un plazo de quince años. La sanción anterior será aplicable para personas jurídico colectivas cuando la cesión no se realice a otra persona jurídico colectiva o no derive de la fusión, extinción, separación o escisión de la misma; y
- III. Por mandamiento o resolución jurisdiccional.

Los procedimientos y requisitos para la transmisión de la concesión y la designación de beneficiarios se establecerán en los reglamentos correspondientes.

Toda cesión entre particulares será gratuita y deberá ser autorizada, en el ámbito de sus respectivas competencias, por la Coordinación Estatal de Movilidad.

Artículo 186. La cesión de la concesión conservará las condiciones en las que originalmente quedó otorgada, quedando sujeta al plazo de vigencia y a las demás disposiciones en ella estipuladas, por lo que el nuevo titular será responsable del cumplimiento de todas las obligaciones inherentes a la misma, y causará los derechos que establezca la legislación fiscal aplicable.

La cesión de la concesión que se realice en contravención a lo dispuesto en la presente Ley y los reglamentos que de ella deriven no se considerará válida y por tanto no será reconocida por las autoridades administrativas, además dará lugar a la revocación de la concesión.

Artículo 187. Las concesiones que se otorguen para la prestación del servicio público de transporte podrán revocarse cuando:

- I. Se altere la naturaleza del servicio concesionado;
- II. De forma reiterada, en los términos de los reglamentos respectivos, no cumpla con las condiciones del servicio en lo relativo a rutas, itinerarios, horarios y demás características de la prestación del mismo;
- III. No se preste el servicio con la eficiencia, uniformidad y regularidad requeridos, no obstante los requerimientos de las autoridades;
- IV. El concesionario no se ajuste a lo que la Coordinación Estatal de Movilidad, determinen de conformidad con esta Ley y su reglamento;
- V. Se suspenda el servicio no existiendo motivos de caso fortuito o fuerza mayor;
- VI. No se conserven las capacidades legales, técnica, material y financiera requeridas para la prestación del servicio;
- VII. El concesionario no tome las medidas que procedan, para evitar la reincidencia del operador en la comisión de infracciones de tránsito o de transporte;
- VIII. El concesionario cometa un delito que ponga en riesgo la prestación del servicio para el interés público;
- IX. No se observen las tarifas autorizadas para cada tipo de servicio;
- X. Cumplida una sanción de suspensión de derechos de concesión, persista la causal que le dio origen;
- XI. Acumule tres suspensiones de los derechos derivados de la concesión o de los vehículos, en un periodo de tres años calendario;
- XII. El concesionario preste el servicio con un número mayor o con vehículos diferentes a los que ampare la concesión respectiva;

- XIII.** Los vehículos concesionados se utilicen con fines distintos a los autorizados, violenten el orden público o participen en bloqueos de la vía pública;
- XIV.** Por no realizar el refrendo anual de la concesión ni cumplir con las demás obligaciones fiscales derivadas de la misma;
- XV.** Por el incumplimiento de la obligación establecida en la fracción VI del artículo 184 de la presente Ley;
- XVI.** Por no obtener calificación óptima en las evaluaciones técnicas que practique la autoridad competente;
- XVII.** Por cualquier otra causa grave a juicio de la Coordinación Estatal de Movilidad, que afecte la eficiencia, continuidad, regularidad y uniformidad requeridos en la prestación del servicio y las condiciones de las concesiones; y
- XVIII.** Las demás que se establezcan en la presente Ley, el reglamento que de ella derive y el título concesión.

Artículo 188. La revocación de una concesión sólo podrá ser declarada por Coordinación Estatal de Movilidad, debiendo respetar la garantía de audiencia del concesionario afectado, de acuerdo con el procedimiento que establezcan los reglamentos aplicables.

Artículo 189. Revocada la concesión, se publicarán en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado los puntos resolutivos y se notificará a la Secretaría de Hacienda del estado con el objeto de que proceda a dar de baja el registro del o los vehículos con los cuales se prestaba el servicio.

De igual manera, se ordenará la inscripción de la resolución de la revocación en el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte.

Artículo 190. Cuando resulte conveniente conforme a la utilidad pública, el Poder Ejecutivo del Estado, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán rescatar unilateral y anticipadamente las concesiones, de conformidad con el procedimiento siguiente:

- I.** Las determinaciones de las autoridades señaladas se emitirán mediante declaratoria en la que se expresen las razones de utilidad pública y fundamentos que sirvieron de base para tomar la medida;

- II. En la declaratoria correspondiente se fijarán los términos de la indemnización y la manera como se resarcirán de los posibles daños que la decisión pudiera ocasionar;
- III. Para determinar el monto de la indemnización que corresponde al concesionario, se tomará como base el saldo promedio de los doce meses anteriores, conforme a la última declaración del Impuesto Sobre la Renta que haya formulado ante las autoridades fiscales. La cantidad que resulte se multiplicará por el número de meses restantes de la vigencia de la concesión;
- IV. El Poder Ejecutivo del Estado, realizará el pago de la indemnización en una sola exhibición dentro de los sesenta días naturales siguientes a la notificación;
- V. En caso de daños, el monto será determinado por la autoridad competente con base en el dictamen pericial correspondiente;
- VI. La declaratoria de rescate deberá ser notificada de manera personal al afectado y publicada en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y contra la misma no procederá recurso alguno.

Artículo 191. Las concesiones podrán extinguirse por las causas siguientes:

- I. Por el vencimiento del plazo previsto en la concesión, siempre que no se haya prorrogado;
- II. Por no iniciar la prestación del servicio, dentro de los plazos establecidos en los reglamentos correspondientes, en la resolución, los títulos de concesión y en su caso, en las bases de la convocatoria;
- III. Por la revocación de la concesión;
- IV. Por la muerte o incapacidad permanente del concesionario en caso de personas físicas, cuando no haya designado beneficiario;
- V. Por la disolución, liquidación o concurso de la persona jurídico colectiva, titular de la concesión;

- VI. Por el rescate de la concesión; y
- VII. Por renuncia expresa y por escrito del titular de la concesión.

Capítulo V

Clasificación de los Permisos

Artículo 192. Los permisos se clasifican en:

- I. Permiso de transporte público;
- II. Permiso eventual de transporte;
- III. Permiso extraordinario de transporte;
- IV. Permiso provisional de transporte;
- V. Permiso de servicio especial de transporte; y
- VI. Permiso de depósito de vehículos.

Artículo 193. La Coordinación Estatal de Movilidad, expedirán los permisos en términos de lo dispuesto por esta Ley y de los reglamentos respectivos.

Artículo 194. Estarán impedidos para obtener los permisos señalados en las fracciones I, II y V del artículo 201 quienes se encuentren dentro de los impedimentos para ser concesionarios a que se refiere el artículo 165 ambos de esta Ley.

Artículo 195. El permiso de transporte público es el que se otorga para cubrir una necesidad de transporte en las modalidades de turístico, personas con discapacidad y movilidad reducida y de carga en general, de conformidad con lo que establezca esta Ley y su reglamento.

Artículo 196. La obtención de los permisos de transporte público para las modalidades de turístico, personas con discapacidad y movilidad reducida y de carga en general, se sujetará al siguiente procedimiento:

- I. El interesado presentará una propuesta que contenga las características técnicas de operación, de los vehículos, de demanda, del servicio y las demás condiciones que se establezcan en el reglamento de la Ley;
- II. La unidad administrativa de transporte determinará lo procedente respecto a la emisión del permiso con base en los datos técnicos de la propuesta presentada y en el cumplimiento de requisitos que para el efecto se establezcan en el reglamento de esta Ley; y
- III. En caso de ser procedente la emisión del permiso, el solicitante cubrirá los derechos que por tal concepto establezca la ley de ingresos correspondiente, así como cualquier otro derecho que fijen los ordenamientos legales aplicables.

Cuando en un zona determinada, o respecto de la prestación de alguno de los servicios señalados en el presente artículo, se presenten circunstancias técnicas como exceso en la concentración de servicios, requerimiento de acreditación de demanda, servicios organizados para su prestación, o cualquier otro elemento que requiera ser analizado para la determinación en la emisión del permiso, la Coordinación Estatal de Movilidad ordenará la integración de un estudio técnico que reúna los datos necesarios para resolver sobre la necesidad o no en el establecimiento de nuevos servicios. Lo anterior a efecto de generar una efectiva regulación en el establecimiento de los mismos evitando impactos negativos en el usuario y las vías de comunicación, siempre atendiendo al orden público e interés social.

Artículo 197. Los permisos de transporte público en la modalidad de turístico se expedirán hasta por un año; en la de carga en general hasta por tres años; y hasta por cinco años tratándose del de materiales para construcción y de carga con grúa podrán renovarse de conformidad con la necesidad del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento.

Artículo 198. El permiso eventual de transporte se otorga cuando se presenta una necesidad de carácter temporal en el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano.

La Coordinación Estatal de Movilidad deberá realizar los estudios técnicos necesarios para expedir permisos eventuales, dichos permisos tendrán vigencia durante el tiempo que permanezca la necesidad, siempre que no rebase un término de seis meses, el cual podrá prorrogarse por una sola vez hasta por un periodo igual. En ningún caso, dicho permiso generará derechos adquiridos para los permisionarios. Si dicha necesidad subsistiera luego del periodo en que se otorga el permiso eventual y en su caso la prórroga, se procederá en términos de lo establecido en el artículo 168 de la presente Ley.

Artículo 199. Se otorga el permiso extraordinario de transporte cuando se ve rebasada de manera transitoria la capacidad de los concesionarios o permisionarios, provocando una necesidad de transporte derivada de un evento de carácter natural, social o cultural, o por decremento temporal de los vehículos del servicio público de transporte concesionados, supeditado a la duración del suceso. Dicho permiso no requiere la elaboración de estudios técnicos.

Artículo 200. Se otorga el permiso provisional de transporte con el objeto de que no se interrumpa la prestación del servicio, a quienes, por cualquier circunstancia, siendo concesionarios se encuentren impedidos de forma temporal para obtener las placas de servicio público.

Asimismo, se podrán otorgar autorizaciones provisionales, respecto de procedimientos jurídico-administrativos, en los siguientes supuestos:

- I. A los beneficiarios de las concesiones en tanto se resuelve por el Poder Ejecutivo del Estado la transmisión de derechos de concesión; y
- II. A quien por disposición de autoridad jurisdiccional se le conceda la posibilidad de explotar el servicio público de transporte en tanto se resuelve el procedimiento respectivo.

Estos permisos y autorizaciones tendrán una vigencia máxima de sesenta días, renovables en tanto subsista la situación que originó su expedición y se tramitará de acuerdo al procedimiento que para el efecto se establezca en el reglamento respectivo.

