



EL ESTADO DE SINALOA

ÓRGANO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO

(Correspondencia de Segunda Clase Reg. DGC-NUM. 016 0463 Marzo 05 de 1982. Tel. Fax.717-21-70)

Tomo CXV 3ra. Época

Culiacán, Sin., miércoles 06 de noviembre de 2024.

No. 135

ESTA EDICIÓN CONSTA DE TRES SECCIONES

SEGUNDA SECCIÓN

ÍNDICE

GOBIERNO DEL ESTADO

Decreto Número 881 del H. Congreso del Estado.- Por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley de Movilidad Sustentable y de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

2 - 131

PODER LEGISLATIVO ESTATAL

Acuerdo Número 22 del H. Congreso del Estado.- Mediante el cual se elige a la C. Karla Patricia Zataráin Delgado, Magistrada Suplente del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Sinaloa. Para que dicho órgano colegiado en Pleno determine, en su caso, que Magistratura Propietaria suplirá en los términos de Ley.

Acuerdo Número 23 del H. Congreso del Estado.- Mediante el cual se elige al C. Guadalupe Chávez Reyes, Magistrado Suplente del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Sinaloa. Para que dicho órgano colegiado en Pleno determine, en su caso, que Magistratura Propietaria suplirá en los términos de Ley.

Acuerdo Número 24 del H. Congreso del Estado.- Mediante el cual se elige al ciudadano Felipe Alberto Valle Nieblas, Magistrado Suplente del Supremo Tribunal de Justicia del Estado de Sinaloa. Para que dicho órgano colegiado en Pleno determine, en su caso, que Magistratura Propietaria suplirá en los términos de Ley.

Acuerdo Número 26 del H. Congreso del Estado.- Por el Que se reforma y adiciona la Fracción XII del apartado A del Artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en Materia de Vivienda para las Personas Trabajadoras.

132 - 141

RESPONSABLE: *Secretaría General de Gobierno.*

DIRECTOR: *M.C. Christopher Cossío Guerrero*

GOBIERNO DEL ESTADO

El Ciudadano **DR. RUBÉN ROCHA MOYA**, Gobernador Constitucional del Estado Libre y Soberano de Sinaloa, a sus habitantes hace saber;

Que por el H. Congreso del mismo se le ha comunicado lo siguiente:

El H. Congreso del Estado Libre y Soberano de Sinaloa, representado por su Sexagésima Cuarta Legislatura, ha tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO NÚMERO: 881

ARTÍCULO PRIMERO. Se **reforman** la denominación de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, para quedar "Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa"; los artículos 1; 2; 3; 5; 6; 7; la denominación del Capítulo II del Título Primero para quedar "De los Principios de Movilidad y Seguridad Vial"; 8; la denominación del Título Segundo, para quedar "De las Autoridades de Movilidad y Seguridad Vial"; 10; 13, fracción III; 14 fracciones I, IV, IX, X, XIX, XXI y se recorre la XXII para ser XLI, párrafo segundo; 15, fracción IV, VIII y IX; la denominación de la Sección Tercera del Capítulo I, del Título Segundo para quedar "De la Secretaria de Bienestar y Desarrollo Sustentable"; 16, primer párrafo y fracción XXXIII; 17, fracción II; 18; 22; la denominación del Capítulo II del Título Tercero para quedar "Del Financiamiento y del Fondo de la Movilidad y Seguridad Vial"; la denominación de la Sección II del Capítulo II del Título Tercero para quedar "Del Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable y Seguridad Vial"; 26, párrafo primero; 31, párrafo segundo; la denominación del Título Quinto, para quedar "De la Planeación y la Política de la Movilidad y Seguridad Vial"; 41; 42; 43; la denominación del Título Sexto, para quedar "Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial"; la denominación del Capítulo I, del Título Sexto para quedar "Del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial"; 44; 45, párrafo primero; la denominación de la Sección I, del Capítulo I, del Título

Sexto, para quedar "Del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial"; 46, párrafo primero; 49, fracciones II, VIII y IX; 51; 60; 66, párrafo primero; 70; 72; párrafos primero y sexto; 75, párrafo primero; 91, fracción IX; 92, fracción I; 101; 102, fracción VII; 103, fracción VI; 104, fracciones XI, XV, XXIV, XXIX, XXXIII, XXXIX, XLII, XLIV, XLVIII, L y LII; 105; 108, párrafo primero; 111; 113; la denominación del Título Octavo para quedar "De los Actores de la Movilidad y del Sistema de Transporte"; la denominación del Capítulo I del Título Octavo para quedar "Actores de la Movilidad"; 123, párrafo primero; 136; 139; 143; 145; 148; 149; 151; 152; 154, párrafo tercero; 155; 156; 157; 159, párrafo primero; 162; 163; 164; 165; 166, párrafo último; 172, párrafo primero; 186; 189, párrafo último; 190; 191; 196, párrafo primero; 198; 206; 207, párrafo segundo; 210; 212; 213; 217; 218, párrafo segundo; 219; 224, párrafos tercero y cuarto; 225, párrafo primero; 229, párrafo último; 231; 233, párrafo segundo y fracción VI; 235 párrafo primero; 237; 239; 240, fracción XVII; 243; 245; 251, párrafo primero; 253, párrafo primero; 264; 267; 269, párrafo primero; 270, párrafo primero; 275, párrafo primero; 278, fracción III; 279, párrafo último; 280; 281; 283, párrafo primero; 290; 297, párrafos primero y último; 298, párrafo segundo; 301, fracciones VII y VIII; la denominación del Capítulo IV del Título Décimo Sexto para quedar "Del Impacto de Movilidad en el Uso de la Vía Pública"; 322; 323, párrafos primero y tercero; 324; 325; 326; 327; 328; 330, párrafo segundo; 332; 336, las fracciones I, II y V; 337, fracción XIII; 347, párrafo primero; 380; 396, párrafo primero; 416; 426, párrafo primero; 450, párrafo segundo fracción III; y 457; se **adicionan** del 13 el párrafo último; 14, párrafo primero las fracciones XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX, XXX,

XXXI, XXXII, XXXIII, XXXIV, XXXV, XXXVI, XXXVII, XXXVIII, XXXIX y XL, y un párrafo tercero con las fracciones I, II, III, IV y V; 15, fracciones XX, XXI, XXII, XXIII, y XXIV; 25, párrafo tercero con las fracciones I, II, III, IV, V, VI y VII; 26, fracción VIII; 33 Bis; 33 Bis A; 123, la fracción VII; 261 Bis; 301, las fracciones IX, X, XI, XII, XIII, XIV y XV; y 336 las fracciones VI, VII, VIII, IX, X, XI y XII, recorriéndose en su orden la subsecuente, y los párrafos tercero y cuarto; y se **derogan** la fracción III del artículo 14; fracciones I, II, IV, V, XII, XV, XVIII, y XXXII del 16; párrafos segundo y tercero del 46; 47; 50; 52; 121; 122; el Capítulo XIV del Título Octavo con los artículos 221; 222; y 223; párrafo segundo del 275; y párrafo segundo del 426; todos de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, para quedar como sigue:

LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SINALOA

Artículo 1. La presente Ley es de orden público y de observancia general en el Estado de Sinaloa, y tiene por objeto establecer las bases y principios para garantizar el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, en términos de lo dispuesto en el párrafo décimo séptimo del artículo 4o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y artículo 4° Bis B, fracción XIII, de la Constitución Política del Estado de Sinaloa.

Son objetivos de esta Ley:

- I. **Establecer la política estatal de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial y la información proporcionada por el Sistema de Información Territorial y Urbano para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en la Ley General, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial;**
- II. **Definir mecanismos de coordinación de las autoridades del Estado, los Municipios y la sociedad en materia de movilidad y seguridad vial;**
- III. **Establecer la concurrencia entre el Estado y los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos para su debida coordinación;**
- IV. **Determinar mecanismos y acciones que promuevan y fomenten la sensibilización, la formación y la cultura de la movilidad y seguridad vial, que permitan el ejercicio pleno de este derecho;**

- V. Vincular la política estatal de movilidad y seguridad vial, con un enfoque integral de la política de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables;
- VI. Establecer las bases para priorizar los modos de transporte de personas, bienes y mercancías, con menor costo ambiental y social, la movilidad no motorizada, vehículos no contaminantes y la intermodalidad;
- VII. Establecer los mecanismos y acciones para la gestión de factores de riesgo que permitan reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros viales, así como salvaguardar la vida e integridad física de las personas usuarias del sistema de movilidad, bajo un enfoque de sistemas seguros; y
- VIII. Promover la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de movilidad y seguridad vial.

Artículo 2. La movilidad es el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia.

El derecho a la movilidad tendrá las siguientes finalidades:

- I. La integridad física y la prevención de lesiones de todas las personas usuarias de las calles y de los sistemas de transporte, en especial de las más vulnerables;
- II. La accesibilidad de todas las personas, en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a las calles y a los sistemas de transporte; priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. La movilidad eficiente de personas, bienes y mercancías;
- IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico ante los efectos del cambio climático;
- V. La calidad de los servicios de transporte y de la infraestructura vial;
- VI. Eliminar factores de exclusión o discriminación al usar los sistemas de movilidad, para que todas las personas gocen y ejerzan sus derechos en igualdad de condiciones;
- VII. La igualdad de oportunidades en el uso de los sistemas de movilidad;
- VIII. Dotar a todas las localidades del Estado con acceso a camino pavimentado a una distancia no mayor de dos kilómetros; y

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

Para alcanzar las finalidades del derecho a la movilidad, todas las autoridades en el ámbito de su competencia, deberán tomar en consideración lo siguiente:

- I. **Accesibilidad.** Garantizar que la movilidad esté al alcance de todas las personas en igualdad de condiciones, sin discriminación de género, edad, discapacidad o condición, a costos accesibles y con información clara y oportuna, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;
- II. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales y económicos, y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- III. **Sostenibilidad.** Satisfacer los requerimientos de movilidad procurando los menores impactos negativos en la calidad de vida de las personas, en la sociedad y en el medio ambiente, asegurando las necesidades del presente sin comprometer los derechos de futuras generaciones;
- IV. **Calidad.** Toda persona tiene derecho a buscar y acceder a información sobre el estado del sistema de movilidad, a fin de que pueda planear sus trayectos; calcular los tiempos de recorrido; conocer los horarios de operación del transporte

público, la frecuencia de paso, los puntos de abordaje y descenso; evitar la congestión vial, y conocer el estado de funcionamiento del sistema de movilidad, así como la disponibilidad de los servicios auxiliares al transporte; y

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

Artículo 3. La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir el riesgo de lesiones y muertes a causa de estos. Para ello, las autoridades, en el marco de sus respectivas competencias, observarán las siguientes directrices:

- I. **Infraestructura segura:** Espacios viales predecibles y que reducen o minimizan los errores de las personas usuarias y sus efectos, que se explican por sí mismos, en el sentido de que su diseño fomenta velocidades de viaje seguras y ayuda a evitar errores;
- II. **Velocidades seguras:** Velocidades de desplazamiento que se adaptan a la función, nivel de seguridad y condición de

cada vía. Las personas conductoras comprenden y cumplen los límites de velocidad y conducen según las condiciones;

- III. **Vehículos seguros:** Los que, con sus características, cuentan con aditamentos o dispositivos, que tienen por objeto prevenir colisiones y proteger a las personas usuarias, incluidos pasajeros, personas peatonas, ciclistas, y usuarias de vehículos no motorizados, en caso de ocurrir una colisión;
- IV. **Personas usuarias seguras:** Personas usuarias que, cumplen con las normas viales, toman medidas para mejorar la seguridad vial y exigen y esperan mejoras en la misma;
- V. **Atención Médica Prehospitalaria:** Establecimiento de un sistema de atención médica prehospitalaria y la aplicación de las normas vigentes en la materia, para la atención efectiva y oportuna de las personas lesionadas en siniestros viales, en términos de las leyes aplicables; y
- VI. **Seguimiento, gestión y coordinación:** Las autoridades competentes establecerán las estrategias necesarias para el fortalecimiento de la seguridad vial, dándoles seguimiento y evaluación. Asimismo, se coordinarán entre ellas para gestionar de manera eficaz las acciones de prevención, atención durante y posterior a los siniestros viales.

Artículo 5. Las medidas que deriven de la presente Ley tendrán como objetivo prioritario la protección de la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, el uso o disfrute en

las vías públicas, por medio de un enfoque de prevención que disminuya los factores de riesgo y la incidencia de lesiones graves, a través de la generación de sistemas de movilidad seguros, los cuales deben seguir los siguientes criterios:

- I. Las muertes o lesiones graves ocasionadas por un siniestro de tránsito son prevenibles;
- II. Los sistemas de movilidad y de transporte y la infraestructura vial deberán ser diseñados para tolerar el error humano, para que no se produzcan lesiones graves o muerte, así como reducir los factores de riesgo que atenten contra la integridad y dignidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Las velocidades vehiculares deben mantenerse de acuerdo con los límites establecidos en la presente Ley para reducir muertes y la gravedad de las lesiones;
- IV. La integridad física de las personas es responsabilidad compartida de quienes diseñan, construyen, gestionan, operan y usan la red vial y los servicios de transporte;
- V. Las soluciones cuando se produzca un siniestro de tránsito, deben buscarse en todo el sistema, en lugar de responsabilizar a alguna de las personas usuarias de la vía;
- VI. Los derechos de las víctimas se deberán reconocer y garantizar de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en la

Ley General de Víctimas y los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, así como en la Constitución Política del Estado de Sinaloa y la Ley de Atención y Protección a Víctimas del Estado de Sinaloa;

- VII. Las decisiones deben ser tomadas conforme las bases de datos e indicadores del Sistema de Información Territorial y Urbano, para lo cual se deben establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad;
- VIII. Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación; y
- IX. El diseño vial y servicio de transporte debe ser modificado o adaptado, incorporando acciones afirmativas sin que se imponga una carga desproporcionada o indebida, a fin de que se garantice la seguridad integral y accesibilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 6. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías; y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades estatales y de los ayuntamientos establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

Artículo 7. Para efectos de esta Ley se entenderá por:

- I. **Accesibilidad:** Las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con los demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información, y otros servicios e

instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales e insulares;

- II. **Acciones afirmativas:** Políticas, medidas o acciones dirigidas a favorecer a personas o grupos en situación de vulnerabilidad, con el fin de eliminar o reducir las desigualdades y barreras de tipo actitudinal, social, cultural o económico que los afectan;
- III. **Acera o Banqueta:** Camino a cada lado de una vialidad, generalmente más elevado que esta, reservado para la circulación exclusiva de las personas con discapacidad, peatones en general y, en su caso, usuarios de la movilidad no motorizada, cuando así se permita;
- IV. **Acotamiento:** Faja contigua a la calzada, comprendida entre la orilla y la línea de hombros de la carretera o, en su caso, la guarnición de la banquetta o de la faja separadora;
- V. **Ajustes Razonables:** Modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales;
- VI. **Alcoholímetro digital:** Basado en un sensor de gas, indica al soplar sobre él, el porcentaje de alcohol en sangre y puede

servir a una persona para saber si se está en condiciones de conducir;

