

# LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SINALOA

ÚLTIMA REFORMA PUBLICADA EN EL PERIÓDICO OFICIAL: 6 DE NOVIEMBRE DE 2024.

Ley publicada en la Segunda Sección del No. 125 del Periódico Oficial del Estado de Sinaloa, el miércoles 10 de octubre de 2018.

El Ciudadano LIC. QUIRINO ORDAZ COPPEL, 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 Segunda Legislatura, ha tenido a bien expedir el siguiente,

DECRETO NÚMERO: 864

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE SINALOA

## TÍTULO PRIMERO

### DISPOSICIONES GENERALES

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES PRELIMINARES

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 (sic) 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 4. La presente Ley tiene por finalidad:

I. Determinar, como sujetos activos de la movilidad a las personas con discapacidad, los peatones, los ciclistas, usuarios de la movilidad no motorizada, los motociclistas, los usuarios y conductores del servicio de transporte público, en sus distintas modalidades previstas en esta Ley, así como a los conductores y pasajeros del transporte privado;

II. Establecer las bases para programar, organizar, administrar y controlar la infraestructura con origen y destino para las personas con discapacidad, peatones, movilidad no motorizada y transporte público, infraestructura vial, infraestructura carretera, el equipamiento y la seguridad vial;

III. Establecer la coordinación del Estado y los Municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad y tránsito, en los términos del Artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

IV. Establecer los esquemas de coordinación institucional, así como la delimitación de las atribuciones para el cumplimiento de los objetivos y fines de los programas de fomento a la cultura y educación vial, previstas en esta Ley;

V. Estatuir las bases para la regulación del servicio público de transporte que opere en el Estado, exceptuando el que se dé en las comunicaciones viales de Jurisdicción Federal;

VI. Establecer la coordinación del Estado y los municipios para la intervención y formulación y aplicación de programas de transporte público de personas cuando afecten el ámbito territorial municipal, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos;

VII. Determinar la competencia y atribuciones de las autoridades en materia de movilidad, tránsito y transporte para la aplicación de la presente ley;

VIII. Regular las acciones coordinadas que deberán observar los municipios y el Estado en materia de movilidad y transporte conforme a lo dispuesto en la Ley General de Asentamientos, Ley de Ordenamiento y en la presente Ley;

IX. Establecer las bases para regular las políticas y programas para la movilidad en concordancia con la Ley General de Asentamientos y Ley de Ordenamiento;

X. Establecer los criterios para armonizar la movilidad en el estado con el ordenamiento territorial y el desarrollo urbano estatal;

XI. Establecer las bases para garantizar la seguridad vial, teniendo como prioridad la planeación, la prevención, la vigilancia y la capacitación;

XII. Fomentar la cultura vial con participación del sector social, privado y académico; y

XIII. Fijar las infracciones y sanciones a efecto de asegurar su cabal cumplimiento y definir los recursos y procedimientos administrativos.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 banqueta 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. Alcohólmetero 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 prehospitilaria: 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. Ciclovía: 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 georeferenciadas (sic) 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 permisionaria: 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 concede 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.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

## CAPÍTULO II

### DE LOS PRINCIPIOS DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

### CAPÍTULO III

#### DE LAS CAUSAS DE UTILIDAD PÚBLICA

Artículo 9. Se considera de interés público y causas de utilidad pública:

I. La prestación del servicio de transporte público en términos de la presente Ley;

II. El fomento, impulso y ejecución de las vías, infraestructura, equipamiento y dispositivos de control de movilidad y tránsito, de conformidad a la jerarquía de movilidad establecida en la presente Ley;

III. La introducción y reemplazo paulatino de las unidades del transporte público en todas sus modalidades, por vehículos que utilicen combustibles menos contaminantes u otras fuentes de energía;

IV. La adecuación de las leyes, reglamentos y disposiciones administrativas en materia de transporte, vialidad y tránsito, a fin de que sean concordantes con los principios rectores de la movilidad y de los principios de política pública establecidos en la Ley General de Asentamientos y Ley de Ordenamiento;

V. La ejecución de obras y su equipamiento que impulsen la movilidad sustentable;

VI. Los inmuebles en arrendamiento o comodato destinados a la instalación de patios de encierro, estaciones y terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio de transporte público;

VII. La creación, recuperación, mantenimiento y defensa del espacio público para la movilidad sustentable; y

VIII. La elaboración, ejecución, cumplimiento y actualización de los programas de movilidad a que se refiere la presente Ley.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

## TÍTULO SEGUNDO

### DE LAS AUTORIDADES DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

#### CAPÍTULO I

#### DE LAS AUTORIDADES Y SUS COMPETENCIAS

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 11. Las autoridades del Estado concurrirán en el cumplimiento del objeto y las finalidades de esta Ley en coordinación con la Federación, con otras entidades federativas, sus municipios, según corresponda, para la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de movilidad y accesibilidad universal.

Artículo 12. Las atribuciones serán ejercidas sin duplicidad de funciones y, cuando así se prevea, de manera concurrente por las dependencias del Ejecutivo del Estado que tengan competencia en materia de transporte y planeación de la movilidad, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Artículo 13. En el ámbito de su competencia, serán autoridades facultadas para aplicar la presente Ley:

I. El Ejecutivo del Estado;

II. La Secretaría General de Gobierno;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

III. La Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable;

IV. La Secretaría de Administración y Finanzas;

V. Los Municipios; y

VI. Las demás a las que esta Ley reconozca ese carácter, su Reglamento y demás normatividad aplicable.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## Sección I

### Del Ejecutivo Estatal

Artículo 14. Son facultades del Ejecutivo Estatal las siguientes:

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Celebrar convenios y acuerdos de coordinación y concertación con la Federación, con los municipios y otros estados para la elaboración y la ejecución de programas de movilidad, así como para la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de movilidad, en los términos de la legislación aplicable;

III. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

V. Ordenar por causa de interés público, la intervención del servicio de transporte público;

VI. Expedir el Reglamento de la presente Ley, así como las normas técnicas y manuales aplicables, en los términos establecidos en este ordenamiento;

VII. Otorgar y revocar concesiones y permisos del servicio público del transporte a través del SGG y el apoyo técnico de la SEDESU en los términos que establece la presente Ley;

VIII. Otorgar concesiones para la construcción, administración, operación y conservación de caminos y vialidades de cuota e instalaciones auxiliares, así como operar sistemas de transportación masiva de competencia local y declarar administrativamente su caducidad, cancelación, rescisión, o revocación y ejercer el derecho de revisión;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

IX. Incluir en el Plan Estatal de Desarrollo los objetivos, metas, estrategias y acciones en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Proponer las partidas necesarias en la iniciativa de Presupuesto de Egresos del Estado de Sinaloa para el ejercicio fiscal correspondiente para el cumplimiento del objeto y finalidades previstas en la presente Ley;

XII. Tramitar y resolver los recursos administrativos de su competencia e imponer sanciones administrativas a los infractores de las disposiciones jurídicas de esta Ley, así como dar vista a las autoridades competentes, para la aplicación de las sanciones que en materia penal y de los programas estatal y sectoriales de movilidad se deriven de las faltas y violaciones a tales disposiciones;

XIII. Proponer al Congreso del Estado en el Proyecto de Ley de Ingresos del Estado los cargos por congestión y los estímulos a vehículos motorizados con baja o nula contaminación;

XIV. Promover la canalización de recursos financieros para los programas de movilidad y los criterios de financiamiento y su recuperación con la intervención que corresponda, en su caso, a la SAF, así como asesorar y apoyar técnicamente a las autoridades municipales que lo soliciten, en el desempeño de estas acciones;

XV. Verificar que la ejecución de acciones, obras e inversiones en materia de movilidad que pretendan realizar las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal, a través de sus distintas secretarías u organismos, se apeguen a las disposiciones de esta Ley, al Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, al Programa Estatal y demás instrumentos de planeación;

XVI. Aprobar la publicación en el Periódico Oficial de “El Estado de Sinaloa” y la inscripción en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio, de los programas que establece la presente Ley, una vez aprobados por las autoridades competentes;

XVII. Promover y apoyar la realización de investigaciones científicas y tecnológicas en materia de transporte y movilidad sustentables;

XVIII. Evaluar los resultados de la operación de los servicios públicos de transporte y de las acciones de movilidad en que participen las dependencias y entidades de la Administración Pública Estatal;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XIX. Establecer, con base en los estudios correspondientes, las tarifas del servicio público de transporte de pasajeros, así como los servicios auxiliares;

XX. Convenir con el sector social y privado la realización de acciones e inversiones en el transporte para la movilidad sustentable del estado;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XXI. Convenir con los municipios la transferencia de facultades del estado en materia de movilidad, tránsito y transporte;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XXIX. Vigilar el cumplimiento de las Normas Oficiales Mexicanas expedidas por la Federación, en materia de movilidad y seguridad vial;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(REUBICADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(ADICIONADO [N. DE E. CON SUS FRACCIONES], P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## Sección II

### De la Secretaría General de Gobierno

Artículo 15. La SGG a través de su titular tiene las siguientes atribuciones:

I. Emitir y suscribir los títulos de concesiones del servicio de transporte público de su competencia;

II. Participar en elaborar y mantener actualizado el régimen jurídico que regule el ejercicio de las facultades autorizadas a los agentes de tránsito;

III. Tramitar y resolver los recursos administrativos de su competencia;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Vigilar que los servicios de transporte público, en tanto componentes básicos de la Movilidad Sustentable, se presten con apego a esta Ley y demás disposiciones legales y administrativas aplicables, incluidas la inspección de vehículos e instalaciones destinadas a los servicios de transporte y el cumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o permisos;

VI. Expedir, asignar y hacer entrega a los propietarios o legítimos poseedores de vehículos las placas metálicas, tarjetas de circulación, calcomanías y demás signos de identificación que por la naturaleza de los vehículos y condiciones de prestación de los servicios se requieran;

VII. Llevar y mantener actualizado el registro de altas, bajas y traslación de dominio de los vehículos, así como de canje de placas de circulación y calcomanía respectiva;

VIII. Establecer las reglas para la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra daños a terceros a cargo de los propietarios de vehículos;

IX. Emitir los formatos para el control vehicular, conforme a los lineamientos y normatividad correspondiente;

X. Celebrar Convenios de Coordinación con los órdenes de Gobierno Federal y Municipal y, de Concertación con los Sectores Social y Privado, relativos a la prestación de los servicios de transporte público, así como para la mejora de la infraestructura vial;

XI. Substanciar los procedimientos para otorgar, suspender y revocar las concesiones y permisos para la prestación de los servicios de transporte público en términos de lo previsto en esta Ley;

XII. Proponer al Gobernador del Estado el rescate de concesiones, así como la intervención de los servicios de transporte;

XIII. Autorizar la cesión y transmisión de concesiones y permisos de servicios de transporte en los términos de la presente Ley;

XIV. Autorizar la instalación de publicidad en los vehículos de los servicios de transporte, de acuerdo con la presente Ley y las demás disposiciones legales y administrativas; la cual nunca podrá ser de carácter político electoral;

XV. Expedir, suspender o cancelar los certificados de aptitud de conductor de los servicios de transporte;

XVI. Representar al Ejecutivo del Estado y a la propia dependencia en toda clase de juicios, y todas aquellas que le delegue o indique el Ejecutivo del Estado en materia de movilidad;

XVII. Calificar las infracciones e imponer las sanciones que correspondan a quienes infrinjan las disposiciones de esta Ley y las normas administrativas que de ella deriven;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XIX. Expedir los permisos eventuales para la prestación del servicio público de transporte, previsto en la presente Ley, y su reglamento;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XXII. Realizar la supervisión, vigilancia y control del servicio de transporte público de personas y de carga en el Estado;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XXIV. Elaborar los programas de capacitación a conductores y prestadores de los servicios de transporte.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Sección III

De la Secretaría de Bienestar y Desarrollo Sustentable

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

I. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

II. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

III. Celebrar Convenios de Coordinación con los órdenes de Gobierno Federal y Municipal y, de Concertación con los Sectores Social y Privado, relativos a la prestación de los servicios de transporte público, así como para la mejora de la infraestructura vial;

IV. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

V. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

VI. Administrar el Sistemas de Bicicleta Pública en el estado.

VII. Elaborar la declaratoria de necesidad para el otorgamiento de permisos del servicio público de carga, previa opinión del Consejo, así como para autorizar los permisos de servicio público de transporte;

VIII. Apoyar técnicamente a los concesionarios del servicio de transporte público colectivo, en la planeación e implementación de sus estrategias de mejora continua e innovación de sus servicios;

IX. Impulsar una cultura vial del uso adecuado de los sistemas de transporte;

X. Proveer lo necesario para el funcionamiento administrativo y operativo del Consejo al que refiere la presente Ley;

XI. Establecer, integrar, organizar y mantener actualizado el Registro de Movilidad en coordinación con la SAF, de acuerdo a lo que establece la presente Ley;

