

Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del
Estado de Sonora (EEMOV)

Anexo 3: Reporte de Resultados del Proceso Participativo

**RED
PLANNERS**

Acrónimos y abreviaturas

Acrónimo / Término	Descripción
CANACINTRA	Organismo empresarial que representa al sector industrial de México
CANACO	Cámara Nacional de Comercio (Cajeme)
CEDEP	Coordinadora Estatal de Transporte Escolar y de Personal
CEDEMUN	Centro Estatal de Desarrollo Municipal
Codeso	Consejo para el Desarrollo Sostenible del Estado de Sonora
DOT	Desarrollo Orientado al Transporte
Equipo consultor	Equipo de trabajo de Red Planners SC.
EEMOV	Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del estado de Sonora/ La Estrategia.
ENAMOV	Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.
IMTES	Instituto de Movilidad y Transporte de Sonora.
ITS	Instituto Tecnológico de Sonora
LGMSV	Ley General de Movilidad y Seguridad Vial
Unison	Universidad de Sonora
Sistema UNE	Sistema Integral de Transporte UNE
SICT	Secretaría de Comunicaciones y Transporte
SIDUR	Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano del Estado de Sonora.
SIPPINA	Sistema Estatal de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Sonora
SLRC	San Luis Río Colorado
Proceso participativo	Estrategia de socialización y retroalimentación de la EEMOV.
Versión final	Versión final de la propuesta de la EEMOV que el IMTES presentará al SEMSV para su aprobación.

1. Introducción	4
2. Metodología	7
Componentes del proceso participativo	8
a) Planeación del proceso participativo	8
b) Implementación del proceso participativo	11
c) Sistematización del proceso	13
3. Resultados	13
Resultados generales	13
Taller virtual de pre-diagnóstico para el lanzamiento del proceso participativo (IMTES)	13
Talleres participativos regionales	14
Resultados de los talleres participativos	14
1.1. Objetivos y retos de la EEMOV	14
1.2. Principales retos y barreras	26
1.3. Ejes estratégicos y líneas de acción	34
Eje 01. Ciudades, comunidades y fronteras conectadas	34
Eje 02. Transporte público de calidad y eficiente para todas las personas	45
Eje 03. Movilidad activa y espacio público incluyente	54
Eje 04. Calles, caminos y sistemas seguros para todas las personas	61
Eje 05. Movilidad justa y accesible para todas las personas	68
1.4. Mi compromiso con la EEMOV	74
4. Conclusiones	78
5. Anexos	80

1. INTRODUCCIÓN

La Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial (EEMOV) se construye en un contexto de transformación urbana: las ciudades y territorios de Sonora enfrentan desafíos crecientes en términos de dispersión urbana, alta dependencia del automóvil, y dificultades de acceso a servicios y oportunidades para muchas comunidades —especialmente rurales, indígenas o fronterizas¹. Frente a esta realidad, la movilidad no puede entenderse sólo como un problema técnico, sino como un tema profundamente social que requiere la participación activa de quienes viven sus consecuencias cotidianas.

En ese marco, el proceso participativo desarrollado para la elaboración de la EEMOV se planteó como un elemento central. No se trató únicamente de una metodología para recabar opiniones, sino del reconocimiento del derecho que tienen todas las personas a incidir en las decisiones públicas que afectan su vida y su entorno. Este derecho está respaldado por leyes y acuerdos nacionales e internacionales, y constituye la base para políticas más justas, efectivas y sostenibles.

El proceso de elaboración de la Estrategia es liderado por el Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Sonora (IMTES), con el acompañamiento de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SIDUR), la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Sonora, la Comisión Estatal de Derechos Humanos, la Secretaría de Educación y Cultura, el Instituto Sonorense de la Juventud, el Instituto Sonorense de las Mujeres, entre otros. Así como con la participación activa de gobiernos municipales, instituciones educativas y centros de investigación como la Universidad de Sonora (Unison) y el Instituto Tecnológico de Sonora (ITS), entre otras.

También han sido parte del proceso diversas organizaciones de la sociedad civil, entre ellas Sonora Sin Víctimas A.C., Movilidad para Todas Hermosillo, BiciRed Sonora / Hermosillo, Personas con Discapacidad Nogales, Red Feminista Sonorense, Observatorio Ciudadano de Movilidad SLRC, Círculo de Mujeres por el Derecho a la Ciudad, Alianza Ciudadana para la Inclusión, entre otras.

Adicionalmente, participaron empresas y organizaciones del sector, transporte y empresarial, tales como Transportes Urbanos y Suburbanos de Hermosillo, Autobuses Amarillos de Cajeme, la Coordinadora Estatal de Transporte Escolar y de Personal (CEDEP), el Sindicato de Choferes y Operadores de Transporte Urbano, CANACINTRA Hermosillo, CANACO Cajeme y Transportistas Unidos de Sonora.

¹ Anexo técnico del borrador de la EEMOV

El objetivo del proceso participativo fue generar un espacio abierto de diálogo y construcción colectiva que permitiera definir prioridades compartidas y construir consensos para una movilidad más segura, incluyente y sostenible en Sonora.

La participación permitió escuchar de forma directa las voces de la ciudadanía y actores clave en todo el estado: gobiernos municipales, sociedad civil, academia, sector privado y ciudadanía en general. Esta inclusión no solo enriqueció el diagnóstico, sino que ayudó a delinear soluciones realistas, alineadas con las necesidades locales y con mayor legitimidad.

Asimismo, este enfoque colaborativo fortalece la viabilidad e implementación de la estrategia, al generar confianza, prevenir posibles resistencias y fomentar alianzas interinstitucionales que serán fundamentales en las siguientes etapas. En suma, se avanza hacia una visión compartida de la movilidad como un derecho y una corresponsabilidad colectiva.

El proceso participativo estuvo alineado con los principios rectores de la EEMOV, tales como:

- **Gobernanza y participación ciudadana**, al generar espacios reales de consulta y diálogo en todo el estado;
- **Corresponsabilidad social**, al entender que la movilidad nos involucra a todas y todos;
- **Jerarquía de la movilidad**, que prioriza a quienes caminan, usan bicicleta o transporte público;
- **Accesibilidad, inclusión y justicia territorial**, al integrar las voces de grupos históricamente excluidos;
- **Transparencia y rendición de cuentas**, mediante procesos abiertos y públicos;
- Así como **coherencia intersectorial**, conectando la movilidad con temas como salud, medio ambiente y ordenamiento del territorio.

Objetivo del documento

Este documento tiene como propósito sistematizar y dar a conocer los resultados del proceso participativo realizado para la construcción de la EEMOV. Reúne los hallazgos más relevantes, los principales retos identificados y las propuestas surgidas a partir de los talleres realizados con diversos actores en distintas regiones del estado de Sonora. Además, busca destacar el valor de la participación como pilar para el diseño de políticas públicas más inclusivas, pertinentes y sostenibles.

Objetivos específicos del proceso participativo

- Recoger las voces, necesidades y propuestas de la ciudadanía y de actores clave en materia de movilidad y seguridad vial, a través de espacios de diálogo abiertos en distintas regiones del estado, asegurando que la Estrategia refleje las realidades territoriales, sociales y culturales de Sonora.

- Fortalecer la legitimidad, pertinencia y viabilidad de la EEMOV, mediante un proceso participativo incluyente, transparente y corresponsable, que involucre a gobiernos municipales, sociedad civil, academia, sector privado y ciudadanía en general desde las etapas iniciales del diseño.
- Generar insumos cualitativos y contextuales que permitan enriquecer y validar el contenido técnico de la Estrategia, integrando diversas perspectivas que contribuyan a soluciones integrales, sostenibles y centradas en las personas, con especial atención a grupos históricamente excluidos o en situación de vulnerabilidad.

El documento se estructura de la siguiente manera:

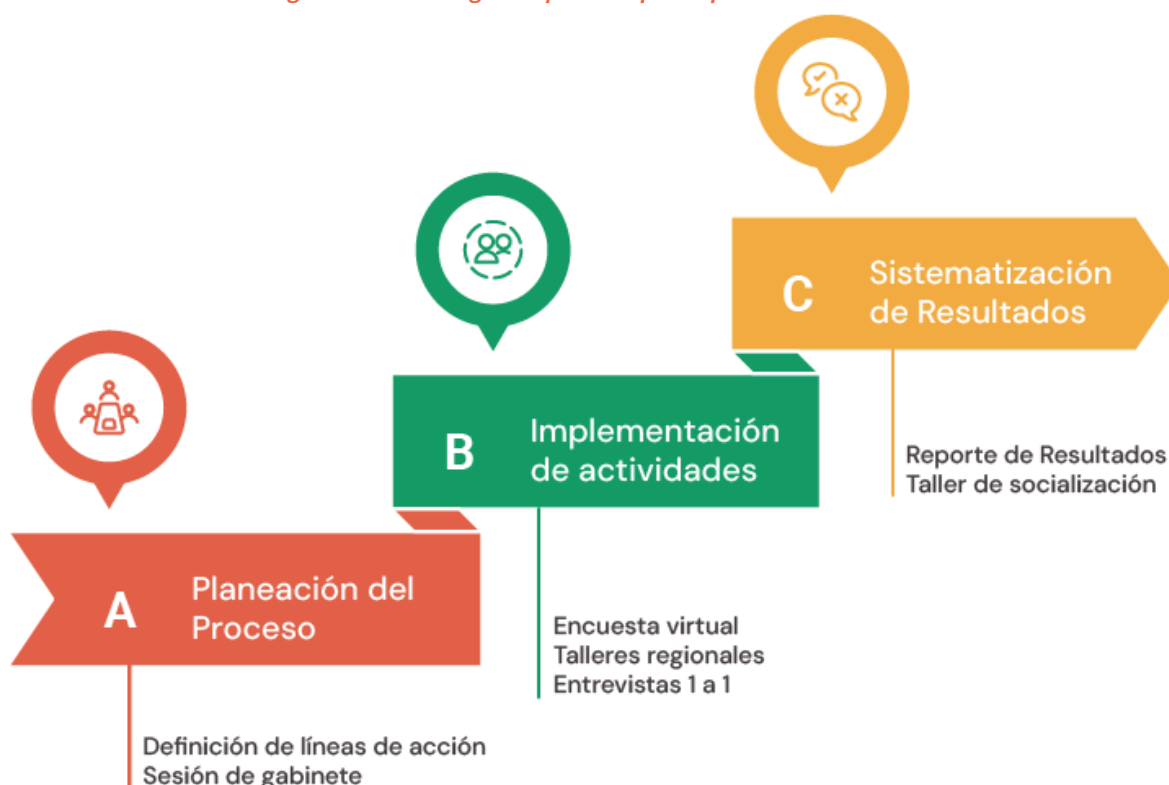
1. Objetivos del proceso participativo y sus objetivos específicos.
2. Metodología empleada: diseño metodológico y logístico del proceso. Incluye las herramientas participativas utilizadas y los tipos de actividades realizadas.
3. Resultados del proceso participativo:
 - a. Resultados generales
 - b. Resultados por objetivo de la EEMOV
 - c. Principales retos y barreras para la implementación
 - d. Revisión detallada de los ejes estratégicos y líneas de acción con comentarios por sub eje y región.
 - e. Mis compromisos con la EEMOV
4. Conclusiones sobre el proceso y su valor para la implementación futura.
5. Anexos, que incluyen materiales de sistematización y documentación de apoyo.

2. METODOLOGÍA

El proceso participativo para la construcción de la EEMOV en Sonora se diseñó con el objetivo de recopilar retroalimentación de actores clave y sectores involucrados, asegurando que el documento final refleje las necesidades y perspectivas locales. Para ello, el proceso participativo se estructuró en tres principales componentes: a) **planeación del proceso**, b) **implementación de actividades** y, c) **sistematización de los resultados**.

Para la preparación del proceso participativo, se llevaron a cabo un total de ocho reuniones previas, incluyendo seis reuniones de seguimiento y dos de lanzamiento, con el objetivo de coordinar actividades y definir la metodología de trabajo. Como parte del mismo proceso participativo, se realizaron cuatro sesiones clave: un taller de prediagnóstico, una sesión con municipios y dos sesiones de trabajo con el IMTES para la definición de líneas de acción. Estas sesiones, junto con los talleres regionales, permitieron enriquecer y validar el contenido técnico de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial con una visión integral y alineada con las necesidades del estado.

Figura 1. Metodología del proceso participativo de la EEMOV



○ Componentes del proceso participativo

Con base en los objetivos generales, se contemplaron tres componentes básicos para la implementación del proceso participativo, los cuales se describen a continuación.

■ a) Planeación del proceso participativo

En esta etapa se definieron, de acuerdo con los objetivos planteados, la metodología, logística y las herramientas cualitativas que permitió recopilar la información de manera estructurada para retroalimentar los componentes de la Estrategia.

Se estableció la facilitación de **cuatro talleres presenciales en** diferentes regiones del estado para incorporar las diversas perspectivas regionales y se consideró la posibilidad de un taller virtual para aquellas entidades y actores que no pudieran asistir presencialmente.

Esta fase se integra de:

- *Diseño de metodología*

Se definió la dinámica de los talleres estructurados en tres bloques principales. (i) En el primer bloque se revisaron los objetivos específicos de la estrategia, su pertinencia con el contexto local y la claridad de su redacción. (ii) El segundo bloque se centró en la identificación de los principales retos y obstáculos a los que podría enfrentarse la implementación de la Estrategia. (iii) Finalmente, en el tercer bloque se trabajó en la revisión de los ejes estratégicos, las líneas de acción y la construcción de acuerdos colectivos para una implementación efectiva.

- *Logística*

Para los talleres presenciales regionales, el equipo del IMTES organizó los talleres realizando las gestiones de invitaciones, sedes, y materiales de trabajo, asimismo participaron como co-facilitadores en la implementación de las mesas de trabajo, mientras que el equipo consultor fue responsable del diseño metodológico y de la facilitación principal de las mesas de trabajo.

- *Herramientas*

Durante los talleres presenciales se organizaron cinco mesas de trabajo, una por cada eje estratégico de la EEMOV, con apoyo de material didáctico como rotafolios impresos, notas adhesivas y plumones, con el objetivo de fomentar una dinámica más activa entre las personas participantes.

Las actividades que se realizaron en esta fase son:

I. Taller virtual de pre-diagnóstico para el lanzamiento del proceso participativo (IMTES)

Objetivo: La sesión tuvo como finalidad revisar y validar los objetivos, ejes estratégicos, líneas de acción y enfoques clave propuestos para la EEMOV. También buscó integrar las necesidades, prioridades y aportes técnicos del IMTES, y sentar las bases para la retroalimentación del diagnóstico técnico y el diseño metodológico del proceso participativo.

Metodología: El taller se realizó de manera virtual, el 22 de enero de 2025 y contó con la participación de 21 personas representantes del gobierno estatal a través del IMTES, SIDUR y CEDEMUN, con la facilitación del equipo consultor.