- VII. **Atención médica prehospitalaria:** Es la otorgada a las personas cuya condición clínica considera que pone en peligro la vida, un órgano o su función, con el fin de lograr la limitación del daño y su estabilización orgánico-funcional, desde los primeros auxilios hasta la llegada y entrega a un establecimiento para la atención médica con servicio de urgencia, así como durante el traslado entre diferentes establecimientos a bordo de una ambulancia;
- VIII. **Auditorías de Seguridad Vial:** Metodología aplicable a cualquier infraestructura vial para identificar, reconocer y corregir las deficiencias antes de que ocurran siniestros viales o cuando estos ya están sucediendo. Las auditorías de seguridad vial buscan identificar riesgos de la vía con el fin de emitir recomendaciones que, al materializarse, contribuyan a la reducción de los riesgos;
- IX. **Autobús:** Vehículo automotor de seis o más llantas, de estructura integral o convencional con capacidad de veintitrés o más pasajeros sentados;
- X. **Autoridades:** Autoridades de los tres órdenes de gobierno en materia de movilidad, seguridad vial y transporte terrestre;
- XI. **Ayudas Técnicas:** Dispositivos tecnológicos y materiales que permiten habilitar, rehabilitar o compensar una o más

limitaciones funcionales, motrices, sensoriales o intelectuales de las personas con discapacidad;

- XII. **Bahía:** Área destinada para el ascenso y descenso de pasajeros adaptada al margen de la vía pública para mayor seguridad de los usuarios, sin afectar el libre tránsito de los demás vehículos automotores;
- XIII. **Bases de Datos sobre Movilidad y Seguridad Vial:** Las bases de datos a las que se refiere el artículo 29 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- XIV. **Base de ruta:** Lugar de inicio o terminación de una ruta de transporte público colectivo destinado al despacho y estacionamiento temporal de vehículos;
- XV. **Bases de encierro:** Lugar destinado para el depósito y guarda de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público cuando no se encuentren prestando servicio;
- XVI. **Bici-estacionamiento:** Espacio físico y/o mobiliario urbano utilizado para sujetar, resguardar y/o custodiar bicicletas;
- XVII. **Calle completa:** Aquella diseñada para facilitar el tránsito seguro de las personas usuarias de las vías, de conformidad con la jerarquía de la movilidad, que propician la convivencia y los desplazamientos accesibles y eficientes. Consideran criterios de diseño universal, la ampliación de banquetas o

espacios compartidos de circulación peatonal y vehicular libres de obstáculos, el redimensionamiento de carriles para promover velocidades seguras, carriles exclusivos para el transporte público, infraestructura ciclista y señalética adecuada y visible en todo momento;

- XVIII. **Carretera:** Camino pavimentado o no, utilizado para el tránsito de personas y transporte de bienes en el territorio estatal;
- XIX. **Ciclista:** Conductor de un vehículo de tracción física a través de pedales y aquellos que conducen bicicletas asistidas por motores eléctricos;
- XX. **Ciclovia:** Espacios destinados al tránsito de vehículos no motorizados, pueden ser de tipo exclusivos o compartidas, siempre con preferencia sobre vehículos motorizado, pueden ser urbanas, interurbanas, recreativas, bidireccionales o unidireccionales;
- XXI. **Comisión:** Comisión de Financiamiento para la Movilidad;
- XXII. **Comité:** Comité Resolutivo;
- XXIII. **Comité Técnico:** Comité Técnico de Operación y Control del Sistema Integrado de Transporte Público;
- XXIV. **Concesión:** Acto jurídico-administrativo por medio del cual el Ejecutivo del Estado a través del titular de la Secretaría

General de Gobierno otorga la autorización de servicio público de transporte;

- XXV. **Concesionario:** El titular de una concesión;
- XXVI. **Consejo:** Consejo de Movilidad;
- XXVII. **Contraprestación:** Es el pago o prestación en dinero que realiza el contratante de un servicio de transporte de carga, en diferentes modalidades, en los centros poblados y en los caminos de jurisdicción estatal, misma que será acordada mediante contrato por escrito celebrado entre el concesionario y el solicitante del servicio;
- XXVIII. **Convocatoria:** Instrumento mediante el cual la Secretaría General de Gobierno establece las bases y lineamientos para participar en el proceso de otorgamiento de permisos del transporte de carga;
- XXIX. **Dependencia municipal de tránsito:** Dependencia o entidad de la Administración Pública Municipal que realiza las funciones de tránsito, fomentar la movilidad sustentable, gestionar el desarrollo del servicio de transporte público a que refiere este ordenamiento;
- XXX. **Desplazamientos:** Recorrido de una persona asociado a un origen y un destino preestablecidos con un propósito determinado en cualquier modo de movilidad;

- XXXI. Dictamen de Congruencia de Programas:** La resolución expedida por la Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable donde se establecen los argumentos técnicos para asegurar la congruencia de los programas de movilidad con su inmediato superior de conformidad con el orden jerárquico establecido en la presente Ley;
- XXXII. Discriminación por motivos de discapacidad:** Se entenderá cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar, menoscabar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo. Incluye todas las formas de discriminación, entre ellas, la denegación de ajustes razonables;
- XXXIII. Diseño Universal:** Se entenderá el diseño de productos, entornos, programas y servicios en materia de movilidad y seguridad vial, que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad cuando se necesiten;
- XXXIV. Dispositivo de Seguridad:** Aditamento, sistema o mecanismo dispuesto para las personas en favor de la seguridad de la vida, la salud y la integridad durante sus traslados;

- XXXV. **Dispositivos de control del tránsito:** Conjunto de señales, marcas, dispositivos diversos y demás elementos que se colocan en las vías con el objeto de prevenir, regular y guiar la circulación de personas peatonas y vehículos que cumplan con el criterio de diseño universal, garantizando su adecuada visibilidad en todo momento;
- XXXVI. **Dispositivos de seguridad vehicular:** Autopartes, partes, sistemas, diseños y mecanismos en un vehículo dispuesto para producir una acción de protección en favor de la seguridad, la vida, la salud e integridad de las personas usuarias, de conformidad con lo establecido en las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes;
- XXXVII. **Educación Vial:** Actividad cuya finalidad es promover una cultura vial en la población, dirigida a todas las personas usuarias de la vía, con el objetivo de generar cambios en los patrones de comportamiento social;
- XXXVIII. **Ejecutivo del Estado:** el Gobernador Constitucional del Estado de Sinaloa;
- XXXIX. **Enfoque Sistémico:** Enfoque que aborda la movilidad en su totalidad e integralidad, en el que interactúan una serie de elementos coordinados e interconectados;
- XL. **Enrolamiento:** Es el acuerdo entre concesionarios mediante el cual se establece y regula la alternancia de vehículos

amparados por una concesión para operar entre las respectivas rutas concesionadas, sin incrementar el número de vehículos autorizados;

- XLI. **Especificaciones Técnicas:** Parámetros a los que se encuentra sujeto el diseño, funcionalidad y uso tanto de las vías como de los modos de transporte, con el objeto de garantizar la seguridad, salud e integridad de las personas usuarias y la prevención del riesgo, considerando las necesidades diferenciadas de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- XLII. **Estacionamiento:** Espacio físico o lugar utilizado para detener, custodiar y/o guardar un vehículo por tiempo determinado;
- XLIII. **Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial:** Instrumento rector para la conducción de la Política Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, que incluye el conjunto de acciones encaminadas a promover la movilidad y la seguridad vial, para implementarlas a través de la coordinación de los tres órdenes de gobierno;
- XLIV. **Estudio de Impacto de Movilidad:** El que realizan las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones, con el fin de evitar o reducir los efectos negativos sobre la calidad de vida de la ciudadanía en materia de movilidad y seguridad vial;

- XLV. **Examen de valoración integral:** Conjunto de valoraciones físicas, médicas y evaluación de conocimientos en materia de reglamentos de tránsito, que las autoridades de los tres órdenes de gobierno en el ámbito de sus funciones practican a las personas aspirantes para obtener o renovar una licencia de conducir;
- XLVI. **Externalidades:** Factores que inciden, afectan y son derivados de efectos secundarios que causa la actividad de la movilidad de una persona, en función del medio de transporte por el que se desplace, como emisiones, congestión, siniestros y uso de espacio público;
- XLVII. **Factor de riesgo:** Todo hecho o acción que dificulte la prevención de un siniestro de tránsito, así como la implementación de medidas comprobadas para mitigar dichos riesgos;
- XLVIII. **Gestión de la demanda de movilidad:** Conjunto de medidas, programas y estrategias que inciden en la conducta de las personas usuarias a fin de reducir viajes o cambiar el modo de transporte; con el fin de optimizar tiempos en los desplazamientos;
- XLIX. **Gestión de la velocidad:** Conjunto de medidas integradas que llevan a las personas conductoras a circular a una velocidad segura y, en consecuencia, reducir el número de siniestros de tránsito y las lesiones graves o muertes;

- L. **Grupos en situación de vulnerabilidad:** Población que enfrenta barreras para ejercer su derecho a la movilidad con seguridad vial como resultado de la desigualdad, como las personas con menores ingresos, indígenas, con discapacidad, en estado de gestación, adultas mayores, comunidad LGBTTTIQ, así como mujeres, niñas, niños y adolescentes, y demás personas que por su condición particular enfrenten algún tipo de exclusión;
- LI. **Impacto de movilidad:** Resultado de la evaluación de las posibles influencias o alteraciones sobre los desplazamientos de personas, bienes y mercancías que pudieran afectarse por la realización de obras y actividades privadas y públicas;
- LII. **IMPLAN:** El Instituto Municipal de Planeación;
- LIII. **Infraestructura Vial:** Son las banquetas, andadores peatonales, ciclovías, calles, carreteras y todo medio público que permitan el desplazamiento de personas y bienes y el funcionamiento de los sistemas de transporte público; se constituyen por el conjunto de elementos con que cuenta la vialidad, que tienen una finalidad de beneficio general, y que contribuyen a su mejor funcionamiento o imagen visual;
- LIV. **Interseccionalidad:** Conjunto de desigualdades múltiples que coinciden o interceptan en una persona o grupo, aumentando su situación desfavorecida, riesgo, exposición o vulnerabilidad al hacer uso de la vía;

- LV. **Lengua de Señas Mexicana:** Lengua de una comunidad de sordos, que consiste en una serie de signos gestuales articulados con las manos y acompañados de expresiones faciales, mirada intencional y movimiento corporal, dotados de función lingüística, forma parte del patrimonio lingüístico de dicha comunidad y es tan rica y compleja en gramática y vocabulario como cualquier lengua oral;
- LVI. **Ley de Ordenamiento:** Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa;
- LVII. **Ley General de Asentamientos:** Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- LVIII. **Ley General:** Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- LIX. **Ley:** Ley de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa;
- LX. **Manual de Especificaciones Técnicas:** Es el documento emitido por la Secretaría General de Gobierno en el que se establecen las características físicas, de diseño, condiciones mecánicas y de carrocería, colores, letreros, elementos de seguridad y demás aspectos materiales que deben cumplir las unidades destinadas a prestar los servicios de transporte, en sus distintas modalidades;

- LXI. Motocicleta:** Vehículo motorizado de dos o más ruedas utilizado para el transporte de pasajeros o de carga, propulsado por un motor de combustión interna, eléctrico o algún otro tipo de mecanismo que utilice cualquier otro tipo de energía o asistencia que proporcione una potencia continua normal mayor a 1 KW (1.34HP), o cuyo motor de combustión tenga un volumen desplazado mayor a 49 cm cúbicos. Sin ser limitativo sino enunciativo, una motocicleta puede incluir denominaciones de bicimoto, motoneta, motocicleta con sidecar, trimoto y cuatrimoto, con capacidad de operar tanto en carretera como en otras superficies;
- LXII. Movilidad:** El conjunto de desplazamientos de personas, bienes y mercancías, a través de diversos modos, orientado a satisfacer las necesidades de las personas;
- LXIII. Movilidad activa o no motorizada:** Desplazamiento de personas y bienes que requiere de esfuerzo físico, utilizando ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados;
- LXIV. Movilidad del cuidado:** Viajes realizados en la consecución de actividades relacionadas con el trabajo no remunerado, de cuidados y el cuidado de las personas que requieren de otra persona para su traslado, dependientes o con necesidades específicas;
- LXV. Movilidad Institucional:** Aquella realizada por el sector público y privado o instituciones académicas orientadas a

racionalizar el uso del automóvil entre quienes acuden a sus instalaciones, incluyendo sistemas de auto compartido, transporte público privado, fomento al uso de la bicicleta, redistribución de acuerdo a su residencia y todo tipo de innovación en el sector privado encaminada a dichos fines;

- LXVI. **Movilidad Urbana Sustentable:** Aquellos desplazamientos multimodales, seguros y eficientes que se realizan en condiciones de equidad, tanto en las vialidades como en el espacio público de un área urbana consolidada, que reducen las emisiones de gases efecto invernadero y facilita la adaptación de los habitantes ante el cambio climático;
- LXVII. **Parada:** Zona de detención de los vehículos colocada a una distancia establecida una de otra, en las que se permiten las maniobras de ascenso-descenso de usuarios del transporte público colectivo, mismas que estarán señalizadas y geo-referenciadas para facilitar su localización por el usuario;
- LXVIII. **Parque vehicular:** Conjunto de unidades vehiculares destinadas a la operación de servicios de transporte;
- LXIX. **Perro de asistencia:** Son aquellos que han sido certificados para el acompañamiento, conducción y auxilio de personas con discapacidad;
- LXX. **Persona peatona:** Persona que transita por la vía a pie o que por su condición de discapacidad o de movilidad limitada

utilizan ayudas técnicas para desplazarse; incluye menores de doce años a bordo de un vehículo no motorizado;

- LXXI. **Persona permissionaria:** Persona física o moral autorizada por la Secretaría General de Gobierno para prestar servicios de autotransporte de carga y personas, o para operar o explotar servicios auxiliares, en las vías generales de comunicación, que para el cumplimiento de sus fines transita en vialidades de jurisdicción estatal o municipal;
- LXXII. **Personas con discapacidad:** Personas a las que hace referencia la fracción XXVII del artículo 2 de Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad;
- LXXIII. **Persona con movilidad limitada:** Toda persona cuya movilidad se ha reducido por motivos de edad, embarazo y alguna otra situación que, sin ser una discapacidad, requiere una atención adecuada y la adaptación a sus necesidades particulares en el servicio;
- LXXIV. **Personas usuarias vulnerables:** Niñas y niños menores de doce años, personas adultas mayores y personas con movilidad limitada usuarias de vehículos de dos y tres ruedas;
- LXXV. **Permiso:** Acto jurídico administrativo en virtud del cual la Secretaría General de Gobierno otorga a una persona física o moral la autorización para operar la unidad que prestará el servicio público de transporte;

- LXXVI. **Permiso de ruta:** Autorización que se otorga para la explotación de un itinerario determinado, con vehículos y conductores especialmente capacitados y autorizados para ello;
- LXXVII. **Permiso eventual:** Autorización temporal que la Secretaría General de Gobierno otorga a una persona física o jurídica colectiva para satisfacer una necesidad inmediata o emergente de servicio de transporte público en cualquiera de las modalidades;
- LXXVIII. **Permiso particular:** Autorización sujeta a una vigencia, que expide la Secretaría General de Gobierno a una persona o empresa, para satisfacer necesidades propias de movilización de sus bienes o sus trabajadores;
- LXXIX. **PIMUS:** Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable;
- LXXX. **Plan de Operación del Servicio:** Las especificaciones técnicas que determina la Secretaría General de Gobierno estableciendo la cantidad de vehículos, número de despachos, horario para cada uno, en una ruta de transporte de pasajeros, para operar la ruta correspondiente;
- LXXXI. **Programa Estatal:** El Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa;