XII. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XIII. Promover, en coordinación con las autoridades competentes y en los lugares que se requiera, un sistema de verificación vehicular obligatoria que podrá concesionarse, como medida de control y emisión de gases contaminantes;

XIV. Promover e impulsar los programas tendientes a la profesionalización de los agentes de tránsito y, en su caso, coadyuvar con las instituciones autorizadas para ello;

XV. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XVI. Apoyar técnicamente a los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte público colectivo, en la planeación e implementación de sus estrategias de mejora continua e innovación de sus servicios;

XVII. Elaborar los estudios a solicitud de la SGG sobre las tarifas del Servicio Público de Transporte;

XVIII. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XIX. Coadyuvar, a solicitud de las Dependencias Federales, Estatales y Municipales, en la elaboración de planes, programas y estudios en materia de tránsito, vialidades, desarrollo urbano y medio ambiente en el Estado de Sinaloa;

XX. Fomentar y difundir el reconocimiento y respeto de la jerarquización de la movilidad que prevé la Ley General, la Ley de Ordenamiento y la presente Ley;

XXI. Atender las consultas que realicen los municipios y determinar sobre la apropiada congruencia, coordinación y ajuste de sus programas de movilidad, con los planes y programas estatales en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano así como con el Programa Estatal;

XXII. Gestionar los instrumentos en materia de restricciones de circulación en zonas determinadas; infraestructura peatonal, ciclista o de pacificación de tránsito; sistemas integrados de transporte; zonas de bajas o nulas emisiones; y restricciones de circulación para vehículos de carga y autos;

XXIII. Determinar sobre la congruencia con los planes y programas estatales en materia de ordenamiento territorial y desarrollo urbano así como con el Programa Estatal;

XXIV. Informar, difundir de manera amplia, sistemática y permanente el contenido, la aplicación y la evaluación de los programas de movilidad así como de los acuerdos de revisión y modificación de los mismos;

XXV. Proporcionar capacitación a los gobiernos municipales que lo soliciten, para la elaboración de su programa sectorial de movilidad, así como en la ejecución y evaluación de los mismos;

XXVI. Promover la utilización de fuentes alternativas de energía para el transporte público, así como la aplicación de tecnologías que minimicen los efectos perjudiciales al ambiente;

XXVII. Impulsar el desarrollo tecnológico de los servicios de transporte en el Estado para eficientar su operación, así como para garantizar la accesibilidad y seguridad a los usuarios;

XXVIII. Realizar estudios, análisis, investigaciones y evaluaciones técnicas para el desarrollo y mejoramiento de los modelos más adecuados al impulso de las diferentes alternativas de Movilidad y de los servicios de transportación masiva en el Estado;

XXIX. Planear, coordinar y evaluar el Programas Estatal, conforme a las disposiciones legales vigentes y los acuerdos que emita el Ejecutivo del Estado;

XXX. Tramitar y resolver los recursos administrativos de su competencia;

XXXI. Desarrollar campañas de difusión estatal para detectar y prevenir violencia contra las mujeres y niñas en el uso del servicio del transporte público y de la vía pública;

XXXII. (DEROGADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XXXIII. Ejecutar y evaluar la política pública de Movilidad y Seguridad Vial;

XXXIV. Establecer convenios de coordinación a que hubiera lugar con las Autoridades Federales, con otras Entidades y con los Ayuntamientos de los Municipios del Estado, para acordar acciones conjuntas que favorezcan los procesos de movilidad; y

XXXV. Aquellas que con carácter de delegables, que le otorgue el Ejecutivo del Estado y las demás que en esta materia le confiera la normatividad aplicable.

#### Sección IV

## De la Secretaría de Administración y Finanzas

Artículo 17. Corresponde a la SAF a través de su titular, las siguientes atribuciones:

I. Coordinar la operación, formulación y vigilancia de los fondos y fideicomisos creados en materia de movilidad, de conformidad con la normatividad aplicable;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Recaudar los diversos conceptos tributarios que deberán cubrir las personas en materia de servicios de movilidad y transporte a que se refiere la presente Ley, con excepción de aquellos que se deriven de las atribuciones que la misma señale como competencia de los municipios; y

IV. Las demás que le atribuyan la presente Ley y demás normatividad aplicable.

## Sección V

### De los Municipios

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 con 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.

## CAPÍTULO II

### DE LA COLABORACIÓN ENTRE AUTORIDADES

Artículo 19. Son autoridades auxiliares en materia de movilidad, la Secretaría de Obras Públicas, la Secretaría de Economía, los IMPLAN, las dependencias encargadas de la seguridad pública, educación, de salud, protección civil y las de asistencia social, en el Estado y los Municipios, según corresponda.

Artículo 20. En las acciones en materia de movilidad, infraestructura vial, transporte y tránsito en zonas conurbadas y zonas metropolitanas, las instancias de coordinación, de participación previstas en el artículo 57 de la Ley de

Ordenamiento fungirán como entes de coordinación entre el Estado con los Municipios.

Artículo 21. Las autoridades estatales y municipales en materia de movilidad, de conformidad con lo que dispongan las leyes aplicables, coadyuvarán con las autoridades de seguridad pública y los órganos de procuración y de administración de justicia en el cumplimiento de sus funciones.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## TÍTULO TERCERO

### DE LA MOVILIDAD

#### CAPÍTULO I

##### MOVILIDAD INSTITUCIONAL

Artículo 23. Las autoridades estatales y de los municipios, en el ámbito de su competencia, fomentarán la movilidad institucional en el sector público, privado y social, de conformidad a la presente Ley para orientar 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 encaminado a dichos fines.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

#### CAPÍTULO II

##### DEL FINANCIAMIENTO Y DEL FONDO DE LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

###### Sección I

###### Del Financiamiento de la Movilidad

Artículo 24. El Ejecutivo del Estado y los municipios, en el ámbito de sus competencias, para garantizar el tránsito a la movilidad deben establecer la priorización, congruencia y eficacia en las inversiones públicas, considerando el

nivel de vulnerabilidad de los usuarios, las externalidades que genera cada modo de transporte y su contribución a la productividad de la colectividad.

Artículo 25. Los mecanismos de financiamiento para transitar a la movilidad sustentable del Estado, como parte del proceso de planeación de los Asentamientos Humanos, será de conformidad a lo establecido en la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, previendo que dicho financiamiento se podrá dirigir, entre otras prioridades, a apoyar el desarrollo de acciones, obras, servicios públicos, proyectos intermunicipales y de movilidad urbana sustentable.

Los proyectos y acciones en materia de transporte y movilidad que realicen el Estado y los Municipios, con cargo a los recursos federales de fondos y aportaciones, bajo la normatividad vigente para los fondos públicos, deberán guardar la debida congruencia con el Plan Estatal de Desarrollo, y los Programas de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

(ADICIONADO [N. DE E. CON SUS FRACCIONES], P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Sección II

Del Fondo Estatal para la Movilidad Sustentable y Seguridad Vial

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Los recursos del Fondo estarán integrados por:

I. Los recursos destinados para ese efecto en el Presupuesto de Egresos del Estado;

II. Los productos de sus operaciones y de la inversión de fondos;

III. Los relativos al pago de derechos correspondientes a la resolución administrativa de impacto de movilidad y cualquier otro tipo de ingresos por la realización de acciones de compensación de los efectos negativos sobre la movilidad y la calidad de vida que, en su caso, le sean transferidos por la SAF, en términos de los ordenamientos jurídicos aplicables y previo acuerdo con el Ejecutivo Estatal;

IV. Lo relativo al pago de derechos correspondientes por acciones conjuntas y con acuerdos previos con los Ayuntamientos, en materia de tránsito y vialidad;

V. Los recursos no tarifarios, entendidos como los provenientes de la publicidad exhibida en el equipamiento, mobiliario e instalaciones del SIT.

VI. Las herencias, legados y donaciones que reciba;

VII. Las aportaciones mensuales de las empresas que tengan registro para funcionar como operadoras de redes de gestión de la demanda en los términos de la presente Ley; y

VIII. Los demás recursos que se generen por cualquier otro concepto.

## TÍTULO CUARTO

### ÓRGANOS DELIBERATIVOS Y AUXILIARES

#### CAPÍTULO I

##### DE LOS ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN SOCIAL

Artículo 27. El Ejecutivo del Estado y los Municipios ejercerán sus facultades en materia de transporte y movilidad en los términos que determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos, la Constitución Política del Estado de Sinaloa, la Ley de Ordenamiento y la presente Ley, para tal efecto contarán con órganos auxiliares.

Artículo 28. Son organismos de participación social y gestión ciudadana en materia de movilidad los previstos en materia de desarrollo urbano y ordenamiento territorial de la Ley de Ordenamiento siguientes:

- I. El Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano;
- II. Los Consejos Municipales de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda;
- III. Observatorio Ciudadano; y
- IV. Los organismos que el Estado y los Municipios crean conveniente instituir.

#### Sección I

##### Del Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

Artículo 29. Además de los participantes señalados en el artículo 17 de la Ley de Ordenamiento, en las sesiones del Consejo Estatal en las que se deliberen temas relacionados con la movilidad y el transporte público deberán participar con el carácter de invitados especiales 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.

#### Sección II

##### De los Consejos Municipales de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda

Artículo 30. Al Consejo Municipal de Ordenamiento Territorial, Desarrollo Urbano y Vivienda, previsto en la Ley de Ordenamiento, se integrarán las autoridades municipales en la materia, y en las sesiones en las que se deliberen temas relacionados con la movilidad y el transporte público asistirán con el carácter de invitados dos representantes de los transportistas designados por las organizaciones estatales del transporte de mayor representación debidamente acreditadas ante la SGG.

### Sección III

#### El Observatorio Ciudadano

Artículo 31. El Estado y los municipios promoverán la investigación de los temas relacionados a la movilidad sustentable dentro del Observatorio Ciudadano establecido en la Ley de Ordenamiento.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 32. El Observatorio Ciudadano será responsable de analizar la evolución de los fenómenos urbanos relacionados con la movilidad sustentable en su conjunto.

Artículo 33. La ciudadanía podrá participar en el diseño de las políticas públicas en la materia, para tales efectos las autoridades competentes organizarán foros de consulta y evaluaciones del desempeño, a partir de los cuales se determinen las áreas que son prioritarias para su atención o mejora, de acuerdo con los intereses específicos de la población.

Así también, los particulares y las asociaciones de profesionistas, organizaciones civiles o grupos interesados, en cualquier tiempo, a través del Observatorio Ciudadano podrán presentar proyectos de mejora o propuestas en materia de movilidad para ser consideradas por las autoridades correspondientes.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## Sección IV

### De los Organismos del Estado y Municipio

Artículo 34. El Estado y los Municipios podrán crear organismos coadyuvantes para la supervisión, gestión e investigación del desarrollo del transporte público de personas y de carga, cuando así lo consideren pertinente y actúen en coordinación con las autoridades previstas en la presente Ley sin duplicidad de funciones.

## CAPÍTULO II

### DE LOS ÓRGANOS AUXILIARES

Artículo 35. Son organismos auxiliares las dependencias y entidades encargadas de coadyuvar con las autoridades en materia de movilidad, en los términos de la legislación que les resulte aplicable.

Artículo 36. Son organismos auxiliares en materia de movilidad, los siguientes:

I. El Comité Resolutivo;

II. El Consejo de Movilidad; y

III. Comisión para el financiamiento de la movilidad sustentable;

## Sección I

### Del Comité Resolutivo

Artículo 37. El Comité tiene por objeto, evaluar las solicitudes que se hayan presentado con motivo de la convocatoria pública expedida para el otorgamiento de concesiones y permisos del servicio público de transporte de carga y emitir el dictamen técnico correspondiente, para su resolución por la SGG.

La integración y funciones del Comité a que alude el presente artículo, estarán establecidas en el reglamento que se derive de la presente Ley.

## Sección II

### Del Consejo de Movilidad

Artículo 38. El Estado promoverá e integrará la participación plural y democrática de la sociedad, así como los esfuerzos de la Administración Pública en las acciones inherentes a la movilidad y el transporte público, en los términos de esta Ley.

Artículo 39. Con la finalidad de que el Ejecutivo del Estado cuente con mayores elementos en la toma de decisiones relacionadas con el transporte y tránsito, se instalará el Consejo especializado de carácter consultivo, el cual no tendrá carácter de autoridad y sus integrantes ocuparán cargos honoríficos.

La integración y funciones del Consejo a que alude el presente artículo, estarán establecidas en el reglamento que se derive de la presente Ley.

## Sección III

### Comisión para el Financiamiento de la Movilidad Sustentable

Artículo 40. La Comisión, tendrá como propósito establecer los mecanismos y acciones para gestionar el financiamiento para impulsar la política de movilidad urbana, previsto en este ordenamiento, con particular atención a la modernización del servicio de transporte público.