Artículo 201. El procedimiento para obtener el permiso del servicio especial de transporte ejecutivo, se llevará a cabo de la siguiente manera:

- I. El interesado en la prestación del servicio presentará una propuesta que contenga las características de operación del mismo, cantidad y características técnicas de los vehículos, de organización, la información relativa a la o las plataformas tecnológicas en las cuales se establecerá el mecanismo de contratación y gestión del servicio de conformidad con las características que se establezcan en el reglamento de la Ley;
- II. La Coordinación Estatal de Movilidad determinará sobre la necesidad del servicio, mediante el estudio técnico que se efectúe con base en los datos de que disponga; y;

III. En caso de ser procedente la emisión del permiso, el solicitante cubrirá los derechos fiscales correspondientes, así como los requisitos siguientes:

- a) Licencia tipo “B”; y
- b) Vehículo tipo sedán o superior, con cuatro o cinco puertas.

El vehículo en el que se prestará el servicio especial de transporte ejecutivo, deberá contar con aire acondicionado, frenos antibloqueo, cinturón de seguridad para todos los pasajeros y bolsas de aire.

Dichos permisos se expedirán hasta por cuatro años, pudiendo ser renovados de conformidad con la necesidad y el resultado de la evaluación del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento. La Coordinación Estatal de Movilidad emitirá los permisos individualizados para cada unidad de conformidad con lo señalado en el reglamento de la Ley. El procedimiento para obtener el permiso para las demás modalidades del servicio especial de transporte, se establecerá en el reglamento de la Ley.

Artículo 202. El permiso de depósito de vehículos se otorga a personas físicas y jurídico colectivas para la guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por autoridad competente, de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley y los reglamentos respectivos.

El permiso de depósito de vehículos se expedirá hasta por cinco años, pudiéndose renovar de conformidad con la necesidad del servicio en los términos que establezca esta Ley y su reglamento.

Artículo 203. Los permisionarios están obligados a cumplir todas y cada una de las condiciones especificadas en el permiso, así como las disposiciones que establezca esta Ley y los reglamentos respectivos o las que determinen las autoridades de movilidad y de transporte correspondientes, para cada tipo y modalidad de servicio, en la inteligencia de que su incumplimiento podrá dar motivo a la cancelación de los mismos.

Capítulo VI

Servicios Conexos del Transporte

Artículo 204. Los servicios conexos del transporte son todos los servicios complementarios, auxiliares o accesorios que se ofrecen para la mejor prestación de los servicios público y especial de transporte.

Artículo 205. Los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte en la modalidad de urbano, suburbano deberán utilizar terminales donde estacionarán los vehículos al inicio o término de su recorrido.

Las terminales deberán contar con accesibilidad universal para el ascenso y descenso de personas, así como con espacios para el depósito y guarda de bicicletas, los demás requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos. Las terminales contarán con elementos de acceso universal.

Artículo 206. Los sitios o bases de contratación se autorizarán por la unidad administrativa de transporte y deberán instalarse cumpliendo los requerimientos y características de operación que establezcan los ordenamientos, una vez que el lugar de su ubicación haya recibido la anuencia de las autoridades del municipio correspondiente. En ningún caso deberán obstruir el libre tránsito de vehículos o personas.

Artículo 207. Los concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial del transporte deberán contar con bases de encierro para los vehículos al término de su jornada en la prestación del servicio o mientras no presta el mismo, por lo que ninguno de estos vehículos podrá ser estacionados en ese lapso en la vía pública.

Artículo 208. Los depósitos de vehículos deberán destinarse a la guarda y custodia de vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas del Estado, así como aquellos remitidos por autoridad competente.

La Coordinación Estatal de Movilidad otorgará los permisos de depósito de vehículos a los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte de grúa registrados, previo cumplimiento de las disposiciones establecidas en el reglamento respectivo.

La autoridad municipal podrá contar con depósitos para vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en las vías públicas de su jurisdicción, por lo que deberán registrar tanto el depósito como los vehículos ante la Coordinación Estatal de Movilidad conforme a los mecanismos, formatos y requerimientos técnicos que para tal efecto establezca la unidad administrativa de transporte.

Las tarifas para el servicio de depósito serán emitidas por la Coordinación Estatal de Movilidad, de conformidad con los análisis técnicos que realice y validado por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora.

Artículo 209. El Poder Ejecutivo del Estado y los ayuntamientos de los municipios a través del área que para tal efecto designen, en el ámbito de su competencia podrán establecer los lineamientos para la desocupación de depósitos mediante el retiro de vehículos que hayan causado abandono a favor del fisco en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente y conforme a los requisitos y disposiciones que establezca el acto jurídico administrativo que para el efecto se emita.

Artículo 210. Cuando en un lapso de tres años contados a partir de que se inició el acto que originó la remisión de los vehículos infraccionados, abandonados, retenidos, accidentados o descompuestos en la vía pública, y que el propietario o legítimo poseedor no realice los trámites para su salida del depósito respectivo, estos serán considerados abandonados a favor de la Secretaría de Hacienda del estado, con destino al desarrollo y mantenimiento del Sistema Estatal de Ciclovías, por lo que se iniciará el procedimiento correspondiente para la declaración de abandono, así como la forma de distribución de los productos derivados de su enajenación.

En cualquier caso, los titulares de los depósitos deberán acreditar de manera fehaciente a la Coordinación Estatal de Movilidad o a la autoridad fiscal correspondiente, los servicios que pretenden cobrar, sin perjuicio de la obligación de adjuntar el inventario elaborado al ingreso del vehículo al depósito.

Artículo 211. El Poder Ejecutivo del Estado, a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, llevarán a cabo las acciones para la enajenación de los vehículos que pasen a propiedad del fisco del Estado o del municipio.

Artículo 212. El decreto o acuerdo respectivo establecerá los porcentajes para la distribución de los recursos económicos que se obtengan de los vehículos enajenados, mismos que se destinarán a lo siguiente:

- I. A la Secretaría de Hacienda del estado y los Municipios para el pago en su caso de la infracción que originó el depósito y demás adeudos fiscales generados por los vehículos;
- II. Al pago de los adeudos que los particulares tengan con los permisionarios de los depósitos por concepto de los servicios prestados por la guarda y custodia del vehículo y demás maniobras de arrastre, salvamento y cualquier otra anexidad;
- III. Al pago de los bienes o adeudos que no sean susceptibles de devolución a favor de quienes legalmente les sea autorizada la misma; y

Artículo 213. Cuando las personas físicas o jurídico colectivas dejen de ser permisionarios de depósito de vehículos quedan obligados a realizar ante la autoridad correspondiente las acciones jurídicas y administrativas para la entrega de vehículos dados para su guarda y custodia en los términos que al respecto establezca el reglamento respectivo.

Artículo 214. En el caso de los depósitos municipales propiedad del municipio que sean registrados ante la Coordinación Estatal de Movilidad, será la autoridad municipal la que determine el costo o cuota respectiva.

No procederá el cobro del servicio de depósito y deberá hacerse entrega del vehículo, cuando la detención del mismo no implique falta administrativa o hecho ilícito derivado de los procedimientos instaurados por autoridad competente.

En caso de incumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior, Coordinación Estatal de Movilidad ordenará la entrega inmediata del vehículo sin costo. En caso de negativa a la entrega del vehículo, el permisionario será sancionado con multa, independientemente de la responsabilidad penal que se genere como consecuencia de las acciones que realicen el interesado o la autoridad.

Artículo 215. La Coordinación Estatal de Movilidad realizará la revista físico mecánica a los vehículos de los servicios público y especial de transporte de su competencia y fijarán los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior, la autoridad competente podrá celebrar convenios o autorizar a las personas físicas o jurídico colectivas que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para llevar a cabo esta revisión, los cursos y programas de capacitación incluirán la perspectiva de género, derecho a una vida libre de violencia para las mujeres, movilidad segura y accesibilidad universal.

La revista físico mecánica se realizará en la forma y términos que establezcan los reglamentos correspondientes.

Artículo 216. La Coordinación Estatal de Movilidad impartirá cursos y programas permanentes de capacitación a los operadores de los servicios público y especial de transporte en los términos que establezca el reglamento de la Ley y fijará los costos que deberán aplicarse por su realización.

Para el cumplimiento de lo anterior la Coordinación Estatal de Movilidad podrá autorizar a personas físicas o jurídico colectivas, así como a entidades públicas y privadas reconocidas por la autoridad educativa respectiva que cumplan con las características legales, técnicas y administrativas para tal fin.

A los operadores que aprueben los cursos y programas de capacitación se les expedirá la acreditación correspondiente en los términos y vigencia que al respecto establezca el reglamento de la Ley, al término de la cual el operador deberá obtener una nueva acreditación previa aprobación del curso de capacitación subsecuente.

Artículo 217. Los cursos y programas de capacitación para los operadores de los servicios público y especial de transporte tendrán como finalidad mejorar las actitudes y aptitudes en la prestación del citado servicio.

Artículo 218. Además de los servicios conexos regulados en el presente capítulo, la Coordinación Estatal de Movilidad, podrán establecer regulación específica para los servicios, actividades e instalaciones vinculadas con la infraestructura necesaria o vinculada a la prestación de las diferentes modalidades de los servicios público y especial de transporte, ya sea que se ejecuten de manera directa por los concesionarios y permisionarios o por un tercero.

Capítulo VII

Tarifas

Artículo 219. El Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora, a solicitud de la Coordinación Estatal de Movilidad, establecerá los tipos y parámetros para la fijación de tarifas de los servicios públicos de transporte en la modalidad de urbano, suburbano, y de alquiler sin ruta fija «Taxi».

Las tarifas se establecerán con base en los estudios y análisis técnicos que se lleven a cabo o se contraten los cuales deberán considerar lo siguiente:

- a) Datos relativos a la demanda atendida;
- b) Análisis de la oferta;
- c) Estimación de costos;
- d) Equipamiento tecnológico;
- e) Infraestructura;
- f) Planes de mejora;
- g) Propuesta de tarifa considerando una utilidad razonable para el prestador; y
- h) Los demás que señalen los reglamentos respectivos.

En todos los casos, la tarifa deberá considerar las características, así como las variables sociales y económicas de cada región.

Artículo 220. La Coordinación Estatal de Movilidad deberá revisar bianualmente las tarifas de transporte, a efecto de proponer una modificación al Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora a dicha tarifa, siempre y cuando exista un incremento al costo real directo por viaje superior al 15% dentro del sistema de transporte estatal. Las tarifas autorizadas por

el Sistema en mención para cada tipo de servicio, así como cualquier modificación y ajuste que se haga a las mismas, deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado y en un diario de circulación en la entidad o, en su caso, en el municipio donde vayan a ser aplicadas.

Artículo 221. Para el cobro, pago y prepago de las tarifas, las autoridades competentes podrán establecer de manera directa o aprobar conforme a las propuestas que presenten los prestadores del servicio, los sistemas, medios, instrumentos, tecnologías o cualquier accesorio que resulte más conveniente para brindar un mejor servicio al usuario, en los términos que al efecto se establezcan en los reglamentos que deriven de esta Ley o en las disposiciones o lineamientos que para el efecto se emitan.

Artículo 222. La Coordinación Estatal de Movilidad y los ayuntamientos de los municipios, tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios y las circunstancias de interés general, deberán autorizar el establecimiento de tarifas especiales y promocionales, que se aplicarán de manera general, abstracta e impersonal, a sectores específicos de la población.