- LXXXII. **Programa Sectorial:** El Programa Sectorial de Movilidad y Seguridad Vial Municipal;
- LXXXIII. **Proximidad:** Circunstancias que permiten a las personas usuarias desplazarse con facilidad a sus destinos;
- LXXXIV. **Registro:** Los Registros Estatal de Vehículos de Transporte Público y Privado y de Conductores y demás elementos registrales que se mencionan en la presente Ley;
- LXXXV. **Reglamento:** El Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Seguridad Vial del Estado de Sinaloa;
- LXXXVI. **Ruta:** Recorrido que un vehículo destinado al servicio de transporte público colectivo, debe realizar, en las calles de los centros poblados o en las vías de comunicación dentro del territorio del Estado, entre los puntos extremos e intermedios que se hayan fijado en la concesión o permiso;
- LXXXVII. **Ruta Única:** Aquella que se concesiona por la Secretaría General de Gobierno, previo estudio técnico que determine que dos o más rutas, concurren en un mismo tramo y que resulte inviable mantener la rentabilidad del servicio de las rutas preexistentes;
- LXXXVIII. **Ruta Convencional:** Ruta que no forma parte del Sistema Integrado de Transporte Público;
- LXXXIX. **SAF:** Secretaría de Administración y Finanzas;

- XC. **SGG:** Secretaría General de Gobierno;
- XCI. **SEBIDES:** Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable;
- XCII. **Seguridad Vehicular:** Medidas enfocadas en el desempeño y protección que brinda un vehículo motorizado a las personas pasajeras y usuarias de la vía contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de un siniestro de tránsito;
- XCIII. **Seguridad vial:** Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XCIV. **Sensibilización:** Transmisión de información a la población, con el fin de concientizarla sobre el uso de la vía y la problemática que en ella se genera;
- XCV. **Sensibilización de género:** Diseño, instrumentación y ejecución de programas y políticas públicas que atiendan la problemática de las desigualdades e inequidades de género;
- XCVI. **Señales horizontales:** Son rayas, marcas, letras que se pintan sobre el pavimento o guarniciones dentro o adyacentes a las vías de circulación, así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodamiento con el fin de regular o canalizar el tránsito e indicar la presencia de obstáculos;

- XCVII. **Señales verticales:** Son tableros con símbolos, fijados en postes que tienen por objeto prevenir, regular y guiar a los usuarios de calles y carreteras;
- XCVIII. **Servicio de depósito y guarda de vehículos:** Es el destinado al encierro de vehículos en un local cerrado para la segura custodia de los vehículos accidentados, retenidos, abandonados, descompuestos e infraccionados en vía pública y remitidos por la autoridad competente;
- XCIX. **Servicio de salvamento y arrastre:** Es aquel destinado al traslado de un vehículo de un lugar a otro sobre sus propias ruedas o sobre plataforma de grúa, por la vía pública, incluyendo las maniobras necesarias e indispensables para engancharlo o cargarlo y asegurarlo a la grúa;
- C. **Servicio de transporte:** Actividad mediante la cual la Secretaría General de Gobierno otorga permiso o autorización a personas físicas o morales para que suministren el servicio de transporte para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, bienes y mercancías, de conformidad con su normatividad aplicable;
- CI. **Servicio de Transporte Público:** Actividad a través de la cual la Secretaría General de Gobierno, satisfacen las necesidades de transporte accesible e incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción;

- CII. **Siniestro de tránsito:** Cualquier suceso, hecho, accidente o evento en la vía pública derivado del tránsito vehicular y de personas, en el que interviene por lo menos un vehículo y en el cual se causan la muerte, lesiones, incluidas en las que se adquiere alguna discapacidad, o daños materiales, que puede prevenirse y sus efectos adversos atenuarse;
- CIII. **Sistema de Información Territorial y Urbano:** Sistema al que hace referencia el artículo 27 de la presente Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;
- CIV. **Sistema Nacional:** El Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial;
- CV. **Sistema Estatal:** El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- CVI. **Sistema de Ciclovías:** Conjunto o redes de infraestructura ciclista interconectadas entre sí e integradas con otros medios de transporte;
- CVII. **Sistema de monitoreo:** Es aquel que permite el control y supervisión de los vehículos afectos al servicio de transporte, permitiendo documentar y registrar cada evento de la operación del servicio, con el uso de tecnología adecuada, aprobada por el Consejo;

- CVIII. **Sistemas de movilidad:** Conjunto de elementos y recursos relacionados directa o indirectamente con el tránsito y la movilidad, cuya estructura e interacción permiten el desplazamiento de personas, bienes y mercancías en el espacio público;
- CIX. **Sistemas de retención infantil:** Dispositivos de seguridad para limitar la movilidad del cuerpo para personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión o desaceleración brusca del vehículo;
- CX. **Sistemas seguros:** Prácticas efectivas, eficientes y prioritarias, que redistribuyen responsabilidades entre los diversos actores relacionados con la movilidad y no solo con las personas usuarias, cobran especial relevancia las vías libres de riesgos, los sistemas de seguridad en el transporte, en los vehículos y las velocidades seguras;
- CXI. **Sistema de recaudo de la tarifa:** Es la tecnología que utiliza medios electrónicos, ópticos o cualquier otra a través de equipos instalados en los vehículos, terminales o paradas, destinados al pago de la tarifa del servicio;
- CXII. **Sistema de rutas:** Conjunto de rutas integradas del Sistema Integrado de Transporte colectivo de personas en centros urbanos o en una Zona Metropolitana determinada, que adquiera tal carácter, conforme al procedimiento aplicable;
- CXIII. **SIT:** Sistema Integrado de Transporte Público;

- CXIV. **Sitio:** Espacio físico ubicado en propiedad privada o en la vía pública, destinado al estacionamiento temporal de vehículos del servicio público de taxi, mixto, turístico para el ofrecimiento de sus servicios;
- CXV. **Tarifa:** Es el pago que realizan los usuarios del transporte público de pasajeros, por el servicio recibido según el monto autorizado por la autoridad competente;
- CXVI. **Terminal de transferencia:** Es la infraestructura para el intercambio de usuarios de una ruta a otra o de una modalidad de transporte a otra, ubicada en puntos estratégicos conforme a la demanda del servicio;
- CXVII. **Terminal:** Espacio físico exclusivo que cuenta con instalaciones e infraestructura técnica y logística que permite la operación de manera integral de todas las actividades asociadas a la prestación de los servicios de transporte;
- CXVIII. **Transporte público de pasajeros:** Es el medio de traslado que se ofrece a una persona o para el público en general de forma continua, uniforme, regular, permanente e ininterrumpida y sujeta a horarios establecidos o criterios de optimización mediante algoritmos tecnológicos que otorga la autoridad competente a través de entidades, concesionarios o mediante permisos;

- CXIX. **Transporte:** Es el medio físico a través del cual se realiza el traslado de personas, bienes y mercancías;
- CXX. **Transversalidad:** Es el proceso mediante el cual se instrumentan las políticas, programas y acciones, desarrollados por las dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, basados en un esquema de acción y coordinación de esfuerzos y recursos en tres dimensiones: vertical, horizontal y de fondo;
- CXXI. **UMA:** Unidad de Medida y Actualización;
- CXXII. **Usuario:** La persona que realiza desplazamientos haciendo uso del sistema de movilidad;
- CXXIII. **Vehículo:** Modo de transporte diseñado para facilitar la movilidad y tránsito de personas o bienes por la vía pública, propulsado por una fuerza humana directa o asistido para ello por un motor de combustión interna, eléctrico o cualquier fuerza motriz;
- CXXIV. **Vehículo eficiente:** Vehículo que cumple con las Normas Oficiales Mexicanas sobre emisiones y con las obligaciones de verificación;
- CXXV. **Vehículo motorizado:** Vehículo de transporte terrestre de pasajeros o de carga, que para su tracción dependen de un motor de combustión interna, eléctrica o de cualquier otra

tecnología que les proporciona velocidad superior a los veinticinco kilómetros por hora;

- CXXVI. **Vehículo no motorizado:** Vehículo de tracción humana como bicicleta, monociclo, triciclo, cuatriciclo; vehículos recreativos como patines, patinetas y monopatines; incluye a aquellos asistidos por motor de baja potencia no susceptible de alcanzar velocidades mayores a veinticinco kilómetros por hora, y los que son utilizados por personas con discapacidad;
- CXXVII. **Velocidad de operación:** Velocidad establecida por las autoridades correspondientes en los reglamentos de tránsito;
- CXXVIII. **Ventanilla única:** Instancia administrativa integrada por acuerdo de la SGG y la SAF, que tendrá a su cargo la atención de los trámites que se establecen en la presente Ley;
- CXXIX. **Vía:** Espacio físico destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos;
- CXXX. **Vía pública:** Todo espacio de dominio público y uso común destinado al tránsito de personas peatonas y vehículos, así como a la prestación de servicios públicos y la instalación de infraestructura y mobiliario;
- CXXXI. **Vialidades:** Conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos;

- CXXXII. **Vialidad rural:** Camino pavimentado o no, utilizado para el tránsito de personas y transporte de bienes entre localidades en el territorio estatal; y
- CXXXIII. **Violencias contra las mujeres:** Cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento psicológico, físico, patrimonial, económico, sexual o la muerte, tanto en el ámbito privado como en el público.

CAPÍTULO II

DE LOS PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 8. Las autoridades Estatales y Municipales en la materia, de acuerdo con sus facultades, considerarán los siguientes principios:

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

- II. **Calidad.** Garantizar que los sistemas de movilidad, infraestructura, servicios, vehículos y transporte público cuenten con los requerimientos y las condiciones para su óptimo funcionamiento con propiedades aceptables para satisfacer las necesidades de las personas;
- III. **Confiabilidad.** Las personas usuarias de los servicios de transporte deben tener la certeza de que los tiempos de recorrido, los horarios de operación y los puntos de abordaje y descenso son predefinidos y seguros, de manera que se puedan planear los recorridos de mejor forma;
- IV. **Diseño universal.** Todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir los criterios de diseño universal, a fin de incluir a todas las personas independientemente de su condición y en igualdad de oportunidades, a las calles y los servicios de movilidad, de acuerdo con las condiciones de cada centro de población; así como otorgarles las condiciones mínimas de infraestructura necesarias para ejercer el derecho a la movilidad;
- V. **Eficiencia.** Maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, tanto de personas usuarias como de bienes y mercancías, optimizando los recursos ambientales y económicos disponibles;
- VI. **Equidad.** Reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y

oportunidades, tanto para mujeres y hombres, así como otros grupos en situación de vulnerabilidad;

- VII. **Habitabilidad.** Generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad, a través de la interacción social, la diversidad de actividades y la articulación de servicios, equipamientos e infraestructura;
- VIII. **Inclusión e Igualdad.** El Estado atenderá de forma incluyente, igualitaria y sin discriminación las necesidades de todas las personas en sus desplazamientos en el espacio público, infraestructura, servicios, vehículos, transporte público y los sistemas de movilidad;
- IX. **Movilidad activa.** Promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados, como alternativas que fomenten la salud pública, la proximidad y la disminución de emisiones contaminantes;
- X. **Multimodalidad.** Ofrecer múltiples modos y servicios de transporte para todas las personas usuarias, los cuales deben articularse e integrarse entre sí y con la estructura urbana, para reducir la dependencia del vehículo particular motorizado;
- XI. **Participación.** Establecer mecanismos para que la sociedad se involucre activamente en cada etapa del ciclo de la política

pública, en un esquema basado en la implementación de metodologías de co-creación enfocadas en resolver las necesidades de las personas;

- XII. **Perspectiva de género.** Visión científica, analítica y política que busca eliminar las causas de la desigualdad, la injusticia y la jerarquización de las personas basada en el género y que promueve la igualdad entre mujeres y hombres;
- XIII. **Progresividad.** Garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados, estén en constante evolución, promoviéndolos de manera progresiva y gradual e incrementando constantemente el grado de su tutela, respeto, protección y garantía;
- XIV. **Resiliencia.** Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, con una recuperación breve y de bajo costo, tanto para la sociedad como para el medio ambiente;
- XV. **Seguridad.** Se deberá proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible;
- XVI. **Seguridad vehicular.** Aspecto de la seguridad vial enfocado en el desempeño de protección que brinda un vehículo de motor a las personas pasajeras y usuarias vulnerables, y

demás usuarias de la vía, contra el riesgo de muerte o lesiones graves en caso de siniestro;

- XVII. **Sostenibilidad.** Satisfacer las necesidades de movilidad procurando los menores impactos negativos en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas, garantizando un beneficio continuo para las generaciones actuales y futuras;
- XVIII. **Transparencia y rendición de cuentas.** Garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial, así como sobre el ejercicio presupuestal y cumplimiento de la normativa, de conformidad con lo establecido en la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sinaloa;
- XIX. **Transversalidad.** Instrumentar e integrar las políticas, programas y acciones en materia de movilidad y seguridad vial, desarrollados por las distintas dependencias y entidades de la administración pública, que proveen bienes y servicios a la población, poniendo especial atención a los grupos en situación de vulnerabilidad; y
- XX. **Uso prioritario de la vía o del servicio.** Concientizar a personas usuarias de la vía y transporte público sobre la necesidad que tienen las personas con discapacidad, las personas con movilidad limitada y quien les acompaña, de

usar en determinadas circunstancias, las vías de manera preferencial con el fin de garantizar su seguridad.

TÍTULO SEGUNDO

DE LAS AUTORIDADES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 10. La aplicación de esta Ley y su reglamento corresponde al Ejecutivo del Estado a través de la SGG, la SEBIDES y la SAF, así como de las demás áreas administrativas que el Reglamento Orgánico de la Administración Pública del Estado de Sinaloa determine, en su respectivo ámbito de competencia.

La SEBIDES contará con un Consejo con las facultades de opinión a que se refiere la presente Ley. Su estructura y operación quedaran establecidas en su Reglamento Interior.

En el Consejo, deberán participar los titulares de las dependencias señaladas en el primer párrafo, quienes podrán apoyarse en expertos independientes; y en las sesiones en las que se deliberen temas relacionados con la movilidad y el transporte público deberán ser invitados a participar con voz pero sin voto, dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG, y dos de organismos empresariales.

Artículo 13. ...

I. y II. ...

III. La Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable;

IV. a la VI. ...

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

Artículo 14. ...