La dinámica se estructuró en dos bloques:

1. Diagnóstico: Identificación de problemáticas prioritarias del estado en materia de movilidad y seguridad vial.
2. Discusión estratégica: Revisión participativa de los ejes temáticos de la EEMOV.

Se utilizó la herramienta digital Menti para fomentar la participación activa recopilando aportaciones de forma interactiva. La sesión promovió intervenciones breves de las personas participantes, priorizando la escucha activa y la recopilación sistemática de perspectivas.

II. Trabajo con municipios

Encuesta digital para autoridades municipales

Objetivo: El formulario tuvo como propósito recopilar propuestas, diagnósticos y necesidades locales en materia de movilidad y seguridad vial por parte de los municipios del estado. En total, 21 municipios respondieron el formulario, aportando información que complementa el análisis regional y territorial. Esta encuesta fue realizada antes de la sesión de trabajo virtual (componente 2 del trabajo con municipios).

Metodología: Se trató de un instrumento digital de participación estructurado en cuatro bloques temáticos, enviado a los municipios para su llenado:

- Bloque I. Diagnóstico municipal: principales problemáticas y desafíos locales.
- Bloque II. Proyectos y acciones en curso: iniciativas municipales vigentes.
- Bloque III. Propuestas municipales: ideas para integrar en la estrategia estatal.
- Bloque IV. Información técnica y documental: estudios y datos relevantes disponibles.

Sesión de trabajo con municipios

Objetivo: La sesión tuvo como propósito identificar los principales desafíos y problemáticas que enfrentan los municipios del estado de Sonora en materia de movilidad y seguridad vial, así como reconocer acciones y proyectos implementados a nivel local. Esta actividad permitió recabar insumos para fortalecer la Estrategia desde una perspectiva territorial y municipal.

Metodología: La sesión se llevó a cabo de manera virtual el 28 de febrero de 2025. Participaron 33 personas representantes de distintas áreas municipales como seguridad pública, tránsito, desarrollo social, obras públicas, de municipios como Suaqui Grande, Bacanora y Tepache, así como asociaciones civiles como *Sonora Sin Víctimas A.C.*

Para los talleres virtuales, se utilizó la plataforma digital Menti, donde las personas participantes pudieron registrar sus respuestas de manera general, así como hacer uso de la participación abierta en la sesión de Google Meet.

Debido a dificultades técnicas de acceso, se completaron cinco de las quince preguntas planteadas inicialmente, lo que motivó un cambio hacia una dinámica más conversacional y participativa.

III. Sesiones de trabajo para revisión de los ejes estratégicos

Objetivo: Las sesiones de trabajo tuvieron como finalidad revisar, discutir y validar los ejes estratégicos y sus respectivas líneas de acción para la Estrategia. Se buscó asegurar que cada eje refleje con claridad los desafíos del estado en materia de movilidad y seguridad vial, con un enfoque territorial, social, ambiental y de derechos, y que las líneas de acción fueran pertinentes, viables y alineadas con las prioridades del IMTES y del marco normativo vigente.

Metodología: Se realizaron dos talleres virtuales, los días 21 y 25 de febrero de 2025, con la participación de equipos técnicos del IMTES y facilitación de Red Planners. Cada sesión se organizó en bloques temáticos:

- Primera sesión (21/02): revisión y validación del Eje 1: Ciudades, comunidades y fronteras conectadas y Eje 2: Transporte público de calidad y eficiente.
- Segunda sesión (25/02): análisis del Eje 3: Movilidad activa y espacio público incluyente, Eje 4: Calles, caminos y sistemas seguros para todas las personas y Eje 5: Movilidad justa y accesible para todas las personas.

Cada sesión incluyó:

- Presentación del diagnóstico y caracterización del eje.
- Exposición de las líneas de acción preliminares.
- Retroalimentación participativa, mediante diálogo abierto y el uso de herramientas digitales colaborativas como Miro y el chat de la plataforma Google Meet.

■ b) Implementación del proceso participativo

Dentro de esta etapa se llevaron a cabo actividades para la implementación del proceso participativo, las cuales consisten en:

I. Talleres participativos regionales

Se llevaron a cabo cuatro talleres regionales presenciales en las ciudades de Ciudad Obregón, Hermosillo, Nogales y San Luis Río Colorado.

Estas sesiones fueron el centro del proceso participativo de la EEMOV, en total asistieron 290 personas de distintos sectores: autoridades locales, transportistas, organizaciones de la sociedad civil, academia y ciudadanía interesada.

Objetivo: Facilitar un espacio de diálogo y colaboración con actores clave para revisar y fortalecer la EEMOV, integrando el marco normativo vigente, principios rectores y retroalimentación local.

Metodología: para la realización de los talleres se definió la siguiente dinámica,

Bloque I. Presentación del taller, dinámica y presentación del diagnóstico técnico

En el Bloque I, se llevó a cabo el registro y la bienvenida de las personas participantes. Posteriormente, el equipo presentó los objetivos del proceso participativo y los resultados del diagnóstico técnico, proporcionando un marco de referencia para el desarrollo del taller. Se instalaron cinco mesas de trabajo, organizadas según los ejes estratégicos de la estrategia, donde las personas participantes se ubicaron de acuerdo con sus áreas de interés.

Bloque II. Objetivos y retos de la EEMOV

Durante este bloque, se identificó el interés de cada participante en el taller, así como la institución o sector al que representaban. Se revisaron los objetivos particulares de la estrategia y se identificaron los principales retos y obstáculos que podrían surgir en su implementación, agrupándolos en las siguientes categorías: gobernanza y coordinación institucional, capacidades técnicas y operativas, recursos financieros y viabilidad económica, participación y aceptación social, e innovación y tecnología. A partir de estas discusiones, los comentarios y aportaciones fueron registrados en el material de apoyo.

Bloque III. Ejes estratégicos, líneas de acción y acuerdos

Se revisaron los objetivos particulares de los ejes estratégicos y se recopilaron propuestas de mejora. Este espacio permitió a las personas participantes plantear iniciativas, proyectos y recomendaciones para fortalecer la Estrategia. Con el objetivo de fomentar la construcción colectiva, se solicitaron acuerdos concretos que facilitaran la vinculación de los actores con la implementación de la Estrategia

de manera estructurada. Esta actividad formó parte del bloque “Del acuerdo a la acción”, con el propósito de fomentar la apropiación de la EEMOV y traducir las discusiones técnicas en compromisos personales e institucionales. Como parte de este cierre, se realizó una dinámica titulada “Mis compromisos con la EEMOV”, en la que las y los participantes expresaron acciones concretas que están dispuestos a impulsar desde sus ámbitos. Con la conclusión de este bloque, se dieron por finalizados los talleres.

II. Reunión presencial con dependencias del gabinete estatal

Como parte del proceso de articulación institucional de la EEMOV, se llevó a cabo una sesión de presentación preliminar dirigida a representantes de las dependencias vinculadas con el IMTES y que forman parte del gabinete estatal del Gobierno de Sonora. Esta reunión tuvo por objetivo compartir los avances en la formulación de la Estrategia, explicar la metodología participativa utilizada, y presentar los principales hallazgos surgidos en los talleres regionales, las sesiones técnicas y el trabajo con municipios.

Durante la sesión, realizada de manera virtual, se contó con la participación de 22 personas representantes de instituciones clave como SIDUR, la Secretaría de Educación y Cultura (SEC), la Secretaría de Seguridad Pública, la Coordinación Ejecutiva de Energía, la Comisión Estatal de Derechos Humanos, el Instituto Sonorense de las Mujeres, la Coordinación General de Transporte y el Instituto Sonorense de la Juventud, entre otras.

III. Entrevistas uno a uno a actores clave²

Durante la última semana de marzo y la primera de abril del 2025, se llevarán a cabo 10 entrevistas virtuales con actores clave de diferentes dependencias como: Sistema Estatal de Protección Integral de Niñas, Niños y Adolescentes del Estado de Sonora (SIPPINA), Junta de caminos del estado de Sonora, Protección Civil, Secretaría de Hacienda, Secretaría de Salud Pública, SIDUR, Codeso, SICT, Secretaría de las mujeres y la Oficina del Ejecutivo del Estado.

Objetivo: Recabar información detallada de actores clave sobre los retos, necesidades y propuestas en materia de movilidad y seguridad vial en Sonora. A través de este ejercicio, se busca complementar los hallazgos obtenidos en los talleres participativos y demás herramientas metodológicas, garantizando una visión integral y fundamentada en la experiencia de quienes inciden en la movilidad del estado.

Metodología: A partir de una entrevista virtual semi estructurada, de acuerdo a una guía de preguntas donde se identificarán en una matriz, con apoyo de la herramienta digital Miró, proyectos en marcha, otros proyectos que requieren apoyo en materia de movilidad y seguridad vial, también se recopilaron propuestas a desarrollar en un futuro.

² Actividad en proceso al cierre de este reporte

■ **c) Sistematización del proceso**

Toda la información recopilada en los talleres fue organizada en una matriz de análisis (Anexo A). Los insumos obtenidos fueron procesados para extraer las principales conclusiones y aportaciones, permitirán enriquecer y fortalecer el contenido de la estrategia, integrando las diferentes perspectivas.

3. RESULTADOS

A continuación se presenta la sistematización de los hallazgos del proceso participativo de la EEMOV, a partir del análisis detallado de los insumos generados en tres espacios clave:

- (i) Presentación del pre diagnóstico técnico y retroalimentación por parte del IMTES,
- (ii) Sesión con representantes municipales y encuesta digital para autoridades municipales,
- (iii) Cuatro talleres regionales realizados en Ciudad Obregón, Hermosillo, Nogales y San Luis Río Colorado.

Para analizar los resultados se desarrolló una matriz de sistematización que consolidó todos los comentarios emitidos durante las actividades. Esta matriz permite rastrear de manera estructurada las observaciones, propuestas y prioridades expresadas en torno a los objetivos, sub ejes y líneas de acción de la EEMOV, organizadas por región, temática y sesión. A partir de esta base, se identificaron temas recurrentes, retos específicos en el territorio y aportes para el fortalecimiento de la Estrategia.

○ **Resultados generales**

A continuación se presentan los principales resultados de las actividades realizadas para el proceso participativo.

■ **Taller virtual de pre-diagnóstico para el lanzamiento del proceso participativo (IMTES)**

La sesión con el IMTES realizada el 22 de enero de 2025 permitió revisar y validar la propuesta de objetivos, ejes estratégicos y líneas de acción preliminares. Como resultado de este ejercicio, se identificaron desafíos estructurales como la baja cobertura y calidad del transporte público, la inseguridad vial, la escasa infraestructura para peatones y ciclistas, y la falta de accesibilidad para grupos vulnerables. También se planteó la necesidad de articular la movilidad con sectores como salud, medio ambiente y ordenamiento territorial.

Trabajo con municipios

Posteriormente, en la sesión con gobiernos municipales (28 de febrero de 2025), se visibilizaron problemáticas territoriales como el mal estado de caminos rurales, el aislamiento de comunidades en temporada de lluvias, la falta de infraestructura peatonal segura, y la

dependencia del transporte informal o particular. Se destacó también el crecimiento del uso de motocicletas sin regulación, así como la presencia de medios de tracción animal. Las soluciones propuestas incluyeron fomentar una cultura vial basada en la corresponsabilidad, invertir en infraestructura accesible y mejorar la gestión intergubernamental de los recursos.

- Talleres participativos regionales

Finalmente, los talleres regionales reunieron a más de 290 personas de sectores diversos: autoridades locales, organizaciones de la sociedad civil, transportistas, academia y ciudadanía. Estas sesiones permitieron validar el enfoque general de la Estrategia, revisar detalladamente las líneas de acción por eje temático, y recoger propuestas que se adapten a las diferentes necesidades locales.

- **Resultados de los talleres participativos**

En las siguientes páginas se sistematizan los hallazgos más relevantes por cada eje estratégico, destacando los comentarios emitidos en los talleres, los principales retos identificados y las propuestas de mejora recogidas en cada región.

- 1.1. Objetivos y retos de la EEMOV**

Los objetivos estratégicos de la Estrategia representan el marco orientador para transformar el sistema de movilidad, durante el proceso participativo, estos objetivos fueron revisados y enriquecidos, se identificaron fortalezas y espacios en la formulación original, así como propuestas concretas para **integrar enfoques de equidad, accesibilidad, seguridad vial, sustentabilidad ambiental e innovación tecnológica**. Este apartado presenta una sistematización por objetivo, donde se resumen los principales comentarios emitidos por región, las líneas temáticas recurrentes, y los retos más urgentes que enfrenta la implementación de la estrategia a nivel territorial.

Figura 2. Revisión de objetivos en el taller de Hermosillo



Objetivo 1: Seguridad vial

Fortalecer la seguridad vial y reducir la siniestralidad en el estado. Para ello, se implementará el enfoque de Visión Cero, priorizando la seguridad de las personas usuarias más vulnerables, como peatones, ciclistas y personas usuarias del transporte público.

Elemento	Contenido
<p>Conclusión general (total de comentarios: 39)</p>	<p>Infraestructura segura: Todos los talleres destacaron la urgencia de contar con infraestructura vial adecuada, accesible y multimodal para prevenir siniestros.</p> <p>Enfoque integral: La seguridad vial requiere normativas claras, educación vial estructurada, sistemas seguros y un lenguaje común que facilite su implementación.</p> <p>Elementos comunes: A pesar de las particularidades locales, se identificaron temas recurrentes como diseño vial incluyente, prevención y control, condiciones del transporte público, inclusión, cultura vial, normativa actualizada y evaluación continua.</p>
<p>Ciudad Obregón (15 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Infraestructura vial segura y diferenciada. ● Visión Cero realista e inclusiva.

	<ul style="list-style-type: none"> • Mejores condiciones laborales para personas operadoras. • Inclusión de zonas rurales y personas con discapacidad. • Regulación de licencias y vehículos. • Educación vial y señalización. • Cultura vial para prevenir conductas de riesgo.
Hermosillo (7 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación clara y lenguaje técnico común. • Educación vial infantil estructurada. • Infraestructura con señalamiento efectivo en zonas urbanas y carreteras.
Nogales (7 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> • Señalética accesible y comprensible. • Paradas dignas y seguras para el transporte público. • Licencias más estrictas para motociclistas. • Reconocimiento de la siniestralidad como un problema universal. • Inclusión explícita de personas con discapacidad.
San Luis Río Colorado (10 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> • Atención a problemas fronterizos.

Objetivo 2: Transporte público y movilidad activa

Fomentar alternativas de transporte eficientes y sostenibles para reducir la dependencia del automóvil particular, priorizando la modernización del transporte público, garantizando su accesibilidad y cobertura, e impulsando el uso de modos activos como la caminata y el ciclismo para mejorar la intermodalidad.