La integración y funciones de la Comisión a que alude el presente artículo, estarán establecidas en el reglamento que se derive de la presente Ley.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
TÍTULO QUINTO

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

## CAPÍTULO ÚNICO

### DISPOSICIONES GENERALES

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
TÍTULO SEXTO

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
CAPÍTULO I

DEL SISTEMA ESTATAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 emitan;

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.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Programa Estatal;

II. Programa Sectorial;

III. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable;

IV. Programa Especial de Movilidad Urbana Sustentable; y

V. Los demás instrumentos que de estos se deriven.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Sección I

Del Programa Estatal de Movilidad y Seguridad Vial

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 SEGUNDO PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

(DEROGADO TERCER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 47. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 48. El Programa Estatal, deber (sic) estar orientado a:

- I. Seguridad vial y reducción de incidentes de tránsito;
- II. Promoción de la movilidad activa e inteligente;
- III. Uso de la tecnología;
- IV. Estrategia de mejora de experiencia de viajes de los usuarios, del sistema de movilidad en todas sus modalidades;
- V. Mitigación de impactos a la calidad del aire y cambio climático;
- VI. Aplicación de modelos financieros de inversión y promoción de la movilidad urbana sustentable;
- VII. Constitución de sistemas integrados de transporte;
- VIII. Fortalecer a las ciudades en el instrumento de planeación en la materia;
- IX. Impulso en la generación de bases de datos;
- X. Vinculación con otros instrumentos de planeación;
- XI. Integración de espacios públicos;

XII. Procesos metropolitanos; y

XIII. Coordinación con dependencias federales y otras entidades federativas y municipios.

Artículo 49. En la conformación del Programa Estatal, deberán considerarse y en su caso integrar las propuestas y recomendaciones de:

I. La SGG;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

II. La SEBIDES;

III. Los municipios del Estado;

IV. La Secretaría de Salud;

V. Sistema DIF Sinaloa;

VI. La Secretaría de Obras Públicas;

VII. La Secretaría de Economía;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

X. La SAF; y

XI. Las organizaciones de la sociedad civil cuyo objeto tenga injerencia en el objeto y finalidades de la presente Ley.

Artículo 50. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 53. El Programa Estatal y sus acciones, deberá considerar todas las medidas administrativas y operativas que garanticen el adecuado funcionamiento del sistema de movilidad y las políticas conducentes que mejoren las condiciones de viaje de los usuarios, de acuerdo a los objetivos de esta Ley.

## Sección II

### Del Programa Sectorial

Artículo 54. El Programa Sectorial es el documento rector previsto como Programa Municipal en la Ley de Ordenamiento, en el cual se desarrollan los sistemas estratégicos y directrices establecidos para las acciones de movilidad,

infraestructura y equipamientos para los planes municipales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, en el contenido del Programa Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 55. El Programa Sectorial tendrá congruencia con el Programa Estatal y el Programa Municipal respectivo.

Artículo 56. Para la formulación, aprobación y publicación del Programa Sectorial, el municipio correspondiente observará el procedimiento establecido en el artículo 97 de la Ley de Ordenamiento.

Artículo 57. Los municipios que comprendan zonas metropolitanas o conurbaciones deberán incluir en el Programa de Ordenación de Zona Metropolitana y Programa de Ordenación de Zona Conurbada, lo relativo a las acciones de movilidad urbana integrada y sustentable, los cuales especificarán de conformidad con la Ley General y la Ley de Ordenamiento los medios de transporte público colectivo, sistemas no motorizados y de bajo impacto ambiental, así como criterios en materia de movilidad metropolitana tendientes a la integración de los sistemas de transporte, los lineamientos en materia de estacionamientos y accesibilidad universal.

Artículo 58. Los municipios que integren zonas metropolitanas y conurbadas y tengan publicado el Programa de Ordenación de Zona Metropolitana o Programa de Ordenación de Zona Conurbada correspondiente, no tendrán la obligación de registrar programas sectoriales de movilidad. De conformidad con la Ley General de Asentamiento y la Ley de Ordenamiento, los programas municipales de ordenamiento territorial y desarrollo urbano deberán tener la debida congruencia, coordinación y ajuste con el programa de la zona metropolitana o conurbación correspondiente, incluyendo lo relativo a la movilidad.

### Sección III

#### De los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable

Artículo 59. Se adicionan los PIMUS como documentos básicos para configurar las estrategias de movilidad urbana sostenible de centro de población o por zonas metropolitanas en acuerdo con los municipios participantes.

El ámbito territorial de los Planes Integrales de Movilidad Urbana Sustentable es la del Centro de Población.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 61. Los PIMUS deberán tener como mínimo el siguiente contenido:

I. El diagnóstico;

II. Líneas estratégicas, objetivos y metas específicas e indicadores de desempeño en función de las prioridades establecidas en el Plan Estatal de Movilidad;

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

a. Vinculación con la estrategia de desarrollo urbano y territorial;

b. Seguimiento y gestión de la movilidad de la zona;

c. Gestión del transporte metropolitano;

d. Infraestructura para la movilidad;

e. Ordenación del tránsito interurbano de automóviles;

f. Promoción de los transportes públicos colectivos;

g. Mejoramiento y eficiencia del transporte público de pasajeros, con énfasis en la accesibilidad para las personas con discapacidad o movilidad limitada;

h. Fomento del uso de la bicicleta y del desplazamiento peatonal, así como la accesibilidad para el desplazamiento de personas con discapacidad;

i. Acciones encaminadas a reducir hechos de tránsito;

j. Organización del estacionamiento; y

k. Transporte y distribución de mercancías.

IV. Las relaciones con otros instrumentos de planeación;

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

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

VII. El programa de inversiones; y

## VIII. Los mecanismos específicos para la evaluación.

Las autoridades municipales, tendrán la obligación de gestionar la elaboración, aprobación e implementación del PIMUS para ciudades con población mayor a 100 mil habitantes.

Para los centros de población menor a 100 mil habitantes, podrán contar con un PIMUS y se elaborara con el mismo contenido, exceptuando solo el inciso "c" de la fracción III de la gestión del transporte metropolitano.

Artículo 62. La aprobación del PIMUS corresponde al Municipio, y cuando se trate de municipios en Zonas Metropolitanas y/o Conurbadas, corresponderá al Ejecutivo del Estado en coordinación con los Ayuntamientos involucrados, y a la Comisión para la Ordenación de Zona Metropolitana que para ese efecto se establezca, de acuerdo a lo señalado en la Ley de Ordenamiento.

Artículo 63. Los PIMUS deberán tener un horizonte de largo plazo de 12 años, revisándose cada 6 años. El programa de inversiones de cada plan deberá actualizarse cada 3 años, por acuerdo entre el Ejecutivo y los Ayuntamientos participantes, y con la participación que en su caso corresponda al Consejo Estatal de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Artículo 64. Las determinaciones de los PIMUS formaran parte de la cartera de proyectos del Instrumento de planeación del centro de población del cual se derive.

Artículo 65. Los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable, tienen por objeto el desarrollo sectorizado del Programa Estatal, que de forma enunciativa más no limitativa son:

- I. Movilidad no motorizada y accesibilidad universal;
- II. Transporte de carga;
- III. Conectividad entre espacios públicos;
- IV. Estacionamientos y centros de encierro;
- V. Seguridad vial; y
- VI. Gestión de la demanda.

La elaboración de los Programas Especiales de Movilidad Urbana Sustentable corresponde a los ayuntamientos.

## CAPÍTULO II

### DE LOS INSTRUMENTOS DE DISEÑO, EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

El ámbito territorial de los Estudios de Origen y Destino es el del municipio o Zonas Metropolitanas, con el acuerdo correspondiente de los ayuntamientos involucrados, con el acuerdo entre varios municipios, tanto si integran un área urbana continúa como si no integran ninguna.

Artículo 67. Los estudios de Origen y Destino deberán tener una vigencia de corto plazo de 6 años y serán insumos para el diagnóstico integrado de los PIMUS cuyo contenido, proceso de elaboración y tramitación deberá establecerse por el Reglamento de esta Ley, diferenciando el contenido para asentamientos con más de 100,000 habitantes y con población menor a ésta.

Artículo 68. Para la aplicación de los planes y programas en cuanto al financiamiento de las infraestructuras y de los servicios necesarios, se establecen los instrumentos de programación siguientes:

I. El programa de inversiones; y

II. Cartera de Proyectos.

Artículo 69. El Programa de Inversiones es el instrumento que define las prioridades y los mecanismos de financiación de las infraestructuras y de los servicios para la movilidad, que establecen el Programa Estatal y Seguridad Vial y los PIMUS.

El Programa de Inversiones establecido en la programación de las actuaciones en los medios de transporte y los recursos de que se dispone para financiar en un periodo mínimo de seis años.

Las prioridades de inversión deben fijarse según una evaluación multicriterio de las alternativas existentes, que debe tener en cuenta parámetros económicos, sociales y ambientales.

La elaboración del Programa de Inversiones corresponde al organismo que elabore los PIMUS o los planes correspondientes. La aprobación de la financiación

de las actuaciones programadas corresponde a la administración competente en cada caso, de acuerdo con el procedimiento aplicable.

La elaboración del Programa de Inversiones deberá ser comunicada al Consejo y Comisión, y a las administraciones con competencias sobre los medios de transporte y sobre las infraestructuras por las que circulan.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 71. Para la evaluación de los instrumentos de planificación y para el análisis de los efectos que éstos pueden producir cuando se apliquen, se establecen los instrumentos de evaluación y seguimiento.

El seguimiento, evaluación y control de la política, los programas y proyectos en materia de movilidad y seguridad vial se realizarán a través de las siguientes herramientas que se enuncian de forma enunciativa más no limitativa:

- I. Sistema de información y seguimiento para la movilidad;
- II. Indicadores de Movilidad;
- III. Estudios de viabilidad;
- IV. Estudios de impacto ambiental;
- V. Auditorías de movilidad y seguridad vial;
- VI. Estudios de Impacto a la Movilidad;
- VII. Estudios de Impacto de Carga; y
- VIII. Índices de Potencialidad Ciclista.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Este sistema estará compuesto por información geo-referenciada y estadística, indicadores de movilidad y gestión administrativa, indicadores incluidos en los instrumentos de planeación e información sobre el avance de proyectos y programas.

El sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, deberán incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado.

La información y los indicadores de gestión que arrojen el Sistema de Información, se llevarán a cabo las acciones para revisar de manera sistemática la ejecución del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable y los Programas Especiales.

Asimismo, se realizarán las acciones de evaluación de los avances en el cumplimiento de las metas establecidas en dichos programas, en su caso, propondrá la modificación o actualización que corresponda.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 73. Los instrumentos de planeación deben establecer los indicadores de movilidad conforme a los estándares internacionales, los cuales deberán cubrir al menos las siguientes categorías:

I. Accesibilidad;

II. Impacto ambiental y territorial;

III. Emisiones de gases de efecto invernadero;

IV. Impacto sonoro;

V. Seguridad;

VI. Práctica monopólica y barreras a la competencia;

VII. Costos sociales y eficiencia de los sistemas;

VIII. Capacidad, oferta y demanda;

IX. Calidad del servicio;

X. Consumo energético;

XI. Intermodalidad; y

XII. Los demás que se establezcan en los Programas y reglamentos emanados de la presente Ley.

La información del sistema permitirá dar seguimiento y difusión a la información en la materia, podrá incluir componentes de datos abiertos y se regirá por lo establecido en la Ley de Protección de Datos Personales del Estado.

Cada una de las fracciones mencionadas en el artículo 71, serán desarrolladas en su contenido, metodología y aplicación en el Reglamento correspondiente de la Ley.

### CAPÍTULO III

#### DE LA MODIFICACIÓN DE LOS PROGRAMAS

Artículo 74. El Programa Estatal y los Programas Sectoriales de Movilidad se podrán actualizar, modificar, derogar o abrogar cuando:

I. Exista una variación sustancial de las condiciones o circunstancias que les dieron origen;

II. Surjan técnicas diferentes que permitan una ejecución más eficiente;

III. No se inicien en la fecha señalada o dejen de cumplirse en las etapas de ejecución, salvo caso fortuito o fuerza mayor; y

IV. Sobrevenga otra causa de orden o de interés general que haga recomendable adoptar alguna de esas medidas.

En ningún caso se podrá derogar o abrogar los programas sin que en la resolución correspondiente se declare la vigencia de uno nuevo.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

La autoridad municipal estará facultada para conceder o negar la modificación del Programa de Movilidad cuando se afecte, directa o indirectamente el orden

público, el interés general o el ámbito de su competencia. Para este efecto, elaborará los estudios y análisis que soporten su decisión. Toda actualización o modificación a los programas de movilidad se sujetarán al mismo procedimiento que el establecido para su formulación y expedición.