I. Formular y ejecutar las políticas estatales, así como realizar acciones, en materia de movilidad y seguridad vial, de conformidad con el Sistema Nacional;

II. ...

III. Derogado.

IV. Promover la movilidad y seguridad vial en el marco del respeto de los derechos humanos;

- V. a la VIII. ...
- IX. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado;
- X. Instrumentar y articular, en concordancia con la política nacional, las acciones necesarias para disminuir las muertes, lesiones graves y discapacidades ocasionadas por siniestros de tránsito;
- XI. a la XVIII. ...
- XIX. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;
- XX. ...
- XXI. Convenir con los municipios la transferencia de facultades del estado en materia de movilidad, tránsito y transporte;
- XXII. Crear, administrar y mantener actualizados sus indicadores y bases de datos en materia de movilidad y seguridad vial que se incorpore al Sistema de Información Territorial y Urbano a los que se refiere esta Ley;
- XXIII. Realizar los operativos de control de uso de distractores durante la conducción de vehículos, sistemas de retención

infantil, cascos en motociclistas, control de velocidad y de alcoholimetría, en el ámbito de su competencia y de acuerdo a los lineamientos establecidos por el Sistema Nacional;

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

XXV. Fortalecer el transporte público de pasajeros, individual y colectivo, para la inclusión de los grupos en situación de vulnerabilidad, destinándoles lugares exclusivos;

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

XXVII. Formar parte del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley General;

XXVIII. Gestionar la seguridad vial y la movilidad urbana, interurbana, rural e insular, en el ámbito de su competencia, con base en lo establecido en la Ley General y demás disposiciones legales en la materia;

- XXIX.** Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- XXX.** Participar con las autoridades federales, de los municipios en la planeación, diseño, instrumentación e implementación de la Estrategia Nacional y de los Convenios de Coordinación Metropolitanos;
- XXXI.** Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad y la seguridad vial, con prioridad en el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- XXXII.** Asignar, gestionar y administrar recursos públicos, en coordinación con los municipios para implementar acciones y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, infraestructura, servicios auxiliares y transporte;
- XXXIII.** Establecer la reglamentación para los estudios de impacto de movilidad y seguridad vial con perspectiva de género;
- XXXIV.** Impulsar la consolidación de los sistemas de movilidad en los centros de población;
- XXXV.** Otorgar licencias y permisos para conducir, en las modalidades de su competencia, para el transporte de pasajeros, de carga y de uso particular, así como el registro para que los vehículos circulen conforme a las leyes y

reglamentos correspondientes bajo los criterios de la presente Ley;

XXXVI. Establecer los acuerdos y medidas necesarias para la conservación, mantenimiento y renovación del parque vehicular destinado a la prestación de los servicios público, mercantil y privado de transporte de pasajeros y de carga, de conformidad con la legislación aplicable;

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

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

XXXIX. Armonizar los reglamentos de tránsito aplicables, con lo establecido en la presente Ley;

XL. Diseñar e implementar, de manera conjunta con las entidades federativas colindantes, mecanismos de coordinación para el cobro de infracciones de tránsito;

XLI. Las demás que le confieran las Leyes y los Reglamentos aplicables.

Las facultades que esta Ley otorga al Ejecutivo Estatal, serán ejercidas a través de la SGG, SAF y la SEBIDES, en el respectivo ámbito de sus competencias, excepto aquellas que por disposición constitucional o legal le corresponda ejercer directamente.

El Ejecutivo del Estado, a través de la Secretaría de Salud realizará lo siguiente:

- I. Elaborar guías de práctica clínica y protocolos que permitan mejorar la calidad de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- II. Elaborar e implementar los programas de capacitación para el personal de salud responsable de la atención médica prehospitalaria e intrahospitalaria por siniestros de tránsito;
- III. Realizar campañas, en coordinación con el Sistema Nacional, en materia de prevención de siniestros de tránsito, así como evitar manejar bajo el influjo del alcohol o cualquier droga, psicotrópico o estupefaciente;
- IV. Celebrar convenios de cooperación y coordinación en la materia; y
- V. Capacitar a quienes realicen las auditorías de seguridad vial y estudios de mejoramiento de sitios con elevada incidencia de siniestros de tránsito, en materias de su competencia.

Artículo 15. ...

I. a la III. ...

- IV. Emitir la Convocatoria Pública, derivada de la Declaratoria de Necesidad para el otorgamiento de permisos del servicio público de carga, previa opinión del Consejo, que haya elaborado la SEBIDES, así como para autorizar los permisos de servicio público de transporte;

V. a la XVII. ...

- XVIII. Coadyuvar con las autoridades competentes, en la investigación, enjuiciamiento e imposición de las sanciones penales por los delitos cometidos por los propietarios, operadores y usuarios de los vehículos del sistema, así como de los concesionarios y proveedores de los servicios;
- XIX. Expedir los permisos eventuales para la prestación del servicio público de transporte, previsto en la presente Ley, y su reglamento;
- XX. Planear el establecimiento o reestructuración de rutas del servicio de transporte público colectivo en coordinación con los Ayuntamientos a través de la instancia de planeación en la materia conforme a los instrumentos de planeación correspondiente;

- XXI. Realizar los estudios socioeconómicos y técnicos para determinar la viabilidad de otorgar o no, las concesiones o permisos del servicio público de transporte y emitir el dictamen vinculatorio correspondiente;
- XXII. Realizar la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público de personas y de carga en el Estado;
- XXIII. Elaborar, para su expedición, las normas técnicas, reglas, manuales de especificaciones y de operación de los servicios de transporte público, procurando su optimización; y
- XXIV. Elaborar los programas de capacitación a conductores y prestadores de los servicios de transporte.

Sección III

De la Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable

Artículo 16. La SEBIDES, a través de su titular, tiene las siguientes atribuciones:

- I. Derogado.
- II. Derogado.
- III. ...
- IV. Derogado.

- V. Derogado.
- VI. a la XI. ...
- XII. Derogado.
- XIII. y XIV. ...
- XV. Derogado.
- XVI. y XVII. ...
- XVIII. Derogado.
- XIX. a la XXXI. ...
- XXXII. Derogado.
- XXXIII. Ejecutar y evaluar la política pública de Movilidad y Seguridad Vial;
- XXXIV. y XXXV. ...

Artículo 17. ...

- I. ...
- II. Proponer al Gobernador del Estado, en coordinación con la SGG y la SEBIDES, los planes de financiamiento

público de la movilidad, de acuerdo con los instrumentos de planeación en la materia, garantizando la disciplina fiscal y la aplicación del gasto a los proyectos prioritarios;

III. y IV. ...

Artículo 18. Corresponde a los Municipios, de conformidad con el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes facultades:

- I. Participar en el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad los lineamientos que establezca el Sistema Nacional;
- II. Formular, aprobar, administrar y ejecutar los programas municipales en materia de movilidad y seguridad vial, conforme a lo establecido en el Plan Estatal de Desarrollo, y los Convenios de Coordinación; así como conducir, evaluar y vigilar la política conforme a lo establecido por esta Ley, sus principios y jerarquía de la movilidad;
- III. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;
- IV. Participar con las autoridades federales, estatales y de otros municipios en la planeación, regulación, instrumentación e implementación de los Convenios de Coordinación;

- V. Constituir las instancias locales y de coordinación para la implementación de acciones integrales, acciones afirmativas transversales en materia de movilidad, en apego a esta Ley y demás disposiciones legales;
- VI. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, otras entidades federativas, y municipios para la implementación de acciones específicas, obras e inversiones en la materia, así como aquellas que prioricen la movilidad de los grupos en situación de vulnerabilidad;
- VII. Facilitar y participar en los sistemas de movilidad del Estado, en los términos que establece la Ley General, garantizando que las vías proporcionen un nivel de servicio adecuado para todas las personas, considerando su interseccionalidad, sin importar el modo de transporte que utilicen;
- VIII. Desarrollar estrategias, programas y proyectos para la movilidad, fomentando y priorizando el uso del transporte público y los modos no motorizados;
- IX. Promover que las vialidades existentes y los nuevos desarrollos urbanos cuenten con Sistema de Ciclovías, accesibilidad universal, estacionamiento para bicicletas, a fin de promover el uso de transporte no contaminante y no motorizado de acuerdo a la jerarquía vial; sin perjuicio de las acciones que deban ejecutarse en coordinación con el Estado y con otros municipios;

- X. Participar en la integración y mantenimiento del Registro de Movilidad previsto en esta Ley;
- XI. Asignar, gestionar y administrar recursos para apoyar e implementar acciones y proyectos en materia de movilidad, su infraestructura, servicios auxiliares, operación y capacitación de las personas operadoras, transporte y seguridad vial, promoviendo una mejor utilización de las vías conforme a la jerarquía de la movilidad;
- XII. Establecer los mecanismos necesarios para mejorar la seguridad vial, de conformidad con la jerarquía de la movilidad y sus necesidades;
- XIII. Realizar estudios para el diseño, modificación y adecuación de las vías en los centros de población, de conformidad con lo establecido en la Ley General y las necesidades territoriales;
- XIV. Implementar dispositivos para el control del tránsito que deban ser utilizados en los centros de población de su competencia;
- XV. Establecer la categoría, sentidos de circulación, señalética y demás características de las vías en su territorio;
- XVI. Expedir las autorizaciones, licencias o permisos para la realización de obras de infraestructura para la movilidad, con

- estricto apego a las normas jurídicas locales, planes o programas;**
- XVII. Realizar estudios de impacto de movilidad en el ámbito de su competencia, incluyendo criterios de sustentabilidad, perspectiva de género, entre otros que se consideren relevantes;**
- XVIII. Autorizar las áreas de transferencia para el transporte en su territorio;**
- XIX. Regular el servicio del estacionamiento en vía pública;**
- XX. Impulsar la accesibilidad e inclusión de personas con discapacidad y personas con movilidad limitada a los servicios públicos de transporte de pasajeros, así como su desplazamiento seguro y efectivo en las vías a través de infraestructura adecuada;**
- XXI. Mantener, en el ámbito de sus atribuciones, las vías libres de obstáculos y elementos que impidan, dificulten, generen un riesgo u obstaculicen el tránsito peatonal y vehicular, excepto en aquellos casos debidamente autorizados y respetando la jerarquía de la movilidad;**
- XXII. Instrumentar programas y campañas de cultura de la movilidad, que fomenten la prevención de los siniestros de tránsito;**

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

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

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

Artículo 22. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad podrán suscribir convenios de colaboración y coordinación en materia de movilidad y seguridad vial con las autoridades federales, locales, universidades, institutos de investigación, así como con organismos de la sociedad civil.

CAPÍTULO II DEL FINANCIAMIENTO Y DEL FONDO DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 25. ...

...

Serán instrumentos de financiamiento público los programas, acciones y proyectos de inversión relacionados con la movilidad y la seguridad vial que desarrollen las autoridades competentes, y se enfocarán prioritariamente en lo siguiente:

- I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la

integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, con el fin de promover su uso y cumplir con el objeto de esta Ley;

- II. La mejora de la infraestructura para la movilidad, servicios auxiliares y el transporte que promuevan el diseño universal y la seguridad vial;
- III. Desarrollar políticas para reducir siniestros de tránsito, así como proyectos estratégicos de infraestructura para la movilidad y seguridad vial, priorizando aquellos enfocados en proteger la vida e integridad de las personas usuarias de las vías, donde se considere los factores de riesgo;
- IV. Impulsar la planeación de la movilidad y la seguridad vial orientada al fortalecimiento y a mejorar las condiciones del transporte público, su integración con el territorio, así como la distribución eficiente de bienes y mercancías;
- V. Realizar estudios para la innovación, el desarrollo tecnológico e informático, así como para promover la movilidad no motorizada y el transporte público en los centros de población con menores ingresos;
- VI. Desarrollar programas de información, educación e investigación en materia de sensibilización, educación y formación sobre movilidad y seguridad vial; y

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

Sección II

Del Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable y Seguridad Vial

Artículo 26. El Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable y Seguridad Vial, será de carácter público-privado y tendrá por objeto captar, administrar y aportar recursos que contribuyan a mejorar las condiciones de la infraestructura, seguridad vial y acciones de cultura en materia de movilidad. Su naturaleza e integración se determinarán en el Decreto de su creación.

...

I. a la VIII. ...

Artículo 31. ...

El Observatorio, con base en las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil, el Gobierno del Estado, los municipios y todas las dependencias que aporten información en la materia de movilidad para el estudio, investigación y propuestas; evaluación de las políticas públicas, programas y acciones; capacitación a la comunidad; difusión de información y conocimientos sobre la problemática de la movilidad, la seguridad vial, la accesibilidad, la eficiencia, la sostenibilidad, la

calidad y la inclusión e igualdad y sus implicaciones en el ordenamiento territorial, y en general sobre la aplicación de la presente Ley.

Artículo 33 Bis. Las autoridades estatales y municipales, deberán proporcionar al Observatorio Ciudadano la información sobre el proceso de reglamentación de la movilidad, del transporte y del tránsito, los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial, los actos administrativos y autorizaciones de uso de suelo, así como las bases de datos que forman la plataforma de información correspondiente.

Artículo 33 Bis A. El Observatorio Ciudadano podrá llevar a cabo, de manera conjunta con los institutos municipales de planeación, procesos de consulta y deliberación sobre temas de movilidad y seguridad vial.

TÍTULO QUINTO DE LA PLANEACIÓN Y LA POLÍTICA DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 41. La política estatal de movilidad y seguridad vial se diseñará con un enfoque sistémico y ejecutará con base en los principios establecidos en la Ley General y en esta Ley, los que para tal efecto emita el Sistema Nacional, así como a través de los mecanismos de coordinación, información y participación correspondientes, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad con las condiciones establecidas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

La planeación, las políticas y programas para la movilidad y seguridad vial serán parte del proceso de planeación de los asentamientos humanos, se inscribirán dentro del Sistema Estatal de Movilidad y deberán ser congruente con el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con el Sistema Estatal de Planeación del Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y demás instrumentos de planeación previstos en la Ley de Ordenamiento. Se observarán las bases generales para planear, regular y gestionar la movilidad de las personas y del transporte de bienes definidos en los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano de conformidad al artículo 262 y los criterios del artículo 264, ambos de la Ley de Ordenamiento.

Deberán contener las previsiones necesarias para garantizar, al menos, lo siguiente:

- I. Que los servicios de transporte prevean vehículos y entornos con diseño universal y en su caso, con ayudas técnicas para la accesibilidad de personas con discapacidad y movilidad limitada, con las acciones afirmativas y los ajustes razonables que se requieran para ello;
- II. Que las vías y el espacio público se diseñen contemplando infraestructura que permita que las personas con discapacidad y movilidad limitada se desplacen de manera segura, tales como rutas accesibles, señales auditivas, visuales, táctiles, rampas, entre otras;

- III. Que se contribuya a la accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad limitada, aportando especificaciones de diseño universal que permitan construir un entorno incluyente; y
- IV. Que las modalidades de transporte en las zonas remotas y de difícil acceso, así como en los territorios insulares contemplen las rutas y los servicios más seguros, incluyentes, accesibles y asequibles para las personas.