Elemento	Contenido
Conclusión general (total de comentarios: 20)	<p>Fortalecimiento del transporte público: Se identificó como prioridad mejorar la seguridad, accesibilidad y eficiencia del transporte público. Se propone modernizar unidades, ampliar cobertura, establecer tarifas accesibles y mejorar condiciones laborales para personas operadoras.</p> <p>Movilidad activa como alternativa: Se recomendó desincentivar el uso del automóvil y fomentar modos activos como la bicicleta, mediante infraestructura adecuada, campañas y regulaciones.</p> <p>Educación vial y participación: Se destacó la importancia de incorporar educación vial estructurada en escuelas e instituciones, así como el uso de lenguaje claro y directo en los objetivos.</p>

<p>Ciudad Obregón (7 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Reforzar el enfoque de seguridad en el transporte público, especialmente en unidades urbanas. ● Establecer recorridos más cortos y efectivos. ● Incluir campañas sobre movilidad activa. ● Desincentivar el uso del automóvil. ● Garantizar seguridad antes que solo modernización. ● Proponer repotencialización de unidades. ● Incorporar campañas de participación ciudadana.
<p>Hermosillo (6 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Generar un diagnóstico real del sistema de transporte para tomar decisiones. ● Incorporar criterios de accesibilidad, cobertura y seguridad. ● Fomentar el uso de bicicleta como alternativa activa. ● Implementar campañas permanentes sobre movilidad activa. ● Revisar el lenguaje del objetivo (por ejemplo, cambiar “fomentar” por “implementar”). ● Incorporar estrategias como “Hoy no circula”.
<p>Nogales (4 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer la educación vial desde la base (escuelas, instituciones). ● Implementar regulaciones al uso del automóvil. ● Mejorar la calidad del servicio y condiciones de las unidades. ● Ampliar la cobertura del transporte público en zonas marginadas.
<p>San Luis Río Colorado (3 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer la educación vial desde la base. ● Implementar regulaciones y restricciones al uso del automóvil. ● Priorizar el mejoramiento de la calidad del servicio y condiciones de las unidades.

Objetivo 3: Calidad, cobertura y eficiencia del transporte público

Garantizar una movilidad accesible y equitativa para todas las personas, independientemente de su condición física, social o económica, mediante un sistema de transporte seguro y eficiente. Se dará prioridad a la mejora del transporte en comunidades rurales, indígenas y fronterizas para reducir la brecha de acceso a servicios esenciales.

Elemento	Contenido
<p>Conclusión general (total de comentarios: 22)</p>	<p>Mejora estructural del transporte en zonas excluidas: Se destacó la necesidad de fortalecer el transporte público en comunidades rurales,</p>

	<p>indígenas y fronterizas, así como garantizar cobertura territorial y paradas seguras.</p> <p>Infraestructura accesible y condiciones dignas: Se enfatizó el derecho a una movilidad accesible para personas con discapacidad, adultas mayores e infancias, incluyendo iluminación, señalización y mobiliario adecuado.</p> <p>Enfoque inclusivo y coordinación interinstitucional: Se sugirió mejorar la regulación, capacitar personas operadoras y vincular actores locales para garantizar seguridad y equidad en contextos vulnerables.</p>
<p>Ciudad Obregón (7 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Capacitación a choferes para un servicio digno e inclusivo. ● Garantizar el acceso a la movilidad en comunidades rurales con menor conectividad. ● Incluir explícitamente a personas adultas mayores como grupo prioritario. ● Paradas formales y reglamentadas en zonas rurales. ● Diseñar estrategias que fomenten el transporte público como alternativa funcional. ● Asegurar infraestructura para personas con discapacidad y adultos mayores. ● Considerar también zonas urbanas marginadas, no sólo rurales.
<p>Hermosillo (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Coordinar con áreas de seguridad pública para brindar condiciones seguras. ● Crear rutas a hospitales y escuelas, especialmente en localidades rurales. ● Reglamentar la instalación de paradas de autobuses. ● Mejorar la cobertura del transporte público en el norte del estado. ● Aclarar si se habla de movilidad dentro o entre comunidades rurales.
<p>Nogales (3 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Invertir en infraestructura de transporte en carreteras rurales (hoy sin paradas). ● Mejorar frecuencia y cobertura en zonas con bajo acceso. ● Mencionar acceso digno para estudiantes en zonas rurales.

<p>San Luis Río Colorado (7 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer la regulación del transporte rural informal. ● Hacer énfasis en la inclusión de personas con discapacidad. ● Incluir a las infancias como grupo clave en el diseño de la movilidad. ● Establecer infraestructura adecuada para movilidad en zonas agrícolas. ● Señalización y accesibilidad para toda la población. ● Abrir opciones de transporte alternativo para personas trabajadoras del campo. ● Recolectar datos de movilidad en comunidades indígenas.
---	---

○

Objetivo 4: Infraestructura de movilidad segura y eficiente	
<p>Vincular la movilidad con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano, promoviendo ciudades compactas y accesibles que reduzcan las distancias de traslado y fomenten el uso del transporte público y la movilidad activa.</p>	
Elemento	Contenido
<p>Conclusión general (total de comentarios: 18)</p>	<p>Infraestructura segura como base del sistema: Se enfatiza que la infraestructura debe priorizar la seguridad de todas las personas usuarias, más allá del flujo vehicular.</p> <p>Relación directa con transporte público: Se señala la importancia de que la infraestructura apoye la operación del transporte público, con paradas seguras, corredores y accesos adecuados.</p> <p>Diseño sensible al contexto: Se recomienda adaptar la infraestructura a realidades locales: entornos escolares, rurales, fronterizos y zonas de alta vulnerabilidad.</p>
<p>Ciudad Obregón (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Priorizar la seguridad vial por encima del flujo vehicular. ● Asegurar zonas de ascenso y descenso seguras, banquetas amplias y señalización clara. ● Diseñar infraestructura específica para escuelas. ● Incluir mobiliario adecuado y espacios seguros en zonas peatonales. ● Coordinar diseño vial con necesidades del transporte público.

<p>Hermosillo (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Relación entre transporte público e infraestructura: condiciones adecuadas para el ascenso y descenso. ● Considerar el diseño urbano en entornos escolares. ● Adaptar la infraestructura a las condiciones climáticas. ● Enfatizar el enfoque de seguridad vial sobre la eficiencia del tránsito. ● Contemplar accesos peatonales seguros a paradas de transporte.
<p>Nogales (4 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Mejorar la infraestructura para paradas de transporte y cruces fronterizos. ● Incluir la perspectiva de frontera en el diseño de infraestructura vial. ● Garantizar accesos seguros y señalización clara en zonas de alto tránsito. ● Alinear infraestructura con rutas de transporte formal e informal.
<p>San Luis Río Colorado (4 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Adaptar el diseño a condiciones regionales y climáticas. ● Priorizar la seguridad vial en zonas agrícolas y rurales. ● Contemplar corredores multimodales y conexiones funcionales. ● Mejorar iluminación y señalización en vialidades secundarias.

○

Objetivo 5: Movilidad accesible, justa y equitativa

Fortalecer la gobernanza y la participación ciudadana en la movilidad, promoviendo la coordinación entre gobierno, sector privado, sociedad civil y academia. Se impulsará un enfoque participativo que incluya la consulta y la toma de decisiones colaborativas en materia de movilidad y seguridad vial.

Elemento	Contenido
<p>Conclusión general (total de comentarios: 19)</p>	<p>Equidad y accesibilidad como principios rectores: Se enfatiza que la movilidad debe ser accesible física y económicamente para todas las personas, especialmente grupos históricamente excluidos como personas con discapacidad, adultos mayores y habitantes de zonas periféricas.</p> <p>Sistema justo con incentivos y redistribución: Se propuso implementar subsidios, tarifas diferenciadas y redistribución del espacio público como mecanismos para hacer el sistema más justo.</p>

	<p>Calidad y seguridad como condiciones mínimas: Se destacó que sin condiciones dignas, seguras y de calidad, no puede hablarse de movilidad justa. La educación vial y la atención al usuario son parte de esa garantía.</p>
<p>Ciudad Obregón (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Garantizar accesibilidad universal en paradas, unidades y señalización. ● Diseñar estrategias tarifarias que consideren desigualdades económicas. ● Incorporar infraestructura segura en zonas con alta vulnerabilidad. ● Incluir a adultos mayores y personas con discapacidad como grupos prioritarios. ● Fortalecer la educación vial con enfoque en equidad.
<p>Hermosillo (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Incluir subsidios cruzados o sistemas de tarifas diferenciadas por zona o condición socioeconómica. ● Mejorar la atención al usuario en el transporte público. ● Redistribuir el espacio público para favorecer la movilidad activa. ● Establecer incentivos para el uso del transporte público. ● Asegurar iluminación, señalización y mobiliario digno en entornos urbanos vulnerables.
<p>Nogales (4 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Priorizar el acceso seguro a transporte para zonas marginadas y de frontera. ● Implementar programas de educación vial con enfoque comunitario. ● Promover condiciones dignas en paraderos y recorridos seguros. ● Considerar la movilidad del cuidado (mujeres con hijas/os, adultos mayores).
<p>San Luis Río Colorado (5 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Diseñar estrategias de movilidad asequibles para personas trabajadoras del campo. ● Incluir a comunidades rurales e indígenas en el diseño de rutas y políticas de acceso. ● Regular tarifas para evitar sobre costo en zonas de difícil acceso.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Mejorar la infraestructura en zonas agrícolas y periféricas. ● Ampliar el concepto de accesibilidad a lo territorial y económico.
Objetivo 6: Movilidad sostenible y medio ambiente	
Disminuir el impacto ambiental del transporte y fortalecer la resiliencia de los sistemas de movilidad mediante políticas de mitigación y adaptación al cambio climático, promoviendo soluciones de baja emisión, eficiencia energética y el uso de tecnologías limpias en el transporte público y la infraestructura de movilidad.	
Elemento	Contenido
Conclusión general (total de comentarios: 17)	<p>Transición hacia tecnologías limpias: Se destacó la necesidad de renovar unidades de transporte público y de carga con tecnologías menos contaminantes, mediante subsidios e incentivos claros.</p> <p>Enfoque integral del impacto ambiental: Se propuso ampliar el alcance del objetivo incluyendo conceptos como mitigación, adaptación y erradicación del impacto ambiental, considerando sus efectos en la salud y en la calidad del aire.</p> <p>Infraestructura verde y vigilancia ambiental: Se solicitó integrar áreas verdes en la infraestructura de movilidad activa, así como reforzar la supervisión ambiental y aplicar sanciones a flotas contaminantes. También se pidió tomar en cuenta las condiciones climáticas extremas en el diseño vial.</p>
Ciudad Obregón (5 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Solicitar recursos específicos para proyectos de mitigación ambiental en movilidad. ● Fomentar el uso de vehículos eléctricos e híbridos. ● Considerar pavimento y polvo como factores ambientales que afectan la salud. ● Incorporar infraestructura verde en ciclovías y entornos peatonales. ● Incluir sanciones a unidades contaminantes.
Hermosillo (5 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Ampliar el objetivo con términos como “mitigar, erradicar” y no solo “disminuir”. ● Integrar diseño resiliente considerando altas temperaturas.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementar programas de sustitución vehicular con incentivos. ● Fomentar vegetación en zonas peatonales para enfrentar el calor extremo. ● Garantizar el mantenimiento de vialidades ante fenómenos climáticos.
<p>Nogales (3 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Incentivar la infraestructura ciclista como alternativa sustentable. ● Crear sistemas de monitoreo de emisiones. ● Promover pavimentación ecológica con bajo impacto.
<p>San Luis Río Colorado (4 comentarios)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Diseñar espacios peatonales con áreas verdes y sombra. ● Considerar el polvo y el calor como factores ambientales críticos. ● Apoyar a transportistas con subsidios para renovar unidades contaminantes. ● Vincular acciones de movilidad sustentable con políticas de salud pública.

○

Objetivo 7: Innovación tecnológica y capacidades institucionales	
Fomentar el uso de herramientas digitales e innovación tecnológica en la movilidad mediante sistemas de gestión inteligente, como monitoreo en tiempo real, semáforos inteligentes y plataformas digitales, adaptadas a la realidad del estado.	
Elemento	Contenido
<p>Conclusión general (total de comentarios: 16)</p>	<p>Tecnología al servicio de la seguridad y gestión: Se propone vincular directamente la innovación tecnológica con la mejora en la seguridad vial y la eficiencia del sistema, mediante semáforos inteligentes, monitoreo y análisis de datos.</p> <p>Infraestructura digital y conectividad: Se subraya que la infraestructura de movilidad debe contemplar herramientas digitales como señalización inteligente, conectividad en zonas rurales y sistemas remotos de vigilancia.</p> <p>Fortalecimiento institucional y enfoque integral: Se plantea capacitar al personal en todos los niveles, clarificar competencias y articular sectores como transporte escolar, movilidad laboral y</p>

	logística. También se enfatiza la necesidad de condiciones laborales dignas y educación vial.
Ciudad Obregón (4 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Sincronización de semáforos para mejorar la seguridad vial. ● Generación de estadísticas y datos para decisiones basadas en evidencia. ● Capacitación en educación vial para personas operadoras y comunidad escolar. ● Garantizar conectividad en comunidades marginadas como parte de la seguridad.
Hermosillo (5 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Integrar transporte escolar, movilidad laboral y logística en el objetivo. ● Establecer roles y coordinación entre los tres niveles de gobierno. ● Promover sistemas de monitoreo digital en transporte público. ● Impulsar la conectividad digital para control y seguridad vial. ● Vincular el uso de tecnología a la eficiencia operativa del sistema.
Nogales (3 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Tecnología para control y análisis de tráfico en frontera. ● Mejorar la conectividad en zonas rurales para la eficiencia del sistema. ● Promover educación vial mediante herramientas digitales.
San Luis Río Colorado (4 comentarios)	<ul style="list-style-type: none"> ● Garantizar condiciones laborales para las personas operadoras del sistema. ● Fortalecer capacidades institucionales locales con enfoque en movilidad. ● Incorporar transporte compartido como parte del sistema regulado. ● Utilizar plataformas tecnológicas para evaluación de rutas y servicios.

Figura 3. Revisión de objetivos en el taller de San Luis Río Colorado



1.2. Principales retos y barreras

Este bloque tuvo como objetivo identificar los principales retos y barreras que podrían dificultar la implementación de la Estrategia, así como priorizar los desafíos clave que cada objetivo debe atender. A partir de una dinámica participativa centrada en la pregunta “**¿Cuál es el principal desafío que este eje debe resolver?**”, se recopilaron comentarios de las personas asistentes en cada ciudad.