Para realizar modificaciones se deberán observar los principios de integralidad, largo plazo, participación ciudadana y sustentabilidad.

## TÍTULO SÉPTIMO

### DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS SUJETOS ACTIVOS DE LA MOVILIDAD

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 76. En observancia a la jerarquía de movilidad, la preferencia de circulación en la vía pública atenderá a lo siguiente:

I. Los peatones; con especial atención las personas con movilidad limitada, los infantes y los adultos mayores quienes tendrán preferencia de paso en los cruceros o zonas de paso peatonal; asimismo, se les otorgarán las facilidades para abordar los vehículos de transporte público en los lugares destinados para ello. En las intersecciones no semaforizadas tendrán preferencia de paso respecto de los vehículos; en tanto que, en las intersecciones o secciones intermedias de vialidad semaforizadas podrán transitar cuando el semáforo de peatones así lo indique, o cuando encontrándose en señal de alto, el agente de tránsito detenga el tráfico vehicular. Cuando correspondiéndoles el paso en intersecciones semaforizadas no alcancen a cruzar, es obligación de los conductores mantenerse detenidos hasta que aquellos terminen su cruce;

II. Los escolares tendrán paso preferencial en todas las intersecciones y zonas destinadas para esos fines, y se les dará prioridad en el ascenso y descenso de los vehículos de servicio de transporte público; en consecuencia, las autoridades competentes deberán proteger, mediante dispositivos, señalamientos e indicaciones apropiadas, el tránsito de los escolares en los horarios y lugares establecidos.

Además del derecho de paso, cuando estén involucrados escolares en alguna acción de tránsito, se observarán las siguientes reglas:

a. Los promotores voluntarios o agentes de educación vial, serán auxiliares de tránsito para proteger a los escolares a la entrada o salida de sus centros de

estudio, para lo que deberán contar con capacitación vial, así como utilizar los chalecos identificadores correspondientes y demás aditamentos adecuados para desempeñar su función, en los términos que señale el Reglamento; y

b. Los conductores de vehículos que adviertan que se encuentra un transporte escolar detenido en la vía pública realizando maniobras de ascenso o descenso de escolares, deberán de disminuir su velocidad y tomarán las precauciones pertinentes;

III. Los ciclistas tienen derecho a una movilidad segura y preferencial, y el deber de utilizar los espacios de circulación designados, acatar las indicaciones de la autoridad correspondiente, así como los señalamientos y dispositivos que regulen la circulación vial compartida o la exclusiva, respetar los espacios de circulación o accesibilidad peatonal, así como dar preferencia a las personas con movilidad limitada y peatones;

IV. En los carriles destinados para ese fin, el transporte público tiene preferencia al circular sobre el transporte de motor en general, con la obligación de respetar, el espacio de circulación compartida con los ciclistas, los paraderos y el ascenso y descenso de los peatones, dando preferencia a las personas con movilidad limitada; y

V. Los conductores de vehículos del servicio de transporte que circulen en la infraestructura vial, acatarán todas las disposiciones establecidas en la presente Ley y su Reglamento, así como las medidas establecidas para la conservación y protección del medio ambiente.

Todos los sujetos de la movilidad o usuarios de las vías públicas, están obligados a obedecer los señalamientos de la presente Ley.

Artículo 77. Los usuarios de la vía pública, deberán de abstenerse de realizar todo acto que pueda constituir un obstáculo para el tránsito de peatones y vehículos, poner en peligro a las personas y causar daños a propiedades públicas o privadas.

Queda prohibido depositar en la vía pública materiales de construcción o de cualquier índole. En caso de necesidad justificada, se recabará autorización del Municipio correspondiente, quien la expedirá únicamente para aquellos lugares donde dichos depósitos no signifiquen obstáculos de importancia al libre tránsito de peatones y vehículos.

Si existe un obstáculo en la vía pública y el propietario responsable no lo removiére, la autoridad pertinente deberá retirar el obstáculo y poner a disposición al responsable ante la instancia competente, para los efectos legales a que haya lugar.

Artículo 78. Para el tránsito de contingentes, caravanas o manifestaciones de índole cultural, cívico, religioso, político, social o deportivo que se realicen en la vía pública, será necesario dar aviso a la autoridad correspondiente, a efecto de adoptar las medidas tendientes a procurar su protección y evitar congestionamientos viales.

Artículo 79. Los usuarios del servicio público de transporte de carga, tienen derecho a que sus bienes, productos o materiales, sean trasladados y asegurados desde el lugar de su embarque hasta el sitio de destino previamente determinado, bajo la responsabilidad del prestador del servicio.

## CAPÍTULO II

### DE LOS PEATONES

Artículo 80. Los peatones gozarán de los siguientes derechos:

I. Seguridad al desplazarse en los centros de población con las condiciones óptimas de comodidad, habitabilidad, y accesibilidad al uso de los diversos modos de transporte acordes con los principios establecidos en esta Ley;

II. Disfrutar del espacio público y de un medio ambiente sano, en condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad adecuadas para su salud física, emocional y mental;

III. Acceder a un sistema de movilidad libre, seguro e incluyente, a través de un servicio de transporte público debidamente equipado, así como de zonas seguras para todo tipo de movilidad urbana y la disposición de áreas de aparcamiento que no afecten su movilidad;

IV. Derecho de paso en todas las intersecciones, en las zonas con señalamiento para tal efecto y en aquellas en que el tránsito vehicular esté controlado por dispositivos electrónicos o por agentes de tránsito;

V. Derecho de paso libre sobre las aceras y zonas peatonales;

VI. Derecho de preferencia al cruzar las calles, cuando el señalamiento de tránsito permita el paso simultáneo de vehículos y peatones, en los cruces peatonales con señalamiento específico en vuelta continua de los vehículos a la derecha o a la izquierda o con señalamiento manual o electrónico, cuando habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar totalmente la vía, cuando transiten en formación, desfile, filas escolares o comitivas organizadas y cuando transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de alguna cochera, estacionamiento o calle privada;

VII. Derecho de orientación, entendido como la obligación a cargo de los agentes, a proporcionar la información que soliciten los peatones, sobre el señalamiento vial, ubicación de las calles, normas que regulen el tránsito de personas y bienes; y

VIII. Derecho de asistencia o auxilio, es decir, la obligación de los ciudadanos y agentes de tránsito de ayudar a los peatones menores de diez años, a los ancianos y a quienes no se encuentren en uso de sus facultades físicas o mentales para cruzar las calles, gozando de prioridad en el paso; en estos casos los agentes de tránsito, deberán acompañar a los menores y personas con movilidad limitada, hasta que se complemente el cruzamiento.

Artículo 81. Al transitar por la vía pública, los peatones deberán observar las disposiciones siguientes:

I. Cruzar las calles en las esquinas o en las zonas especiales de paso, de forma perpendicular a las aceras, atendiendo las indicaciones de los oficiales de tránsito, cuando se encuentren presentes;

II. Abstenerse de caminar a lo largo de la superficie de rodamiento de las calles;

III. Dar preferencia de paso y asistencia a las personas que utilicen ayudas técnicas o tengan movilidad limitada;

IV. En intersecciones no controladas por semáforos o agentes de tránsito, deberán cruzar las calles cerciorándose que pueden hacerlo con toda seguridad;

V. Cuando no existan banquetas en las vialidades, deberá circular por el acotamiento y a falta de éste, por la orilla de la vía. En todo caso, procurarán circular en sentido contrario al tránsito de los vehículos; y

VI. Al abordar o descender de un vehículo, no deberán obstaculizar la circulación, hasta el momento que se acerque el vehículo a la orilla de la banqueta y puedan hacerlo con toda seguridad.

Artículo 82. Los conductores están obligados a detener el vehículo para ceder el paso al peatón. En las vías de doble circulación, donde no exista zona de protección peatonal, los conductores deberán ceder el paso a los peatones provenientes de la vía de circulación opuesta.

Artículo 83. En ningún momento el propietario de un predio podrá modificar las banquetas para el ingreso al mismo en perjuicio del peatón, salvo en los casos previstos en los reglamentos o la normatividad respectiva.

### CAPÍTULO III

## DE LOS CICLISTAS

Artículo 84. Las autoridades estatales y municipales favorecerán la implementación de acciones que propicien el uso de la bicicleta como medio de desplazamiento preferente a los vehículos de motor.

Artículo 85. Serán directrices de las acciones gubernamentales en materia de promoción del uso de la bicicleta las siguientes:

- I. El fomento e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante;
- II. La protección a las personas que usen la bicicleta como medio de transporte;
- III. La adecuación de las políticas públicas en el Estado para generar las condiciones e infraestructura necesarias que permitan usar la bicicleta como medio de transporte;
- IV. La organización de un sistema de transporte sustentable, eficiente y accesible sobre el uso de la bicicleta que cuente con infraestructura equipamiento suficiente; y
- V. El reconocimiento de la prioridad en el uso de medios de transporte de menor costo económico, social y ambiental.

Artículo 86. Todos los niveles de gobierno implementarán campañas de difusión permanentes que fomenten el uso de la bicicleta, así como una cultura de respeto a los ciclistas.

Artículo 87. Para los efectos del presente Capítulo, se consideran vehículos similares a la bicicleta, los siguientes:

- I. Triciclos; y
- II. Bici sillas de ruedas y sillas de ruedas en la que se desplacen las personas con movilidad limitada.

Artículo 88. Los ciclistas deberán observar las siguientes disposiciones:

- I. Circularán en el centro del carril de extrema derecha de las vías sobre las que transiten y en el sentido de la vialidad, cuando no cuenten con infraestructura ciclista;
- II. Maniobrarán con cuidado al rebasar vehículos;

III. No llevarán personas o carga que les dificulte la visibilidad, el equilibrio o su adecuado manejo salvo que la bicicleta cuente con las adecuaciones pertinentes;

IV. No podrán usar radio o reproductores de sonido y demás mecanismos que propicien distracción al conducir;

V. No podrán circular sobre las banquetas o las zonas de seguridad, excepto los menores de 12 años;

VI. Respetar el derecho de paso de los peatones;

VII. En la circulación nocturna y lugares de poca visibilidad deberán encender el faro delantero que emita luz blanca y portar reflejante de color rojo en la parte posterior de la bicicleta;

VIII. Al circular por las vialidades, en los casos de cambio de carril o viraje en alguna intersección deberá previamente señalar el sentido del movimiento a través de algún medio adecuado que permita su conocimiento a los demás usuarios de la vía;

IX. Deberán usar los implementos recomendados para su protección y para ser distinguidos en situaciones de poca visibilidad; y

X. Se abstendrán de realizar maniobras que pongan en riesgo su integridad física o la de los demás.

Artículo 89. En todas las vías de circulación y en donde se establezcan o adapten carriles como vías ciclistas, los conductores de vehículos automotores deberán respetar el derecho de tránsito y darán preferencia a los ciclistas que transiten en ellas.

Los conductores de vehículos automotores deben otorgar al menos la distancia de 1 metro de separación lateral entre la bicicleta y sus vehículos.

Artículo 90. Todas las Dependencias y Entidades de la administración pública estatal y municipal, así como las escuelas, centros comerciales, fábricas, oficinas, estacionamientos públicos y terminales de autobuses urbanos deberán contar con bici estacionamientos adecuados.

## CAPÍTULO IV

### DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 91. Los usuarios del transporte público tienen los siguientes derechos:

I. Recibir un servicio de calidad, moderno, cómodo, eficiente, seguro e higiénico, que satisfaga sus necesidades;

II. A la prestación de un servicio de transporte público en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpido;

III. Recibir un trato digno y respetuoso sin ningún tipo de discriminación, maltrato o violencia;

IV. A que el medio de transporte cubra todo el recorrido de la ruta autorizada;

V. A que las corridas del transporte sean despachadas de acuerdo con los intervalos establecidos;

VI. A que se respeten las tarifas autorizadas para el servicio público de transporte de personas, incluyendo las tarifas preferenciales a que se refiere esta Ley; en su caso, la contraprestación acordada mediante contrato celebrado con el concesionario;

VII. Disfrutar de un ambiente libre de contaminación generada por el mismo vehículo;

VIII. Conocer el número de licencia, gafete y fotografía del operador, dichos documentos deberán colocarse en un lugar visible del vehículo y serán de un tamaño que permitan su lectura a distancia;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Exigir al conductor el comprobante de pago de la tarifa cuando éste se haga en efectivo a bordo del vehículo;

XI. Al pago de gastos médicos e indemnizaciones que se deriven de cualquier siniestro con motivo de la prestación del servicio;

XII. Tener acceso a la información relativa al servicio público de transporte respecto de las rutas, horarios, tarifas, zonas y demás condiciones de operación; y

XIII. Presentar quejas y sugerencias sobre los vehículos del servicio de transporte, personal y condiciones de operación del servicio.