Por lo que respecta a los estudiantes de instituciones educativas reconocidas por la Secretaría de Educación y Cultura y cuyos programas de estudio sean escolarizados, les será aplicando un descuento del 100% a la tarifa correspondiente a los dos primeros viajes diarios y durante los periodos de clases establecidos en el calendario oficial de dicha secretaria, exceptuando sábados y domingos.

Artículo 223. En el servicio público de transporte en las modalidades de urbano, suburbano e intermunicipal, se establecerán tarifas preferenciales, con descuento a estudiantes, personas con discapacidad o movilidad reducida, personas adultas mayores y menores de seis años. Los menores de tres años y los integrantes de los cuerpos de seguridad pública e inspectores de Coordinación Estatal de Movilidad en el ejercicio de sus funciones, quedarán exentos de pago. Los porcentajes de descuento y los requisitos para acreditar la condición de usuario se establecerán en el reglamento respectivo.

Artículo 224. No procederá el pago de tarifa por el servicio de grúa, cuando derivado de los procedimientos instaurados ante autoridad competente se determine que la causa que originó la prestación del servicio no implicó falta administrativa o hecho ilícito alguno.

En caso de incumplimiento a lo establecido en el párrafo anterior, la unidad administrativa de transporte ordenará la exención del pago y en caso de reiterarse el incumplimiento, el permisionario será sancionado con la multa correspondiente.

Artículo 225. Tratándose del servicio especial de transporte, cuando el mismo sea remunerado, la tarifa a aplicar será la convenida entre el usuario y el prestador del servicio.

Artículo 226. A efecto de mantener la operatividad de los servicios públicos de transporte la Coordinación Estatal de Movilidad podrá, en su caso, establecer tarifas provisionales a dichos servicios brindando certeza a los usuarios y prestadores, de conformidad con los análisis técnicos de que disponga.

Capítulo VIII

Obligaciones de los Concesionarios y Permisionarios

y Prohibiciones de los Operadores

Artículo 227. Los concesionarios y permisionarios tendrán las obligaciones siguientes:

- I.** Cumplir con las disposiciones que para la prestación de los servicios público y especial de transporte establezca el título de concesión o el permiso, según sea el caso, las que establezca esta Ley y los reglamentos respectivos, así como las que determinen la Coordinación Estatal de Movilidad correspondientes para cada tipo y modalidad de servicio;
- II.** Colaborar con las autoridades competentes en el cuidado y conservación de las vías públicas por las que transiten;
- III.** Contratar personal competente para la prestación del servicio y verificar que cuente con la licencia de conducir respectiva vigente, que se encuentre permanentemente capacitado y preste el servicio en condiciones óptimas e higiene personal;
- IV.** Verificar que los operadores acudan de forma permanente a los cursos y programas de capacitación y actualización que establezca la unidad administrativa de transporte;
- V.** Responder ante la autoridad estatal o municipal, de las faltas o infracciones en que incurran ellos o sus operadores;
- VI.** Contratar los seguros que correspondan de conformidad con la presente Ley y los reglamentos respectivos;
- VII.** Cubrir los gastos médicos, indemnizaciones y demás prestaciones económicas que se generen a favor de los usuarios, por concepto de accidentes en que intervengan;
- VIII.** Mantener los vehículos en óptimo estado de higiene, mecánico y eléctrico para la prestación del servicio;

- IX.** Cumplir con la normativa ambiental que emitan las autoridades competentes, y que los vehículos con los que prestan el servicio público y especial de transporte cuenten con el distintivo y constancia que acredite la verificación vehicular de conformidad con lo establecido en el Programa Estatal de Verificación Vehicular del periodo correspondiente;
- X.** Presentar los vehículos a revista físico mecánica en los periodos y condiciones que para el efecto establezca el reglamento correspondiente así como aquellas disposiciones que emita la autoridad competente;
- XI.** Realizar la prestación del servicio respetando las rutas, itinerarios, horarios y demás condiciones según la modalidad del servicio;
- XII.** Informar a la autoridad en caso de haber sufrido algún accidente con motivo de la prestación del servicio;
- XIII.** Informar a la autoridad competente todo cambio de domicilio;
- XIV.** Proporcionar a la autoridad que corresponda la información que le sea solicitada en la esfera de su competencia;
- XV.** Transparentar y hacer del conocimiento del público en general, de manera trimestral sus balances y estados financieros;
- XVI.** Observar las disposiciones que para la operación de los servicios conexos del transporte establezcan las autoridades en la esfera de su competencia;
- XVII.** Portar de manera visible en el vehículo del servicio público y especial de transporte, la Constancia de inscripción al Registro Público Vehicular, así como las placas de circulación correspondientes, o en su caso, el permiso para circular sin las mismas;
- XVIII.** Prestar el servicio sin excepción alguna, con las unidades equipadas con aires acondicionados encendidos y en correcto funcionamiento, en las zonas y municipios que por las condiciones climáticas así lo requieren y sean determinadas por la Coordinación Estatal de Movilidad, dentro del periodo comprendido del primero de mayo al 30 de septiembre de cada año.

- XIX.** En su caso, contar con espacios para el estacionamiento de vehículos no motorizados; y
- XX.** Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

En caso de que los concesionarios o permisionarios no cumplan con las obligaciones a su cargo, se harán acreedores a las sanciones señaladas en la presente Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables, sin perjuicio de la responsabilidad penal o civil en que pudieran incurrir.

Artículo 228. Los operadores de vehículos de los servicios público y especial de transporte, tendrán prohibido lo siguiente:

- I.** Abastecer de combustible los vehículos con pasajeros en su interior;
- II.** Llevar pasajeros en los escalones o estribos y circular con las puertas abiertas;
- III.** Poner en movimiento o no detener el vehículo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del mismo;
- IV.** Aumentar o disminuir la velocidad del vehículo entorpeciendo la circulación y el buen servicio;
- V.** Realizar cualquier acto u omisión que provoque distracción en la conducción del vehículo;
- VI.** Fumar en el interior del vehículo o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos o sustancias que produzcan efectos similares, no cuidar su apariencia o aseo personal, o escuchar música con volumen excesivo;
- VII.** En su caso, circular con el vehículo fuera de ruta o utilizarlo en actividades distintas a las contempladas en la Ley, el reglamento respectivo y las condiciones establecidas en el título concesión o permiso correspondiente;
- VIII.** En su caso, cobrar tarifas diferentes a las autorizadas por la autoridad competente;

- IX. Ser descortés, agresivo o grosero con el usuario, un tercero o con la autoridad;
- X. Negar el servicio en razón de género, apariencia física, discapacidad y, edad;
- XI. Realizar, alentar, permitir y participar en conductas que constituyan violencia contra las mujeres y niñas; y
- XII. Las demás que les establezca esta Ley, los reglamentos respectivos y demás disposiciones aplicables.

Capítulo IX

Medicina del Transporte

Artículo 229. La Medicina del Transporte es la actividad a través de la cual se practican los exámenes médicos, psicofísicos, de alcoholemia y toxicológicos, para determinar, con base en los resultados que se obtengan, la salud y aptitud de los operadores de los servicios público y especial de transporte, para lo cual la Coordinación Estatal de Movilidad podrán contar con unidades médicas en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente, o bien establecer acciones de coordinación con la dependencia respectiva en materia de salud o entre sí, para la práctica de los exámenes médicos. Las unidades médicas contarán con las características, equipamiento y personal que para el efecto se determine en el reglamento correspondiente.

Artículo 230. Los operadores de los vehículos de los servicios público y especial de transporte estarán obligados a someterse, cuando así lo determinen la Coordinación Estatal de Movilidad, en la esfera de su competencia, a los exámenes psicofísicos, teóricos, prácticos, o médicos, así como a la aplicación de pruebas para la detección de la ingesta de bebidas alcohólicas, sustancias psicotrópicas, estupefacientes, incluyendo medicamentos con este efecto, y de todos aquellos fármacos que, con evidencia médica, alteren o puedan alterar la capacidad para el desarrollo de sus actividades, a efecto de corroborar que se encuentran en aptitud para la adecuada prestación del servicio.

Capítulo X

Inspección

Artículo 231. Los servicios público y especial de transporte serán sometidos a la inspección en los términos establecidos en esta Ley, sus reglamentos y demás disposiciones establecidas, quienes podrán imponer suspensiones temporales para circular a los vehículos que no aprueben la inspección.

En su caso, la suspensión será definitiva cuando el permisionario o concesionario se niegue a acatar la sanción, cuando a pesar de esta circule de nuevo, y cuando de forma reiterada no supere las inspecciones vehiculares.

Capítulo XI

Infraestructura del Servicio Público de Transporte

Artículo 232. La construcción, operación, administración y mantenimiento de la infraestructura para la movilidad y su equipamiento, así como para la prestación del servicio público de transporte de competencia estatal y sus servicios conexos, se realizará con base en las características y especificaciones técnicas que emita el Poder Ejecutivo del Estado a través de la Coordinación Estatal de Movilidad, así como por el Sistema Estatal de Movilidad para el estado de Sonora. Es responsabilidad el operar, cuidar y mantener la infraestructura que se encuentre bajo la supervisión, pertenezca o se encuentre cualquier acto jurídico en propiedad resguardo del municipio correspondiente.

Artículo 233. El Estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán otorgar inmuebles en arrendamiento o comodato para destinarlos a la instalación de patios de encierro, estaciones y terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio público de transporte, los cuales serán considerados de utilidad pública, a fin de promover el uso de los sistemas de transporte, desincentivar el uso de los vehículos particulares y fomentar una política de movilidad urbana

TÍTULO NOVENO

REGISTRO ESTATAL DE CONCESIONES Y PERMISOS DEL TRANSPORTE

Capítulo Único

Artículo 234. Se establece el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte en el estado, dentro del cual se inscribirán las concesiones y permisos, concesionarios, permisionarios y vehículos con que se prestan los servicios público y especial de transporte de competencia estatal y municipal, así como las resoluciones o actos que creen, modifiquen o extingan un derecho relacionado con los mismos y estará adscrito al Instituto. Dicho Registro será administrado por la Coordinación Estatal de Movilidad, la cual será responsable de su uso y actualización permanente.