Figura 4. Revisión del bloque de retos y barreras en Ciudad Obregón



1. Gobernanza y coordinación institucional

Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (19 comentarios)</p>	<p>Falta de aplicación y actualización del marco legal: Se percibe que los reglamentos están desactualizados y que no existen mecanismos claros ni eficaces para su aplicación, incluyendo la ausencia de protocolos, sanciones y planes de emergencia.</p> <p>Limitaciones operativas y de financiamiento: Existe una falta de mantenimiento y supervisión de la infraestructura pública y obstáculos financieros para el mejoramiento de la misma.</p> <p>Débil coordinación entre niveles de gobierno e instituciones: Se identifica una falta de coordinación entre autoridades estatales y municipales, así como entre distintas dependencias.</p> <p>Procesos burocráticos rígidos y sin seguimiento político: Los procesos burocráticos para acceder a recursos son vistos como barreras clave, así como la falta de seguimiento a las políticas públicas.</p>
<p>Hermosillo (21 comentarios)</p>	<p>Falta de claridad en atribuciones institucionales y capacidades: Se desdibujan las responsabilidades institucionales, tanto entre niveles de gobierno como dentro del ámbito municipal, debilitando sus capacidades.</p>

	<p>Falta de voluntad política e institucional: Ausencia de compromiso y falta de voluntad para colaborar y tomar decisiones conjuntas por parte de la autoridad.</p> <p>Desconocimiento y falta de actualización de la ley: El marco legal vigente se percibe como desactualizado o poco conocido, y no existen mecanismos que aseguren su cumplimiento.</p> <p>Poca inclusión de actores sociales en la toma de decisiones: Los actores clave no son considerados de manera efectiva en los procesos de diseño e implementación de políticas.</p>
<p>Nogales (20 comentarios)</p>	<p>Falta de coordinación entre niveles de gobierno y actores clave: La falta de comunicación entre autoridades estatales, municipales y actores externos limita la implementación efectiva de acciones.</p> <p>Insuficiente autonomía municipal en normativa y capacidades: Se percibe una limitada capacidad de los municipios para ejercer funciones normativas y de desarrollo en temas urbanos y de movilidad.</p> <p>Problemas de gestión en la planificación territorial y movilidad pesada: La planificación existente no se ajusta al crecimiento urbano, el tránsito de transporte de carga y el impacto de proyectos ferroviarios.</p> <p>Ausencia de políticas para movilidad activa e innovación urbana: Se menciona la falta de programas que fomenten la movilidad activa, y los existentes tienen una limitada innovación en el espacio público.</p>
<p>San Luis Río Colorado (13 comentarios)</p>	<p>Ausencia de coordinación entre niveles gobierno e internamente: No hay mecanismos efectivos para articular acciones entre dependencias locales, estatales y federales, así como con actores comunitarios y ejidales.</p> <p>Limitaciones institucionales y contextuales para la implementación de proyectos: Los proyectos estratégicos enfrentan obstáculos tanto internos como externos en temas de seguridad y falta de capacidad resolutive.</p> <p>Falta de precisión en los reglamentos: Carencia de reglamentos o precisiones en temas específicos como regulación por zonas del transporte, educación vial y el uso del espacio público.</p>

○

2. Capacidades técnicas y operativas	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (12 comentarios)</p>	<p>a. Capacidad técnica limitada a nivel local: Se señala que la mayoría de las capacidades locales técnicas son limitadas en cuanto a personal especializado y desarrollo de infraestructura.</p>

	<p>b. Falta de personal operativo y calificado: Carencia de perfiles adecuados entre personas operadoras y personal técnico, así como la necesidad de su capacitación en temas de movilidad y seguridad vial.</p>
<p>Hermosillo (11 comentarios)</p>	<p>a. Baja capacidad institucional en municipios y capacitación: Los municipios enfrentan problemas de capacidades técnicas institucionales para operar o implementar la estrategia, así como insuficiencia de capacitación adecuada.</p> <p>b. Formación y actualización técnica limitada: Se detecta que quienes ocupan cargos públicos o funciones operativas en movilidad tienen una formación técnica insatisfactoria.</p>
<p>Nogales (4 comentarios)</p>	<p>a. Capacidad técnica municipal insuficiente para implementar estrategias: Los municipios no cuentan con los recursos humanos ni técnicos necesarios para ejecutar proyectos de movilidad o generar evidencia útil para la toma de decisiones.</p>
<p>San Luis Río Colorado (6 comentarios)</p>	<p>a. Falta de planificación y gestión operativa eficiente: La implementación de proyectos enfrenta barreras por la falta de planeación y de mecanismos de gestión adecuados para la operación cotidiana.</p> <p>b. Capacitación insuficiente en transporte y seguridad vial: Se resalta la falta de capacitación técnica para personas operadoras y capacitación en educación vial para personas usuarias.</p>

○

3. Recursos financieros y viabilidad económica	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (10 comentarios)</p>	<p>Falta de financiamiento para los proyectos: Limitaciones presupuestales para el desarrollo de infraestructura en cuanto a señalización y servicios de transporte público.</p> <p>Ausencia de estrategia clara de financiamiento: No hay una planeación financiera integral para movilidad activa donde se aprovechen las de fuentes de ingreso existentes.</p>
<p>Hermosillo (17 comentarios)</p>	<p>Asignación y uso ineficiente de recursos públicos: Los recursos disponibles no se están utilizando de manera estratégica ni con enfoque en movilidad segura y sustentable.</p> <p>Prioridad limitada para la movilidad activa: Hay una baja priorización de la movilidad activa dentro de la distribución presupuestaria.</p>

	<p>Poca conexión entre decisiones financieras y necesidades reales: Las decisiones presupuestarias no están alineadas con las demandas sociales ni con los objetivos de movilidad.</p> <p>Falta de incentivos y estímulos económicos: Los actores potenciales que promueven o utilizan alternativas de transporte no perciben beneficios económicos de hacerlo.</p>
<p>Nogales (8 comentarios)</p>	<p>Falta de recursos para proyectos estratégicos de transporte: La ciudad enfrenta una insuficiencia de recursos económicos para ejecutar obras relevantes, renovar flota y expandir rutas.</p> <p>Deficiencia del gasto y asignación presupuestaria: Los recursos existentes no se utilizan de manera óptima ni suficiente para mejorar la infraestructura y el transporte urbano.</p>
<p>San Luis Río Colorado (12 comentarios)</p>	<p>Falta de planificación y gestión operativa eficiente: La implementación de proyectos enfrenta barreras por la falta de planeación y de mecanismos de gestión adecuados para la operación cotidiana.</p> <p>Capacitación insuficiente en transporte y seguridad vial: Se resalta la falta de capacitación técnica para personas operadoras y capacitación en educación vial para personas usuarias.</p>

○

4. Participación y aceptación social	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (22 comentarios)</p>	<p>Falta de educación vial integral: Existe muy poca formación ciudadana en temas de seguridad vial, así como la falta de respeto a normas y personas usuarias vulnerables.</p> <p>Baja aceptación de los proyectos de movilidad activa: Se percibe resistencia social hacia los proyectos de movilidad activa, atribuida a falta de socialización, información y comunicación efectiva.</p> <p>Percepción negativa sobre el transporte público y la infraestructura vial: Las deficiencias del servicio y la falta de infraestructura afectan la experiencia del usuario.</p> <p>Falta de inclusión y respeto en el espacio público: No hay una cultura de respeto hacia grupos vulnerables como adultos mayores y desde la perspectiva de género.</p>
<p>Hermosillo (28 comentarios)</p>	<p>Deficiencias en educación y comunicación para la movilidad: La falta de difusión de contenidos relacionados con la movilidad segura y sustentable, debilita el comportamiento vial responsable.</p>

	<p>Resistencia cultural a modelos alternativos de movilidad: Actitud resistente ante nuevos proyectos de movilidad, particularmente aquellos que implican el uso del espacio público para modos sostenibles.</p> <p>Débil integración comunitaria en proyectos: No hay mecanismos eficaces para integrar a la comunidad en los proyectos de movilidad, además, del uso inadecuado del espacio público.</p> <p>Poca inclusión en el diseño del entorno urbano: El espacio público no está diseñado para garantizar la inclusión ni para promover la convivencia, así como considerar factores climáticos.</p>
<p>Nogales (13 comentarios)</p>	<p>Débil comunicación y participación ciudadana: No hay campañas constantes ni estrategias para involucrar a la ciudadanía en el cuidado de la infraestructura o en la toma de decisiones.</p> <p>Cultura de movilidad poco inclusiva y segura: La ciudadanía no reconoce a todos las personas usuarias como parte del sistema de movilidad, especialmente a personas ciclistas y con discapacidad.</p> <p>Falta de educación vial y aplicación normativa: Falta de capacitación en seguridad vial entre la población en general, así como una aplicación deficiente de la normativa existente.</p>
<p>San Luis Río Colorado (19 comentarios)</p>	<p>Falta de participación social e inclusión comunitaria: Baja participación de la ciudadanía en la toma de decisiones y una exclusión de actores sociales relevantes, como la sociedad civil, el sector privado y autoridades ejidales.</p> <p>Problemas de comunicación institucional: Falta de comunicación efectiva sobre la estrategia de movilidad, así como la ausencia de canales accesibles para todas las edades y grupos sociales.</p> <p>Falta de integración social en los proyectos: Los proyectos de movilidad no se han construido de manera participativa ni se han socializado adecuadamente con la comunidad.</p> <p>Déficit en cultura vial y estrategias de concientización: No se han implementado campañas sostenidas ni se ha promovido la formación vial ciudadana desde una perspectiva integral e inclusiva.</p>

○

5. Innovación tecnológica	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (13 comentarios)</p>	<p>Bajo aprovechamiento tecnológico en operación y gestión del transporte: Falta generalizada de uso de tecnologías para el control, seguimiento y operación del sistema de transporte público.</p>

	<p>No hay sistemas digitales integrados para el usuario: Se destaca la necesidad de implementar herramientas digitales que faciliten el acceso y pago del transporte, así como una mejor organización de rutas y tarifas.</p> <p>Pocos sistemas de seguridad y señalización inteligentes: No se han incorporado tecnologías básicas para garantizar mayor seguridad en el sistema, como botones de emergencia o semaforización sincronizada.</p>
<p>Hermosillo (8 comentarios)</p>	<p>Baja adopción e implementación tecnológica: Identificación de obstáculos contextuales, inclusivos, operativos y financieros que impiden avanzar en la implementación de nuevas tecnologías.</p> <p>Déficit en sistemas de información, monitoreo y gestión urbana: Falta de herramientas tecnológicas para monitoreo y evaluación, establecer indicadores y facilitar la integración modal.</p>
<p>Nogales (3 comentarios)</p>	<p>Falta de modernización en señalización y control del tránsito: Existen rezagos en semaforización y señalización digital, así como de tecnologías inclusivas.</p>
<p>San Luis Río Colorado (6 comentarios)</p>	<p>Déficit en señalización e infraestructura tecnológica vial: Se requieren mejoras digitales en la semaforización y señalética urbana y rural para el transporte.</p>

○

6. Normatividad	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (5 comentarios)</p>	<p>Falta de regulación específica por tipo de transporte y servicio: Falta de normativas claras para organizar el funcionamiento del transporte y las condiciones de operación.</p> <p>Baja difusión normativa: Existe poca difusión de la ley de movilidad y seguridad vial estatal.</p>
<p>Hermosillo (5 comentarios)</p>	<p>Desarticulación entre normativa estatal y nacional: Necesidad de armonizar las leyes y reglamentos locales con las disposiciones nacionales.</p>
<p>Nogales (6 comentarios)</p>	<p>Débil regulación del transporte público e informal: Falta de control sobre el transporte colectivo privado en cuanto a tarifas y operación.</p>
<p>San Luis Río Colorado (1 comentario)</p>	<p>Desconocimiento generalizado de los reglamentos: La población no conoce la normativa vigente.</p>

○

7. Infraestructura	
Región	Contenido
<p>Ciudad Obregón (21 comentarios)</p>	<p>Diseño vial sin enfoque en movilidad segura ni accesible: El diseño urbano y de las unidades de transporte poco accesible.</p> <p>Deterioro y falta de mantenimiento en la infraestructura vial: La infraestructura existente presenta mal estado físico y es insuficiente.</p> <p>Falta de condiciones para la movilidad activa: No hay infraestructura básica que garantice la circulación segura para ciclistas y peatones.</p>
<p>Hermosillo (21 comentarios)</p>	<p>Insuficiente infraestructura adecuada para movilidad peatonal y rural: Las banquetas, cruceros, calles y espacios públicos no están en condiciones óptimas para peatones ni en zonas rurales.</p> <p>Débil monitoreo y evaluación de metas: Falta de mecanismos para dar seguimiento, evaluar resultados e integrar la infraestructura a una visión estratégica.</p> <p>Deterioro y obstrucción del espacio público: La infraestructura urbana presenta obstrucciones y mal estado para su uso.</p>
<p>Nogales (10 comentarios)</p>	<p>Infraestructura vial limitada y desarticulada: La red vial no es óptima e insuficiente y falta conectividad efectiva entre zonas clave.</p> <p>Deterioro de la infraestructura para la movilidad: Las unidades de transporte público y la infraestructura urbana presentan deficiencias y mal estado sin una estrategia de movilidad sustentable.</p>
<p>San Luis Río Colorado (27 comentarios)</p>	<p>Deterioro y falta de mantenimiento de la infraestructura vial urbana y rural: Las condiciones físicas de las calles y carreteras presentan deterioro y falta de mantenimiento adecuado.</p> <p>Falta de infraestructura para movilidad segura y ordenada: No existen señalizaciones apropiadas ni una infraestructura vial adaptada a horarios de alta demanda.</p> <p>Infraestructura inexistente o precaria en localidades rurales: En las comunidades rurales no se cuenta con transporte urbano, rutas adecuadas ni condiciones mínimas de conectividad y seguridad vial.</p> <p>Deficiencias en el sistema de transporte público urbano: El sistema de transporte no cubre la demanda actual. Hay falta de unidades, rutas y paradas fijas, lo que genera caos e incertidumbre en la operación cotidiana.</p>

	Rezago estructural que impide avanzar en soluciones tecnológicas: Aún se cuenta con problemas básicos como pavimentación, iluminación o señalización, lo cual impide pensar en mejoras tecnológicas o más complejas.
8. Visión de ciudad	
Región	Contenido
Ciudad Obregón	(SIN Comentarios)
Hermosillo (9 comentarios)	Déficit de infraestructura y servicios inclusivos para grupos vulnerables: Necesidad de transporte y servicios adecuados para mujeres, personas adultas mayores y de cuidados. Falta de planificación orientada a ciudades humanas y sostenibles: La ciudad no ha sido diseñada con un enfoque centrado en las personas ni se promueven modelos como el teletrabajo.
Nogales (6 comentarios)	Condiciones ambientales y urbanas inadecuadas: Se reporta una mala calidad del aire causada por el parque vehicular y calles sin pavimentar, además de malas percepciones sobre el transporte público.
San Luis Río Colorado (6 comentarios)	Falta de planificación urbana y territorial inclusiva: La planificación urbana actual no atiende adecuadamente las necesidades rurales ni considera una visión socio ambiental efectiva.