Artículo 92. Los usuarios del transporte público tendrán las siguientes obligaciones:

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

II. Del servicio público de transporte de carga, celebrar con el concesionario contrato por escrito de prestación de servicios de transporte, así como pagar la contraprestación acordada contractualmente;

III. Mostrar buen comportamiento, educación, civilidad y respeto hacia las demás personas;

IV. Atender las indicaciones del conductor y los señalamientos colocados en el vehículo para el buen funcionamiento del servicio, su seguridad y la de terceros;

V. Realizar el ascenso y descenso de manera ordenada en las paradas oficiales o lugares señalados para ello, utilizando la puerta determinada para tal efecto;

VI. Respetar las indicaciones y señalamientos para el uso y conservación de los vehículos e infraestructura del transporte público;

VII. Solicitar al operador su ascenso o descenso sólo en los lugares autorizados para ese efecto; y

VIII. Las demás señaladas en la presente Ley y en las normas reglamentarias;

Artículo 93. Se prohíbe a los usuarios del servicio público de transporte:

I. Dañar, ensuciar, pintar o causar cualquier otro deterioro a la infraestructura, instalaciones, vehículos y demás equipamiento destinado a la prestación del servicio;

II. Introducir armas a los vehículos;

III. Alterar el orden a bordo del vehículo de transporte y faltar el respeto al conductor y demás usuarios;

IV. Realizar cualquier acto u omisión que ponga en riesgo su seguridad o la de terceros;

V. Hacer uso de los vehículos del servicio, bajo el influjo de cualquier tipo de drogas, enervantes o psicotrópicos de cualquier tipo o de bebidas alcohólicas;

VI. Introducir o portar en las (sic) vehículos del servicio de transporte, con excepción del servicio de carga, mercancías, paquetes o cualquier material o carga que resulte peligrosa para los demás usuarios, por su forma o dimensiones o por su carácter tóxico, corrosivo, reactivo o explosivo;

VII. Colocar cualquier objeto que obstruya el libre tránsito en el interior del vehículo y las áreas de ascenso y descenso de los demás usuarios;

VIII. Fumar o ingerir bebidas embriagantes a bordo del vehículo; y

IX. Las demás que se deriven de la presente ley y de las normas reglamentarias.

Artículo 94. Son causas justificadas para negar la prestación del servicio de transporte público de personas al usuario cuando:

I. Se encuentre notoriamente bajo el efecto de bebidas alcohólicas, estupefacientes o psicotrópicos;

II. Porte bultos, equipajes, materiales inflamables o animales que puedan, de forma manifiesta, causar molestia o representen un riesgo para los demás usuarios o ensuciar, deteriorar o causar daños al vehículo; o bien, cuando se pretenda ejercer el comercio de forma ambulante dentro del vehículo;

III. Ejecute o haga ejecutar a bordo de los vehículos actos que atenten contra la seguridad e integridad de los demás usuarios;

IV. Solicite el servicio en lugares distintos a los autorizados;

V. De manera evidente se perciban alteraciones de la conducta que puedan poner en riesgo la seguridad de los demás usuarios;

VI. Se solicite transportar un número de personas y equipaje superior al de la capacidad autorizada para el vehículo; y

VII. En general, cuando pretenda que el servicio se le otorgue contraviniendo las disposiciones legales o reglamentarias.

Artículo 95. Son causas justificadas para negar la prestación del servicio de transporte público de carga al usuario cuando se niegue a celebrar con el concesionario el contrato por escrito de prestación de servicios de transporte o bien por falta de cumplimiento a otros que ya se hubiesen celebrado con anterioridad, incluyendo la falta de pago de la contraprestación acordada.

Artículo 96. Tratándose de transporte de carga se podrá negar la prestación del servicio cuando se solicite embarcar materiales que pongan en riesgo la seguridad pública o que el prestador desconozca la naturaleza de la carga.

Artículo 97. Cuando el servicio no se rijan por rutas establecidas, éste se podrá interrumpir cuando el usuario exija conducirse por vialidad intransitable, o bien

represente notorio peligro para el usuario o el operador, o se contravengan las disposiciones en materia de tránsito.

Artículo 98. Los botones de pánico, las alarmas de urgencia, seguridad y solicitud de auxilio colocados en paraderos, vehículos de transporte público y centros de transferencia multimodal; extinguidores de incendio y los sistemas de comunicación instalados en los paraderos sólo deberán ser accionados por los operadores o usuarios en caso de emergencia.

Artículo 99. Los menores de siete años sólo pueden hacer uso del transporte público de personas cuando estén acompañados por persona mayor de edad que se responsabilice de su seguridad.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 24 DE SEPTIEMBRE DE 2021)  
CAPÍTULO V

## DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE VEHÍCULOS PARTICULARES Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO

### Sección I

#### De los Derechos

Artículo 100. Son derechos de los conductores del transporte público:

- I. Gozar del derecho al trabajo y seguridad social, conforme a lo establecido en la Ley Federal del Trabajo;
- II. Recibir capacitación periódica y actualizada para el correcto desempeño de su trabajo;
- III. Contar con los instrumentos necesario (sic) para el ejercicio de su labor en las condiciones de seguridad establecida en la Ley;
- IV. Recibir un trato digno de patronos o jefes, de las autoridades y de los usuarios; y
- V. Tener un ambiente de trabajo sano, adecuado, con planeación y organización en los tiempos que deberá cubrir en la ruta.

### Sección II

## De las Obligaciones de los Conductores del Servicio Público de Transporte y de Vehículos Particulares

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Son obligaciones de los conductores del servicio público de transporte en materia de tránsito:

I. Utilizar los cinturones de seguridad del vehículo. Esta disposición se hará extensiva también a los pasajeros;

II. Disminuir su velocidad o detenerse, dando preferencia peatonal en los casos que determine el Reglamento;

III. Conducir dentro de los límites de velocidad autorizados, observando las disposiciones que para tal efecto señale el Reglamento de la presente Ley;

IV. Obedecer las luces de los semáforos y todos los señalamientos viales existentes en las vías públicas;

V. Obedecer las señales manuales y atender las medidas de seguridad que hagan los agentes de tránsito;

VI. Utilizar el claxon únicamente cuando se haga necesario;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. 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;

IX. Presentarse ante las autoridades de tránsito, o de la SGG en su caso cuando así sea requerido;

X. 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;

XI. Presentar a los oficiales la documentación inherente a la conducción de tránsito de vehículos, cuando le sea solicitada;

XII. Utilizar casco protector, reglamentario, tanto los conductores como sus acompañantes, en el caso de que los vehículos fuesen motocicletas de dos o más ruedas;

XIII. 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

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

## CAPÍTULO VI

### DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS Y PERMISIONARIOS

#### Sección I

##### De los Derechos

Artículo 103. Los concesionarios del servicio de transporte tienen los siguientes derechos:

I. Explotar el servicio de transporte autorizado;

II. Del servicio público de transporte de personas, cobrar la tarifa autorizada o la contraprestación correspondiente;

III. Del servicio público de transporte de carga, cobrar la contraprestación acordada mediante contrato por escrito celebrado con el usuario;

IV. Transmitir los derechos derivados de la concesión o permiso en los términos de esta Ley;

V. Solicitar la prórroga de la vigencia de la concesión o permiso; y

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

#### Sección II

##### De las Obligaciones

Artículo 104. Son obligaciones de los Concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte:

I. Prestar el servicio de manera uniforme, continua y eficiente de conformidad con lo que establezca la concesión;

II. Presentar y registrar el vehículo con el que se habrá de prestar el servicio público concesionado;

III. Sujetarse a las disposiciones de la presente Ley, de los ordenamientos federales en materia de trabajo y previsión social, de los reglamentos aplicables en la materia, del título de concesión, de los manuales, instructivos y circulares que emitan las autoridades competentes;

IV. Prestar el servicio de manera obligatoria cuando lo requiera la autoridad competente, en casos de riesgo o desastre, con arreglo a las disposiciones de esta Ley;

V. Sujetarse a los itinerarios, horarios, coberturas geográficas, tarifas, sitios, terminales, frecuencias del servicio; a las especificaciones de las unidades y de sus equipos en lo que se refiere a las condiciones de comodidad, tecnología, higiene y seguridad; portando los vehículos en este último caso: equipos, sistemas, dispositivos y demás accesorios que determinen las autoridades competentes;

VI. Responder por las faltas o infracciones, en que incurran por sí mismos, a la presente Ley y normas reglamentarias que de ella se deriven;

VII. Cubrir el pago de los derechos generados con motivo de la prestación del servicio;

VIII. El prestador del servicio público de transporte de personas deberá contar con contrato de seguro comercial, fideicomiso o fondos mutualistas registrados y aprobados por la autoridad competente, para garantizar a los usuarios y a los terceros ante cualquier siniestro que puedan sufrir en su persona o bienes;

IX. En el caso del servicio público de transporte de carga, cuando el usuario pretenda que el prestador del servicio responda por los daños causados por pérdida o daño en sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor de la carga y cubrir como cargo adicional el costo que resulte del contrato del seguro comercial, fideicomiso o fondos mutualistas, autorizados por la autoridad competente. Si el usuario dejare de declarar el valor de la carga y cubrir el cargo adicional del costo que resulte del contrato de seguro comercial, fideicomiso o fondos mutualistas, la responsabilidad del prestador del servicio quedara limitada a una cantidad equivalente a quince días de Unidad de Medida y Actualización, por tonelada, o bien la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso o menor valor declarado, según sea el caso.

X. Prestar el servicio con vehículos que reúnan las condiciones de peso, dimensión, capacidad y otras especificaciones, definida en el reglamento de esta Ley y en los manuales de esta materia, así como mantenerlos en condiciones óptimas de seguridad, físicas y electromecánicas;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Aceptar la intervención del Gobierno del Estado en la administración del servicio, en los casos en que el concesionario se niegue generalizada, sistemática o permanentemente a prestarlo, o exista una causa de utilidad pública;

XIII. Vigilar que sus operadores y personal relacionado con el servicio que presta, cumpla con las disposiciones legales; asimismo, que portan en lugar visible en sus unidades un tarjetón de identificación expedido por la autoridad competente, con la finalidad de contar con un formato que reúna los elementos gráficos y de escritura legibles al usuario para la identificación plena del operador;

XIV. Proporcionar en todo tiempo a las autoridades competentes que lo requieran, los datos, informes o documentos que le sean solicitados y que se relacionen con la operación de la concesión o permiso a efecto de conocer y evaluar la forma de prestación del servicio; y otorgarle las facilidades necesarias para la realización de las visitas de verificación e inspección;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

XVI. Renovar los vehículos que rebasen la antigüedad máxima permitida, de acuerdo a lo señalado en la presente Ley y en su Reglamento;

XVII. Mostrar la tarifa en los lugares autorizados, colocando una calcomanía inalterable que tendrá las dimensiones y leyendas señaladas por la autoridad competente;

XVIII. Dotar en su caso al conductor de moneda fraccionaria suficiente que facilite la devolución del cambio a los usuarios, cuando se trate de transporte de personas;

XIX. Mantener en buen estado y en correcto funcionamiento los vehículos autorizados en el título de concesión, cumpliendo en tiempo y forma con los

mantenimientos preventivos y correctivos, en los términos que se establezcan en el Reglamento o en los lineamientos operativos que para tal fin se expidan;

XX. La instalación de dispositivo regulador de velocidad en las unidades que presten el servicio de transporte público, a fin de que no puedan exceder de 60 Kilómetros por hora en las zonas urbanas y de 95 Kilómetros por hora, para modalidades de transporte público que operen fuera de estas zonas;

XXI. Portar en el vehículo y en lugar visible los engomados que la autoridad le otorgue para acreditar que aprobó las revisiones correspondientes;

XXII. Abstenerse de colocar en los cristales del vehículo, rótulos, carteles y toda clase de objetos que obstruyan la visibilidad del conductor; asimismo, cuando los cristales se encuentren estrellados o rotos, el propietario del vehículo estará obligado a cambiarlos;

XXIII. Llevar la bitácora de mantenimiento en los vehículos destinados al servicio público en los términos del Reglamento;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

XXV. Someter las unidades destinadas a la prestación del servicio público de transporte a verificación periódica, a efecto de controlar la emisión de contaminantes a la atmósfera, de acuerdo con lo que establezca la legislación aplicable en materia ambiental;

XXVI. Solicitar autorización para portar publicidad en la unidad de transporte público, de acuerdo al Reglamento;

XXVII. Abstenerse de realizar actos que impliquen competencia desleal respecto de otros concesionarios o permisionarios;

XXVIII. Tratándose de las modalidades del servicio de transporte público de personas, deberá admitir como medio de pago de la tarifa el que determine la autoridad competente, basado preferentemente en medios de pago electrónicos; así como utilizar, en todos sus vehículos, la tecnología y dispositivos señalados por la misma;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Resarcir a los usuarios y a los terceros, por los daños físicos o patrimoniales que se les causen, con motivo de la prestación del servicio sujeto a concesión o permiso;