Artículo 235. El Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte en el estado, contendrá el nombre y domicilio del concesionario o permisionario, número económico, características de operación y vigencia de la concesión o permiso y se inscribirán, de conformidad con lo que establezca el reglamento de la Ley, los siguientes actos:

- I. Las modificaciones de las características de operación de las concesiones y permisos;
- II. Las designaciones y, en su caso, las modificaciones de beneficiarios de las concesiones;
- III. Las rectificaciones de los títulos de concesión y permisos;
- IV. Las prórrogas de la vigencia de la concesión;
- V. La renovación de la vigencia de los permisos;
- VI. La transmisión de los derechos de las concesiones en los términos establecidos por la presente Ley y su reglamento;
- VII. La revocación, suspensión y extinción de las concesiones;
- VIII. La revocación, suspensión y cancelación de permisos;
- IX. Las sentencias y resoluciones de las autoridades jurisdiccionales y administrativas que hayan causado estado, en las que se ordene la modificación, rectificación, suspensión o extinción de las concesiones;
- X. Los documentos de que acrediten la personalidad de las personas jurídico colectivas, relativos a organizaciones de concesionarios y permisionarios de los servicios público y especial de transporte;
- XI. Los poderes que otorguen los concesionarios y permisionarios del transporte para los trámites ante las autoridades competentes y en su caso la escritura pública donde conste la revocación de los mismos;
- XII. Los datos de infractores en materia del servicio público y especial de transporte, así como la o las causales que motivaron la infracción y las sanciones impuestas;
- XIII. Los domicilios, antecedentes y demás datos relativos a operadores y sus actualizaciones; y

XIV. Los demás que establezca la presente Ley y su reglamento.

Artículo 236. La Coordinación Estatal de Movilidad administrará el Registro Estatal de Concesiones y Permisos del Transporte, mismo que organizará y funcionará en los términos del reglamento de la Ley, estableciendo los mecanismos documentales, técnicos, tecnológicos y de control para el registro de los datos y la emisión de las constancias y certificaciones, así como para el resguardo de los documentos e información a que se refiere el presente Título.

Los trámites y servicios que preste, causarán los derechos previstos en la legislación fiscal correspondiente. Toda persona podrá solicitar a la Coordinación estatal de Movilidad, le expida a su costa, las certificaciones y constancias de inscripciones y en su caso, copia simple de los documentos que dieron lugar a las mismas.

Las copias solicitadas serán expedidas por la Coordinación Estatal de Movilidad, previo el pago de los derechos correspondientes. El acceso a la información y la protección de los datos personales que obren en el registro, se regirán conforme a las disposiciones legales de la materia.

TÍTULO DÉCIMO SANCIONES

Capítulo Único Sanciones

Artículo 237. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, están facultadas para conocer y sancionar las infracciones a esta Ley y los reglamentos que de ella deriven.

Artículo 238. A quienes infrinjan las disposiciones contenidas en esta Ley y los reglamentos que de ella deriven, se les impondrá conjunta, cualquiera de las siguientes sanciones:

- I. Multa;
- II. Retiro y aseguramiento de vehículos hasta por treinta días;

- III. Privación o suspensión de los derechos derivados de las licencias de conducir hasta por ciento ochenta días;
- IV. Suspensión de los derechos derivados de las licencias para conducir por haberse detectado conduciendo bajo el influjo de alcohol, estupefacientes, enervantes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares;
- V. Suspensión de la circulación de unidades de los servicios público y especial de transporte hasta por noventa días;
- VI. Suspensión de los derechos derivados de las concesiones o permisos hasta por noventa días;
- VII. Cancelación de la licencia de conducir;
- VIII. Revocación de concesiones;
- IX. Cancelación de permisos; y
- X. Trabajo a favor de la comunidad, y
- XI. Arresto hasta por treinta seis horas.

Las sanciones anteriores se aplicarán en los términos que al respecto establezcan los reglamentos correspondientes, sin perjuicio de las que pudieran derivar de otros ordenamientos jurídicos.

Artículo 239. Para la aplicación de las sanciones se deberá tomar en consideración los elementos de individualización a que se refiere la Ley del Procedimiento Administrativo para el Estado de Sonora.

Artículo 240. La aplicación de la multa, se estará a lo establecido por el reglamento respectivo, el cual la fijará dentro de un margen de una a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización, atendiendo al tipo de falta y su gravedad, las circunstancias de su comisión y las personales del infractor.

La multa aplicable por la prestación del servicio público de transporte y el servicio especial de transporte ejecutivo, sin contar con la concesión o el permiso correspondiente, será de doscientas a setecientas cincuenta veces la Unidad de Medida y Actualización, independientemente de las sanciones que correspondan por el delito cometido en su caso.

Para el caso de que se sorprenda prestando el servicio especial de transporte sin contar con el permiso correspondiente se le aplicará una multa de cien a quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

Artículo 241. El pago de las multas, deberá efectuarse en las Agencias Fiscales correspondientes o a través de los medios electrónicos o tecnológicos que para el efecto determinen las autoridades competentes.

Artículo 242. Conforme a lo señalado en esta Ley, cuando un conductor incurra en la comisión de tres o más faltas dentro de un plazo de seis meses, será considerado como reincidente, en cuyo caso, y tomando en cuenta la gravedad de la infracción cometida, podrá ser suspendido o privado de los derechos derivados de la licencia o permiso de manejo. Las condiciones y los elementos de calificación que se requieran al respecto, se determinarán en el reglamento respectivo.

Artículo 243. Los vehículos particulares o de transporte público retirados de la vía pública o asegurados, se depositarán en los lugares que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios, de acuerdo con las tarifas autorizadas.

Artículo 244. Las causales de suspensión de los derechos otorgados por esta Ley, a personas físicas o jurídico colectivas, se determinarán en el reglamento correspondiente.

Artículo 245. Se sancionará con arresto de veinte hasta treinta y seis horas, a quien conduzca con un nivel de alcohol en la sangre superior a 0.40 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.20 miligramos por litro, así como bajo el influjo de narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares.

En este caso, inmediatamente se practicará al conductor la prueba de alcoholemia o de aire espirado en alcoholímetro. Cuando el conductor se niegue a otorgar muestra de aire espirado se remitirá a la autoridad competente, y se le practicará un examen pericial clínico médico.

La licencia del conductor será suspendida por ciento ochenta días si se encuentra intoxicado por la ingesta de bebidas alcohólicas, que del examen correspondiente arroje un nivel de alcoholemia igual o superior al 0.80 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.40 miligramos por litro, así como bajo el influjo de narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca efectos similares, además el conductor

deberá someterse a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas que cumplan con los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley.

A la persona que incurriere por segunda vez en un periodo que no exceda de tres años en el supuesto a que se refiere el párrafo anterior, se le sancionará con arresto administrativo de treinta y seis horas y se le cancelará su licencia, y solamente podrá proporcionársele con los mismos requisitos que deberá cumplir para la licencia nueva, hasta haber transcurrido tres años a partir de la cancelación, además el conductor deberá acreditar haberse sometido a un programa de prevención o rehabilitación de adicciones en instituciones públicas o privadas, y deberá presentar los exámenes de toxicomanía y alcoholismo, que demuestren que no es dependiente de bebidas alcohólicas, narcóticos, estupefacientes, psicotrópicos, o cualquier otra sustancia que produzcan efectos similares.

La imposición de las sanciones contenidas en el presente artículo quedará a cargo de las autoridades de la Coordinación Estatal de Movilidad, previa audiencia del infractor, siguiendo el procedimiento que establece el reglamento respectivo y sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiera resultar de la falta cometida en los términos de la ley de la materia.

Artículo 246. Las causales de suspensión de vehículos del servicio público y especial de transporte, así como de suspensión de derechos de concesión y permisos se determinarán en los reglamentos correspondientes. La imposición de estas sanciones implicará el depósito de los vehículos en el lugar que dispongan las autoridades para ese fin, en la inteligencia de que los gastos derivados de estas acciones y demás adeudos, serán cubiertos íntegramente por los propietarios.

Artículo 247. La Secretaría de Hacienda del estado, rechazarán el trámite relativo al registro vehicular, o para reposición de placas de unidades de servicio público cuando previamente no se hayan cubierto o convenido para el pago, los adeudos registrados ante dichas autoridades. De igual manera, el interesado deberá presentar la constancia de no infracción, previo el pago de los derechos correspondientes.

Artículo 248. Cuando el concesionario, permisionario u operador incurra en la comisión de tres o más faltas en un plazo de un año calendario, será considerado como reincidente, en cuyo caso se hará acreedor a las sanciones respectivas, en los términos previstos en los reglamentos que deriven de esta Ley.

Artículo 249. Los concesionarios y permisionarios, que autoricen a un operador inhabilitado o suspendido, conducir el vehículo con el que se presta el servicio, serán corresponsables de las faltas en que incurran los mismos por lo que, según la gravedad del caso, si estas derivan

en lesiones o en fallecimiento de persona por responsabilidad del operador, será causal para la revocación de la concesión.

Artículo 250. Cuando un operador sea sorprendido prestando los servicios público o especial de transporte, en cualquiera de sus modalidades, sin contar con concesión o permiso, el vehículo será retirado de la vía pública y remitido a un depósito y dará lugar además a la aplicación de la multa prevista en la presente Ley.

La persona que preste el servicio público de transporte en la modalidad de alquiler sin ruta fija «Taxi» o el servicio de transporte especial ejecutivo sin concesión o permiso, quedará imposibilitada permanentemente para obtener una concesión o permiso.

Artículo 251. El conductor a quien se levante una boleta de infracción, podrá inconformarse de la misma en los términos que señala esta Ley y su reglamento, así como aquel, cuyo vehículo haya sido retirado de la vía pública y depositado en un local destinado por las autoridades para esa finalidad.

Artículo 252 Las autoridades competentes deberán impedir en todo momento el tránsito de los vehículos que no reúnan los requisitos legales o que representen un grave peligro para la seguridad de sus ocupantes y de los demás vehículos y peatones, así como aquellos que por sus condiciones particulares puedan ocasionar daños a las vías públicas del Estado o de los municipios.

TÍTULO DÉCIMOPRIMERO

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Capítulo Único

Medios de Defensa y Responsabilidad

Artículo 253. Las autoridades en materia de transporte facilitarán los medios para la presentación de quejas y denuncias cuando los concesionarios, permisionarios y prestadores de los servicios conexos incumplan con las disposiciones que señala la presente Ley y los reglamentos que deriven de ella, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal en que se incurra.

Artículo 254. Los actos y resoluciones dictados con motivo de la aplicación de esta Ley y su reglamento, podrán impugnarse mediante lo previsto en Ley del Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora.

Artículo 255. Los servidores públicos que incumplan con las obligaciones señaladas en esta Ley y en los reglamentos que de ella emanen o incurran en las conductas prohibidas serán sancionados en los términos de la Ley Estatal de Responsabilidades.

Las autoridades en materia de transporte establecerán medidas que faciliten la presentación de quejas y denuncias por incumplimiento de las obligaciones o por incurrir en conductas prohibidas de los servidores públicos dando trámite de acuerdo a la normatividad

Artículo 256. Las notificaciones, citatorios, requerimientos, solicitudes de información o documentos, así como los acuerdos y resoluciones dictados en aplicación de esta Ley y sus reglamentos se harán y darán a conocer a través de lo previsto en Ley del Procedimiento Administrativo para el Estado de Sonora.

TITULO DÉCIMO SEGUNDO

Capítulo Único

Disposiciones Generales en materia de Transparencia

Artículo 257. La generación y publicación de la información financiera, técnica de los entes públicos a que se refiere esta Ley, se hará conforme a las normas, estructura, formatos y contenido de la información a lo que establece la Ley de Acceso a la Información Pública del Estado. Dicha información podrá complementar la que otros ordenamientos jurídicos aplicables ya disponen en este ámbito para presentarse en informes periódicos y en las cuentas públicas. Asimismo, la información se difundirá en los medios oficiales de difusión en términos de las disposiciones aplicables.