Artículo 42. La planeación de la movilidad y de la seguridad vial integrará los principios y jerarquía de la movilidad establecidos en esta Ley, observando las siguientes acciones:

- I. Adoptar medidas para garantizar la protección de la vida, salud y de la integridad física de todas las personas usuarias de la vía;
- II. Adoptar las medidas necesarias para prevenir todo tipo de violencia que atente contra la dignidad e integridad de las personas que pertenecen a los grupos en situación de vulnerabilidad;
- III. Impulsar programas y proyectos de movilidad con políticas de proximidad que faciliten la accesibilidad entre la vivienda, el trabajo y servicios educativos, de salud, culturales y complementarios, a fin de reducir las externalidades negativas del transporte urbano;

- IV. Establecer medidas que incentiven el uso del transporte público, vehículos no motorizados, vehículos no contaminantes y otros modos de movilidad de alta eficiencia energética, cuando el entorno lo permita y bajo un enfoque sistémico;
- V. Establecer medidas que fomenten una movilidad sustentable y que satisfagan las necesidades de desplazamiento de la población;
- VI. Priorizar la planeación de los sistemas de transporte público, de la estructura vial y de la movilidad no motorizada y tracción humana;
- VII. Establecer acciones afirmativas y ajustes razonables en materia de accesibilidad y diseño universal, en los sistemas de movilidad y en la estructura vial, con especial atención a los requerimientos de personas con discapacidad y movilidad limitada, y otros grupos en situación de vulnerabilidad que así lo requieran;
- VIII. Promover la capacitación de las personas que operan los servicios de transporte público y servicios de emergencia en Lengua de Señas Mexicana;
- IX. Promover acciones para hacer más eficiente la distribución de bienes y mercancías, con objeto de aumentar la productividad en los centros de población y minimizar los

impactos negativos de los vehículos de carga en los sistemas de movilidad;

- X. Promover acciones que contribuyan a mejorar la calidad del medio ambiente, a través de la reducción de la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de energía y el ruido, derivados del impacto de la movilidad;
- XI. Promover la participación ciudadana en la toma de decisiones en materia de movilidad dentro de los procesos de planeación;
- XII. Incrementar la resiliencia del sistema de movilidad y seguridad vial fomentando diversas opciones de transporte;
- XIII. Definir estrategias que mejoren y faciliten el acceso e inclusión de las mujeres en los sistemas de movilidad conforme a sus necesidades en un marco de seguridad;
- XIV. Establecer medidas para el uso de una metodología basada en la perspectiva de género, que garantice el diseño de soluciones a través de acciones afirmativas, prioritariamente con el objetivo de erradicar las violencias de género al hacer uso de la vía. Lo anterior debe tomar en consideración la interseccionalidad de las mujeres, y los principios de equidad y transversalidad;

- XV. Establecer mecanismos y acciones de coordinación administrativa y de concertación entre los sectores público, privado y social en materia de movilidad y seguridad vial;
- XVI. Garantizar que los factores como la velocidad y la circulación cercana a vehículos motorizados no pongan en riesgo a personas peatonas y usuarias de vehículos motorizados y de tracción humana, en particular a la niñez, personas adultas mayores, con discapacidad o con movilidad limitada y grupos en situación de vulnerabilidad;
- XVII. Promover el fortalecimiento del transporte público de pasajeros individual y colectivo para asegurar la accesibilidad igualitaria e incluyente de las personas usuarias de la vía y hacer uso de las tecnologías de la información y comunicación disponibles;
- XVIII. Considerar el vínculo de la movilidad con los planes o programas de desarrollo urbano, para lo cual deberán tomar en cuenta los lineamientos y estrategias contenidas en los programas de ordenamiento ecológico del territorio y protección al medio ambiente, conforme a las disposiciones jurídicas ambientales aplicables;
- XIX. Los planes o programas de desarrollo urbano deberán considerar las Normas Oficiales Mexicanas emitidas en materia de movilidad y transporte; y

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

Artículo 43. En la planeación y diseño de la movilidad y la seguridad vial, así como en los diferentes componentes de los sistemas de movilidad y en la toma de decisiones, las autoridades competentes deberán fomentar y garantizar la participación de las mujeres, considerando su interseccionalidad, además de:

- I.** Implementar acciones y mecanismos dentro de los sistemas de movilidad y seguridad vial, así como de las autoridades responsables del territorio, para fortalecer la información disponible y los diagnósticos, que promuevan la implementación de acciones afirmativas y con perspectiva de género que mejoren y hagan más segura, incluyente y eficiente la experiencia de la movilidad de las mujeres y de la movilidad de cuidado;
- II.** Incluir en las estrategias e instrumentos de movilidad y seguridad vial, en los tres órdenes de gobierno, acciones afirmativas y con perspectiva de género para prevenir y erradicar las violencias de género. Dichas acciones serán implementadas bajo el principio de transversalidad con las autoridades competentes en los ámbitos de seguridad ciudadana, derechos humanos, entre otras. Esto también incluirá la capacitación en la materia y sensibilización de

género de las personas responsables de diseñar, operar y evaluar los sistemas de movilidad; y

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

TÍTULO SEXTO

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

CAPÍTULO I

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 44. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial es el mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad y seguridad vial del Gobierno del Estado y de los Municipios, así como con los sectores de la sociedad en la materia, a fin de cumplir con el objeto, los objetivos y principios de esta Ley, la Política Estatal, el Plan Estatal de Desarrollo, la Estrategia Estatal y los instrumentos de planeación específicos para garantizar la movilidad y seguridad vial.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial estará integrado por las personas titulares o representantes legales de:

- I. La Secretaría General de Gobierno;
- II. La Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable;
- III. La Secretaría de Salud;
- IV. La Secretaría de Administración y Fianzas;
- V. La Secretaría de Obras Públicas;
- VI. La Secretaría de Seguridad Pública;
- VII. El Secretariado Ejecutivo del Sistema Estatal de Seguridad Pública; y
- VIII. Los Municipios que conforman el Estado de Sinaloa.

La presidencia del Sistema Estatal será ejercida de manera rotativa, de forma anual, entre la Secretaría General de Gobierno y la Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable.

La integración, organización y funcionamiento del Sistema Estatal se establecerá en el Reglamento de la presente Ley.

El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, tendrá las siguientes facultades:

- I. Emitir los lineamientos para su organización y operación;
- II. Establecer la instancia que fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;
- III. Emitir acuerdos y resoluciones generales para el funcionamiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial;
- IV. Establecer las bases de planeación, operación, funcionamiento y evaluación de las políticas en materia de movilidad y seguridad vial;
- V. Establecer de manera transversal los mecanismos y criterios de la vinculación de la movilidad y la seguridad vial como fenómenos multifactoriales y multidisciplinarios con el transporte, la accesibilidad, tránsito, ordenamiento territorial, desarrollo urbano, medio ambiente, cambio climático, desarrollo sostenible y espacio público, así como el ejercicio de los derechos sociales relacionados con accesibilidad, que deberán ser observados para la coordinación entre las autoridades de los tres órdenes de gobierno;
- VI. Diseñar y aprobar la política estatal en materia de movilidad y seguridad vial, la cual retomará las opiniones de los grupos de la sociedad civil, de los pueblos y comunidades indígenas

y organizaciones de personas con discapacidad, según los estándares que aplican a cada grupo;

- VII. Formular y aprobar el Programa Estatal que será la base para el diseño de políticas, planes y acciones que implementen las autoridades en la materia;
- VIII. Proponer variables e indicadores al Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano en materia de movilidad y seguridad vial, así como los mecanismos de recolección, integración, sistematización y análisis de información, de conformidad con lo establecido en las Leyes Federal y General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, previa opinión técnica del Instituto Nacional de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales, incluyendo fuentes;
- IX. Analizar lo contenido en el Sistema Estatal de Información Territorial y Urbano para realizar estudios, diagnósticos, proponer iniciativas, intervenciones, acciones afirmativas y ajustes razonables, para dar seguimiento y evaluación de las políticas e intervenciones dirigidas a mejorar las condiciones de la movilidad y la seguridad vial con perspectiva interseccional y de derechos humanos;
- X. Determinar los distintos tipos de vías del territorio estatal, de conformidad con sus características físicas y usos, a efecto de establecer límites de velocidad de referencia, que deberán

ser tomados en cuenta por las autoridades, con el fin de garantizar la seguridad de todas las personas usuarias de estas;

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

- a) Orienten criterios para el diseño vial que permitan la identificación de las necesidades o requerimientos de las personas usuarias de la vía;
- b) Promuevan la seguridad vial y la utilización adecuada de la red vial, enfoque de sistemas seguros, su infraestructura, equipamiento auxiliar, dispositivos para el control del tránsito, servicios auxiliares y elementos inherentes o incorporados a ella;
- c) Propongan las especificaciones técnicas del parque vehicular;
- d) Otras que fortalezcan la movilidad y la seguridad vial equitativa, igualitaria e incluyente;
- e) Establecer los lineamientos para la conformación y desarrollo de los sistemas integrados de transporte en los diferentes centros de población, así como los criterios de diseño, implementación, ejecución y evaluación de la articulación física, operacional,

informativa y de imagen, que permitan el desplazamiento de personas, bienes y mercancías entre ellos;

- f) Promover los acuerdos y la coordinación entre las autoridades para fortalecer la regulación del transporte de carga a efecto de mejorar su eficiencia operacional y ambiental;
- g) Realizar el seguimiento, revisión y evaluación de programas, planes y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial y sus impactos en los grupos en situación de vulnerabilidad, a través de los instrumentos que para tal efecto se emitán;
- h) Promover la coordinación efectiva de las instancias que integran el Sistema Estatal y dar seguimiento a las acciones que para tal efecto se establezcan;
- i) Elaborar un informe anual sobre el cumplimiento del objeto y objetivos de la presente Ley, así como del avance del Programa Estatal, que será remitida a las autoridades competentes de los tres órdenes de gobierno para su conocimiento; y
- j) Establecer los lineamientos para la práctica de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial.

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

Artículo 45. El Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial para cumplir con los fines de planear, regular y fomentar la movilidad y seguridad vial de las personas, así como gestionar el desarrollo del transporte de personas y bienes, considerando las necesidades actuales y futuras para su desplazamiento, contará con los instrumentos de planeación, siguientes:

I. a la V. ...

Sección I

Del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

Artículo 46. El Programa Estatal es el instrumento de planeación por medio del cual, el Sistema Estatal, establece los objetivos, metas y acciones encaminadas a mejorar la movilidad y transporte y su integración con los diferentes medios y modalidades, de conformidad con la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Derogado.

Derogado.

Artículo 47. Derogado.

Artículo 49. ...

I. ...

II. La SEBIDES;

III. a la VII. ...

VIII. La Dirección del Uso Sustentable del Agua y de la Energía de SEBIDES;

IX. La Coordinación General de Desarrollo Tecnológico y Proyectos Especiales;

X. y XI. ...

Artículo 50. Derogado.

Artículo 51. Las autoridades estatales y de los municipios en el ámbito de sus respectivas competencias, diseñarán, implementarán, ejecutarán, evaluarán y darán seguimiento a los planes, programas, campañas y acciones para sensibilizar, educar y formar a la población en materia de movilidad y seguridad vial, con el objetivo de generar la adopción de hábitos de prevención de siniestros de tránsito, el uso racional del automóvil particular; la promoción de los desplazamientos inteligentes y todas aquellas acciones que permitan lograr una sana convivencia en las vías.

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

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

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

- I. Mensajes sustentados en evidencia científica y territorial;
- II. Explicación de las causas y consecuencias en materia de movilidad y seguridad vial;
- III. Adopción de prácticas que propicien un ambiente seguro para la movilidad activa y no motorizada;

- IV. Respeto entre las personas usuarias de la vía y hacia los elementos de policía de tránsito y prestadores de servicio de transporte público de pasajeros; y
- V. Importancia de la incorporación de la perspectiva de género, así como del trato digno y no discriminación hacia grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 52. Derogado.

Artículo 60. Los PIMUS deben elaborarse por los Ayuntamientos en acuerdo con varios municipios cuando se trate de temas de carácter metropolitano o conurbado, respetando las estrategias del Programa Estatal, del Programa Sectorial y de los PIMUS vigentes. La SEBIDES podrá asistir en la elaboración de los Programas Especiales a solicitud de los Ayuntamientos.

Artículo 66. Los Estudios de Origen y Destino son instrumentos de análisis de la demanda de desplazamiento de la población en un territorio específico, determinado por la distribución espacial de las actividades y de los servicios urbanos que busca satisfacer la población. La elaboración de los Estudios de Origen y Destino se sujetará a los lineamientos que al efecto emita la SEBIDES.

...

Artículo 70. La SEBIDES establecerá una Cartera de Proyectos, integrado por estudios y proyectos ejecutivos en materia de movilidad, producto del cumplimiento de las condiciones

establecidas como medidas de integración de movilidad en los instrumentos de planeación en la materia, así como todos aquellos que sean elaborados por la Administración Pública Estatal. La Cartera de Proyectos estará disponible para consulta de las dependencias y organismos involucrados en la aprobación de recursos para los servicios e infraestructura vial con objeto de facilitar la verificación de la documentación correspondiente.

Artículo 72. El Sistema de información es la base de datos que la SEBIDES deberá integrar y operar con el objeto de registrar, procesar y actualizar la información en el Estado en materia de movilidad. La información que alimente al sistema será enviada y generada por los organismos y entidades que correspondan, con los cuales la SEBIDES deberá establecer la coordinación.

...

...

...

...

La SEBIDES pondrá a disposición de la ciudadanía un informe anual de los avances en materia de movilidad a más tardar el 30 de noviembre de cada año.

Artículo 75. Las modificaciones al Programa Sectorial podrán ser solicitadas ante la dependencia municipal correspondiente por los

sujetos señalados en el artículo 99 de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano así como por la SEBIDES a través del Consejo referido en la presente ley

...

...

Artículo 91. ...

I. a la VIII. ...

IX. A que las unidades cuenten con las características de diseño de accesibilidad y de información para todas las personas y sus diferentes condiciones y capacidades, en términos del Manual de Especificaciones Técnicas;

X. a la XIII. ...

Artículo 92. ...

I. Del servicio público de transporte de personas, pagar las tarifas autorizadas a través de los sistemas de recaudo aprobados por la SGG;

II. a la VIII. ...

Artículo 101. Son obligaciones de los conductores:

A) Del Servicio Público de Transporte.

- I. Someterse, cuando así lo determine la SGG, a los exámenes médicos y toxicológicos necesarios, a efecto de evaluar su estado de salud y determinar si se encuentran o no en aptitud, para realizar con seguridad y eficiencia las funciones inherentes a sus actividades.
- II. Atender las instrucciones y disposiciones de operación que la SGG les indique. Serán los responsables directos de las infracciones que cometan, con motivo de su actividad.
- III. Cumplir con los indicadores de seguridad higiene, comodidad y trato amable, que se le indiquen;
- IV. Portar, en su caso, el uniforme que se le asigne;
- V. Llevar los cursos de capacitación y adiestramiento, que se le indiquen, de acuerdo con los planes y programas contenidos en el programa de capacitación correspondiente;
- VI. Acreditar la aprobación de los cursos de capacitación y actualización, indicados en el programa respectivo;
- VII. Contar con los documentos establecidos en la presente Ley, tales como la licencia de conducir del servicio público

de transporte, y el certificado de aptitud que se menciona en este ordenamiento.

En este caso, se les extenderá un certificado de aptitud, previo curso de capacitación a que deberán someterse, en los términos que se indiquen en el Reglamento de esta Ley.

B) De Vehículos Particulares.