Figura 5. Revisión del bloque de retos y barreras en taller de Nogales



1.3. Ejes estratégicos y líneas de acción

La EEMOV se estructura en torno a cinco ejes estratégicos que abordan los principales desafíos identificados en el proceso participativo. Cada eje contiene líneas de acción específicas que orientan la implementación de políticas, programas y proyectos en el estado, con el objetivo de construir un sistema de movilidad más justo, seguro, accesible y sostenible para todas las personas.

- Eje 01. Ciudades, comunidades y fronteras conectadas

Objetivo del eje revisado

El desarrollo económico y social del estado depende de un sistema de movilidad eficiente que garantice la conexión de zonas urbanas, rurales y fronterizas, facilitando el acceso a bienes, servicios y oportunidades de desarrollo. Este eje busca mejorar la infraestructura y conectividad vial, asegurando que todas las comunidades, especialmente las más aisladas, cuenten con vías seguras y funcionales que favorezcan su integración con los principales centros urbanos y productivos del estado.

Resultados por taller: 5 comentarios recibidos en total.

CIUDAD OBREGÓN	Se plantea la necesidad de incorporar el desarrollo ferroviario, la mejora de vialidades rurales y una mejor distribución de responsabilidades institucionales.
HERMOSILLO	Se sugiere destacar la movilidad como un eje estructurante del desarrollo territorial y económico. También se propone incluir sistemas ferroviarios y mayor claridad en competencias municipales.
NOGALES	Se recomienda incorporar el fortalecimiento de cruces fronterizos estratégicos (ej. Garita San Antonio), así como una visión binacional.
SAN LUIS RÍO COLORADO	Se solicita visibilizar la falta de conectividad efectiva en zonas rurales, ejidos y pasos fronterizos, con propuestas de inversión pública constante en mantenimiento vial y acceso a telecomunicaciones.

Figura 6. Revisión de ejes estratégicos en taller de San Luis Río Colorado



Líneas de acción

Sub eje: Infraestructura y conectividad vial

1.1. Implementar estrategias de movilidad rural, asegurando la conectividad entre comunidades aisladas y centros urbanos. Incluir medidas para mitigar el aislamiento de comunidades rurales durante temporadas de lluvias o fenómenos climáticos extremos, asegurando caminos de acceso funcionales todo el año **(12 comentarios)**.



Generales

- Se propone priorizar el mantenimiento constante de caminos rurales, especialmente en temporadas de lluvias.
- Urge atender la conectividad de ejidos y zonas sin cobertura telefónica.
- Se destaca la necesidad de incluir rutas escolares y comunitarias como parte de estas estrategias.



Nogales

Aprovechar las vías férreas en la zona oriente para mejorar la conectividad logística y territorial.



San Luis Rio Colorado

Mantenimiento constante en vialidades rurales.

1.2. Implementar estrategias adecuadas para los municipios para regular la carga urbana, como zonas de carga y descarga específicas, horarios diferenciados y restricciones en áreas de alta congestión, reduciendo el impacto en la movilidad y la calidad del aire en las ciudades **(7 comentarios)**.



Ciudad Obregón

Mantener restricciones pero considerar la circunstancia productiva local.



Hermosillo

Transporte de carga fuera de las ciudades como prioridad estratégica.



Nogales

Desarrollo de un centro logístico local considerando últimas millas y distribución.

1.3. Incorporar estrategias de adaptación, mitigación y financiamiento en la infraestructura vial para responder a los impactos del cambio climático en zonas vulnerables **(3 comentarios)**.

Ciudad Obregón	Hermosillo	San Luis Río Colorado
Establecer normativa para el diseño de infraestructura resiliente al cambio climático.	Programa de carpool, incentivar la movilidad sostenible ciudadana.	Rutas con unidades equipadas con aire acondicionado.

1.4. Reducir la brecha de conectividad en zonas rurales mediante pavimentación y mantenimiento de caminos estratégicos (1 comentario).

Generales

- Se solicita mayor inversión en caminos rurales vecinales y pasos de difícil acceso.
- Se destaca la necesidad de asegurar conectividad permanente en temporada de lluvias.

Nogales

Punto: Cruce fronterizo Agua Prieta II como prioridad para la conectividad.

1.5. Modernizar las carreteras estatales estratégicas para potenciar la movilidad regional y mejorar la conectividad con los mercados productivos y comerciales, como los corredores logísticos estratégicos de Guaymas y Nogales (5 comentarios).

Hermosillo

Enfoque de planeación de vialidades para unir redes y evitar expansión dispersa.

San Luis Río Colorado

Se recomienda evaluar planes logísticos con visión regional. Modernización de la carretera.

1.6. Desarrollar sistemas logísticos integrales para mejorar la coordinación entre carreteras, puertos y ferrocarriles, optimizando el flujo de mercancías y reduciendo tiempos de traslado de acuerdo con las necesidades, poblaciones y recursos técnicos de los municipios (5 comentarios).

Generales

- Se propone generar centros logísticos municipales que faciliten la articulación multimodal.
- La modernización logística debe adaptarse a las capacidades y necesidades locales.

Nogales

Desarrollo de un centro logístico local considerando distribución de última milla

Sub eje: Unidades de transporte para el desarrollo regional baja en emisiones

1.7. Incorporar zonas de bajas emisiones en ciudades de alta densidad y corredores de transporte de alta demanda, principalmente en territorios con mayores índices de emisiones contaminantes **(6 comentarios)**.

Hermosillo

Se valora la implementación de zonas de bajas emisiones, pero se enfatiza la necesidad de analizar las capacidades técnicas, normativas y energéticas del estado y los municipios.

San Luis Río Colorado

Propuesta de parque para generación de energía eléctrica y eólica, como parte de la transición energética.

1.8. Incentivar la modernización de flotas de carga, promoviendo vehículos eléctricos, híbridos o con combustibles alternativos (gas natural, hidrógeno). **(3 comentarios)**.

Nogales

Se reconoce la importancia de la modernización, destacando la necesidad de normativas binacionales que regulen el tránsito y la eficiencia ambiental de transporte de carga.

1.9. Estrategias de última milla sostenibles, promoviendo vehículos eléctricos de reparto y sistemas de micro logística en centros urbanos **(1 comentario)**.

Hermosillo

Se propone fortalecer la infraestructura para carga eléctrica y micro logística urbana, con enfoque en eficiencia y sustentabilidad.

1.10. Desincentivar el uso excesivo del automóvil a través de estrategias como zonas de tráfico limitado, cobro por congestión, estrategias de movilidad activa u otras que se adecuen a las necesidades socioeconómicas de los territorios **(12 comentarios)**.

Hermosillo

Medidas para reducir el uso del automóvil; estrategias para transporte compartido; aplicación de la ley climática.

Nogales

Alternativas eléctricas; fortalecer transporte urbano; rutas principales norte-sur; ciclovías seguras.

San Luis Rio Colorado

Mejorar el transporte público para disminuir la dependencia del automóvil particular.

Sub eje: Planeación urbana y movilidad integrada

1.11. Evaluar normativas locales para implementar zonas de desarrollo orientadas al transporte (DOT) en corredores estratégicos **(10 comentarios)**.

Generales

- Se valora la figura DOT para ordenar el crecimiento urbano, reducir la ocupación informal del suelo y promover una movilidad más integrada.
- Se destaca la necesidad de planificación territorial con visión ambiental.

Ciudad Obregón

Regular zonas invadidas y sin planeación.

Hermosillo

Evaluación ambiental; redistribución del espacio vial; planificación con enfoque regional.

Nogales

Redensificación para evitar urbanización dispersa; aeropuertos y red vial estratégica.

San Luis Río Colorado

Más ciclovías bien diseñadas y protegidas.

1.12. Incorporar la movilidad como un componente de los planes de desarrollo urbano municipales, priorizando proyectos que fortalezcan el transporte público y la movilidad activa (7 comentarios).

Hermosillo

Integrar desarrollo urbano y ordenamiento territorial.

Nogales

Regular horarios de vialidad para diferentes sectores; taxi colectivo como opción.

San Luis Río Colorado

Asegurar alineación con programas operativos y planes de ordenamiento territorial.

1.13. Armonizar las Leyes de Desarrollo Urbano Municipales para optimizar los criterios de movilidad sustentable (2 comentarios).

Ciudad Obregón

Se resalta la importancia de armonizar la normativa a nivel estatal y municipal, con visión de movilidad sustentable y lógica territorial.

San Luis Río Colorado

Pares viales para agilizar el tránsito urbano.

1.14. Incentivar límites de crecimiento urbano para mejorar la conectividad y reducir problemas derivados de la expansión urbana (**2 comentarios**).

Generales

- Se recomienda vincular el crecimiento urbano con instrumentos de planeación y financiamiento de movilidad.
- Enfatizan evitar expansión sin control y generar herramientas fiscales o normativas para contenerla.

Hermosillo

Vinculación entre valores de suelo y planeación.

Nogales

Regular el comercio informal para liberar espacio peatonal y carriles.

Sub eje: Regulación y gobernanza en movilidad

1.15. Participar en la coordinación de gobiernos estatales y nacionales para la actualización de marcos normativos e implementación de proyectos que permitan mejorar la movilidad en la frontera (8 comentarios).

San Luis Rio Colorado

Crear consejo ciudadano y observatorio de movilidad; lineamientos de participación.

Hermosillo

Vincular fondos internacionales a estudios y proyectos.

Nogales

Incluir el recinto fiscal en la red ferroviaria como nuevo eje de transporte de mercancías. Se subraya el rol clave de los municipios en la gobernanza de la movilidad transfronteriza.

1.16. Fortalecer la regularización del parque vehicular y evaluar mecanismos de financiamiento (4 comentarios).

Hermosillo

Armonizar recaudación vehicular con propuesta de transporte y movilidad sustentable; verificación de vehículos.

Nogales

Se menciona la creación de centros de verificación y estrategias integrales de regularización.

1.17. Adaptar los reglamentos de tránsito municipales para mejorar la movilidad y facilitar el cumplimiento de regulaciones estatales (4 comentarios).

Ciudad Obregón

Atribuir a municipios regulación de transporte público: asegurar implementación local de la estrategia.

Nogales

Se propuso actualizar reglamentos municipales con énfasis en movilidad.

1.18. Mejorar la coordinación entre los tres niveles de gobierno para la regulación del tránsito de carga en pasos fronterizos estratégicos. **(No hay comentarios).**

Principales conclusiones:

Sub eje	Contenido
Infraestructura y conectividad vial	<ul style="list-style-type: none"> ● Se identificó la necesidad de mejorar caminos rurales y modernizar carreteras estratégicas para fortalecer la conectividad territorial. ● Se propuso integrar sistemas logísticos multimodales adaptados a las capacidades locales.
Unidades de transporte para el desarrollo regional baja en emisiones	<ul style="list-style-type: none"> ● Se valoró la incorporación de zonas de bajas emisiones y la modernización de flotas de carga con tecnologías limpias. ● Se propusieron estrategias de última milla sostenibles y acciones para reducir el uso del automóvil.

<p>Planeación urbana y movilidad integrada</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Se recomendó aplicar criterios de desarrollo orientado al transporte (DOT) en zonas con crecimiento desordenado. ● Se enfatizó integrar la movilidad en los planes municipales y armonizar la legislación urbana para promover una planificación sustentable.
<p>Regulación y gobernanza en movilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Se sugirió fortalecer la coordinación entre niveles de gobierno, especialmente en cruces fronterizos y tránsito de carga. ● Destacó la importancia de actualizar reglamentos municipales, regular el parque vehicular y crear mecanismos de participación ciudadana en movilidad.

Comentarios adicionales y temas emergentes (4 comentarios):

- Se planteó la necesidad de estrategias de reestructuración vial, como la construcción de libramientos o periféricos en municipios como Etchojoa y otras cabeceras municipales.
- Se destacó la importancia de considerar la contaminación auditiva generada por el tráfico urbano.
- Se propuso abordar la contaminación ambiental por ruido, especialmente en calles con alta circulación vehicular.
- Se señaló la contaminación visual, auditiva y ambiental derivada del transporte de carga como un problema que requiere atención específica.

- Eje 02. Transporte público de calidad y eficiente para todas las personas

Objetivo del eje revisado

Garantizar un sistema de transporte público accesible, seguro, eficiente y sostenible es clave para mejorar la movilidad en el estado y reducir la dependencia del automóvil particular. Este eje estratégico se enfoca en ampliar la cobertura del transporte público en zonas rurales, periféricas y fronterizas, asegurando que todas las personas tengan acceso a un servicio confiable que les permita desplazarse a sus actividades diarias y acceder a servicios esenciales. **(4 comentarios).**

CIUDAD OBREGÓN	Se enfatizó la necesidad de ampliar la cobertura del transporte público a zonas suburbanas, incluyendo sistemas mixtos y taxis comunitarios. Se pidió claridad sobre cómo se garantizará la calidad y sostenibilidad del sistema.
HERMOSILLO	Se destacó la importancia de realizar diagnósticos locales, revisar el marco jurídico vigente de concesiones y asegurar condiciones operativas adecuadas en zonas de difícil acceso.
NOGALES	Se subrayó la falta de cobertura en zonas rurales y la necesidad de integrar alternativas como transporte comunitario. Se recomendó diversificar los modos de transporte y mejorar la infraestructura asociada.
SAN LUIS RÍO COLORADO	Se reconoció la inexistencia de un sistema formal de transporte público en autobús. Se propuso formalizar taxis comunitarios y establecer subsidios flexibles.

Figura 7. Revisión de ejes estratégicos, líneas de acción y acuerdos en el taller de Ciudad Obregón



Líneas de acción: 69 comentarios en total

Sub eje: Cobertura y accesibilidad del transporte público

2.1. Ampliar la cobertura del transporte público en zonas rurales, periféricas y fronterizas mediante la creación de rutas estratégicas que faciliten el acceso a servicios de primera necesidad (10 comentarios).

Ciudad Obregón

Necesario ampliar cobertura a zonas periféricas, incorporando servicios no concesionados.

Hermosillo

Se propuso un diagnóstico técnico por localidad para definir rutas.

Nogales

Considerar zonas rurales y población vulnerable como eje del diseño.

San Luis Rio Colorado

Crear esquemas de taxi comunitario por identificación y color, con imagen de operadores.

2.2. Diseñar y establecer rutas de transporte público en comunidades sin servicio, incluyendo opciones de transporte compartido y rutas comunitarias para garantizar la conectividad y el acceso a la movilidad (**8 comentarios**).

Ciudad Obregón

Evaluar el uso de medios alternativos como escolares y transporte rural.

Hermosillo

Revisión jurídica del cumplimiento de concesiones; adecuar rutas a condiciones reales.

Nogales

Incluir zonas rurales; fortalecer estrategias comunitarias de movilidad.