Artículo 258. Con la finalidad de garantizar a que la ciudadanía y los sujetos interesados cuenten con información confiable y actualizada sobre el servicio de transporte público, los concesionarios y permisionarios señalados en esta Ley, ya sea personas físicas o morales, o en su caso las empresas concentradoras, tendrán la obligación de hacer públicos de manera trimestral sus balances y estados financieros, siendo las fechas límites para hacerlo los días treinta de los meses de abril, julio, octubre y enero, a fin de se conozcan a detalle el monto de los pasivos, ingresos y gastos que presentan en la prestación del servicio, bajo los principios de transparencia, rendición de cuentas y sustentabilidad. Lo anterior con independencia a lo establecido en el artículo 220 fracción XV antes mencionado, y las sanciones que esta Ley se establecen, para lo cual las Coordinación Estatal de Movilidad establecerá los medios y las plataformas para que esta información esté al alcance de la ciudadanía en general.

Artículo 259. El Poder Ejecutivo del estado, los ayuntamientos de los municipios, el Sistema Estatal de Movilidad establecerán, en sus respectivas páginas de Internet, toda la información, así como los enlaces electrónicos que permitan acceder a la información a los ciudadanos que deseen consultar cualquier tipo de información relacionado con el tema de movilidad.

TRANSITORIOS

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

ARTÍCULO SEGUNDO. Se abroga la Ley de Transporte y Ley de Tránsito para el estado de Sonora, las cuales seguirán vigentes hasta en tanto no se haya emitido el reglamento de esta Ley.

ARTICULO TERCERO. El Sistema Estatal de Movilidad deberá quedar instalado dentro de los 90 días siguientes al del inicio de vigencia de la presente ley.

A T E N T A M E N T E

**“POR UNA PATRIA ORDENADA Y GENEROSA, Y UNA VIDA MEJOR Y MÁS
DIGNA PARA TODOS”**

**LA DIPUTADAS Y DIPUTADOS INTEGRANTES DEL GRUPO
PARLAMENTARIO DEL PARTIDO ACCIÓN NACIONAL EN LA LXIII
LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA,**

DIPUTADA MARÍA SAGRARIO MONTAÑO PALOMARES

DIPUTADO JOSÉ ARMANDO GUTIÉRREZ JIMÉNEZ

DIPUTADO ERNESTO ROGER MUNRO JR.

DIPUTADA ALEJANDRA LÓPEZ NORIEGA

HONORABLE ASAMBLEA:

SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA, Coordinador del Grupo Parlamentario del Partido del Trabajo, esta Sexagésima Tercera Legislatura, en ejercicio de mi derecho de iniciativa previsto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, comparezco ante esta Asamblea Legislativa, con el objeto de someter a su consideración la siguiente iniciativa con proyecto de **DECRETO QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL DEL ESTADO DE SONORA, QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES DEL ESTADO DE SONORA**, misma que sustento al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Organización Mundial de la Salud define al maltrato infantil como *“los abusos y la desatención de que son objeto los menores de 18 años, e incluye todos los tipos de maltrato físico o psicológico, abuso sexual, desatención, negligencia y explotación comercial o de otro tipo que causen o puedan causar un daño a la salud, desarrollo o dignidad del niño, o poner en peligro su supervivencia, en el contexto de una relación de responsabilidad, confianza o poder. La exposición a la violencia de pareja también se incluye a veces entre las formas de maltrato infantil”*¹⁹.

Según datos publicados por la UNICEF, durante el 2015, al menos 6 de cada 10 niñas, niños y adolescentes de 1 a 14 años de edad experimentaron algún método violento de disciplina, y 1 de cada 2 niños, niñas y adolescentes sufrieron agresiones

¹⁹ <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/child-maltreatment>

psicológicas²⁰, asimismo, afirma que en algún momento de su vida: el 62% de los niños y niñas han sufrido maltrato, 10.1% de los estudiantes han padecido algún tipo de agresión física en la escuela, 5.5% ha sido víctima de violencia de sexual y un 16.6% de violencia emocional.

Son cifras extremadamente elevadas y lo peor es que estoy seguro que existen muchos más casos, pero como se dan en el seno de la familia muchas veces no son denunciados o detectados y no se tiene registro de ellos, muchos menos algún castigo para las y los maltratadores.

Existen diversos tipos de violencia que se ejerce en contra de las niñas, niños y adolescentes, pero está tan normalizada porque comúnmente se presenta en los hogares, en las escuelas o en la vía pública y puede provenir, en su mayoría, de padres, madres, cuidadores, familiares o personas cercanas y otras figuras de autoridad.

Es por ello que en nuestro país se ha legislado al respecto, desde la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 1º, párrafo primero, dispone que *“en los Estados Unidos Mexicanos todas las personas gozarán de los derechos humanos reconocidos en esta Constitución y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como de las garantías para su protección, cuyo ejercicio no podrá restringirse ni suspenderse, salvo en los casos y bajo las condiciones que esta Constitución establece”*.

Y en el párrafo quinto del mencionado artículo 1º constitucional, se prohíbe la discriminación por diversos motivos, dentro de los cuales se incluye la prohibición de discriminación por causa de edad, por lo que todos las niñas, niños y adolescentes gozarán de los derechos y protección de nuestra Carta Magna.

En el mismo sentido, a nivel federal, se aprobó una Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes y, en el ámbito local también contamos con

²⁰ Encuesta Nacional de los Niños, Niñas y Mujeres (ENIM) 2015.

legislación al respecto, toda vez que el día 17 de diciembre del año 2015, se publicó en el Boletín Oficial del Gobierno del Estado de Sonora, la Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Sonora, la cual tiene por objeto garantizar el pleno goce, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de niñas, niños y adolescents.

Así como en el Código Penal del Estado se ha tipificado como delito el maltrato infantil y se han instaurado penas más elevadas cuando se comete homicidio en contra de infantes menores de 12 años, pero esto ha sido insuficiente, por lo que la UNICEF se ha dado a la tarea de generar una Agenda de la Infancia y la Adolescencia 2019-2024²¹ para nuestro país.

En dicha agenda, se propone desarrollar e implementar políticas públicas para:

- Garantizar la instalación y pleno funcionamiento de las Procuradurías de Protección de niñas, niños y adolescentes.
- Asegurar que los procesos de procuración e impartición de justicia para niños, niñas y adolescentes víctimas de violencia sean especializados y adaptados a sus necesidades y características particulares.
- Lograr que las leyes federales y estatales prohíban y sancionen el castigo corporal, el abuso sexual y todos los tipos de violencia en contra de niñas, niños y adolescentes.
- Impedir que se detenga y se prive de la libertad a las niñas, niños y adolescentes por su condición migratoria.
- Crear y diversificar las opciones de cuidado alternativo para niñas, niños y adolescentes migrantes.
- Fortalecer las capacidades de los Centros de Asistencia Social (públicos y privados) para brindar atención psicosocial a niñas, niños y adolescentes migrantes.

²¹ <https://www.unicef.org/mexico/informes/la-agenda-de-la-infancia-y-la-adolescencia-2019-2024>

La UNICEF hace mucho énfasis en las niñas, niños y adolescentes migrantes, porque por la propia edad son vulnerables, pero al vivir en condiciones de migración, muchas veces lejos de parte de la familia de ellos, se vuelven doblemente vulnerables, porque las madres y padres tienen que salir a trabajar, dejándolos solos en sus hogares o encargados a personas casi desconocidas, que muchas veces corren un gran peligro de ser sujetos de maltrato, vejaciones, explotación, que los sustraigan, hasta en el peor de los casos, sean víctimas de homicidio.

También las niñas y niños migrantes son utilizados con fines de explotación laboral, principalmente lo podemos apreciar en los cruceros de las ciudades y en los campos agrícolas de la entidad, vulnerando sus derechos, toda vez que uno de los principales es el derecho a la educación, cuando los propios padres o tutores no les permiten acudir a las instituciones educativas para que trabajen.

En ocasiones, las y los infantes asumen el rol de proveedores de su familia, cuando sus obligaciones deberían ser estudiar y disfrutar cada etapa de su vida, convirtiéndose en explotación laboral, lo cual es una forma de maltrato infantil.

Toda la sociedad debemos sumar esfuerzos para erradicar el maltrato y explotación y prevenir el homicidio infantil, como diputados debemos legislar en materia local, es por eso que presento esta iniciativa, en la que se propone:

Reformar el Código Penal Sonorense para que dentro del delito de maltrato infantil se contemple la explotación comercial o laboral de las niñas, niños y adolescentes menores de 15 años, así como elevar las penas a quien cometa el delito de maltrato infantil, en la mínima se preveía un año y la incrementamos a tres años y la máxima de 18 se eleva a 25 años, incluyendo las sanciones económicas que se incrementan.

De igual forma, el delito de homicidio infantil solamente se contemplaba que lo cometía quien asesinaba a una o un menor de 12 años y proponemos que sea quien cometa el homicidio de una o un menor de hasta 15 años de edad.

También incrementamos de treinta a cuarenta años la pena mínima, como sanción a quién cometa el delito de homicidio infantil y que se imponga la pena máxima cuando quien comete el delito tenga parentesco por consanguineidad o afinidad con la víctima.

Ahora bien, en cuanto a la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes de la entidad, se propone que quien tenga a su cargo o cuidado a una o un menor de edad, tenga como obligación el velar que se respeten sus derechos y no sea sujeto de explotación laboral.

En consecuencia, con fundamento en los Artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, someto a la consideración de esta diputación permanente la siguiente iniciativa con proyecto de:

DECRETO

QUE REFORMA DIVERSAS DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL DEL ESTADO DE SONORA, QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE LOS DERECHOS DE LAS NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES DEL ESTADO DE SONORA

ARTÍCULO PRIMERO. – Se reforman los artículos 234 D, primer párrafo; 234 E, primer párrafo; y 234 F, primer párrafo, para quedar como siguen:

ARTÍCULO 234 D.- Comete el delito de maltrato infantil quien lleve a cabo omisiones o conductas que implique agresión corporal y humillante, psicológica, emocional, sexual, explotación comercial o laboral o de cualquier tipo de sufrimiento o maltrato, en contra del menor de edad que este sujeto a su patria potestad, custodia, vigilancia, educación, enseñanza o cuidado y que causen o puedan causar un daño a la salud, desarrollo o dignidad del menor, o poner en peligro su supervivencia

...

...

ARTÍCULO 234 E. - Al que cometa el delito de maltrato infantil se le impondrá de 3 a 25 años de prisión, y de 1500 a 4000 Unidades de Medida y Actualización, independientemente de la penalidad causada por lesiones u otro delito.

...

ARTÍCULO 234 F. - Se incrementará en una mitad la pena correspondiente a este delito, cuando:

I.- ...

II.- ...

III.- ...

IV.- ...

ARTÍCULO 263 TER. - Comete el delito de homicidio infantil el que priva de la vida a una persona menor de quince años.

Al que cometa el delito referido en presente artículo se le impondrán de cuarenta a setenta años de prisión y multa de tres mil a cinco mil Unidades de Medida y Actualización.