XXXI. Constituir en tiempo y forma las garantías en los términos establecidos en esta Ley y sus disposiciones reglamentarias;

XXXII. Otorgar capacitación permanente a los operadores del transporte público en cualquiera de sus modalidades, mediante un mínimo de tres cursos al año;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. No hacer uso de la vía pública para el establecimiento de terminales, sitios o estacionamiento, salvo autorización expresa de la autoridad competente. La ubicación y proyectos de las terminales deberán ser previamente aprobados por las autoridades competentes;

XXXV. Anotar en cada unidad el número económico y de ruta asignada, en el parabrisas derecho y en la parte posterior, en recuadros especiales;

XXXVI. Proporcionar al operador el uniforme reglamentario para su uso durante el Servicio;

XXXVII. Prestar el servicio bajo las condiciones que establezca el Ejecutivo del Estado en casos de emergencia, siniestros u otras circunstancias que afecten a la población;

XXXVIII. No permitir que viajen personas en los lugares destinados a la carga;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Realizar de manera periódica y aleatoria exámenes de antidopaje a los conductores, así como permitir a las autoridades correspondientes la realización de dichos exámenes;

XLI. Acreditar ante la autoridad que todos los trabajadores que presten el servicio gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo al trabajo contratado y hacerlo del conocimiento a la autoridad competente;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Aplicar las exenciones de pago, tarifas preferenciales y otros beneficios en favor del usuario en los casos previstos por esta Ley y su Reglamento;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Los vehículos de transporte colectivo deberán estar adaptados para el ascenso y descenso de personas con movilidad limitada;

XLVI. Los vehículos de transporte colectivo deberán contar con equipo especializado que facilite su uso a cualquier persona con discapacidad. La cantidad de vehículos que deberán ser adaptados para prestar de manera adecuada el servicio, serán determinados de conformidad con los estudios que al efecto elabore la autoridad competente;

XLVII. Los concesionarios podrán realizar convenios con las diversas instituciones públicas y privadas para establecer las adaptaciones necesarias para personas con movilidad limitada, en los vehículos de transporte colectivo;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

XLIX. Colocar y mantener en un lugar visible dentro de los vehículos del servicio de transporte, el catálogo de derechos de los usuarios y los números telefónicos de emergencia, información general y aquellos donde los usuarios puedan canalizar sus quejas y sugerencias;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

LI. Abstenerse de instalar u operar en los vehículos de servicio, cualquier tipo de equipo que emita sonidos o luces que dificulten la concentración de los conductores de la unidad o de otros vehículos, que causen molestias a los pasajeros y aditamentos en los cristales que obstruyan la visibilidad hacia o desde el interior del vehículo;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

LIII. Verificar que sus conductores se presenten a laborar con el uniforme correspondiente;

LIV. No permitir que sus conductores presten el servicio bajo el efecto del consumo de alcohol, drogas, enervantes o psicotrópicos de cualquier tipo, siendo solidariamente responsable en caso de incumplimiento de esta disposición;

LV. Cumplir con las estipulaciones que para la prestación de los servicios le fije la concesión o permiso respectivo, de acuerdo con esta Ley y disposiciones que por causa de interés social dicte el Ejecutivo del Estado;

LVI. Cobrar por el transporte de personas el precio establecido en las tarifas aprobadas previamente por el Ejecutivo del Estado, o en su caso, la contraprestación acordada con el usuario. En el caso del servicio público de transporte de carga, cobrar la contraprestación establecida en el contrato celebrado por escrito con el usuario;

LVII. Vigilar que los conductores de los vehículos obtengan la licencia y certificado de aptitud respectivos y cumplan con las disposiciones legales de la materia;

LVIII. Instalar botones de pánico en las unidades de transporte público; y

LIX. Las demás que señalen esta Ley y otras disposiciones legales, reglamentarias y administrativas.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 106. Las personas morales concesionarias, podrán incluir en sus estatutos la forma en que los trabajadores se incorporarán como socios de la misma y la

manera en que éstos últimos adquirirán un permiso, en caso de aumentos autorizados conforme a la demanda.

Artículo 107. En caso de emergencia, desastres naturales y circunstancias análogas todos los propietarios de vehículos de servicio público estarán obligados a brindar transporte gratuitamente a servidores públicos y agentes de cualquier corporación policiaca, de acuerdo con el programa que se establezca para tales efectos.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

En el momento que se implemente el sistema electrónico de recaudo, los concesionarios cesarán de remitir los informes señalados en el párrafo anterior, y el registro de información se llevará de manera sistematizada.

Artículo 109. En los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros no serán admitidos personas que ostensiblemente padezcan enfermedades infecto-contagiosas o se encuentran bajo la influencia de sustancias que alteren la normalidad de su conducta, o los que por falta de compostura en sus palabras o acciones lastimen el decoro de los pasajeros, alteren el orden o provoquen riñas y discusiones, así como aquellas que se presenten en notorio estado de suciedad, asimismo los que se encuentren en estado de ebriedad o ingieran bebidas embriagantes en su interior.

Artículo 110. En vehículos de servicio público de pasajeros urbano convencional y en el SIT, queda prohibido llevar animales, bultos, paquetes u otros análogos que por su condición, su volumen, aspecto, ruido o mal olor puedan causar molestias a los pasajeros, quienes podrán exigirle al conductor del vehículo y a los inspectores de transportes que se cumpla con lo establecido en este artículo, o presentar la queja referida en esta Ley.

## CAPÍTULO VII

### DE LA CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO DE CONDUCTORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 112. Para lograr una Movilidad Sustentable, será necesaria una prestación pertinente de los servicios de transporte, en términos que cumplan con los indicadores de seguridad, higiene, eficiencia y eficacia establecidos en la presente Ley; para ello es obligatoria la capacitación y adiestramiento de los conductores de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros y de carga, en todas sus modalidades.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Artículo 114. Los planes y programas de capacitación y adiestramiento, estarán establecidos en el reglamento de la presente Ley.

## CAPÍTULO VIII

### DE LAS QUEJAS Y DENUNCIA CIUDADANA

Artículo 115. Toda persona podrá denunciar ante las autoridades competentes todo hecho, acto u omisión que contravenga las disposiciones y los programas de movilidad del presente Título. Igualmente tendrán derecho a exigir que se apliquen las sanciones procedentes.

Dicho derecho respecto a los hechos, actos u omisiones que contravengan los programas de movilidad se ejercerán ante la SGG y los municipios, de conformidad a los artículos 326 y 328 de la Ley de Ordenamiento.

Artículo 116. Sin perjuicio de las sanciones penales o administrativas que procedan, toda persona que cause daños o efectos negativos a la infraestructura para la prestación del servicio público de transporte e infraestructura para la movilidad y su equipamiento, será responsable y estará obligada a reparar los daños causados, de conformidad con la legislación civil aplicable.

Cuando por infracción a las disposiciones legales y reglamentarias de transporte para la movilidad sustentable y programas de movilidad, las personas interesadas podrán solicitar a la autoridad competente, la formulación de un dictamen técnico al respecto, el cual tendrá valor de prueba, en caso de ser presentado en juicio.

Artículo 117. La SGG contará con una defensoría de los derechos de los usuarios del servicio público de transporte, para atender las quejas ciudadanas, solicitudes, sugerencias e inquietudes de los servicios de su competencia, las cuales podrán presentarse por medio escrito, telefónico o electrónico, proporcionando los datos de identificación y localización conducentes, así como una exposición sucinta de los hechos sobre los cuales verse la queja, en su caso.

Toda queja, solicitud, sugerencia o inquietudes, se atenderá mediante respuesta escrita de la autoridad competente.

La estructura y funcionamiento de la defensoría, serán conforme a las disposiciones reglamentarias que al efecto se expidan.

Artículo 118. La SGG podrá auxiliarse de sistemas tecnológicos para la recepción y administración de las quejas, solicitudes, sugerencias e inquietudes que presenten los usuarios de los servicios y ciudadanía en general.

Artículo 119. Para la atención y seguimiento a las quejas contra concesionarios, permisionarios y conductores del servicio de transporte, se establecerá un procedimiento que, en comparecencia de ambas partes, garantice al quejoso y presunto infractor la correcta aplicación de la Ley y de las normas reglamentarias que de ésta se deriven, las cuales precisarán el procedimiento para este desahogo.

Artículo 120. Las autoridades correspondientes establecerán en las áreas administrativas de la dependencia, y organismos descentralizados relacionados con la prestación de los servicios públicos de transporte, unidades de información y quejas que posibiliten a los interesados ejercer el derecho de petición, mediante la expresión de sus inconformidades o propuestas.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
TÍTULO OCTAVO

DE LOS ACTORES DE LA MOVILIDAD Y DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
CAPÍTULO I

ACTORES DE LA MOVILIDAD

Artículo 121. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 122. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
Artículo 123. Se consideran actores de la Movilidad, los siguientes:

- I. Personas con movilidad limitada;
- II. Peatones;
- III. Ciclistas;
- IV. Usuarios del transporte público;
- V. Conductores del transporte público;
- VI. Agentes relacionados a la prestación del transporte público:
  - a. Concesionarios;
  - b. Permisionarios;
  - c. Arrendatarios;
  - d. Sitios o bases;
  - e. Empresas operadoras de transporte de pasajeros;
  - f. Empresas de tecnología de recaudo; y
  - g. Empresas de monitoreo y control.
- VII. Conductor del transporte particular.

## CAPÍTULO II

### DEL SISTEMA DE TRANSPORTE

Artículo 124. El Sistema de Transporte se clasifica en los siguientes servicios:

- I. Transporte No Motorizado;
- II. Servicio Público de transporte; y
- III. Transporte Privado;

#### Sección I

## Del Transporte no Motorizado

Artículo 125. El transporte no motorizado está compuesto por la red de tránsito peatonal y ciclista, incluyendo los servicios auxiliares para el buen funcionamiento de la misma.

Artículo 126. Con el fin de contribuir a impulsar, promover y mejorar los desplazamientos peatonales y en bicicleta en el Estado, se procurará que la infraestructura y el equipamiento que se construya como las vías ciclistas, redes peatonales y vialidades en general, incluyan arborización regional o en su caso sombra artificial.

La arborización o en su caso sombra artificial, estarán reguladas por la Ley de Ordenamiento y su Reglamento, la presente Ley, y el Reglamento que se derive de ésta.

## Sección II

### Del Servicio Público de Transporte

Artículo 127. La prestación del servicio público de transporte es una atribución originaria del Estado, siendo facultad del Congreso del Estado legislar sobre esta materia. Corresponde al Poder Ejecutivo del Estado hacerlo directamente, a través de los órganos que al efecto se creen, otorgarlo a instituciones oficiales, autorizarlo o concesionarlo a particulares.

Artículo 128. El transporte público es un servicio encaminado a garantizar la movilidad de personas y cosas en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, comodidad e higiene sujeto a una tarifa o contraprestación económica, mismo que se sujetará a los ejes rectores siguientes:

I. Acceso al transporte. Que toda persona pueda disponer de medios variados para transportarse, él o sus bienes, de un lugar a otro en condiciones de seguridad, comodidad, calidad e higiene, según sus necesidades específicas;

II. Accesibilidad. Implementación de medidas tendientes a asegurar el acceso de todas las personas con preferencia a aquellos que presenten capacidades diferentes, en igualdad de condiciones con las demás personas, a los servicios públicos de transporte, e infraestructura destinada a dichos servicios.

III. Programa de servicio e infraestructura. La operación de vehículos de transporte conforme a la demanda de servicio y procurar la optimización de la infraestructura vial existente y la construcción de infraestructura especial que facilite la operación

de cada uno de los distintos modos de transporte, en congruencia con la planeación urbana y ordenación del territorio;

IV. Antimonopolio. Vigilar que en el establecimiento del servicio de transporte público, no se formen ni propicien monopolios, u otros fenómenos ilícitos de acaparamiento del mercado, ni barreras a la libre competencia, en los términos de la Ley aplicable, con el objeto de garantizar al usuario una adecuada accesibilidad a diversas alternativas de transporte, en términos de lograr una Movilidad Sustentable de pasajeros y de carga;

V. Participación ciudadana. La sociedad civil organizada podrá emitir opiniones, estudios y recomendaciones para mejorar la calidad del servicio de transporte;

VI. Sustentabilidad. La promoción y gestión de las óptimas condiciones para el uso de medios alternos de transporte que fomenten la innovación en el sistema de movilidad en el Estado, así como la transición a nuevas tecnologías y combustibles no contaminantes en vehículos motorizados o no motorizados; y

VII. Destino Preferente. Uso preferente de las vialidades, carreteras, caminos e infraestructura vial de carácter estatal y municipal, al fortalecimiento de la movilidad de las personas, a través de los servicios de transporte público y los medios alternos de transporte no motorizados;

Artículo 129. Las bases y lineamientos generales que rijan el servicio público de transporte, deben tener como criterios, los siguientes:

I. La preeminencia del interés general sobre el particular;

II. La procuración de seguridad, calidad, accesibilidad, higiene y confort, regularidad, rentabilidad, sustentabilidad, cobertura y eficiencia;

III. La competitividad entre los sujetos económicos que participen en el servicio, bajo el control y con la concurrencia del Estado como ente rector de la planeación, control, regulación y vigilancia del transporte y sus actividades conexas;

IV. Lograr la rentabilidad suficiente que permita el sostenimiento y mejora constante del servicio, renovación periódica de los vehículos y una ganancia legítima para el prestador;

V. La compatibilidad de los sistemas de transporte con el desarrollo urbano armónico y la preservación, conservación y restauración del medio ambiente; y

VI. La disponibilidad general de los servicios, evitando cualquier clase de discriminación y atendiendo a las necesidades y circunstancias particulares de las personas, en especial los escolares, personas con capacidad diferente y en general grupos vulnerables.