- I. No tirar o arrojar basura u objetos desde el interior del vehículo hacia el exterior, y vigilar que los pasajeros cumplan con dicha disposición;
- II. No transportar un número de personas superior al número de plazas o asientos cuya capacidad posea el vehículo;
- III. No abordar o descender pasajeros de los vehículos cuando se encuentren en movimiento; en todo caso el ascenso o descenso del vehículo lo efectuarán del lado que se encuentre más cercano a la banqueta, una vez que éste haya detenido totalmente su marcha;
- IV. No llevar pasajeros en las salpicaderas, estribos o defensas de los vehículos;
- V. No cargar sobre sus piernas a niños, mascotas u objetos al conducir;

- VI. No operar o accionar teléfonos celulares o cualquier otro aparato mecánico o electrónico mientras los vehículos se encuentren en movimiento, con excepción de los pasajeros y conductores de vehículos de paso preferencial o emergencia;
- VII. Utilizar los cinturones de seguridad del vehículo. Esta disposición se hará extensiva también a los pasajeros;
- VIII. Disminuir su velocidad o detenerse, dando preferencia peatonal en los casos que determine el Reglamento;
- IX. Conducir dentro de los límites de velocidad autorizados, observando las disposiciones que para tal efecto señale el Reglamento de la presente Ley;
- X. Obedecer las luces de los semáforos y todos los señalamientos viales existentes en las vías públicas;
- XI. Obedecer las señales manuales y atender las medidas de seguridad que hagan los agentes de tránsito;
- XII. Obedecer las señales manuales que en los términos de la presente Ley realicen las personas autorizadas por los centros escolares dentro de su perímetro, o personas habilitadas en casos de emergencia;
- XIII. Utilizar el claxon únicamente cuando se haga necesario;

- XIV. Contar con licencia de conducir vigente que le haya sido otorgada para la clase de vehículo que conduzca, así como traer en el vehículo la tarjeta de circulación vigente del mismo, y la póliza de seguro vigente con cobertura de al menos daños a terceros, que garantice su responsabilidad civil en caso de siniestro de tránsito;
- XV. Presentarse ante las autoridades de tránsito, o de la SGG en su caso cuando así sea requerido;
- XVI. Tener cuidado para evitar hechos de tránsito, guardando la distancia prudente de vehículo a vehículo; y cuando observen sobre el arroyo de la vía pública a cualquier persona deberán disminuir su velocidad hasta el mínimo;
- XVII. Presentar a los oficiales la documentación inherente a la conducción de tránsito de vehículos, cuando le sea solicitada;
- XVIII. Utilizar casco protector, reglamentario, tanto los conductores como sus acompañantes, en el caso de que los vehículos fuesen motocicletas de dos o más ruedas;
- XIX. Revisar las condiciones mecánicas de la unidad que manejen, comprobar el buen funcionamiento de las llantas, limpiadores, luces y frenos, así como verificar que se cuenta con llanta de refacción, herramienta básica y extinguidor; y

XX. Las demás que establezca esta Ley y el reglamento que de ella se derive.

Los conductores de vehículos de paso preferencial o emergencia quedarán exentos de cumplir con lo dispuesto en las fracciones VIII, IX, X, XI y XII a que hace referencia el presente artículo en su apartado de Vehículos Particulares, siempre que sea en uso de funciones propias de seguridad y atención social, observando en todo momento las debidas precauciones.

Queda prohibido a toda persona conducir un vehículo en estado de ebriedad o bajo la influencia de cualquier droga o sustancia tóxica que disminuya en forma notable su aptitud para conducir, aun cuando por prescripción médica esté autorizado para su uso. Los conductores del servicio público deberán conducir, manejar o maniobrar vehículos, libres de cualquier cantidad de alcohol o sustancias tóxicas.

Para efectos del párrafo anterior, se realizarán pruebas de alcoholemia de manera permanente con el objetivo de evitar la conducción de cualquier tipo de vehículos bajo el efecto del alcohol, para tal efecto queda prohibido conducir con una alcoholemia superior a 0.25 mg/L en aire espirado o 0.05 g/dL en sangre, salvo las siguientes consideraciones:

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

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

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

Cuando el conductor que se oponga o por sus condiciones físicas, no se pueda diagnosticar el grado de ebriedad en aire expirado por medio del alcoholímetro, el médico examinante quedará facultado para practicar el examen clínico.

Artículo 102. ...

I. a la VI. ...

- VII. Contar con licencia de conducir vigente que le haya sido otorgada para la clase de vehículo que conduzca, así como traer en el vehículo la tarjeta de circulación vigente del mismo, y la póliza de seguro vigente con cobertura de al menos daños a terceros, que garantice su responsabilidad civil en caso de siniestro de tránsito;

VIII. a la XIV. ...

Artículo 103. ...

I. a la V. ...

- VI. Proponer a la SGG la instrumentación de programas y acciones para el mejoramiento de las condiciones de operación, supervisión y cobro del servicio.

Artículo 104. ...

I. a la X. ...

- XI. Cumplir con la cromática autorizada para cada modalidad, conservar los vehículos, equipos e instalaciones en óptimas condiciones físicas, en su caso, incorporar las modificaciones que sobre aspectos técnicos se establezcan en los manuales autorizados y no alterar la estructura original del vehículo sin autorización de la SGG;

XII. a la XIV. ...

- XV. Registrar y mantener vigente la autorización ante la SGG de los operadores que prestarán el servicio;

XVI. a la XXIII. ...

- XXIV. Notificar a la SGG, al menos con cuarenta y cinco días de anticipación, cuando decidan dejar de operar una concesión;

XXV. a la XXVIII. ...

XXIX. Tratándose de los concesionarios del SIT, prestar el servicio y operar sus unidades de conformidad con las instrucciones que reciban de la SEBIDES a través del que será dirigida su actividad diaria en la red integrada de transporte de la que formen parte, con la aprobación de la autoridad competente;

XXX. a la XXXII. ...

XXXIII. Abstenerse de sustituir de forma temporal o definitiva los vehículos registrados para otorgar el servicio, aun y cuando sea por períodos cortos, debido al mantenimiento preventivo y correctivo que se le dé, si no es con la autorización por escrito de la SGG;

XXXIV. a la XXXVIII. ...

XXXIX. Presentar la revista vehicular en las formas, procedimientos y términos que la SGG determine, debiendo pagar los derechos correspondientes, conforme lo determine el Reglamento. La revista físico-mecánica será anual;

XL. y XLI. ...

XLII. El concesionario deberá cumplir con la obligación establecida en el párrafo que antecede a los treinta días posteriores al otorgamiento de la concesión, en cada revista vehicular, al solicitar la renovación de la concesión

o cuando exista una queja ante la SGG por parte del operador;

XLIII. ...

XLIV. Destinar en los vehículos de transporte colectivo, dos asientos en vehículos de hasta veinte pasajeros para uso prioritario de personas con movilidad limitada, y cuatro asientos en vehículos de hasta cuarenta pasajeros en la misma condición.

Asimismo, deberán destinar el 20 por ciento de los asientos para uso exclusivo de mujeres, los cuales deberán ser de color naranja, y contener un emblema o leyenda para su identificación.

Todos estos asientos deberán estar situados cerca de la puerta de acceso;

XLV. a la XLVII. ...

XLVIII. Instalar y mantener en buen funcionamiento la tecnología de acopio de información operacional según lo establezca la SGG;

XLIX. ...

L. Mantener en funcionamiento, durante la prestación del servicio, los equipos del sistema de recaudo y de monitoreo aprobados por la SGG;

LI. ...

LII. Proporcionar capacitación a sus conductores conforme a los contenidos autorizados por la SGG;

LIII. a la LIX. ...

Artículo 105. Las personas morales, que por concesión del Ejecutivo del Estado exploten el servicio público de transporte, estarán obligadas a llevar un libro de registro de sus miembros, asignándole a cada uno de ellos el número de orden que le corresponda. Asimismo, deberán llevar un libro de actas debidamente foliado y autorizado por la SGG.

Artículo 108. Los concesionarios del servicio público estarán obligados a remitir mensualmente a la SGG, informes estadísticos sobre el transporte, número de pasajeros, señalando ascensos y descensos. El reglamento precisará fechas, formatos y demás elementos para que se cumpla esta disposición.

...

Artículo 111. La SEBIDES con la participación de los concesionarios y permisionarios, promoverá en el ramo de capacitación y adiestramiento, la creación y operación de un Centro de Formación de Conductores del Servicio Público, mediante la vinculación con instituciones de carácter educativo, preferentemente aquellas dedicadas a la formación para y en el

trabajo, que tengan infraestructura suficiente a nivel estatal para cumplir con este objetivo.

Artículo 113. Los conductores de servicio público, al momento de obtener por primera ocasión o renovar su certificado de aptitud al término de su vigencia, acreditarán haber aprobado los cursos de capacitación y actualización programados por la SGG, ya sea a través del Centro de Formación de Conductores del Servicio Público o de cualquier otra institución educativa acreditada para tal fin.

TÍTULO OCTAVO DE LOS ACTORES DE LA MOVILIDAD Y DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I ACTORES DE LA MOVILIDAD

Artículo 121. Derogado.

Artículo 122. Derogado.

Artículo 123. Se consideran actores de la Movilidad, los siguientes:

I. a la VII. ...

Artículo 136. Quienes presten el servicio de transporte público, quedan sujetos al cumplimiento de la normatividad relativa a las

Especificaciones Técnicas y a las condiciones de operación que determine la SGG así como a los términos que se hayan establecido en el Título de Concesión o Permiso en su caso.

Artículo 139. Las zonas aprobadas por el Ejecutivo del Estado para la prestación del servicio público de transporte de personas, sólo podrán ser modificadas por él mismo, acorde a las necesidades del servicio, con base en el dictamen de la SGG que podrá contar con el apoyo de SEBIDES.

Artículo 143. El servicio de transporte público colectivo se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de esta emanen, así como a los lineamientos, parámetros de operación, manuales y normas técnicas que al efecto expida el Ejecutivo del Estado, con el soporte técnico de la SGG y la SEBIDES.

Artículo 145. La SGG establecerá las especificaciones técnicas y los planes de operación del servicio, los que deberán contener el horario, número y modelo de vehículos para operar la ruta, así como los números económicos asignados a cada despacho. La SGG notificará a cada concesionario el plan de operación de la ruta, así como el mecanismo de rotación equitativo.

Artículo 148. Para una mayor supervisión y control del servicio, la SGG podrá auxiliarse de un sistema de monitoreo propio diseñado por terceros o por la SEBIDES que le facilite la administración de itinerarios, paradas autorizadas, horarios, frecuencias, velocidad y otros elementos de operación; el que servirá de elemento

probatorio para aplicar procedimientos administrativos de sanciones por faltas a la presente Ley, su Reglamento y a los parámetros de operación y calidad de servicio fijados por la SGG.

Artículo 149. La SGG podrá modificar los horarios de servicio y ubicación de paradas autorizadas, así como bases de ruta y terminales, previa realización del estudio técnico correspondiente por la SEBIDES. La modificación podrá hacerse de oficio por la autoridad competente o a solicitud expresa del concesionario.

Artículo 151. El itinerario de una ruta o la cantidad de vehículos para operar en una ruta, podrán variarse cuando resulte necesario para la mejora sustancial del servicio, con sustento en los estudios técnicos que al efecto realice la SGG. En todo caso, se evitará el crecimiento innecesario de rutas y vehículos o la superposición innecesaria de rutas, en detrimento de la calidad y rentabilidad del servicio.

Artículo 152. La SGG podrá implementar, previo estudio técnico, la reestructuración de las rutas del servicio colectivo, procurando racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, así como disminuir la contaminación ambiental. Para caso de llevar a cabo dicha reestructuración, el reglamento que se derive de la presente Ley establecerá las bases, requisitos y el procedimiento correspondiente.

Artículo 154. ...

...

En todo caso, la SGG y la SEBIDES deberán tener acceso a la información generada en este sistema.

Artículo 155. El Centro de Control del Sistema de Monitoreo de Flota permitirá la verificación del cumplimiento de los planes de operación establecidos para cada ruta y será administrado por la SGG.

Artículo 156. Los concesionarios del servicio de transporte público podrán organizarse o asociarse, con enfoque empresarial, dentro de su actividad podrán presentar propuestas a la SGG para la formulación de planes y programas tendientes a una mayor eficiencia, seguridad y una óptima, equitativa y racional operación del servicio, en beneficio de los usuarios y de los propios asociados.

Artículo 157. Cuando la ejecución de los planes y programas a que se refiere el artículo anterior incida en la prestación de los servicios, los concesionarios deberán obtener de la SGG, la aprobación correspondiente e implementarlos en los términos y condiciones que este lo determine.

Artículo 159. Las personas morales concesionarias y las que agrupen a los concesionarios, están obligadas a llevar un registro de sus integrantes y a hacer del conocimiento de la SGG cualquier cambio o modificación.

...

Artículo 162. En el servicio de rutas convencionales, la SGG acordará con los concesionarios las medidas pertinentes para mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda y evitar la superposición innecesaria de rutas, así como la sobreoferta del servicio, con base en los estudios técnicos.

Artículo 163. En caso de superposición innecesaria de rutas, podrán ser establecidas por la SGG las Rutas Únicas, de conformidad con los estudios técnicos que realice y porque así convenga al sistema de transporte en una ciudad, cuando identifique que dos o más rutas concurren en un tramo determinado y se estén presentando condiciones de sobreoferta que afecte la operación y rentabilidad del servicio en perjuicio de las concesiones, en cuyo caso otorgará una sola concesión, en los términos que se establezcan en el Reglamento que se derive de la presente Ley.

Artículo 164. La SGG establecerá los planes de operación para cada una de las rutas convencionales del servicio de transporte público colectivo urbano convencional que consistirá en ajustar la oferta a las condiciones cambiantes de la demanda durante el día, pudiendo aumentar o disminuir la flota vehicular autorizada, según corresponda.

Artículo 165. Los concesionarios del servicio de transporte público colectivo urbano convencional, podrán proponer su plan de operación ante la SGG, quien revisará la propuesta y, en su caso, aprobará o modificará dicho plan.

Artículo 166. ...

I. y II. ...

Los tipos de vehículos, sus características y especificaciones técnicas para la operación del servicio en las rutas de cada modalidad de servicio se establecerán en las normas reglamentarias de esta Ley. La tarifa será diferenciada entre ambas categorías y se sustentará en los estudios técnicos que para este efecto realice la SEBIDES.

Artículo 172. La SGG establecerá en el Manual de Especificaciones Técnicas, que los vehículos de transporte escolar, permitan mejorar las condiciones de seguridad, comodidad e higiene de sus usuarios, así como establecer las características para su identificación y control.

...

...

...

Artículo 186. La SGG establecerá y autorizará medidas para la implementación de tecnología que contribuya a elevar la calidad, seguridad y accesibilidad del servicio público de taxi, así como facilitar y transparentar la aplicación de tarifas.

Artículo 189. ...

...

El Ejecutivo del Estado a través de la SEBIDES será el rector para la planeación, la operación y la supervisión de los Sistemas de Bicicleta Pública en el estado, de acuerdo a la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 190. Todo lo relacionado con el funcionamiento del Sistema, como tecnología, los polígonos de servicio, los horarios, las especificaciones del servicio, de la tarifa, cobros y las condiciones de uso y demás especificaciones, estarán establecidos en los lineamientos que expida la SEBIDES y el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 191. La SEBIDES será la responsable de monitorear la operación del Sistema y el cumplimiento de los niveles de servicios incluidos en el contrato de operación y mantenimiento con la empresa operadora, y en su caso aplicar las sanciones y multas por su incumplimiento.

Artículo 196. La vida útil de los vehículos para prestar el servicio público de transporte de carga, estará sujeta a las revisiones físicas y electromecánicas por parte de la SGG, conforme a lo que establece la presente Ley y su reglamento.

...

Artículo 198. Los prestadores de este servicio de transporte público, podrán asociarse o celebrar convenios de coordinación para brindar un mejor servicio y reducir los costos de operación en las formas autorizadas por la Ley. De dichos convenios, se dará visto a la SGG, para efecto de registro.

Artículo 206. El Ejecutivo del Estado, por conducto la SGG, está facultado para establecer, en coordinación con la autoridad municipal, estaciones terminales necesarias para el aprovechamiento del sistema de transporte, mediante el otorgamiento de concesiones a personas físicas y morales para su construcción y explotación y en igualdad de circunstancias a las sociedades integradas por concesionarios del servicio público del transporte. Del mismo modo, el Ejecutivo Estatal o los Ayuntamientos, podrán decidir que este servicio sea prestado a través de una dependencia o empresa de participación estatal mayoritaria o municipal.

Artículo 207. ...

Una vez otorgada la concesión, la construcción de estas instalaciones estará sujeta a la elaboración previa del estudio de impacto de movilidad y urbano, que emita la SGG, así como a las condiciones de seguridad y protección del medio ambiente.