Para la individualización de las sanciones previstas en este artículo se impondrá la pena máxima cuando a la víctima se le hayan infligido lesiones o mutilaciones infamantes o degradantes, previas o posteriores a la privación de la vida o se ejecute utilizando armas de fuego, así como el delito hubiere sido cometido por quien tenga parentesco por consanguinidad o afinidad con la víctima

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se adiciona una fracción XII al artículo 87 y se reforma el artículo 96, fracción I, ambos de la Ley de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Sonora, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 87. - ...

I a la XI. - ...

XII.- Evitar que las niñas, niños y adolescents menores de 15 años trabajen, así como supervisar que el trabajo que realicen adolescents mayores de 15 años no pueda llegar a perjudicar su salud, su educación o impedir su desarrollo físico o mental, explotación laboral, las peores formas de trabajo infantil, así como el trabajo forzoso, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en las demás disposiciones aplicables.

...

...

...

ARTÍCULO 96.-...

I.- Las obligaciones de ascendientes o tutores o de cualquier persona que tenga a su cargo el cuidado de niñas, niños y adolescentes, especialmente de protegerlos contra toda forma de abuso, maltrato, explotación física o laboral. Así como, tratarlos con respeto a su dignidad, cuidarlos, atenderlos y orientarlos a fin de que conozcan sus derechos, aprendan a defenderlos y a respetar los de las otras personas.

II.- ...

III.- ...

IV.- ...

TRANSITORIOS

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

A T E N T A M E N T E

Hermosillo, Sonora a 06 de mayo de 2021

DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA
COORDINADOR DEL GRUPO PARLAMENTARIO
DEL PARTIDO DEL TRABAJO

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos, Fermín Trujillo Fuentes y Beatriz Cota Ponce, en nuestro carácter de diputados integrantes del Grupo Parlamentario de Nueva Alianza Sonora, de la Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio del derecho de iniciativa consagrado en los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, acudimos ante el Pleno de este honorable Poder Legislativo, con el propósito de someter a su consideración, **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO A EFECTO DE QUE EL CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA, EN EJERCICIO DE SU DERECHO DE INICIATIVA PREVISTO EN LOS ARTÍCULOS 71, FRACCIÓN III, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y 64, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO DE SONORA, PRESENTE UNA INICIATIVA ANTE EL CONGRESO DE LA UNIÓN, CON PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE REFORMA EL NUMERAL 3, DEL ARTÍCULO 214, DE LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y PROCEDIMIENTOS ELECTORALES**, al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la Constitución de 1812, la legislación electoral mexicana estableció lo que se conoce como el "voto domiciliario", siendo este un sistema de votación que privilegiaba acercar a los ciudadanos, a la casilla electoral en la que ejercerían el sufragio (Constitución Política de la Monarquía Española, 1812).

Es hasta la mitad el siglo XIX, con el decreto que reforma la Ley Electoral del 12 de febrero de 1857, cuando se estableció que los distritos electorales deberían dividirse con base en los resultados del censo de población y que la delimitación territorial sería responsabilidad de las autoridades Municipales y Estatales.

Para 1946 se instituyó un sistema electoral centralizado, administrado por autoridades Federales responsables del trazo de las circunscripciones o distritos electorales, en este caso también se limitaban a distritar únicamente cuando se tenían nuevos datos del censo de población.

Cabe señalar que en el periodo entre 1928 y 1974, se reformó en seis ocasiones el artículo 52 Constitucional (reformas publicadas en 1928, 1942, 1951, 1960, 1972 y 1974; DOF mismos años); en todos los casos se modificó el número base de población que comprendía a cada distrito electoral, pasando de 100 mil a 250 mil como número aproximado de habitantes.

Entre 1963 y 1977, mediante los diputados de partido, se inició la apertura de espacios de participación a la oposición. Sin embargo, es hasta la reforma electoral de 1977 cuando se modificó el esquema de elección de diputados y se estableció un número fijo de 300 distritos electorales uninominales, mismos que serían distribuidos entre las entidades federativas, de acuerdo con el número de habitantes que cada una de ellas había registrado en el último censo de población.²²

En la reforma electoral de 1977, también se señaló que deberían ser electos 100 diputados de representación proporcional, mediante listas regionales cuya base geográfica serían cinco circunscripciones plurinominales integradas por las entidades federativas de nuestro país.

Para 1986, la reforma al Artículo 52, Constitucional señalaba que serían 200 los diputados electos mediante el sistema de representación proporcional (DOF, 1986).

Los sistemas electorales de algunos países se basan en la pertenencia territorial. De esta manera se trazan áreas geográficas en las que los ciudadanos ejercen el

²² http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422008000100006

voto para elegir al o a los representantes políticos de su nación. El trazo de límites geográficos con fines electorales se conoce como distritación o redistribución.

México se caracteriza por tener un sistema de representación electoral federal mixto, en el que se trazan circunscripciones uninominales y plurinominales. En las primeras se elige a una o un diputado en cada una de las 300 áreas geográficas y en las segundas se eligen 40 diputadas diputados, por cada una de las cinco demarcaciones electorales. En nuestro país, en particular, se conoce a las circunscripciones uninominales como distritos electorales, mientras que las circunscripciones plurinominales se nombran tal cual.

El tema de la distritación es de interés, tanto para especialistas en derecho electoral, informática, matemáticas, demografía y ciencias políticas, entre otras disciplinas; no obstante el punto de vista geográfico en este tipo de estudios, es de fundamental importancia, debido a que se trata de un ejercicio netamente territorial.

Existen varias tesis que hacen referencia a las distritaciones realizadas en México en los años 1996 y 2005, en dichos estudios se analizan tanto los criterios como las herramientas aplicadas, se describen los resultados por entidad federativa e incluso se analizan los datos en perspectiva hacia la distritación que deberá realizarse para el proceso electoral de 2015; no obstante, en ninguno de ellos se presenta una perspectiva comparada de los tres procesos de distritación que se han realizado en nuestro país, esto es a partir de la distritación de 1977, cuando se fijaron los criterios fundamentales hasta hoy en día utilizados, tanto en procesos de distritación local como federal.

A partir de la reforma electoral de 1977, en México se han realizado tres procesos de redistribución electoral federal, basados fundamentalmente en lo dispuesto por el artículo 53, de nuestra Constitución y en una serie de criterios que se han definido en cada uno de dichos procesos. El análisis de los criterios y herramientas informáticas utilizadas en las distritaciones antes mencionadas, aunado al conocimiento de la forma en que se fijaban los distritos electorales delimitados en años previos, permite tener un panorama

general de la evolución distrital federal y el apego a los criterios internacionales para la delimitación de circunscripciones uninominales.

Ahora bien, el análisis de los desequilibrios de población entre las entidades federativas y los distritos electorales actuales, permiten elaborar un diagnóstico de la distritación actual, lo anterior con la finalidad de reconfigurar los espacios electorales para las elecciones de diputados federales en los procesos de los años 2015, 2018 y 2021.

Actualmente, para realizar este proceso de distritación, la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, en su artículo 214, establece cuatro reglas generales a las que debe apegarse el Instituto Nacional Electoral al momento de determinar los distritos electorales federales y locales, a saber:

“1. La demarcación de los distritos electorales federales y locales será realizada por el Instituto con base en el último censo general de población y los criterios generales determinados por el Consejo General.

2. El Consejo General del Instituto ordenará a la Junta General Ejecutiva los estudios conducentes y aprobará los criterios generales. La distritación deberá, en su caso, aprobarse antes de que inicie el proceso electoral en que vaya a aplicarse.

3. Según lo dispuesto por el artículo 53 de la Constitución, una vez establecida la demarcación territorial de los 300 distritos electorales uninominales, basada en el último censo general de población, el Consejo General, aprobará, en su caso, la distribución de los distritos electorales entre las entidades federativas, asegurando que la representación de un estado sea al menos de dos diputados de mayoría.

4. Para la elección de los 200 diputados elegidos por el principio de representación proporcional, el Consejo General aprobará, en su caso, previo al inicio del proceso electoral, la conformación de las cinco circunscripciones electorales plurinominales en el país.”²³

Como puede apreciarse, el artículo federal en cita establece como primer parámetro, que la demarcación de los distritos electorales, tanto los federales como los locales, se realice con base en el último censo general de población, para después

²³ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPE_130420.pdf

otorgarle amplias facultades a la autoridad electoral, a fin de que expida, a través de su Consejo General, los criterios generales para realizar la distritación.

Posteriormente, el dispositivo en cita exige que la distritación se apruebe antes de que inicie el proceso electoral en que vaya a aplicarse, y que cada Estado sea representado por al menos dos diputados federales, no estableciendo ningún criterio adicional para la distritación local.

En el caso del criterio poblacional, ciertamente coincidimos en que es correcta su aplicación en el proceso de distritación, toda vez que los representantes populares federales y locales, como su mismo nombre lo indica, deben ostentar representaciones similares unos de otros, es decir, deben darles voz legislativa a cantidades similares de habitantes.

Sin embargo, la representación popular no es algo tan simple como endosarle la representación de un determinado número de habitantes a una o aun legislador, sino que es importante tomar en cuenta otros factores, como lo es la relación de intereses existente entre las personas que se pretende representar; razón por la cual es importante que dichos habitantes, pertenezcan al mismo núcleo poblacional o, al menos, habiten en lugares aledaños, siendo ésta la mejor manera de asegurar que exista un vínculo de intereses entre los representados.

En efecto, no puede negarse que entre más alejada se encuentre una comunidad de otra, más distintas serán las necesidades de sus respectivos habitantes y, aun cuando fueran similares, los efectos serían los mismos, pues es prácticamente imposible dar respuesta con una sola y única acción a las mismas exigencias de dos poblaciones separadas. Caso distinto sería el de dos o más comunidades vecinas que pueden ser atendidas con una misma acción, como la construcción de un hospital, una institución educativa, una presa, una carretera o un relleno sanitario.

Esta no es una cuestión menor, ya que la atención de las necesidades de la población, está íntimamente ligada a la satisfacción de sus derechos humanos; de ahí la importancia de no tomar como referencia solamente el criterio poblacional en la distribución de los distritos electorales, sino que es fundamental asegurar que dicha representación sea lo menos dispersa posible en términos geográficos, a fin de garantizar que todos los legisladores, además de atender a cantidades similares de habitantes, procuren satisfacer un número equivalente de necesidades.

De manera contraria, si se sigue con el criterio poblacional, se corre el riesgo de tener distritos electorales extensos geográficamente, que abarquen varias demarcaciones territoriales, que en casos extremos estarían muy alejadas unas de otras, teniendo necesidades completamente distintas.

Es importante mencionar, que al crearse este tipo de distritos, tan extensos en territorio, y debido a las grandes distancias entre un municipio y otro, es común que las personas que los habitan, sean excluidas por las políticas públicas y programas sociales a que tienen derecho, provocando esto, que sus representantes políticos poco pueden hacer debido a la gran cantidad de localidades dispersas, dificultando la cabal atención de cada uno de sus habitantes, vulnerándose con lo anterior sus más elementales derechos humanos en todas las etapas de sus ciclos de vida; a diferencia de las grandes ciudades, que generalmente, sobradas de representación parlamentaria, donde existen las mejores oportunidades de desarrollo y forman parte de los grandes proyectos de gobierno, al ser la base de los poderes públicos y privados.