Artículo 130. Para una mejor prestación del servicio público de transporte se podrán celebrar convenios de coordinación entre el Estado, la Federación y los Municipios.

El Ejecutivo del Estado, por conducto de la SGG, y en los términos de lo establecido en la presente Ley y su Reglamento, autorizará a los permisionarios o concesionarios del servicio público de transporte federal, para que exclusivamente en continuación de la ejecución de ese servicio, usen caminos de jurisdicción estatal.

La autorización a que se refiere el párrafo anterior, no comprende la prestación del servicio público del transporte en el estado.

Artículo 131. Se considerará servicio público de transporte de pasajeros o carga el que se realice por calles y caminos de jurisdicción estatal para la satisfacción de necesidades colectivas en forma general, permanente, regular y continua, sujeto a una tarifa o contraprestación, respectivamente, mediante la utilización de vehículos idóneos para tal efecto.

El servicio público de transporte de pasajeros se prestará mediante tarifa autorizada en los términos de esta Ley y su Reglamento. El servicio público de transporte de carga estará sujeto a una contraprestación que se acordará libremente entre prestadores y solicitantes del servicio.

Artículo 132. Las placas y permisos de circulación expedidas por la autoridad competente a fin de que se brinde el transporte de servicio público o privado de transporte, son posteriores a los actos administrativos de otorgamiento de la concesión o permiso otorgado en los términos de esta Ley y demás ordenamientos aplicables; las placas sin el sustento de la concesión o permiso son ilícitas y su compra venta queda prohibida.

Artículo 133. Los propietarios y conductores de vehículos particulares no podrán prestar servicio público de transporte, en ninguna de sus modalidades, salvo que se les extienda permiso eventual, en las condiciones que esta Ley determina y previo cumplimiento de los requisitos de procedimiento que se señalen en el Reglamento que se derive de la presente Ley.

Artículo 134. Los discapacitados con dificultad de desplazamiento que utilicen vehículos de motor, ya sea por sí mismos o por medio de conductor autorizado, tendrán derecho a placas y tarjeta de circulación que las distinga de las demás, las que deberán ser portadas en todo tiempo en lugar visible. El Reglamento de la presente Ley, establecerá los procedimientos y requisitos para la expedición de este tipo de placas.

Artículo 135. El servicio público de transporte se clasifica en:

I. De personas. El que se presta de manera general, continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y de los Municipios, para satisfacer una necesidad colectiva de traslado de personas mediante la utilización de vehículos de motor, o no motorizados y por el cual los usuarios pagan una tarifa previamente aprobada por la autoridad competente; y

II. De carga. El que se presta de manera general, continua, uniforme, regular y permanente en las vías públicas del Estado y de los Municipios, con el objeto de satisfacer una necesidad específica de traslado de cosas, por el que el usuario paga al prestador del servicio, una contraprestación que será acordada entre el concesionario y el usuario, mediante contrato celebrado por escrito.

Para la prestación del servicio de carga, la SGG verificará la operación para que el servicio cumpla con los indicadores de calidad y para su prestación es suficiente el otorgamiento de una concesión y permiso en los términos de esta Ley y que los interesados en obtenerlo, cumplan los requisitos que se establezcan en este ordenamiento y según el procedimiento que se fije en el Reglamento de la presente Ley y en la Convocatoria que para tal efecto se expida.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 137. Cuando así lo exija el interés social, el Gobierno del Estado podrá hacerse cargo de la prestación del servicio público de transporte, sujetándose a las siguientes disposiciones:

I. Provisionalmente cuando:

A). Los concesionarios o permisionarios se nieguen a prestar el servicio o lo suspendan sin causa justificada;

B). La población lo requiera por exceso de demanda; y

C). Exista alteración grave del orden y la paz social que impida u obstaculice la normal prestación del servicio.

La intervención del Estado en estos casos, cesará cuando se reinicie y normalice la prestación del servicio; se otorguen concesiones o permisos que satisfagan la demanda; y se restablezca el orden y la paz social alterados, según corresponda.

Si el Gobierno del Estado utiliza el equipo de los concesionarios o permisionarios para prestar el servicio, deberá destinar los ingresos que obtengas a cubrir en

primer término los gastos de operación estrictamente necesarios, y el remanente lo aplicará a la indemnización del concesionario o permisionario.

El monto de indemnización correspondiente se fijará tomando en cuenta el costo de inversión en equipo, el lapso de la vigencia de la concesión y el tiempo que fue explotado el permiso o concesión, realizando a este efecto el estudio financiero que sirva de base para determinar su monto.

II. El Ejecutivo del Estado únicamente podrá hacerse cargo de manera definitiva del servicio público de transporte, en los términos y por los motivos señalados en el primer párrafo de este artículo, cuando dicho servicio no cuente con una concesión vigente.

Artículo 138. El servicio público de transporte de personas estará sujeto a horarios, itinerarios, zonas y tarifas autorizadas en términos de la presente Ley y su reglamento.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

### Sección III

#### Del Transporte Privado

Artículo 140. Es aquel destinado para satisfacer el servicio particular de su propietario para el transporte de personas o cosas y no sujeto a concesión de servicio público de transporte.

### CAPÍTULO III

#### DE LAS MODALIDADES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 141. Son modalidades del servicio público de transporte, las siguientes:

I. Colectivo. Es aquel destinado al traslado colectivo de personas dentro de los límites del territorio estatal, en apego al itinerario y horario de servicio establecido por la autoridad competente así como a las condiciones de operación y servicio señaladas en la presente Ley y su Reglamento;

II. Mixto. Es el destinado al traslado de personas y pequeña carga, que se presta en una ruta o zona determinada, en vehículos abiertos equipados con asientos para los pasajeros.

III. Escolar. Es el destinado al traslado de estudiantes, investigadores o académicos, de sus domicilios a sus centros de estudio y viceversa dentro de una zona determinada del territorio estatal, mediante vehículos cerrados y acondicionados con aditamentos especiales, cuya contraprestación es convenida por el prestador del servicio y el contratante.

IV. De personas con discapacidad. El transporte para personas con discapacidad o movilidad limitada, es el destinado al traslado de personas que padecen alguna dificultad para su movilización establecidas en esta Ley y demás disposiciones legales aplicables, mediante el cobro de una contraprestación convenida con el usuario.

V. Turístico. El transporte turístico tiene como finalidad el traslado de personas a puntos de intereses arqueológico, arquitectónico, panorámico, ecológico, artístico o de placer entre otros con fines turísticos, mediante el cobro de una contraprestación convenida con el usuario.

VI. De personal de empresas. El transporte de personal, tiene como finalidad el traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, se presta o es contratado por instituciones laborales para el traslado regular de sus trabajadores, mediante el cobro de una contraprestación convenida con el usuario.

VII. De taxi. Es aquel destinado al traslado de personas, sin encontrarse sujeto a horario e itinerario fijo, pero sí a las especificaciones técnicas y condiciones de operación que establece la presente Ley y las Normas Reglamentarias que de ésta emanen; y

VIII. De Bicicleta Pública. Son aquellos que ponen el servicio de bicicletas a disposición de un grupo de usuarios para que sean utilizadas como modo de transporte de uso individual y de manera temporal.

## CAPÍTULO IV

### DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLECTIVO

Artículo 142. El servicio de transporte público colectivo se clasifica en:

I. Urbano Convencional. Es aquel que se presta dentro de las zonas urbanas del territorio municipal, en rutas no integradas;

II. Suburbano. Es aquel se presta de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal, o de una comunidad a otra, dentro del territorio municipal; y

III. Foráneo. Es aquel que se presta de las comunidades rurales hacia la cabecera municipal, o de una comunidad a otra, dentro del territorio municipal, así como entre distintas comunidades ubicadas en dos o más municipios del mismo estado.

El SIT también forma parte del Servicio Público de Transporte Colectivo.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 144. En el caso de que dos o más poblaciones integren una sola mancha urbana o formen parte de una conurbación previamente declarada, el servicio entre ellas se considerará urbano, conforme a los estudios técnicos correspondientes, caso en el cual, el título de concesión otorgado para el servicio público de transporte suburbano y foráneo, se modificará en urbano convencional para las rutas correspondientes, con la opinión de los concesionarios del servicio público de transporte que transiten por las rutas involucradas.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 146. Los vehículos para prestar el servicio público de transporte colectivo urbano convencional tendrán una vida útil de diez años como máximo. La SGG podrá autorizar la ampliación de la vida útil por el periodo de cinco años, dependiendo de la revisión física y electromecánica de la que se desprenda que se encuentra en óptimas condiciones para continuar prestando el servicio, la cual deberá realizarse en dos ocasiones, la primera se podrá ampliar por tres años y en la segunda por dos años.

Cuando se otorgue una nueva concesión, los modelos de los vehículos que se autoricen serán del mismo año en que se otorgue ésta.

Tratándose de renovación de concesión o ampliación de permiso, el vehículo que se autorice será el mismo que ya se utilizaba al solicitar la renovación, debiéndose encontrar en óptimas condiciones para la prestación el (sic) servicio, sin que exceda de la vida útil prevista en el primer párrafo.

Artículo 147. Son elementos básicos de la operación del servicio de transporte público colectivo los siguientes:

I. Itinerario de la ruta, entendiendo por éste el recorrido con movimientos direccionales, desde su origen hasta su destino y viceversa, así como las especificaciones operativas del servicio;

II. Horario de servicio, es el tiempo comprendido entre la hora de inicio y de terminación del servicio de una ruta, incluyendo puntos intermedios, tratándose del servicio público sub-urbano y foráneo;

III. Frecuencia de servicio, entendiendo por ésta el número de vehículos requeridos para el servicio, en un tiempo establecido, durante un periodo determinado del día;

IV. Intervalo de servicio, es el tiempo expresado en minutos, comprendido entre los vehículos despachados en un mismo periodo; y

V. Despachos, son la salida programada de los vehículos, durante el horario del servicio, conforme a la ruta y la necesidad del mismo y condiciones de calidad a que se refiere esta Ley.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 150. Los concesionarios podrán enrolar sus vehículos entre las rutas concesionadas de la misma modalidad de servicio, previa notificación a la SGG, del acuerdo celebrado entre concesionarios, con el objeto de racionalizar el uso de los mismos. No podrán enrolarse vehículos amparados bajo una concesión de distinta modalidad de servicio. Si el enrolamiento altera los planes de operación establecidos para la ruta, el contrato referido dispondrá su modificación.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 153. Se considera infraestructura pública las terminales y paradas del servicio de transporte público colectivo, la cual podrá ser concesionada para su construcción, administración y mantenimiento, conservando la SGG el control del servicio.

Artículo 154. Los concesionarios del servicio deberán contar con un sistema de recaudo de la tarifa, quienes lo administrarán y operarán, de forma directa o a través de un tercero. Al efecto deberán acreditar capacidad financiera, conocimiento técnico y operativo de sistemas de recaudo y contar con el equipamiento adecuado para la prestación del servicio, así como todas las garantías establecidas en las normas reglamentarias.

En caso de que para la prestación de este servicio los concesionarios contraten a un tercero, será supervisada por la SGG, prevaleciendo las mejores condiciones del mercado y eficiencia en el servicio.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 158. Los concesionarios podrán celebrar convenios y organizarse entre sí o con terceros, así como constituir sociedades, uniones, o asociaciones que contribuyan a ofrecer un servicio de mayor eficiencia, rentabilidad y calidad, previa autorización de las bases, por la SGG, que en todo caso lo hará en observancia de los principios aludidos en esta Ley.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

En caso de transmisión de acciones o partes sociales de las personas morales concesionarias, éstas tendrán la obligación de informar a la SGG, a efecto de modificar los registros, salvaguardar la correcta y continua prestación de los servicios y evitar la creación de prácticas monopólicas.