Artículo 210. Para la ubicación de las terminales interiores o de carga y mixtos en los municipios del Estado, deberá recabarse la autorización del uso de suelo por parte de la autoridad municipal, quien conforme a su Programa de Desarrollo Urbano y Programa

de Movilidad correspondiente, podrá recomendar su construcción en lugares determinados y en coordinación con las autoridades la SEBIDES para la autorización relativa al impacto de movilidad, urbano y ambiental.

Artículo 212. Para el establecimiento de terminales de pasajeros de competencia federal en jurisdicción del Estado, la autoridad federal deberá previamente obtener el dictamen correspondiente por parte la SGG, cumpliendo con los requisitos que este último determine en función de las características de operación vial que requiera dicha terminal, así como cumplir con los requisitos que establezcan las autoridades competentes en materia de construcción.

Artículo 213. Por centro de transferencia modal, se entiende la terminal o la instalación con características especiales autorizada por la SGG, en donde convergen dos o más líneas del servicio de transporte público y en la cual el usuario puede transbordar de una a otra, o bien que sirve como conexión de los usuarios entre dos o más rutas o modos de transporte.

Artículo 217. Las escuelas de manejo son establecimientos dedicados a impartir cursos y clases de manejo de vehículos, que requieren autorización de la SEBIDES, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento que se derive de esta Ley, en el cual se establecerán las modalidades de operación, los programas de enseñanza y los mecanismos de verificación de dichas escuelas.

Las escuelas indicadas en el párrafo anterior, deberán contar con instalaciones necesarias y equipamientos entre los que se encuentran simuladores de manejo, aulas y demás que determine la SEBIDES, para llevar a cabo la impartición de los cursos o clases teórico-prácticas, mediante los programas y contenidos de estudio que se les indique.

Artículo 218. ...

La SGG promoverá la realización de cursos de capacitación y adiestramiento y actualización, para todos aquellos conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio público y privado de transporte.

Artículo 219. Las bahías, los cobertizos y demás lugares en los que obligatoriamente se detienen los autobuses y vehículos, para realizar labores de ascenso y descenso de pasajeros, requieren para su autorización, la opinión técnica de los Institutos Municipales de Planeación Urbana o área de desarrollo urbano correspondiente, a solicitud de la SGG.

CAPÍTULO XIV DEROGADO

Artículo 221. Derogado.

Artículo 222. Derogado.

Artículo 223. Derogado.

Artículo 224. ...

...

El SIT se integrará por los concesionarios y permisionarios de las distintas modalidades de transporte público de pasajeros regulados en esta Ley, integrados en persona moral, quienes deberán demostrar, a criterio de la SEBIDES y la SGG, que cuentan con la capacidad de brindar el servicio a través de lo establecido en el Capítulo II, De las Concesiones del Sistema Integrado de Transporte.

El Ejecutivo del Estado, a través de la SGG y la SEBIDES, en el ámbito de sus atribuciones, llevarán a cabo las acciones legales, administrativas y de operación necesarias para que el transporte público de personas se integre al SIT.

Artículo 225. La SGG con apoyo de la SEBIDES, presentará al Ejecutivo del Estado, los esquemas financieros y propuestas tecnológicas que permitan una recaudación centralizada de los recursos del pago de la tarifa a través de medios electrónicos, cámara de compensación y demás elementos necesarios en un modelo integrado e interoperable de transporte, sistema que será contratado por los concesionarios del servicio, quienes lo administrarán y operarán de forma directa, o a través de un tercero.

...

...

Artículo 229. ...

I. a la III. ...

...

En todo caso, la SEBIDES y la SGG deberán tener acceso a la información generada en este sistema.

Artículo 231. Para la operación del modelo del SIT, la SGG tomará las medidas pertinentes para mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda y evitar la superposición innecesaria de rutas, así como el sobre oferta del servicio. Para este caso podrán ser establecidas por la SGG con apoyo de la SEBIDES, de conformidad con los estudios técnicos y los PIMUS, y porque así convenga al sistema de transporte en una ciudad, cuando identifique que dos o más rutas concurren en un tramo determinado y se estén presentando condiciones de sobre oferta que afecte la operación y rentabilidad del servicio en perjuicio de las concesiones, en cuyo caso otorgará una sola concesión, en los términos que se establezcan en el Reglamento que se derive de la presente Ley.

Artículo 233. ...

Las personas morales integradas por concesionarios y permisionarios en términos de esta Ley, que pretendan obtener

concesiones para operar servicios de transporte del SIT, deberán demostrar, a criterio de la SEBIDES y la SGG, que cuentan con la capacidad de brindar el servicio a través de:

I. a la V. ...

VI. **Garantía de cumplimiento:** Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y las responsabilidades pecuniarias en que pudiera incurrir, el concesionario deberá presentar cuando la SGG lo considere oportuno, garantía por la suma que se fije en el título.

...

Artículo 235. Las concesiones para operar en el SIT serán otorgadas por el Ejecutivo Estatal, con el soporte técnico previo de la SEBIDES, de acuerdo con lo que se establezca en esta Ley y su Reglamento.

...

Artículo 237. La SGG dentro de los lineamientos operativos, tendrá que describir las características físico-mecánicas con las que deberán contar los vehículos que se utilicen dentro del SIT.

Artículo 239. La SGG o los terceros facultados por esta, otorgarán la autorización correspondiente a los operadores que aprueben los programas de entrenamiento teórico práctico para la operación de

vehículos del SIT, conforme a lo que determine el Reglamento y los lineamientos operativos.

Artículo 240. ...

I. a la XVI. ...

XVII. Los vehículos de transporte colectivo deberán contar con equipo especializado que facilite su uso a cualquier persona con discapacidad.

Asimismo, deberán destinar el 20 por ciento de los asientos para uso exclusivo de mujeres, los cuales deberán ser de color naranja, y contener un emblema o leyenda para su identificación. Todos estos asientos deberán estar situados cerca de la puerta de acceso; y

XVIII. ...

...

...

Artículo 243. Concesión de servicio público de transporte, es la autorización que otorga el Ejecutivo del Estado, a través de la SGG con soporte en los estudios técnicos, en los términos de la presente Ley y su Reglamento, para prestar el servicio público de transporte de personas y de sus pertenencias o bienes en los centros poblados y caminos del Estado de Sinaloa. Los requisitos y

procedimientos estarán establecidos en el Reglamento que se derive de este ordenamiento.

Artículo 245. El otorgamiento de la concesión o permisos para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, permiso de ruta o zona se realizará conforme a lo que determinen los estudios técnicos que realice la SGG, estimando, entre otros, el número de unidades que sean necesarias para prestar en forma eficiente el servicio público de transporte, procurando que los autorizados para explotar la ruta o zona obtengan un retorno razonable de las inversiones realizadas, que les permita mantener las unidades en condiciones óptimas para la prestación del servicio.

Artículo 251. El refrendo es la revalidación anual que otorga la SGG por petición del concesionario para continuar prestando el servicio con los vehículos previamente autorizados, en los periodos y condiciones que se determinen en coordinación con la SAF determine al efecto, cubriendo los derechos fiscales correspondientes, así como al cumplimiento de los requisitos y condiciones que para tal efecto dispongan las normas reglamentarias que de la misma se deriven.

...

Artículo 253. Cuando en una ruta sea necesario aumentar el número de unidades para la prestación del servicio público de transporte, la SEBIDES realizará los estudios técnicos correspondientes, junto con la SGG, a efecto de que la SGG emita

la autorización, de las solicitudes que en su caso se hubiesen presentado, conforme a lo establecido en la presente Ley y en su Reglamento.

...

Artículo 261 Bis. Las concesiones y permisos serán revocados por el Ejecutivo del Estado cuando se actualice alguna de las siguientes causas:

- I. Por prestar un servicio distinto al establecido en la concesión o permiso;
- II. Porque el servicio sea notoriamente deficiente o los vehículos no cumplan con los requisitos de seguridad previstos en la presente Ley y su Reglamento;
- III. Por prestar servicio fuera de la ruta que exprese la concesión o permiso;
- IV. Por suspensión del servicio sin autorización previa, siempre y cuando dicha suspensión sea imputable al concesionario;
- V. Por reincidencia en tercera ocasión del incumplimiento de su horario, tarifa, falta de actualización o funcionamiento en sus sistemas tecnológicos u otras faltas análogas;

- VI. Por la comisión intencional de algún hecho delictuoso que merezca pena privativa de libertad, por parte del concesionario o permisionario, cuando el ilícito lo cometa con motivo o durante la prestación del servicio;
- VII. Por no cumplir con las sanciones que le sean impuestas, dentro del término al efecto señalado;
- VIII. Cuando no se garanticen por parte de los concesionarios y permisionarios las prestaciones y garantías laborales a sus empleados;
- IX. Por bloquear las vías estatales y municipales de comunicación terrestre con las unidades autorizadas para prestar el servicio público de transporte como parte de manifestaciones; y
- X. Por hacerse cargo el Gobierno del Estado en forma definitiva, de la prestación del servicio público de transporte en una ruta, en forma directa.

Artículo 264. Para obtener una concesión de servicio público de transporte colectivo, además de agotar el procedimiento que en esta Ley se establece, tratándose de personas morales, deberán estar constituidas conforme a las leyes mexicanas, con un objeto social preponderante para la prestación del servicio de transporte público colectivo y conforme a los estatutos previamente aprobados por la SGG.

Artículo 267. Para el otorgamiento de concesiones y permisos para prestar el transporte público de personas, la SGG realizará los estudios técnicos y socioeconómicos, para determinar la necesidad y el número de unidades requeridas. Una vez realizados estos estudios y contando con la opinión favorable del Consejo, la SGG resolverá lo correspondiente.

Artículo 269. Para el otorgamiento de concesiones para la prestación del servicio público de transporte de carga, la SEBIDES con la opinión del Comité y opinión de dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG, deberá elaborar y someter a la consideración del Gobernador, los proyectos de Declaratoria de Necesidad y de Convocatoria Pública.

...

I. a la IV. ...

...

...

Artículo 270. La SGG podrá modificar las concesiones del servicio público de transporte urbano colectivo, previo dictamen técnico, en los siguientes casos:

I. a la IV. ...

Artículo 275. El Ejecutivo del Estado, autorizará las tarifas que cobren los prestadores del servicio público de transporte de personas, debiendo ser revisadas conforme a los términos y periodicidad establecida en el Reglamento de esta Ley.

Derogado.

Artículo 278. ...

I. y II. ...

III. Tarifa integrada: La que cubren los usuarios de un sistema de rutas integradas, que en su caso se establezca en el servicio urbano, permitiéndoles realizar transbordos entre rutas del sistema con o sin un costo adicional. Cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, las SGG y la SEBIDES podrán implementar esquemas que incentiven el pago de la tarifa general a través de este sistema y desincentive su pago en efectivo.

Artículo 279. ...

I. y II. ...

...

La tarifa preferente, se establecerá con base a un estudio técnico de la SEBIDES, que además de considerar el procedimiento y/o

criterios señalados en el artículo 274, atenderá las condiciones y características que indiquen los programas que las dependencias competentes determinen, la cual será del cincuenta por ciento de la tarifa general.

Artículo 280. Los usuarios de una tarifa preferente del servicio público de transporte colectivo, para gozar de este derecho deberán acreditar los requisitos que al efecto establezca la SGG, así como las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 281. En el servicio público de transporte colectivo, cuando se establezcan sistemas de recaudo de la tarifa, el único medio para hacer válida la tarifa preferente será a través del documento y medio de pago que determine la SGG, cumpliendo con los requisitos a que hace referencia el artículo que antecede.

Artículo 283. La SGG podrá establecer un sistema automatizado de control de la tarifa para el servicio público de taxi.

...

Artículo 290. El Gobierno del Estado podrá indemnizar a los concesionarios afectados, por la requisa previo avalúo que emita el Comité que para tal efecto integre la SEBIDES, cuyo procedimiento estará establecido en el Reglamento correspondiente a esta Ley, mismo que se realizará en un máximo de 90 días. Si no hubiere acuerdo sobre el monto de la indemnización, se nombrarán peritos por ambas partes para efecto de determinar el monto de la indemnización y si después de 30

días subsiste el desacuerdo entre los peritos, se procederá a reintegrar los bienes requisados. Los derechos de los trabajadores se respetarán conforme a la Ley de la materia.

Artículo 297. La SEBIDES realizará anualmente una evaluación del servicio, a los concesionarios del servicio público de transporte, para lo cual se tomará en consecuencia los siguientes indicadores:

I. a la VI. ...

Al término de cada evaluación, la SEBIDES emitirá un dictamen y notificará a la SGG quién notificará al concesionario del transporte del servicio público, el resultado correspondiente con las observaciones, determinaciones, así como los requerimientos y plazos de cumplimiento, en su caso.

Artículo 298. ...

El valor para cada indicador será fijado de manera previa por la SEBIDES conforme a las normas reglamentarias que de esta Ley se deriven.

Artículo 301. ...

I. a la VI. ...

VII. Promover la verificación de vehículos automotores con emisiones visiblemente contaminantes y comprobables,

así como aquellos que no hayan cumplido con los programas de verificación que se establezcan;

- VIII. Fomentar la aplicación de auditorías viales e implementar las medidas para atender la problemática detectada;
- IX. Concientizar, especialmente a los conductores de vehículos motorizados, del conocimiento y respeto por las normas de tránsito y dispositivos para el control del tránsito vial por parte de todas las personas usuarias de la vía;
- X. Priorizar el uso de la infraestructura para la movilidad conforme a la jerarquía de la movilidad establecida en esta Ley;
- XI. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las niñas, adolescentes y mujeres en la vía pública, con el fin de prevenir y erradicar las violencias de género en sus desplazamientos por las vías;
- XII. Informar y fomentar el respeto irrestricto de la ciudadanía, personas operadoras de los sistemas de movilidad, y autoridades a las personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- XIII. Adoptar desplazamientos sustentables y seguros promoviendo la movilidad activa y no motorizada;

- XIV. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y
- XV. Promover la participación ciudadana, de manera igualitaria e incluyente, involucrando activamente a la población en el mejoramiento de su entorno social.

CAPÍTULO IV

DEL IMPACTO DE MOVILIDAD EN EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

Artículo 322. Las instituciones públicas correspondientes, deberán atender las indicaciones de la SEBIDES, sobre si procede o no, o bajo qué condiciones, la autorización para la construcción de edificios, obras o establecimiento de instalaciones que por su naturaleza, ubicación o destino, puedan alterar o afectar ostensiblemente, en forma temporal o permanente, las condiciones de vialidad existentes.

Artículo 323. La construcción de obras como plazas comerciales, cines, gasolineras, parques industriales y unidades habitacionales u otras que puedan provocar un impacto en la operación regular de las vialidades modificando las condiciones de la movilidad en general en la zona de influencia de dichas construcciones, requerirán de la opinión técnica favorable de la SGG, previamente a la autorización de la Licencia de Uso de Suelo, que expide la Autoridad Municipal.

...

Para este caso, el solicitante deberá presentar, conjuntamente con el proyecto constructivo, un Estudio o Manifestación de Impacto de Movilidad, que la SGG valorará, para orientar su opinión.

Artículo 324. Para el caso de construcciones que determine la SEBIDES que no afecten de manera significativa los niveles de servicio con el que operan las vialidades colindantes, se hará del conocimiento del interesado de la obra, por lo que quedará exento de la presentación del Estudio o Manifestación de Impacto de Movilidad, referido en el artículo anterior.