Considerando lo anterior, se entiende que en el tercer numeral del artículo 214 de la ley electoral en cita, se atienda lo dispuesto en el artículo 53 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que exige que con independencia de lo que diga el último censo general de población, al momento de la distribución de los distritos electorales federales, en ningún caso la representación de una entidad federativa pueda ser menor de dos diputados o diputadas de mayoría.

Desafortunadamente, en los numerales del referido artículo 214 de la ley en materia electoral, no existe una disposición jurídica que imponga una excepción al criterio poblacional en el caso de la distribución de los distritos electorales locales, dejando en la incertidumbre a la representación interior de las entidades federativas, puesto que conforme a las reglas referidas, la repartición de las jurisdicciones legislativas simplemente debe atender al criterio poblacional y los criterios generales que determine el Consejo General de la autoridad electoral.

Esta laguna legal y la migración a las grandes ciudades, incrementan el índice poblacional, obligando a nuevas redistribuciones para aumentar el número de representantes populares de las localidades urbanas y disminuir la cantidad de legisladores que protejan a las rurales; dando como resultado a un único representante legislativo, alzando la voz por las necesidades de los habitantes del medio rural; y el resto de legisladores locales ateniendo los intereses de las grandes localidades citadinas, generalmente, concentrado en un territorio muy pequeño.

Tal es el caso del Estado de Sonora, donde se está atestiguando y resintiendo esa disparidad en la representación legislativa de los intereses de las zonas rurales y urbanos, puesto que, en las últimas dos décadas, hemos visto disminuir drásticamente los distritos electorales vinculados a los municipios rurales, pues recordemos que en los primeros años de este siglo, siete de los treinta y tres integrantes del Congreso del Estado representaban mayormente a los pobladores de la ruralidad, mientras que en la actualidad, solamente dos diputados cuentan con distritos mayormente rurales, representado uno solo de ellos, a treinta y ocho municipios sonorenses; es decir, un solo diputado queda a cargo de más de la mitad de las setenta y dos circunscripciones territoriales del Estado.

Con fecha de 18 de abril de 2022, el Instituto Nacional Electoral (INE) generó el Primer Escenario de Distritación Federal y Local 2021-2023 para cinco Entidades

Federativas, entre ellas, Sonora²⁴; anunciando la redistribución aplicable al proceso electoral de 2024, donde se prevé el incremento a cuarenta y tres municipios en el distrito local 18, dejando únicamente veintinueve municipios para las restantes veinte representaciones por el principio de mayoría relativa.

En esas condiciones, proponemos modificar el tercer numeral del artículo 214 de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, a efecto de establecer una nueva regla para la distribución de distritos electorales en el ámbito local, que sin oponerse al criterio poblacional permita una menor dispersión de los municipios que cada diputado debe representar, limitando el número de dicha representación municipal, a efecto de compactar el territorio de cada distrito electoral y garantizar una mayor vinculación de intereses de los pobladores del mismo.

En virtud de lo anteriormente expuesto, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, sometemos a la consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente iniciativa con punto de:

A C U E R D O

ÚNICO.- El Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de la atribución establecida en los artículos 71, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y 64, fracción I de la Constitución Política del Estado de Sonora, resuelve presentar ante el Honorable Congreso de la Unión, iniciativa con proyecto de Decreto por el que se reforma el numeral 3 del artículo 214, de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, en los siguientes términos:

“INICIATIVA CON PROYECTO DE:

DECRETO

POR EL QUE SE REFORMA EL NUMERAL 3 DEL ARTÍCULO 214, DE LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y PROCEDIMIENTOS ELECTORALES.

²⁴ <https://centralelectoral.ine.mx/2022/04/18/genera-ine-primer-escenario-de-distribucion-federal-y-local-2021-2023-para-cinco-entidades-del-pais/>

ARTÍCULO ÚNICO.- Se reforma el numeral 3 del artículo 214, de la Ley General de Instituciones y Procedimientos Electorales, para quedar como sigue:

Artículo 214.

1 y 2. ...

3. Según lo dispuesto por el artículo 53 de la Constitución, una vez establecida la demarcación territorial de los 300 distritos electorales uninominales, basada en el último censo general de población, el Consejo General, aprobará, en su caso, la distribución de los distritos electorales entre las entidades federativas, asegurando que la representación de un estado sea al menos de dos diputados de mayoría. **En el caso de los distritos electorales locales, el Consejo General aprobará, en su caso, la distribución de los distritos electorales entre los municipios de cada entidad federativa, asegurando que la representación de un diputado no sea mayor a la tercera parte de los municipios de la entidad respectiva.**

4. ...

TRANSITORIO

ARTÍCULO ÚNICO.- El presente decreto entrará en vigor a partir de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

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

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 06 de mayo de 2022.

C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES
#SoyDePueblo

C. DIP. BEATRIZ COTA PONCE
#PorUnaGestiónInclusiva

HONORABLE ASAMBLEA:

La suscrita Diputada Paloma María Terán Villalobos, representante de la Fracción Parlamentaria del Partido Encuentro Solidario, en ejercicio de mi derecho de iniciativa consagrado por los artículos 53, fracción III, de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, someto respetuosamente la presente, **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL EL CONGRESO DEL ESTADO DE SONORA RECONOCE LAS GESTIONES DEL GOBIERNO ESTATAL ASÍ COMO DEL GOBIERNO FEDERAL PARA LA FIRMA DEL CONVENIO QUE GARANTIZA EL SUBSIDIO EN EL PAGO DE LA LUZ EN LA ÉPOCA DE VERANO PARA EL AÑO 2022 Y EXHORTA DE MANERA MUY RESPETUOSA A LOS TITULARES DE LA SERCETARÍA DE HACIENDA Y LA COMISIÓN FEDERAL DE ELECTRICIDAD, PARA QUE, EN EL ÁMBITO DE SUS FACULTADES, SE DECLARE VÁLIDO EL SUBSIDIO DE MANERA PERMANENTE CON EL OBJETO DE DAR CERTEZA A LAS Y LOS SONORENSES EN MATERIA DEL PAGO DEL SERVICIO DE LUZ ELÉCTRICA** misma que sustento al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En las semanas recientes hemos sido testigos de las gestiones a nivel Estatal para realizar el convenio en materia de subsidio en el pago de energía de luz para el Estado de Sonora el cual por ley no correspondería a cada uno de los 72 municipios sonorenses, pero debido a las excelentes gestiones realizadas por los gobiernos tanto a nivel estatal como federal, para este año 2022 se continua con el convenio de subsidio para la totalidad de los 72 municipios del Estado de Sonora.

Dicho convenio fundamenta el subsidio aportado por el gobierno federal destinado a la Comisión Federal de Energía ayudando a disminuir el cobro de la tarifa de luz; en el caso de Sonora, este subsidio beneficia a los 2,944,840 habitantes de nuestra entidad²⁵, evitando las elevadas tarifas de consumo de energía eléctrica durante la época de verano. Con fundamento en la información de la página de la Comisión Federal de Electricidad,²⁶ el verano es un periodo que comprende los seis meses consecutivos más cálidos del año, los cuales serán

²⁵ <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/son/poblacion/>

²⁶ <https://app.cfe.mx/Aplicaciones/CCFE/Tarifas/TarifasCRECasa/Tarifas/Tarifa1F.aspx>

fijados por el suministrador, definido en la Ley de la Industria Eléctrica²⁷, de acuerdo con las citadas observaciones termométricas que expida la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Con base en los datos anteriormente expuestos y la firma del convenio para el 2022, se garantiza la tarifa 1F del 1° de mayo al 31 de octubre del presente año siendo conscientes de la importancia del mismo para la ciudadanía sonorenses, la cual, con fundamento en los reportes de CONAGUA²⁸, debe soportar temperaturas que pueden llegar a los 45 grados C, motivo por el cual el Gobierno del Estado ha gestionado el subsidio con la Secretaría de Hacienda y la Comisión Federal de Electricidad, que de acuerdo con su sistema de tarifas indica que el cobro durante la tarifa de verano queda de la siguiente manera²⁹:

RANGO	PRECIO	DESCRIPCIÓN
Consumo básico	0.673	por cada uno de los primeros 300 (trescientos)
Consumo intermedio bajo	0.840	por cada uno de los siguientes 900 (novecientos) kilowatts-hora
Consumo intermedio alto	2.044	por cada uno de los siguientes 1300 (mil trescientos) kilowatts-hora
Consumo excedente	3.229	por cada kilowatt-hora adicional a los anteriores

En caso de superar los 750 kwh mensuales (1500 kwh bimestrales) de consumo, se le aplicará el subsidio de la tarifa 1F significando un cobro de casi menos de la mitad de lo originalmente facturado beneficiando a miles de familias que dependen del ahorro en el pago de la energía eléctrica para poder llevar a cabo actividades diarias y evitando problemas de salud relacionados a las altas temperaturas que pueden tener consecuencias irreversibles para las y los sonorenses durante la época de calor.

En este contexto es que, por medio de la presente, reconozco la excelente labor de todas y todos los mandatarios involucrados en la firma de este convenio para el año 2022, destacando ampliamente en este Punto de Acuerdo el gran trabajo realizado por nuestro Gobernador el Doctor Alfonso Durazo Montaña y nuestro Presidente de la República el Licenciado Andrés Manuel López Obrador que sin duda alguna, será fundamental para apoyar la economía de las y los sonorenses.

Habiendo mencionado el primer término de la presente propuesta, es importante destacar la importancia de la firma del convenio para la tarifa 1F durante la época de verano para los 72

²⁷ https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LIElec_090321.pdf

²⁸ <https://smn.conagua.gob.mx/files/pdfs/comunicados-de-prensa/Comunicado0154-22.pdf>

²⁹ <https://app.cfe.mx/Aplicaciones/CCFE/Tarifas/TarifasCRECasa/Tarifas/Tarifa1F.aspx>

municipios de Sonora y que se pueda considerar que el mismo sea declarado de manera permanente cada año automáticamente sin necesidad de la firma de un convenio anual.

Esta petición ha sido comunicada por mis representadas y representados que nos han solicitado a sus diputadas y diputados ser la voz para que la ciudadanía tenga la certeza de que el subsidio quede de manera permanente del 1° de mayo al 31 de octubre de cada año y que podrán contar con el apoyo en materia de pago del servicio de luz. Es importante destacar que con fundamento en el funcionamiento del convenio permanente en la época de verano y conforme las posibilidades en materia económica, se puedan comenzar lo antes posible los trabajos para considerar extender el subsidio en apego a derecho y con fundamento en las bajas temperaturas de nuestra entidad para la época de invierno.