San Luis Rio Colorado

Incluir paraderos informativos.

2.3. Desarrollar infraestructura de paraderos en zonas rurales, garantizando accesibilidad universal, señalización inclusiva para pueblos originarios y protección contra condiciones climáticas extremas (**5 comentarios**).

Ciudad Obregón

EDiseñar paraderos accesibles, considerando a personas mayores y con discapacidad.

Hermosillo

Incluir criterios de diseño geométrico y señalización incluyente.

Nogales

Protección contra el frío y condiciones climáticas extremas.

San Luis Rio Colorado

Actualmente no hay paraderos formales. Usan sitios de taxis; se requiere infraestructura adecuada.

2.4. Fortalecer la regulación y el apoyo a alternativas de transporte público rural y movilidad compartida en zonas de difícil acceso, promoviendo vehículos comunitarios, taxis colectivos y minibuses operados por cooperativas locales para reducir la dependencia del transporte informal (**5 comentarios**).

Ciudad Obregón

Rutas suburbanas compiten con transporte formal; urge regularización.

Hermosillo

Reforzar diseño de infraestructura para garantizar operación segura.

Nogales

Diversificar rutas comunitarias y sistemas operados por cooperativas.

San Luis Rio Colorado

Flexibilizar reglas para acceso a subsidios; evitar expansión del transporte informal.

Sub eje: Calidad del servicio

2.5. Optimizar la calidad del servicio mediante una planificación estratégica y una gestión eficiente de las rutas, garantizando mayor cobertura, frecuencia y accesibilidad para responder a las necesidades de movilidad de la población (**5 comentarios**).

Ciudad Obregón

Evaluaciones técnicas periódicas del sistema, incorporación de rutas según demanda.

Hermosillo

Usar tecnología para medición de usuarios y toma de decisiones basada en datos.

Nogales

Capacitación a operadores, claridad en horarios y recorridos.

San Luis Rio Colorado

Mejorar imagen institucional del sistema: uniformes, señalética, comunicación.

2.6. Reforzar la seguridad en unidades y paraderos mediante iluminación, vigilancia, protocolos de respuesta ante incidentes y medidas contra el acoso **(4 comentarios)**.

Ciudad Obregón

Riesgos de inseguridad en colonias; falta de iluminación y vigilancia en paraderos.

Hermosillo

Incorporar botones de pánico, cámaras de videovigilancia en paraderos y unidades.

Nogales

El Estado debe asumir responsabilidad operativa y garantizar condiciones de seguridad.

San Luis Rio Colorado

Las unidades deben adaptarse para personas con discapacidad y usuarios vulnerables.

2.7. Renovar la flota de transporte urbano, suburbano y foráneo con unidades modernas y menos contaminantes, estableciendo criterios de calidad para garantizar un servicio eficiente y seguro, en cumplimiento de la Ley de Transporte del estado de Sonora **(4 comentarios)**.

Ciudad Obregón

La renovación debe ir acompañada de subsidios y criterios técnicos.

Hermosillo

Es necesario revisar reglas de operación que impiden la renovación práctica.

Nogales

Se requiere regulación clara del parque vehicular y control del transporte flexible.

San Luis Rio Colorado

El proceso de renovación debe ser gradual y adaptado a las capacidades regionales.

Sub eje: Eficiencia y monitoreo del transporte público

2.8. Ampliar y fortalecer el sistema de monitoreo y gestión del transporte público, incorporando tecnologías que permitan supervisar rutas, frecuencias, condiciones de operación y atención a personas usuarias (**7 comentarios**).

Ciudad Obregón

Actualmente solo hay tecnología instalada en Hermosillo; es necesario expandir a todo el estado.

Hermosillo

El sistema ideal debe incluir medición en tiempo real de usuarios y rutas; requiere inversión técnica y administrativa.

Nogales

Revisar condiciones actuales para instalación de sensores, cámaras y geolocalización en unidades.

San Luis Rio Colorado

Se propone contar con inspectores y un sistema de supervisión que permita evaluar servicio y condiciones de operación.

Sub eje: Sostenibilidad financiera del transporte público

2.9. Regular la operación de plataformas de transporte mediante un marco normativo que asegure su integración con el sistema de movilidad y el cumplimiento de estándares de seguridad y calidad del servicio (**4 comentarios**).

<p>Ciudad Obregón</p> <p>Urge regular a unidades de taxis que compiten con rutas establecidas, especialmente en horas pico.</p>	<p>Hermosillo</p> <p>Existen problemas de competencia desleal entre plataformas y concesiones tradicionales.</p>
<p>Nogales</p> <p>Se propone revisión y registro obligatorio de plataformas, con control de unidades y operadores.</p>	<p>San Luis Rio Colorado</p> <p>Se debe avanzar progresivamente en el uso de tecnología, desde la regulación hasta la experiencia del usuario.</p>

2.10. Establecer un modelo tarifario justo y sostenible para sistemas de transporte individuales y colectivos, garantizando accesibilidad y viabilidad económica **(4 comentarios)**.

<p>Ciudad Obregón</p> <p>Se solicita un sistema tarifario que garantice calidad y sostenibilidad operativa.</p>	<p>Hermosillo</p> <p>Urge actualizar los costos operativos y revisar tarifas por modo de transporte.</p>
<p>Nogales</p> <p>Se propone una nueva plataforma con enfoque "Taxi Seguro" que controle tarifas y servicios.</p>	<p>San Luis Rio Colorado</p> <p>Se requiere desarrollar modelos que combinen seguridad para usuarios y viabilidad para concesionarios.</p>

2.11. Fortalecer la gestión, supervisión y monitoreo del transporte público para facilitar la transición de concesiones hacia un sistema de movilidad multimodal **(4 comentarios)**.

Ciudad Obregón

Propuesta de un sistema de transporte integrado con pasaje foráneo para zonas rurales.

Hermosillo

Se deben crear condiciones adecuadas para migrar a un modelo multimodal; concesionarios no reciben apoyos.

Nogales

Incluir el Programa de Monitoreo de UNE (Sistema Integral de Transporte de Sonora) en zonas rurales y fronteras.

San Luis Rio Colorado

Diferenciar tipos de taxis y crear procesos flexibles que permitan acceso a subsidios.

Principales conclusiones:

Sub eje	Contenido
Cobertura y accesibilidad del transporte público	<ul style="list-style-type: none"> ● Es prioritario ampliar la cobertura del transporte público en zonas rurales, periféricas y fronteras, adaptando los servicios a contextos de baja densidad o difícil acceso. ● Se propuso formalizar e integrar al sistema rutas comunitarias, taxis colectivos y transportes compartidos, incluyendo esquemas cooperativos. ● Es necesario garantizar infraestructura básica en paraderos rurales, con criterios de accesibilidad universal, señalización clara y protección climática. ● Se enfatizó la importancia de una planificación territorial diferenciada, considerando las particularidades de cada municipio y población usuaria.
Calidad del servicio	<ul style="list-style-type: none"> ● Mejorar la calidad del servicio implica atender tanto la experiencia de las personas usuarias como las condiciones del personal operador. ● Se propuso el uso de tecnología para medición de personas usuarias y evaluación del servicio. ● Se destacó la necesidad de garantizar seguridad en unidades y paraderos, con iluminación, botones de pánico y cámaras. ● Se recomendó establecer criterios de calidad visibles y verificables, incluyendo trato digno, limpieza, puntualidad y seguridad.

<p>Eficiencia y monitoreo del transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Se planteó fortalecer la capacidad institucional para monitorear el cumplimiento de rutas, frecuencia y cobertura, incluyendo el uso de plataformas tecnológicas. ● Se sugirió realizar evaluaciones periódicas del sistema y de las personas operadoras, con participación ciudadana. ● Las personas usuarias solicitaron certeza y transparencia, especialmente en la información de rutas, horarios y responsables del servicio.
<p>Sostenibilidad financiera del transporte público</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Se propuso revisar el modelo de operación de concesiones para permitir mayor flexibilidad y control, especialmente en zonas rurales o con baja rentabilidad comercial. ● Se destacó la necesidad de alinear incentivos financieros con mejoras en la calidad del servicio, evitando la precarización laboral. ● Se sugirió incorporar nuevas fuentes de financiamiento para garantizar la operación del servicio en zonas de baja demanda, priorizando su valor social.

Comentarios adicionales y temas emergentes (9 comentarios):

- Durante los talleres surgieron también propuestas y observaciones transversales no directamente vinculadas a líneas de acción existentes, que podrían enriquecer el eje:
- Necesidad de contar con una plataforma tecnológica estatal para gestionar unidades, monitorear recorridos y sistematizar denuncias o quejas de personas usuarias.
- Inclusión de estrategias de comunicación social que fomenten el uso del transporte público y posicionan su valor social y ambiental.
- Llamado a crear mecanismos de participación ciudadana en el diseño y evaluación del sistema de transporte (consejos de ciudadanía, encuestas, asambleas).
- Recomendación de integrar criterios de justicia territorial, con subsidios diferenciados por región y herramientas de redistribución del gasto público.

- Eje 03. Movilidad activa y espacio público incluyente

Objetivo del eje revisado

Fortalecer la infraestructura peatonal y ciclista, garantizando su accesibilidad y seguridad para todas las personas a través de la implementación de criterios de accesibilidad universal, la integración del transporte público con la movilidad activa y la gestión de velocidades seguras en zonas de alta afluencia peatonal. Además, fomenta incentivos para la movilidad sostenible en el sector privado y gubernamental **(10 comentarios)**.

CIUDAD OBREGÓN	Se señaló que el texto del objetivo resulta extenso y difícil de entender, por lo que se propuso hacerlo más claro y conciso. También se recomendó eliminar la referencia al “sector privado” y aclarar los criterios de incentivo incluidos en el objetivo.
HERMOSILLO	Se propuso incluir el mantenimiento como parte fundamental de la infraestructura, así como incorporar de forma explícita el enfoque de género. Se sugirió cambiar el verbo “fortalecer” por opciones como “mejorar” o “incrementar”, y ampliar el alcance hacia la sostenibilidad ambiental.
NOGALES	Se mencionó que la redacción actual no enfatiza suficientemente la movilidad activa. Se recomendó reforzar el vínculo con la sostenibilidad e incorporar términos como “mitigar” o “erradicar” el impacto ambiental, en lugar de simplemente “disminuirlo”.
SAN LUIS RÍO COLORADO	No hay comentarios.

Figura 8. Revisión de ejes estratégicos, líneas de acción y acuerdos en Nogales.



Líneas de acción

Sub eje: Infraestructura peatonal

3.1. Establecer caminos peatonales y senderos seguros en comunidades rurales, garantizando accesibilidad e iluminación (**7 comentarios**).

Ciudad Obregón

Se cuestiona por qué la línea de acción se limita a caminos rurales y no abarca entornos urbanos. Se propone evitar enfoques discriminatorios.

Hermosillo

Se solicita incluir el mantenimiento como parte clave de la infraestructura.

Nogales

Se propone adoptar áreas del ayuntamiento para implementar estrategias de tránsito seguro, enfocadas en comunidades vulnerables.

3.2. Elevar el porcentaje de banquetas en comunidades rurales y capitales urbanas, así como expandir la construcción y rehabilitación de banquetas, rampas y pasos peatonales con accesibilidad universal, priorizando zonas con menor cobertura y con alto tránsito peatonal (**6 comentarios**).

Ciudad Obregón	Hermosillo	Nogales
Se plantea que el punto debe partir desde la educación y diseño urbano, estableciendo una normativa clara sobre banquetas con medidas mínimas.	Se propone cambiar el término "elevar" por "incrementar", para mayor claridad.	Se destaca que las banquetas actuales no son accesibles para sillas de ruedas ni bicicletas.

3.3. Garantizar infraestructura peatonal que cumpla con los criterios técnicos y normativos mínimos para cruces fronterizos y corredores comerciales, con señalización adaptada a la diversidad lingüística, espacios de descanso, sombra y acceso a transporte público (5 comentarios).

Ciudad Obregón	Hermosillo	Nogales
Se solicita que el criterio de accesibilidad no se limite al lenguaje, sino que incluya capacidades diversas.	Se pide que la señalética no se enfoque solo en zonas fronterizas ni en criterios lingüísticos.	Se menciona la necesidad de una señalética sensible al clima, por ejemplo, sobre zonas que se inundan en temporada de lluvias.

Sub eje: Infraestructura ciclista

3.4. Diseñar infraestructura segura de movilidad ciclista y peatonal que faciliten la conexión con el transporte público y zonas de trabajo y estudio, adaptada a las condiciones climáticas del territorio y en cumplimiento a los lineamientos y normativas para infraestructura ciclista (5 comentarios).

Hermosillo	Nogales
Se sugiere ubicar las ciclovías en zonas de atracción de viajes, como hospitales, considerando la movilidad del cuidado.	Se enfatiza la necesidad de privilegios de circulación para peatones y ciclistas, así como la sincronización de semáforos.

3.5. Implementar sistemas de bicicletas públicas y estaciones en nodos de transporte, permitiendo intermodalidad entre la bicicleta y el transporte colectivo (4 comentarios).

Ciudad Obregón

Se cuestiona la viabilidad de estos sistemas, indicando que no funcionan por falta de cultura ciclista.

Nogales

Se sugiere complementar paradas de autobús con estacionamiento para bicicletas.

3.6. Incorporar estándares mínimos de bici estacionamiento por metro cuadrado para proyectos de uso público y común **(4 comentarios)**.

Hermosillo

Se propone incluir el enfoque de género en el diseño de esta infraestructura.

Nogales

Se recomienda que el reglamento urbano incluya porcentajes mínimos para biciestacionamientos, así como su equipamiento (seguros y señalizados).

Sub eje: Integración de la movilidad activa en la planeación urbana

3.7. Gestión de velocidades seguras, con reducción de velocidad en áreas de alta afluencia peatonal y ciclista **(2 comentarios)**.

Hermosillo

Se solicita que cualquier estrategia esté acompañada de reglamentos y supervisión.

Nogales

Se propone eliminar la vuelta continua a la derecha, por representar un riesgo para las personas ciclistas.

3.8. Fomento de esquemas de movilidad activa en empresas y oficinas gubernamentales, con incentivos para empleados que usen bicicleta o caminan al trabajo **(4 comentarios)**.

Ciudad Obregón

Se recomienda considerar variables como el clima, el horario y la estacionalidad. También se sugiere incluir a estudiantes de UES.

Hermosillo

Se proponen convenios con maquiladoras para promover el uso de bicicleta, incluyendo bonos económicos.

Nogales

Se plantea que es necesario fomentar sinergias entre empresas y maquilas para promover la movilidad activa.

3.9. Fomentar la integración del transporte público con la movilidad activa (peatonal y ciclista) en zonas de última milla y comunidades con alta dependencia de transporte no motorizado. Para los casos que la infraestructura lo permita, evaluar la inclusión de elementos eléctricos de micro movilidad **(4 comentarios)**.