Artículo 325. No podrá otorgarse el permiso de construcción sin que previamente se haya presentado el Dictamen de Impacto de Movilidad. Los requisitos y procedimientos para que la SGG emita la opinión técnica favorable referida en los artículos precedentes, serán establecidos en el Reglamento de la presente Ley y en los términos de los Reglamentos Municipales en la materia.

Artículo 326. Los términos en que quedarán regulado el uso de la vía pública, las opiniones técnicas favorables que emitirá la SGG, y las condiciones podrán ser extendidas por las Autoridades Municipales, previo convenio de coordinación que celebren, se atenderán conforme a los lineamientos que se establecen en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 327. Con el objeto de garantizar un funcionamiento adecuado de las vialidades para el tránsito peatonal, ciclista y

vehicular, la SEBIDES, publicará y mantendrá actualizado el Manual de Diseño e Infraestructura Vial del Estado de Sinaloa.

Artículo 328. Es responsabilidad de los ayuntamientos con apoyo de la SEBIDES en materia de normatividad dictaminar los señalamientos que serán colocados en las áreas de circulación peatonal y vehicular.

Artículo 330. ...

Igualmente deberán contar con bases de encierro para los vehículos afectos al servicio, las cuales estarán equipadas con áreas administrativas y baños para conductores, así como para lavado y mantenimiento de vehículos. Las bases de encierro deberán cumplir con los requisitos de seguridad, higiene, impacto de movilidad y ambiental que señalen los ordenamientos legales aplicables. Se prohíbe el estacionamiento o pernocta de vehículos en la vía pública.

Artículo 332. La SEBIDES en coordinación con la SGG, la SAF y los Municipios, en su ámbito de competencia, establecerán, integrarán, organizarán y mantendrán actualizado el Registro de Movilidad, el cual tiene por objeto integrar la información relacionada con el transporte y el tránsito, los datos de los conductores y de los vehículos, para efectos de control, consulta y para apoyar estrategias de planeación en estos ámbitos.

Artículo 336. ...

- I. Los datos derivados de la emisión de licencias de conducir y del registro de vehículos, y seguros registrados por vehículo;
- II. Las infracciones y sanciones que se apliquen a los conductores de todo tipo de vehículos, y cumplimiento de las mismas;
- III. y IV. ...
- V. El historial de infracciones de los conductores;
- VI. Operadores de servicios de transporte;
- VII. Conductores de vehículos de servicios de transporte;
- VIII. Información sobre siniestros de tránsito, con datos que permitan, al menos, geolocalizar el lugar del siniestro a nivel de sitio, conocer el tipo de vehículo involucrado, la existencia de personas lesionadas y de víctimas fatales, por tipo de persona usuaria y sus características sociodemográficas;
- IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;
- X. Alta y baja de placas de vehículos nuevos o usados;
- XI. Información respecto de adecuaciones de infraestructura y red vial;

- XII. Información sobre los resultados de las auditorías e inspecciones de seguridad vial; y
- XIII. Los demás actos y documentos que se señalen en el Reglamento de esta Ley.

...

Para el seguimiento, evaluación y control de la política, planes, programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial, las autoridades competentes mediante, los convenios de coordinación respectivos, remitirán, a través de los organismos y dependencias que correspondan en el ámbito de sus competencias, la información generada en materia de movilidad y seguridad vial.

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

Artículo 337. ...

I. a la XII. ...

XIII. Las demás que definan las SGG y la SEBIDES, en el ámbito de su competencia.

...

Artículo 347. Las unidades destinadas a la prestación del servicio público de transporte de personas portarán para su fácil identificación, el color o combinación de colores, número de permiso y razón social, placas y número económico, si procediere en su caso, establecidos en el Manual de Especificaciones Técnicas.

...

Artículo 380. Cuando por alguna causa justificada no se pudiere obtener la licencia de manejar correspondiente en tiempo y forma, la SGG podrá otorgar permisos provisionales para conducir sin tal documento, de acuerdo con los términos y requisitos que establezca el Reglamento.

Artículo 396. Las medidas preventivas o punitivas necesarias para regular, controlar y disminuir la emisión de humos, gases y ruidos que afectan el medio ambiente, producidos por el uso de vehículos, serán facultades de la SEBIDES.

...

Artículo 416. El Reglamento que se derive de esta Ley, establecerá las bases y criterios técnicos que contribuyan a dirimir con la debida objetividad, alguna controversia, de ocurrir algún siniestro de tránsito.

Artículo 426. Las autoridades, en los términos establecidos en el Reglamento, fijarán los límites máximos y mínimos de velocidad para la circulación de vehículos en calles, caminos y carreteras del Estado, mediante los señalamientos correspondientes, a fin de mantenerlas por debajo de un umbral de seguridad indispensable para salvaguardar la vida y la integridad de las personas usuarias, de conformidad con el artículo 49, párrafo tercero, fracción III de la Ley General.

Derogado.

Artículo 450. ...

...

I. y II. ...

III. Con suspensión de la licencia o permiso de conducir por un periodo no menor a un año y por un periodo no menor a seis meses en caso de conductores de transporte público o transporte de carga.

...

...

...

...

...

...

...

Artículo 457. A los propietarios y conductores de vehículos particulares, que en ellos presten servicio público de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con concesión, permiso o autorización en los términos de esta Ley, se les impondrá multa que variará dependiendo de las circunstancias, del importe de mil a mil quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización.

ARTÍCULO SEGUNDO. Se **reforman** los artículos 6, párrafo primero, fracciones XXII y L; 48; 51, párrafo primero; y 294; y se **adicionan** los párrafos segundo y tercero al artículo 159; los artículos 266 Bis; 266 Bis A; 266 Bis B; 266 Bis C; 266 Bis D; 266 Bis E; y 266 Bis F; y los párrafos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo al artículo 292, todos de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa, para quedar como sigue:

Artículo 6. ...

I. a la XXI. ...

XXII. Dictamen de Congruencia de Planes y Programas: la resolución expedida por la Secretaría de Bienestar y Desarrollo

Sustentable donde se establecen los argumentos técnicos para asegurar la congruencia de los programas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano con su inmediato superior de conformidad con el orden jerárquico establecido en la presente Ley.

XXIII. a la XLIX. ...

L. Secretaría: La Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable.

LI. a la LXI. ...

Artículo 48. Los Instrumentos de planeación deberán considerar los ordenamientos y los criterios generales a los que se refieren la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Ley General de Cambio Climático, Ley de Desarrollo Rural Sustentable, Ley General de Protección Civil, Ley de Vivienda, Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Ley General y en la legislación estatal en la materia, entre otras vinculadas al desarrollo urbano y el ordenamiento del territorio, así como las normas oficiales mexicanas en la materia.

Artículo 51. El Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano contendrá los elementos básicos que hagan posible su congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, la Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el Plan Estatal de Desarrollo, y los demás instrumentos de planeación previstos en la Ley General, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la

presente Ley. Tendrá una visión de largo plazo y estará dirigido a promover el ordenamiento territorial y el crecimiento ordenado de los centros de población, conforme a los principios a que se refiere la presente Ley; bajo los siguientes objetivos:

I. a la XI. ...

Artículo 266 Bis. El Estado y los Municipios establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio.

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

Artículo 266 Bis A. Las autoridades competentes para el diseño de la red vial, urbana y carretera deberán considerar la vocación de la vía como un espacio público que responde a una doble función de movilidad y de habitabilidad:

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

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

Artículo 266 Bis B. El Estado y los municipios en el ámbito de su competencia considerarán los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad:

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

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

- a) Aceras pavimentadas reservadas para el tránsito de personas peatonas;
- b) Iluminación que permita el tránsito nocturno y seguro de personas peatonas;
- c) Pasos peatonales que garanticen zonas de intersección seguras entre la circulación rodada y el tránsito peatonal;
- d) Señales de control de tráfico peatonal, motorizado y no motorizado que regule el paso seguro de personas peatonas;

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

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

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

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

VI. Pacificación del tránsito. Los diseños en infraestructura vial, sentidos y operación vial, deberán priorizar la reducción de flujos y velocidades vehiculares, para dar lugar al transporte público y a la movilidad activa y no motorizada y de tracción humana, a fin de

lograr una sana convivencia en las vías. El diseño geométrico, de secciones de carriles, pavimentos y señales deberá considerar una velocidad de diseño de 30 km/h máxima para calles secundarias y terciarias, para lo cual se podrán ampliar las banquetas, reducir secciones de carriles, utilizar mobiliario, pavimentos especiales, desviar el eje de la trayectoria e instalar dispositivos de reducción de velocidad;

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

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

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

IX. Conectividad. Los espacios públicos deben formar parte de una red que permita a las personas usuarias conectar sus orígenes

y destinos, entre modos de transporte, de manera eficiente y fácil. También deben permitir el desplazamiento libre de personas peatonas, personas usuarias de movilidad activa o no motorizada y otros prioritarios, incluidos vehículos de emergencia;

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

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

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

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

XIV. Tratamiento de condiciones climáticas. El proyecto debe incorporar un diseño con un enfoque integral que promueva y

permita una menor dependencia de los combustibles fósiles, así como hacer frente a la agenda de adaptación y mitigación al cambio climático.

Artículo 266 Bis C. La infraestructura vial urbana, rural y carretera se compone de los siguientes elementos:

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

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

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

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

Artículo 266 Bis D. Toda obra en la vía pública destinada a la construcción o conservación de esta, o a la instalación o reparación de servicios, debe contemplar, previamente a su inicio, la colocación de dispositivos de desvíos, reducción de velocidades y protección de obra, conforme a las normas técnicas aplicables a la planeación.

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

Para la construcción y ampliación de carreteras y autopistas, deberán prever pasos de fauna, y se colocarán reductores de velocidad en los puntos críticos.

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

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

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

Artículo 266 Bis E. Las autoridades Estatales y de los Municipios deberán considerar la implementación de auditorías e inspecciones, como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender para que se cumplan los principios y criterios establecidos en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, de conformidad con los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de infraestructura y seguridad vial que expida el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial.

Artículo 266 Bis F. Las autoridades estatales y de los municipios, en el ámbito de sus competencias, procurarán que todos los proyectos de infraestructura vial a implementar generen espacios públicos de calidad, respetuosos del medio ambiente, accesibles, seguros, incluyentes, con perspectiva de interseccionalidad y con criterios de diseño universal y habitabilidad para la circulación de personas peatonas y vehículos no motorizados, debiendo considerar también la conectividad con la red vial, a través de intersecciones que sigan los criterios de velocidad, legibilidad, trayectorias directas, multimodalidad, continuidad de superficie, prioridad de paso, paradores seguros y visibilidad.

Todos los proyectos de infraestructura vial urbana deberán considerar lo siguiente:

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

Artículo 292. ...

...

Asimismo, deberá integrar, organizar, actualizar, publicar y estandarizar información de movilidad y seguridad vial, considerando características socioeconómicas, demográficas, de discapacidad y de género de las personas usuarias de la vía y los grupos en situación de vulnerabilidad, para la elaboración de la política pública, programas y acciones que garanticen los derechos, principios, directrices y objetivos de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y la Ley de Movilidad y Seguridad Vial Sustentable.

La información estará disponible para su consulta en el medio electrónico que defina el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, con el mayor nivel de desagregación posible, a efecto de promover el desarrollo de estudios e investigaciones que contribuyan a incorporar la perspectiva de género y la inclusión de

grupos en situación de vulnerabilidad dentro de la planeación de los sistemas de movilidad y la seguridad vial.

La protección y publicidad de la información contenida en el Sistema de Información Territorial y Urbano se realizará en términos de lo establecido en la Leyes General de Transparencia y Acceso a la Información Pública y General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, y Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados, ambas de Estado de Sinaloa.

Las autoridades competentes, y de los Municipios en el ámbito de sus competencias, deberán retroalimentar el Sistema de Información Territorial y Urbano de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y demás disposiciones que al efecto se emitan.

Las autoridades del Estado y los Municipios, dentro del marco de sus facultades deberán suscribir los convenios de coordinación necesarios para la transmisión de la información que exista en los archivos posean datos e información necesaria para que las autoridades competentes elaboren las políticas de movilidad y seguridad vial.

Artículo 294. El Estado y los Municipios promoverán la creación y el funcionamiento de observatorios urbanos con la participación plural de la sociedad, conformados a partir de las instituciones de investigación académica, de los colegios de profesionistas, de los

organismos empresariales, de las organizaciones de la sociedad civil y los gobiernos del Estado y los Municipios, para el estudio, investigación, organización y difusión de información y conocimientos sobre las acciones relativas al territorio y a las ciudades, los nuevos modelos de políticas territoriales, metropolitanas y urbanas y de gestión pública y los programas, proyectos y acciones públicas en estas materias, así como en materia de movilidad y seguridad vial. Los problemas socio-espaciales, las políticas urbanas y regionales y de gestión pública.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS

ARTÍCULO PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa".

ARTÍCULO SEGUNDO. Los Ayuntamientos de los Municipios, en un plazo que no exceda de los 90 días naturales, posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, deberán realizar las adecuaciones pertinentes a su normativa, de conformidad con el mismo.

ARTÍCULO TERCERO. El Ejecutivo del Estado deberá realizar las adecuaciones a las disposiciones reglamentarias correspondientes, en un plazo que no exceda los 120 días naturales posteriores al inicio de vigencia del presente Decreto.

ARTÍCULO CUARTO. Se derogan todas las disposiciones que se opongan al presente Decreto.

Es dado en el Palacio del Poder Legislativo del Estado, en la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa, a los veinte días del mes de septiembre del año dos mil veinticuatro.



C. GLORIA HILDA FÉLIX NIEBLA
DIPUTADA PRESIDENTA



C. RITA FIERRO REYES
DIPUTADA SECRETARIA



C. NELA ROSIELY SÁNCHEZ SÁNCHEZ
DIPUTADA SECRETARIA

Por lo tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Es dado en el Palacio del Poder Ejecutivo del Estado en la ciudad de Culiacán Rosales, Sinaloa, el día veintiséis de septiembre de dos mil veinticuatro.

El Gobernador Constitucional del Estado

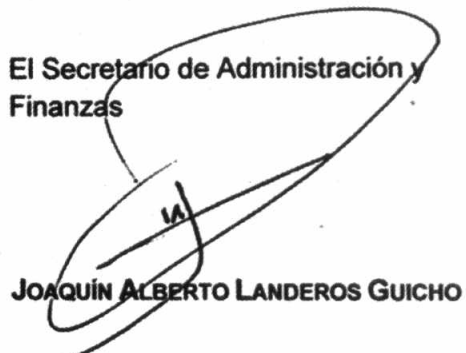


DR. RUBÉN ROCHA MOYA

El Subsecretario de Gobierno,
Encargado del Despacho de la
Secretaría General de Gobierno


RODOLFO JIMÉNEZ LÓPEZ

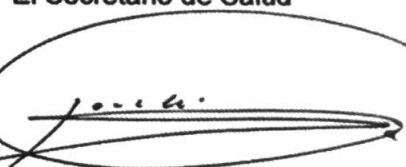
El Secretario de Administración y
Finanzas


JOAQUÍN ALBERTO LANDEROS GUICHO

La Secretaria de Bienestar y
Desarrollo Sustentable


MARÍA INÉS PÉREZ CORRAL

El Secretario de Salud


CUITLÁHUAC GONZÁLEZ GALINDO

LA PRESENTE HOJA DE FIRMAS CORRESPONDE AL DECRETO NÚMERO 881, MEDIANTE EL CUAL SE REFORMAN, ADICIONAN Y DEROGAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO, AMBAS DEL ESTADO DE SINALOA.