De esta manera, la recaudación en materia de pago del servicio de luz se pondría al corriente evitando cobros de altas cantidades debido a las extremas temperaturas que la ciudadanía no puede pagar; con dicho convenio todas y todos los sonorenses se beneficiarían en materia de certeza económica y planeación de pagos a tiempo por el servicio brindado para la Comisión Federal de Electricidad, es decir, mientras más pronto se puedan celebrar dichos convenios, más pronto la ciudadanía sonorense podrá pagar el servicio, garantizando la estabilidad tanto para la CFE en sus dependencias a nivel estatal y por supuesto, lo más importante, garantizaría que todas las familias sonorenses gocen de su derecho mandado en la CPEUM en sus artículos 3° y 4°³⁰ que indican la garantía de una educación de calidad, acceso a la salud, vivienda digna, entre otros, los cuales necesitan como fundamento básico el acceso al servicio de luz eléctrica a un precio accesible y aún más con la educación a distancia y diferentes vertientes aplicadas que han demostrado ser primordiales para las y los sonorenses, durante y después de la contingencia sanitaria.

El presente Punto de Acuerdo es un ejemplo de la actual legislatura la cual de manera histórica ha demostrado que cuando se trata del beneficio directo de las y los sonorenses, todas las fuerzas políticas nos unimos para que, desde nuestras respectivas facultades y atribuciones, podamos armonizar las leyes para que sean funcionales para las y los sonorenses.

Por medio de la excelente labor del gobierno estatal y el gobierno federal en conjunto con las diferentes dependencias encargadas de garantizar el servicio de luz, podremos por fin encontrar una solución para la ciudadanía, siendo una prueba inequívoca de la nueva forma de hacer política en nuestro Estado y por supuesto de las políticas públicas que de manera histórica nuestro Presidente de la República se ha encargado de reforzar y garantizar para todas y todos los sonorenses.

En consecuencia, con fundamento en lo dispuesto por los artículos 53, fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32, fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo, someto a la consideración de este Honorable Congreso, Iniciativa con Punto de:

³⁰ <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>

ACUERDO:

PRIMERO.- El Congreso del Estado de Sonora, resuelve reconocer las excelentes gestiones del Gobierno Estatal así como del Gobierno Federal para la firma del convenio que garantiza el subsidio en el pago de la luz en la época de verano para el año 2022 en los 72 municipios del Estado de Sonora en beneficio de toda la ciudadanía.

SEGUNDO.- El Congreso del Estado de Sonora, resuelve exhortar de manera muy respetuosa a los Titulares de la Secretaría de Hacienda y la Comisión Federal de Electricidad, para que, en el ámbito de sus facultades, se declare válido el subsidio de la tarifa 1F para los 72 municipios del Estado de Sonora de manera permanente con el objeto de dar certeza a la ciudadanía en materia del pago del servicio de luz.

Finalmente, tratándose de un tema que resulta de fundamental importancia para el bienestar económico de nuestras y nuestros representados, siendo de fundamental importancia establecer la comunicación para los trabajos referentes a la firma de dichos convenios lo antes posible y con fundamento en el artículo 124, fracción III, de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, se solicita que el presente asunto sea considerado de urgente y obvia resolución y se dispense el trámite de comisión, para que sea discutido y decidido, en su caso, en esta misma sesión.

ATENTAMENTE

DIP. PALOMA MARÍA TERÁN VIALLOBOS

Hermosillo, Sonora, a 06 de mayo de 2022.

HONORABLE ASAMBLEA:

Los suscritos diputados **HÉCTOR RAÚL CASTELO MONTAÑO, FERMÍN TRUJILLO FUENTES, PROSPERO VALENZUELA MUÑER, ERNESTINA CASTRO VALENZUELA, SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA, AZALIA GUEVARA ESPINOZA, CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL, ERNESTO DE LUCAS HOPKINS, ERNESTO ROGER MUNRO JR. y JORGE EUGENIO RUSSO SALIDO**, en nuestro carácter de Diputadas y Diputados integrantes de los Grupos Parlamentarios de los Partidos de Morena, Nueva Alianza Sonora, Verde Ecologista de México, Revolucionario Institucional, Acción Nacional y Movimiento Ciudadano, de esta Sexagésima Tercera Legislatura del Congreso del Estado de Sonora, en ejercicio de nuestra facultad de iniciativa prevista por los artículos 53 fracción III de la Constitución Política del Estado de Sonora y 32 fracción II de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, comparecemos ante el Pleno de esta Soberanía, para someter a su consideración, la siguiente **INICIATIVA CON PUNTO DE ACUERDO MEDIANTE EL CUAL SE CREA LA COMISIÓN ESPECIAL DE SEGUIMIENTO A LA EXPLOTACIÓN DEL LITIO EN SONORA**, como una instancia que desde el ámbito competencial del Congreso del Estado, genere las condiciones necesarias para que el desarrollo de esta nueva actividad minera se traduzca en desarrollo económico en nuestra región y prosperidad para sus habitantes, la cual sustentamos al tenor de la siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

Gracias a la ubicación geográfica del Estado de Sonora, nuestra entidad desde hace mucho tiempo ha destacado a nivel nacional e internacional en varias actividades económicas como la agricultura, ganadería, pesca, acuicultura, así como la explotación de metales y minerales.

En la agricultura, Sonora es el mayor exportador de Calabaza, Espárrago, Maíz, Naranja, Papa, Pepino, Uva, Trigo, entre otros productos en el Reino Unido, Unión Europea, Centro y Sudamérica, gracias a su calidad e inocuidad.

En lo que respecta a la ganadería, nuestra entidad se ha consolidado también como uno de los mayores exportadores de carne de res y de puerco, a países como Estados Unidos de Norteamérica, China, Corea del Sur, entre otros más.

En cuanto a la pesca y acuicultura, Sonora es el principal exportador de camarón, sardina, calamar gigante y la jaiba a Corea del Norte y Sur, Estados Unidos de Norteamérica, Japón, Canadá, Chile, Costa Rica y otros países.

En el tema de la minería, los distritos con el mayor potencial para la explotación minera en Sonora, tenemos a Caborca, Cananea, Nacoziari de García, Sahuaripa, Álamos, Cucurpe, La Colorada, Altar, Banámichi y Magdalena de Kino, en los que se explota y exporta mayormente, Cobre, Plata y Oro.

En el año 2018, la empresa *Bacanora Lithium Plc* descubrió un yacimiento de litio en el municipio de Bacadéhuachi, Sonora, y de acuerdo a dicha minera existen reservas aproximadamente de 243.8 millones de toneladas.

Los yacimientos de litio en Sonora, no sólo se encuentran en el referido municipio, sino también en otras localidades de nuestro estado que también constituyen reservas importantes para la explotación del mineral.

El “nuevo petróleo” u “oro blanco” como también se le conoce al Litio, constituye uno de los minerales importantes con los que grandes empresas internacionales elaboran cámaras fotográficas, laptops, celulares, baterías para autos eléctricos, entre otros productos cuya adquisición va en ascenso.

De acuerdo a especialistas, el litio es un mineral que es totalmente reciclable, contariamente al petróleo, lo que constituye un campo más en el ciclo productivo del litio. Para los analistas políticos, el cambio de petróleo por el litio puede operar cambios en el mapa geopolítico mundial, en Estados Unidos pudieron extender su influencia política en el mundo y convertirse en una superpotencia después de la Segunda Guerra Mundial, en parte debido a su dominio como el mayor productor de petróleo desde el principio del siglo XX hasta mediados de la década de los 70s en que se alcanzó su mayor producción del oro negro.

Además del uso de litio para los productos antes mencionados, es también empleado en el ramo de la salud para tratar algunos trastornos mentales como la depresión y la esquizofrenia, por lo que resulta evidente los grandes beneficios que representa para nuestro estado la explotación y exportación del litio.

En ese sentido, como diputadas y diputados nos parece oportuno y trascendente en estos momentos en los que a pesar de que los yacimientos de litio en nuestro Estado aún están en fase de exploración; crear una instancia dentro de este máximo órgano de representación ciudadana, que de seguimiento a la explotación del litio en nuestro Estado, pero sobre todo que se convierta en una instancia que desde el ámbito competencial del Congreso del Estado, genere las condiciones necesarias para que el desarrollo de esta nueva actividad minera se traduzca en desarrollo económico en nuestra región y prosperidad para las y los sonorenses.

Finalmente, es importante destacar que la actividad minera constituye el inicio de todas las cadenas productivas industriales y que forma parte del desarrollo de la humanidad. Recordemos que las épocas de progreso en la historia del ser humano se marcaron por eras de aparición de los minerales, desde la edad piedra, la de bronce, la del hierro y actualmente la época cibernética en donde los metales y los minerales están presentes.

Además, la minería es esencial para la vida del ser humano que depende de la presencia de varios minerales y metales para su sobrevivencia, pero también constituye una palanca de desarrollo importante.

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

ACUERDO

ÚNICO.- El Congreso del Estado de Sonora, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 91 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Sonora, resuelve crear la Comisión Especial de Seguimiento a la Explotación del Litio en Sonora, como una instancia que desde el ámbito competencial del Congreso del Estado, genere las condiciones necesarias para que el desarrollo de esta nueva actividad minera se traduzca en desarrollo económico en nuestra región y prosperidad para sus habitantes, misma que quedará integrada de la siguiente manera:

PRESIDENTE C. DIP. HÉCTOR RAÚL CASTELO MONTAÑO
SECRETARIO C. DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA
SECRETARIO C. DIP. PROSPERO VALENZUELA MUÑER
SECRETARIO C. DIP. AZALIA GUEVARA ESPINOZA
SECRETARIO C. DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES
SECRETARIO C. DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL
SECRETARIO C. DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS
SECRETARIO C. DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA
SECRETARIO C. DIP. JORGE EUGENIO RUSSO SALIDO
SECRETARIO C. DIP. ERNESTO ROGER MUNRO JR.

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

ATENTAMENTE

Hermosillo, Sonora a 06 de mayo de 2022.

DIP. HÉCTOR RAÚL CASTELO MONTAÑO

DIP. FERMÍN TRUJILLO FUENTES

DIP. PROSPERO VALENZUELA MUÑER

DIP. ERNESTINA CASTRO VALENZUELA

DIP. SEBASTIÁN ANTONIO ORDUÑO FRAGOZA

DIP. AZALIA GUEVARA ESPINOZA

DIP. CLAUDIA ZULEMA BOURS CORRAL

DIP. ERNESTO DE LUCAS HOPKINS

DIP. JORGE EUGENIO RUSSO SALIDO

INICIATIVA DE DECRETO

QUE CLAUSURA UNA SESION EXTRAORDINARIA

ARTÍCULO ÚNICO.- La Sexagésima Tercera Legislatura Constitucional del Congreso del Estado de Sonora, clausura hoy, previas las formalidades de estilo, la sesión extraordinaria a que fue convocada por su Diputación Permanente, mediante resolutivo aprobado en sesión celebrada el día 04 de mayo de 2022.

SALON DE SESIONES DEL H. CONGRESO DEL ESTADO

Hermosillo, Sonora, 06 de mayo de 2022.

DIPUTADA PRESIDENTA

NOTA DEL EDITOR: Las iniciativas y posicionamientos de los diputados se publican en los precisos términos en los que son enviados por quienes los suscriben.