Hermosillo

Se plantea la posibilidad de integrar la distribución de mercancías en bicicletas.

Nogales

Se sugiere instalar ciclopuertos en paradas de autobuses y racks para subir bicicletas a unidades de transporte público, y generar esquemas de publicidad como fuente de ingresos.

San Luis Río Colorado

Se identifica un monopolio del transporte público que limita opciones multimodales. También se destaca la necesidad de una interconexión más eficiente.

3.10. Implementar estrategias para la reducción del uso del automóvil particular, incluyendo la optimización del espacio de estacionamientos, la promoción del teletrabajo, el transporte escolar colectivo, la restricción de circulación de vehículos altamente contaminantes en zonas urbanas **(3 comentarios)**.

Hermosillo

Fortalecer la regulación vehicular.

Nogales

Se menciona que actualmente no se implementa el programa "Hoy no circula", pese al exceso de vehículos en la ciudad.

3.11. Priorizar la movilidad activa y promover el diseño de calles completas en la normatividad de diseño vial a nivel estatal y municipal **(9 comentarios)**.

Hermosillo

Se propuso priorizar ciclovías segregadas, integrar soluciones ecológicas como jardines polinizadores, aplicar el marco normativo vigente, y generar una norma general aplicable en todo el estado. También se destacó la falta de divulgación del reglamento y la necesidad de realizar auditorías de infraestructura.

Nogales

Se señaló la importancia de regular otros transportes motorizados para proteger a peatones y ciclistas.

Principales conclusiones:

Sub eje	Contenido
Infraestructura peatonal	<ul style="list-style-type: none"> Se identificó la necesidad de ampliar el alcance territorial de la infraestructura peatonal, integrando tanto zonas rurales como urbanas. Las banquetas accesibles, con dimensiones adecuadas y diseño universal, fueron un tema recurrente. Se subrayó la importancia de incluir mantenimiento, señalética clara y condiciones climáticas en los criterios de accesibilidad. Se recomendó que la normatividad contemple comunidades diversas y entornos escolares.
Infraestructura ciclista	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la calidad del servicio implica atender tanto la experiencia de las personas usuarias como las condiciones del personal operador. Se propuso el uso de tecnología para medición de personas usuarias y evaluación del servicio. Se destacó la necesidad de garantizar seguridad en unidades y paraderos, con iluminación, botones de pánico y cámaras. Se recomendó establecer criterios de calidad visibles y verificables, incluyendo trato digno, limpieza, puntualidad y seguridad.
Infraestructura ciclista	<ul style="list-style-type: none"> Se planteó la urgencia de ciclovías mejor diseñadas, conectadas y ubicadas en zonas clave como hospitales y corredores de movilidad del cuidado. Se destacó la necesidad de cultura ciclista, educación vial y condiciones que favorezcan el uso de bicicletas públicas. Los biciestacionamientos deben contar con criterios claros y aplicarse mediante normativas locales.

	<ul style="list-style-type: none"> ● Se sugirió incorporar la perspectiva de género en el diseño de la infraestructura ciclista.
<p>Integración de la movilidad activa en la planeación urbana</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Se propuso vincular la movilidad activa con políticas laborales y escolares, incluyendo convenios con maquilas y universidades. ● Se recomendó instalar infraestructura que permita intermodalidad, como ciclopuertos y racks en autobuses. ● Se destacó la necesidad de controlar la velocidad en zonas de alto tránsito peatonal y eliminar riesgos como la vuelta continua. ● Se mencionó la necesidad de diseñar estrategias para reducir el uso excesivo del automóvil en zonas con sobrecarga vehicular.

Comentarios adicionales y temas emergentes (6 comentarios):

- Propuesta de hacer obligatorio el uso de cascos para ciclistas y motociclistas.
- Considerar la topografía local en el diseño de infraestructura peatonal y ciclista.
- Se señaló la falta de rigor en la aplicación de la ley en materia de movilidad activa.
- Se mencionó el uso de túneles o “embovedados” como solución de cruce seguro.
- Se sugirió regular el uso de motocicletas y mejorar el control en la conducción vehicular.

- Eje 04. Calles, caminos y sistemas seguros para todas las personas

Objetivo del eje

Garantizar entornos viales seguros requiere una infraestructura adecuada, una regulación efectiva y una cultura de seguridad vial fortalecida. Este eje estratégico impulsa acciones integrales para reducir siniestros viales y proteger a todas las personas, especialmente a las más vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas. Se implementarán estrategias de control de velocidad, mejora de señalización e iluminación, auditorías de seguridad vial y capacitación para conductores, policías y primeros respondientes

(1

comentario).

NOGALES

Es necesario explicar el término reductores de velocidad y referirse a Personas usuarias de la infraestructura

Figura 9. Revisión de Ejes estratégicos, líneas de acción y acuerdos en San Luis Río Colorado



Líneas de acción: 116 comentarios en total para el eje 4

Sub eje: Control de tránsito

4.1. Implementar estrategias de reducción de velocidad y control de tránsito en zonas con alta incidencia de siniestros **(10 comentarios)**.



Hermosillo

Urge regulación en zonas escolares y áreas de alto flujo vehicular.



Nogales

Se sugiere aplicar control tecnológico (fotomultas) y campañas.

4.2. Ampliar la infraestructura de señalización, semaforización e instalar dispositivos de reducción de velocidad en zonas urbanas y zonas rurales **(2 comentarios)**.



Hermosillo

Urge mantenimiento y modernización de semáforos.



Nogales

Se necesita actualización de normativa y señalética.

Sub eje: Infraestructura segura

4.3. Desarrollar auditorías de seguridad vial, para evaluar y mejorar infraestructura en carreteras y calles urbanas con alto índice de siniestralidad; incluyendo normatividad clara y lineamientos para infraestructura segura y considerar asignación de presupuesto específico para auditorías de seguridad vial **(4 comentarios)**.



Hermosillo

Auditorías accesibles y con resultados aplicables.



Nogales

Las auditorías deben implementarse con enfoque resolutivo.

4.4. Ampliar la infraestructura de alumbrado público en vialidades, carreteras y caminos rurales con programas específicos para mejorar la seguridad en zonas de alto riesgo (no hay comentarios).

4.5. Desarrollar infraestructura vial bajo el enfoque de "sistemas seguros", incorporando medidas para la seguridad y convivencia de sistemas de transporte no motorizado de tracción animal con el tráfico motorizado **(10 comentarios)**.

Hermosillo	Ciudad Obregón	San Luis Río Colorado
UCiclovías y protección para ciclistas.	Necesario rediseño geométrico de vialidades.	Infraestructura segregada para modos vulnerables.

4.6. Establecer medidas de mitigación para condiciones climáticas extremas (lluvias, niebla y deslaves), en específico las zonas rurales (caminos no pavimentados) (no hay comentarios).

4.7. Implementar programas de formación y certificación en seguridad vial para conductores de transporte público, garantizando un servicio más seguro y responsable **(6 comentarios)**.

Nogales	Ciudad Obregón	San Luis Río Colorado
Se propone incorporar el enfoque de percepción de riesgo.	Evaluar la ira al volante en choferes de transporte público y establecer psicoeducativos basados en evidencia científica.	Incluir capacitación en salud mental para operadores ante temperaturas elevadas y asegurar unidades seguras y operadores capacitados para generar confianza en las personas usuarias del transporte público.

4.8. Implementar campañas estatales de educación vial enfocadas para prevenir conductas de riesgo, como el exceso de velocidad y el uso de dispositivos móviles al conducir, incorporando georreferenciación de siniestros para mejorar el análisis y la prevención **(6 comentarios)**.



Ciudad Obregón

Priorizar campañas dirigidas a menores de edad.



Hermosillo

Visibilizar a las personas durante la noche como parte del enfoque de riesgo.



Nogales

Coordinar esfuerzos entre instancias estatales y municipales.



San Luis Río Colorado

Realizar campañas específicas para cruces seguros en escuelas y transporte público.

4.9. Desarrollar programas de capacitación continua para primeros respondientes a siniestros viales, mejorando su preparación y eficiencia en la atención de emergencias (**2 comentarios**).



Hermosillo

Preparar cuerpos de emergencia con enfoque en seguridad vial.

4.10. Fortalecer la capacitación de policías municipales y estatales en la aplicación de normativas de tránsito, con un enfoque en seguridad vial, derechos de poblaciones vulnerables y seguimiento efectivo de siniestros (no hay comentarios).

Sub eje: Normatividad y sistematización

4.11. Cumplir con la actualización y armonización de los reglamentos de tránsito y movilidad municipales con la LGMSV, la ENAMOV, la ley de Seguridad Vial (176) y la ley de Transporte (177) para el Estado de Sonora (**1 comentario**).

Hermosillo

Urgente revisión y homologación de reglamentos de tránsito.

4.12. Establecer protocolos de registro y sistematización de siniestros de tránsito (5 comentarios).

Nogales

Propuesta para ofrecer educación vial en nivel medio superior y en parques viales educativos, en ámbitos urbano y rural.

Ciudad Obregón

Incluir la educación vial formal desde infantes hasta adultez mayor.

Hermosillo

Propuesta de una estrategia estatal para visibilizar la percepción de riesgo.

Sub eje: Inspección y regulación vehicular

4.13. Fortalecer la inspección vehicular para garantizar que el transporte público y privado cumpla con las condiciones mecánicas adecuadas, reduciendo el riesgo de siniestros por fallas técnicas (3 comentarios).

Hermosillo

Propuesta de inspecciones aleatorias.

Ciudad Obregón

Poca vigilancia a unidades del transporte informal.

4.14. Desarrollar un programa estatal de verificación vehicular de emisiones contaminantes, asegurando el cumplimiento de estándares ambientales y promoviendo un transporte más sostenible (1 comentario).

San Luis Río Colorado

Debe incluir incentivos para unidades menos contaminantes.

4.15. Regular el uso de motocicletas y micromovilidad para reducir riesgos, estableciendo el uso obligatorio de dispositivos de seguridad, normativas específicas para licencias de conducir y lineamientos para la venta responsable de motocicletas **(4 comentarios)**.

Nogales

Prohibir el uso de motocicletas para infancias.

San Luis Río Colorado

Alta siniestralidad en motos. Se pide control de venta, licencias y uso obligatorio de casco.

¿Principales conclusiones:

Sub eje	Contenido
Control de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementar medidas efectivas de reducción de velocidad en zonas escolares, rurales y de alta siniestralidad. ● Ampliar la cobertura de señalización, semaforización y dispositivos reductores de velocidad, tanto en zonas urbanas como rurales. ● Fortalecer el control y la vigilancia en zonas de alto riesgo con apoyo de tecnologías y cuerpos especializados.
Infraestructura y equipamiento para la seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollar auditorías de seguridad vial en carreteras y zonas urbanas, con lineamientos técnicos y presupuesto designado. ● Mejorar el alumbrado público en vialidades estratégicas, especialmente en zonas rurales y de alto riesgo. ● Diseñar infraestructura bajo un enfoque de sistemas seguros, incorporando la convivencia entre modos (peatonal, ciclista, motorizado, tracción animal). ● Establecer medidas de mitigación ante fenómenos climáticos extremos, como lluvias y deslaves, en caminos rurales.

<p>Educación y capacitación en seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementar campañas permanentes de educación vial comunitaria, con enfoque territorial y enfoque en personas usuarias vulnerables. ● Desarrollar programas de formación para personas operadoras de transporte público, primeros respondientes y cuerpos policiacos. ● Integrar la educación vial en el sistema educativo y en procesos de licenciamiento, especialmente para motociclistas.
<p>Regulación y normatividad para la seguridad vial</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Armonizar los reglamentos municipales con la LGMSV y las leyes estatales, asegurando su aplicación efectiva a nivel local. ● Establecer protocolos estandarizados para el registro, sistematización y análisis de siniestros viales, con criterios públicos y accesibles. ● Promover la participación de municipios en la actualización normativa y en la fiscalización de la seguridad vial.
<p>Inspección vehicular y protección a personas usuarias vulnerables</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer los sistemas de verificación mecánica obligatoria y control de condiciones de vehículos públicos y privados. ● Implementar un sistema de verificación de emisiones contaminantes, promoviendo un parque vehicular más sustentable. ● Regular el uso de motocicletas y micromovilidad, con licencia específica, equipamiento obligatorio y venta responsable. ● Garantizar medidas de protección para peatones, ciclistas y personas con discapacidad, con infraestructura y normativa adecuada.

Comentarios adicionales y temas emergentes:

- Se propuso incorporar la educación vial en todos los niveles educativos, con énfasis en infancia y adolescencia. También se sugirió visibilizar la percepción del riesgo mediante campañas focalizadas y mejorar la coordinación entre niveles de gobierno para integrar en los programas escolares.
- Se planteó crear escuelas de manejo municipales obligatorias, implementar licencias por puntos y evaluaciones psicológicas. Se destacó la necesidad de homologar procesos entre municipios, aplicar sanciones directamente a la licencia y endurecer criterios para personas operadoras de transporte.
- Se propuso mejorar y mantener caminos vecinales, señalar rutas agrícolas y planear accesos rurales con criterios de seguridad vial. También se mencionó la vinculación con sistemas como el C5 para atención preventiva.
- Se sugirió restringir la circulación del transporte de carga en zonas urbanas, establecer horarios diferenciados y aplicar impuestos por externalidades. Se propuso instalar básculas en zonas rurales y mapear vialidades permitidas.

- Eje 05. Movilidad justa y accesible para todas las personas

Objetivo del eje

Garantizar un sistema de movilidad equitativo e inclusivo, que atienda las necesidades de todas las personas, con especial énfasis en mujeres, personas con discapacidad, personas mayores y grupos en situación de vulnerabilidad. Las líneas de acción propuestas incorporan infraestructura con perspectiva de género, programas de transporte seguro para mujeres y estrategias para prevenir la violencia de género en el transporte, lo que posicionará a Sonora hacia un sistema de movilidad más justo, seguro e incluyente, en el que todas las personas puedan desplazarse con equidad, dignidad y libertad (6 comentarios).

CIUDAD OBREGÓN	Se sugiere priorizar el uso del término "inclusión" e integrar a la población rural como foco de atención.
HERMOSILLO	Se recomienda incorporar enfoque de derechos humanos e interseccionalidad.
NOGALES	Se destaca la necesidad de incluir expresamente a personas con discapacidad y visibilizar el acceso al espacio público.
SAN LUIS RÍO COLORADO	Urge visibilizar las particularidades del ámbito rural y priorizar acciones que respondan a las dinámicas locales.

Figura 10. Revisión de Ejes estratégicos, líneas de acción y acuerdos en Ciudad Obregón



Líneas de acción: 105 comentarios en total para el eje 5

Sub eje: Infraestructura y accesibilidad con perspectiva de género

5.1. Diseñar mecanismos de seguridad urbana en el transporte público y en el espacio público con perspectiva de género **(13 comentarios)**.

Ciudad Obregón

Propuesta de rutas seguras con conexión a escuelas, hospitales y centros deportivos. Se mencionó la necesidad de incluir a ciclistas y peatones.

Nogales

Solicitud de infraestructura segura en zonas escolares y hospitalarias.

Hermosillo

Se sugirió no limitarse solo a perspectiva de género, sino también considerar multiculturalidad e inclusión de población indígena.

San Luis Río Colorado

Enfatizó la incorporación de rampas y mobiliario seguro en espacios públicos.

5.2. Garantizar que el transporte público tenga accesibilidad universal para personas con discapacidad, con adecuaciones en infraestructura, unidades y capacitación a personas operadoras **(7 comentarios)**.

Nogales

Propuesta de señalética podotáctil y accesos universales y garantizar condiciones adecuadas en paradas para personas con discapacidad, personas embarazadas y personas mayores y protección ante el clima.

San Luis Río Colorado

Inclusión de enfoque de ciclo de vida y diseño universal en infraestructura, además de sistemas sonoros y lenguaje de señas. También, pensar en sistemas de información a la persona usuaria inclusivos y adaptados a distintas lenguas según la región,

Hermosillo

Diseñar y construir paradas/estaciones de transporte con perspectiva de género e interseccionalidad.

5.3. Asegurar la instalación de mobiliario seguro e incluyente en zonas urbanas y rurales, como paraderos con sombra y áreas de descanso **(11 comentarios)**.

Nogales

Propuesta de señalética podotáctil y accesos universales.

Ciudad Obregón

Agregar botones de seguridad en el mobiliario.

Hermosillo

Determinar las corresponsabilidades de diseño, ejecución y auditoría del mobiliario.

Sub eje: Seguridad y prevención de violencia de género en el transporte

5.4. Fomentar la capacitación en prevención y atención de violencia de género para personas operadoras de transporte y personal de seguridad **(13 comentarios)**.

Ciudad Obregón

Formación continua con evaluación y participación ciudadana.

Hermosillo

Capacitación obligatoria para operadores y personal de paradas/terminales.

Nogales

Reestructurar paradas según ubicación actual de rutas (hay paradas donde ya no pasan unidades).

San Luis Rio Colorado

Iluminación adecuada en trayectos y paradas.

5.5. Implementar un programa de transporte seguro para mujeres, con vigilancia en paradas y unidades **(1 comentario)**.

Nogales

Se propuso incorporar cámaras de vigilancia en las unidades de transporte público como medida de seguridad para las personas usuarias.

5.6. Desarrollar campañas de concientización y participación ciudadana para promover la movilidad con igualdad de género y libre de violencia **(8 comentarios)**.



Ciudad Obregón

Visibilizar estas campañas en zonas rurales y periferias.

San Luis Río Colorado

Fortalecer estrategias en medios comunitarios.

Nogales

Incorporar lenguaje visual accesible y enfoque cultural.

Sub eje: Políticas públicas y datos con enfoque de género

5.7. Implementar programas que fomenten la inclusión de las mujeres en el sector del transporte (12 comentarios).



Ciudad Obregón

Formación técnica y financiera con enfoque de género.

San Luis Río Colorado

Inclusión de mujeres en procesos de planeación del transporte.

Hermosillo

Apoyar acceso a concesiones para mujeres taxistas y conductoras.

5.8. Establecer lineamientos para fortalecer la recopilación y análisis de datos desagregados (22 comentarios).



Nogales

Recoger experiencias locales mediante encuestas y grupos focales.

San Luis Río Colorado

Fortalecer el cruce de datos con registros de salud y justicia.

Hermosillo

Incorporar georreferenciación de siniestros con enfoque interseccional.

Principales conclusiones:

Sub eje	Contenido
<p>Infraestructura y accesibilidad con perspectiva de género</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar la instalación de paraderos seguros, accesibles y con iluminación, especialmente en rutas con alta afluencia de mujeres, niñas, personas mayores y personas con discapacidad. • Incorporar criterios de accesibilidad universal y perspectiva de género en el diseño de infraestructura urbana y rural. • Aplicar enfoques sensibles a las tareas de cuidado en el diseño de rutas y espacios de espera, considerando desplazamientos

	<p>acompañados y horarios extendidos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Incluir infraestructura verde, sombra y mobiliario adecuado, especialmente en regiones con condiciones climáticas extremas.
Seguridad y prevención de violencia de género en el transporte	<ul style="list-style-type: none"> ● Implementar protocolos de atención ante acoso y violencia en unidades y paraderos, con acompañamiento institucional. ● Establecer rutas seguras con vigilancia, cámaras, botones de pánico y zonas de espera protegidas. ● Garantizar la capacitación obligatoria en prevención de violencia de género para personas operadoras de transporte y cuerpos de seguridad pública. ● Promover campañas comunitarias y escolares para prevenir la normalización del acoso y fomentar entornos de respeto.
Políticas públicas y datos con enfoque de género	<ul style="list-style-type: none"> ● Recopilar y utilizar datos desagregados por sexo, edad y discapacidad para mejorar la planeación, evaluación y seguimiento de la política de movilidad justa. ● Incluir la movilidad del cuidado como criterio central en la planificación de rutas, horarios y tipos de transporte. ● Asegurar la participación de mujeres y grupos en situación de vulnerabilidad en espacios de toma de decisiones y diseño de soluciones de movilidad. ● Incorporar enfoques interculturales y territoriales para garantizar que las políticas públicas respondan a contextos rurales, indígenas y fronterizos.

Comentarios adicionales y temas emergentes:

Agregar sub eje: Movilidad para la población indígena (5 comentarios)

- Reconocer y garantizar el derecho a la movilidad de los pueblos originarios, respetando su cosmovisión y formas organizativas.
- Promover la recopilación de información sobre los patrones de movilidad de las comunidades indígenas para diseñar soluciones acordes.
- Ampliar la cobertura de sistemas de transporte alternativo y comunitario en zonas rurales indígenas.
- Atender las condiciones de seguridad en carreteras que conectan con comunidades alejadas (iluminación, paraderos seguros).
- Implementar rutas accesibles a zonas de trabajo agrícola, desde comunidades de pueblos originarios.

Agregar sub eje: Movilidad sustentable con enfoque climático (11 comentarios)

- Fomentar políticas públicas que prioricen la infraestructura verde, la movilidad no motorizada y los sistemas energéticos sostenibles.
- Promover incentivos para el trabajo remoto o teletrabajo como estrategia de reducción de viajes y emisiones.
- Diseñar parabuses y áreas de espera climatizadas, sombreadas y verdes, especialmente en zonas de calor extremo.
- Asegurar la armonización de normativas que regulen el diseño de infraestructura sustentable.
- Establecer corresponsabilidades entre autoridades y ciudadanía para el mantenimiento de espacios públicos verdes.
- Incorporar criterios climáticos en el diseño de unidades adaptadas para personas en condiciones de vulnerabilidad ambiental.

1.4. Mi compromiso con la EEMOV

Al final de los talleres regionales, se pidió a los participantes que reflexionaran sobre su papel en la transformación de la movilidad en Sonora y que escribieran en un post-it una acción concreta que pudieran asumir desde su rol. Estas contribuciones se presentan a continuación, sistematizadas y agrupadas temáticamente para identificar compromisos recurrentes, potenciales líneas de acción e ideas clave que refuerzan los principios de corresponsabilidad y participación activa en la implementación de la EEMOV.

Figura 11. Mi compromiso con la EEMOV



A continuación, se presentan los compromisos agrupados por tema, junto con estrategias relacionadas y actores clave para su impulso.

Compromisos

- Hacer uso correcto de las vialidades.
- Divulgar las reglas de tránsito.
- Capacitación a personas operadoras y ciudadanía.
- Formación en escuelas sobre movilidad segura.
- Promover el programa de movilidad escolar segura.
- Desarrollar espacios accesibles en paraderos.
- Mejorar señalización y diseño urbano seguro.
- Cumplir con reglamentos para construir vialidades seguras.
- Aplicar sanciones efectivas por incumplimientos en tránsito.
- Garantizar la verificación vehicular.
- Dar seguimiento a los compromisos.
- Monitoreo por la ciudadanía de las acciones.
- Insistir desde las instituciones y ciudadanía en su cumplimiento.
- Revisar indicadores de cómo tenemos que estar como ciudad.

Tema 1: Educación y cultura vial

Correspondencia en:

Eje 4, sub eje “ Educación y capacitación en seguridad vial”

Eje 5, sub eje “Seguridad y prevención de violencia de género en el transporte”

Acciones para la Estrategia	Actores clave
<ul style="list-style-type: none"> ● Desarrollar campañas permanentes de educación vial con enfoque de derechos y accesibilidad. ● Integrar contenidos de movilidad segura y cultura vial en el sistema educativo. ● Capacitar a personas operadoras, servidores públicos y ciudadanía en normas y corresponsabilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Instituciones educativas ● Sociedad civil ● IMTES y áreas de tránsito municipales ● Personas operadoras y concesionarios del transporte público

Tema 2: Infraestructura y accesibilidad

Correspondencia en:

Eje 2, sub eje “Cobertura y accesibilidad del transporte público”

Eje 3, sub eje “Infraestructura peatonal” e “Infraestructura ciclista”

Eje 5, sub eje “Infraestructura y accesibilidad con perspectiva de género”

Acciones para la Estrategia	Actores clave
<ul style="list-style-type: none"> ● Priorizar infraestructura segura en escuelas, hospitales, y zonas vulnerables. ● Instalar paraderos accesibles y señalización universal. ● Incluir a personas con discapacidad y usuarias en el diseño y evaluación de infraestructura. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gobierno estatal y municipal ● Organizaciones de personas con discapacidad ● Sociedad civil ● Instituciones técnicas de planeación

Tema 3: Normatividad y Cumplimiento

Correspondencia en:
Eje 4, sub eje “Regulación y normatividad para seguridad vial”, y “Inspección vehicular y protección a personas usuarias vulnerables”
Eje 1, sub eje “Regulación y gobernanza en movilidad”

Acciones para la Estrategia	Actores clave
<ul style="list-style-type: none"> ● Fortalecer el marco normativo y su aplicación con criterios de seguridad vial (transversal Eje 4). ● Garantizar que la verificación técnica de vehículos sea obligatoria, accesible y transparente (Eje 4, sub eje de Inspección vehicular y protección a personas usuarias vulnerables). ● Alinear reglamentos municipales con la legislación estatal (Eje 4, sub eje de Regulación y normatividad para seguridad vial). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Autoridades de tránsito y movilidad ● IMTES ● Congreso local ● Ciudadanía organizada como observadora

Tema 4: Participación y seguimiento ciudadano

Correspondencia en:
Podría considerarse como componente transversal en la implementación.

Acciones para la Estrategia	Actores clave
<ul style="list-style-type: none"> ● Crear mecanismos formales de participación y seguimiento ciudadano en movilidad. ● Establecer comités locales de movilidad con atribuciones reales. ● Promover transparencia activa del cumplimiento de compromisos. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sociedad civil organizada ● Gobierno municipal y estatal ● IMTES ● Universidades y centros de evaluación

Tema 5: Desarrollo de datos

Correspondencia en:
No se formaliza un sistema de indicadores ni publicación de datos en líneas de acción.

Acciones para la Estrategia	Actores clave
<ul style="list-style-type: none"> ● Establecer un sistema de indicadores de movilidad justa y segura con enfoque territorial. ● Publicar datos abiertos y accesibles sobre avances e impactos. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Gobierno estatal ● IMTES ● Sociedad civil y academia

Figura 12. Mi compromiso con la EEMOV en taller de Nogales



4. CONCLUSIONES

El proceso participativo de elaboración de la EEMOV permitió construir de manera colectiva y contextualizada, una propuesta estratégica que responde a las necesidades reales de los distintos territorios y sectores sociales del estado. A través de sesiones técnicas, talleres regionales y encuentros con autoridades municipales, se generaron más de 300 participaciones que aportaron observaciones, propuestas y compromisos para fortalecer la movilidad segura, justa y sostenible en Sonora.

Entre los principales hallazgos se destaca la necesidad de mejorar la cobertura y calidad del transporte público, garantizar la accesibilidad universal en el espacio público y unidades de transporte, así como reforzar la educación vial desde una perspectiva interinstitucional y priorizar el diseño de las vialidades. También, se identificaron barreras importantes para la implementación, como la falta de coordinación interinstitucional, las limitaciones normativas, presupuestales y técnicas, así como la resistencia cultural frente a modelos de movilidad activa.

Gracias a este ejercicio, la EEMOV será fortalecida con perspectivas regionales, las necesidades e inquietudes de las y los habitantes de Sonora y acuerdos institucionales que fortalezcan su legitimidad. La sistematización rigurosa de los comentarios y propuestas permitirá ajustar los objetivos y líneas de acción, para asegurar que la Estrategia refleje las prioridades y contextos de todo el estado.

Próximos pasos

Con base en los hallazgos del proceso participativo, las siguientes etapas de trabajo estarán orientadas a:

- Continuar con las entrevistas uno a uno con dependencias del gabinete estatal y con las sesiones de retroalimentación con el equipo del IMTES, con el fin de alinear la Estrategia con los planes y competencias institucionales vigentes.
- Ajustar y afinar la redacción de la Estrategia, integrando los comentarios y propuestas en los talleres regionales en las diferentes líneas de acción y objetivos.
- Diseñar e implementar un taller virtual de socialización para presentar la nueva versión de la Estrategia, validar los cambios y promover el involucramiento de la ciudadanía en su futura implementación.
- Definir un plan de implementación, en coordinación con el IMTES y las dependencias involucradas, que establezca acciones prioritarias, responsables institucionales y cronograma de ejecución para la puesta en marcha de la EEMOV.
- Diseñar el sistema de monitoreo y evaluación, que permita hacer seguimiento a los avances, integrar herramientas de participación y evaluación ciudadana, y generar procesos de ajuste y mejora continua en la implementación de la estrategia.

5. ANEXOS

ANEXO A.- [Matriz de resultados del proceso participativo](#)

ANEXO B.- [Carta descriptiva para la realización de talleres](#)

ANEXO C.- [Diseño de rotafolios con objetivos, ejes estratégicos y líneas de acción](#)

ANEXO D1.- [Lista de asistencia al Taller en Ciudad Obregón el 06 de marzo](#)

ANEXO D2.- [Lista de asistencia al Taller en Hermosillo el 07 de marzo](#)

ANEXO D3.- [Lista de asistencia al Taller con Gabinete el 10 de marzo](#)

ANEXO D4.- [Lista de asistencia al Taller en Nogales el 11 de marzo](#)

ANEXO D5.- [Lista de asistencia al Taller en San Luis Río Colorado el 13 de marzo](#)

ANEXO E.- [Memoria fotográfica](#)

○

○

●