## Sección I

### Del Transporte Urbano Convencional

Artículo 160. El servicio de transporte urbano, también podrá prestarse a través de rutas convencionales, con el que se garantice una operación eficiente, segura y confortable, evitando la superposición innecesaria de rutas y el exceso de vehículos, a fin de racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, cubrir los costos de operación del servicio y retorno de la inversión del concesionario, además de tarifas accesibles a la población.

Artículo 161. El servicio de rutas convencionales, es aquel cuyas rutas de manera individual satisfacen un origen y destino, pagando el usuario por cada viaje la tarifa autorizada.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## Sección II

### Del Transporte Suburbano y Foráneo

Artículo 166. El servicio de transporte público suburbano e (sic) foráneo podrá prestarse con las siguientes categorías:

I. Primera. Es el que se proporciona con vehículos equipados con aire acondicionado, asientos reclinables de material acojinado y equipo de sonido. Los pasajeros viajan sentados sin alterar el número de asientos que de diseño de fábrica tiene el vehículo; y

II. Segunda. Es el que se proporciona con vehículos convencionales, con características básicas de comodidad, seguridad e higiene.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 167. Las rutas del servicio de transporte suburbano podrán integrarse de manera tarifaria con rutas del servicio urbano en aquellos Municipios en donde opere un sistema de rutas integradas.

## CAPÍTULO V

### DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE MIXTO

Artículo 168. El servicio público de transporte mixto se clasifica en:

I. Auriga: Es el servicio público de transporte de personas y pequeña carga, que se presta en vehículos abiertos en un sitio y en una zona determinada, mediante el cobro de una contraprestación convenida con el usuario.

II. Tranvía o tropical: Es el servicio público de transporte foráneo destinado al traslado de personas y pequeña carga que se presta en vehículos abiertos, con asientos para los pasajeros y equipados con carrocería especial, que se presta en una ruta e itinerario determinados, mediante el cobro de una tarifa autorizada por la SGG.

Artículo 169. El ascenso y descenso de personas y la pequeña carga al interior de la zona urbana de un Municipio o tramos carreteros, deberá realizarse observando las medidas viales y de seguridad reglamentarias.

## CAPÍTULO VI

### DEL SERVICIO TRANSPORTE ESCOLAR

Artículo 170. El transporte escolar podrá autorizarse a personas físicas o morales cuyo objeto social sea preponderantemente la prestación de este servicio.

Artículo 171. Los conductores en el servicio público de transporte escolar deberán cursar y acreditar una capacitación para el manejo y trato de menores de edad que incluya contenidos de primeros auxilios, así como con el certificado de aptitud que expide la SGG y deberán asegurarse de asistir a los pasajeros para que el ascenso y descenso del vehículo de transporte se realice en condiciones de seguridad.

La SGG supervisará que el conductor cuente con la constancia de capacitación vigente, emitida por una institución previamente autorizada por la autoridad competente.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Se podrán modificar vehículos respecto a sus características originales de fábrica con la intención de dar mayor capacidad de pasajeros, así como el cambio de ubicación o distribución de asientos, previa autorización de la SGG.

Los usuarios de este servicio no podrán ir de pie y cada uno dispondrá de su propio asiento y cinturón de seguridad. Los vehículos que sean registrados para operar esta modalidad no podrán tener una antigüedad mayor a los 10 años. La SGG podrá autorizar la ampliación de la vida útil por el periodo de cinco años, hasta en dos ocasiones, la primera se podrá autorizar por tres años y en la segunda por dos años, siempre que de la revisión física y electromecánica se desprenda que se encuentra en condiciones óptimas para continuar prestando el servicio. La antigüedad máxima del vehículo con que el permisionario o concesionario inicie la prestación del servicio, estará sujeta a la aprobación de la revisión físico electro-mecánica, En todo caso cuando el vehículo no sea de modelo reciente deberá encontrarse en óptimas condiciones para iniciar la prestación del servicio.

Para seguridad de los usuarios, el conductor del vehículo deberá cerciorarse que estos ocupen su lugar y tengan colocado el cinturón de seguridad, para continuar con la prestación del servicio.

Artículo 173. El servicio de transporte para las personas referidas en el artículo anterior, deberá sujetarse a los itinerarios, horarios y tarifa acordada con el usuario.

## CAPÍTULO VII

### DEL SERVICIO TRANSPORTE DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Artículo 174. Las condiciones del vehículo y los indicadores de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, para este tipo de servicio, se establecerán en el Reglamento que se derive de la presente Ley.

El servicio de transporte para las personas referidas en el artículo anterior, deberá sujetarse a la tarifa acordada con el usuario.

Para el inicio de la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad no podrán tener una antigüedad mayor a los 10 años. La SGG podrá autorizar la ampliación de la vida útil por el periodo de dos años, hasta en dos ocasiones, siempre que de la revisión física y electromecánica se desprenda que se

encuentra en condiciones óptimas para continuar prestando el servicio. La antigüedad máxima del vehículo con que el permisionario o concesionario inicie la prestación del servicio, estará sujeta a la aprobación de la revisión físico electro-mecánica, En todo caso cuando el vehículo no sea de modelo reciente deberá encontrarse en óptimas condiciones para iniciar la prestación del servicio.

## CAPÍTULO VIII

### DEL SERVICIO TRANSPORTE TURÍSTICO

Artículo 175. El servicio de transporte turístico, tendrá como finalidad la traslación de personas a puntos de interés turístico, arqueológico, arquitectónico, panorámico, ecológico, artístico o de placer.

Artículo 176. Se consideran puntos de interés turístico, aquéllos que por su naturaleza, ubicación geográfica o tradición, son dignos de visitarse continuamente por las personas, a través de paseos o recorridos con fines de esparcimiento, recreación, conocimiento, culturales, gastronómicos o simplemente de placer; catalogándose entre éstos, los pueblos declarados culturalmente sobresalientes, las playas, las ruinas arqueológicas, los paisajes geográficos, los centros de convenciones, centros de diversiones, restaurantes, y en general los catalogados de interés de conformidad con los programas de promoción turística que se implementen.

Artículo 177. La SGG, cuando exista demanda extraordinaria del servicio de turismo, podrá autorizar provisionalmente a los concesionarios de otros servicios, que dispongan del equipo adecuado, para que efectúen ese servicio de acuerdo con las condiciones que en cada caso se establezcan.

Artículo 178. El personal, operadores y ayudantes en la prestación del servicio exclusivo de turismo, deberá satisfacer los requisitos que al efecto señale la SGG y la opinión del Consejo, conforme a los ordenamientos sobre la materia.

## CAPITULO IX

### DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAL DE EMPRESAS

Artículo 179. Transporte de personal, es el destinado al traslado de personas de sus domicilios a sus centros de trabajo y viceversa dentro de los límites del territorio estatal, o cuando su destino de transportación se relacione con fines laborales; se presta o es contratado por corporaciones, industrias, comercios, instituciones, asociaciones o grupos de particulares, para el traslado regular de sus trabajadores, agremiados, asociados o integrantes.

Artículo 180. La SGG vigilará que los concesionarios y permisionarios de transporte público de personal a los campos agrícolas, así como sus conductores y los patrones que contraten a estos, se apeguen en lo conducente a la presente Ley, su Reglamento, y a la legislación laboral según sea el caso.

Queda prohibido el transporte al trabajo a los campos agrícolas a menores de dieciocho años, salvo permiso de la autoridad laboral competente.

Es obligación del concesionario para prestar este servicio público, así como de los conductores y los patrones en su caso, asegurarse del cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior.

Las autoridades de tránsito deberán dar aviso de inmediato a la Dirección de Trabajo y Previsión Social cuando de la aplicación de esta Ley y su Reglamento detecten que se está incumpliendo con lo dispuesto en este artículo a efecto de que se inicien las acciones y procedimientos correspondientes.

## CAPÍTULO X

### DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE TAXIS

Artículo 181. El servicio público de taxi, es aquel que se presta en automóvil de alquiler o taxi, u otro tipo de vehículo de sitio fijo, rotativo, de ruleteo o de base.

Artículo 182. Para la prestación del servicio público de transporte de personas en automóvil de alquiler o taxi, serán aplicables en lo conducente, las disposiciones que rigen a otros tipos de servicio público de autotransporte de personas, regulados por esta Ley y su Reglamento, debiendo determinarse al momento del otorgamiento de la concesión, el lugar de la ubicación del sitio de automóviles de alquiler.

Artículo 183. El servicio a que se refiere el artículo anterior se prestará en una zona determinada y mediante el cobro de las tarifas autorizadas en términos de la presente ley y su reglamento.

Artículo 184. Las tarifas a aplicar por los transportistas de personas de alquiler o taxi, serán por viaje o por turno, con independencia del número de personas contratadas para su transportación.

Artículo 185. El servicio de transporte público de taxi se prestará con vehículos motorizados y se sujetará a las disposiciones contenidas en la presente Ley y las normas reglamentarias que de ésta emanen, así como a los lineamientos y normas técnicas que al efecto expida el Ejecutivo del Estado.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 187. Los concesionarios del servicio de taxi deberán organizarse en sitios fijos, rotativos, o base, a cuyo efecto deberán obtener del Municipio, la autorización para su instalación en la vía pública, o bien, operar en sistema de ruleteo. En ambos casos, conforme al procedimiento establecido en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 188. La operación y administración de un sitio o base, estará establecida en el Reglamento de la presente Ley.

## CAPÍTULO XI

### SISTEMA DE BICICLETA PÚBLICA

Artículo 189. Se entenderá como Sistema de Bicicleta Pública a los Sistemas de Transporte Público Individual con Bicicletas y a todos sus componentes. Los sistemas de bicicletas compartidas o públicas, son aquellos que ponen el servicio de bicicletas a disposición de un grupo de usuarios para que sean utilizadas como modo de transporte de manera temporal.

Este servicio podrá complementar el SIT para satisfacer la demanda de viajes cortos en la ciudad de manera eficiente. Quienes utilicen este Sistema, podrán acceder a una bicicleta en una ciclo-estación o zona de estacionamiento definida y dejarla en una estación distinta.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 192. Toda información generada por la operación del Sistema, podrá ser utilizada con fines estadísticos cumpliendo con la Ley de protección de datos personales en posesión de sujetos obligados del Estado de Sinaloa.

Artículo 193. Cuando exista un conflicto entre dos o más concesionarios o permisionarios por motivo de zonas, horarios o itinerarios, compete a la SGG a través de la Autoridad de Vialidad y Transportes conocerlo y oyendo a las partes, resolverá en definitiva.

## CAPÍTULO XII

### DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 194. Este servicio se prestará en vehículos cerrados o abiertos, con las características adecuadas, según el tipo de carga a movilizar. Este tipo de transporte no estará sujeto a horarios, ni itinerarios determinados.

Artículo 195. El servicio público de transporte de carga, tiene por objeto satisfacer una demanda específica que requiere cierto sector de la población y se operará en las modalidades de:

I. Carga en general;

a) Carga de bienes en general; y

b) Carga de suministros de materiales de la construcción.

II. Carga express; y

III. Carga especializada.

Para este tipo de servicio, se requiere contar con la concesión correspondiente, que extenderá la SGG, a quien cumpla con los requisitos establecidos en el Reglamento y demás instrumentos que se deriven de la presente Ley.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Los concesionarios y permisionarios deberán iniciar la prestación del servicio con vehículos en condiciones óptimas determinadas por las revisiones indicadas en el párrafo anterior.

Artículo 197. Los vehículos para prestar el servicio público de transporte de carga deberán cumplir con los lineamientos y características técnicas y de operación que para cada modalidad determinen las normas reglamentarias de este ordenamiento.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 199. El servicio público de transporte de carga, podrá ser prestado por personas físicas o morales a quienes se otorgue la concesión correspondiente.

## Sección I

### Del Transporte de Carga en General

Artículo 200. El transporte público de carga de bienes en general, es el destinado al traslado de cosas, bienes y animales en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

Artículo 201. El transporte público de carga de suministros de materiales de la construcción, es el destinado al traslado de suministros para la construcción, tales como productos pétreos, tierra, concreto, mezcla asfáltica, tabiques, blocks y materiales diversos requeridos para realizar edificaciones, instalaciones, obras de urbanización, construcción de infraestructura y otras, en los términos y condiciones que señala esta Ley y su Reglamento.

## Sección II

### Del Transporte de Carga Express

Artículo 202. Los servicios de carga express, serán los que se realicen en vehículos cerrados, para el traslado de bultos y paquetes, muebles y otros que requieran ser transportados en embalajes pequeños, para conservar su integridad física y evitar deterioros durante el traslado.

A efecto de asegurar la integridad y evitar el deterioro que se menciona, los bienes transportados con origen en otras ciudades del estado o de otras entidades, podrán ser entregados sin transbordo en la localidad de destino, debiendo sujetarse a la norma de circulación de vehículos que se precisan en esta ley y su reglamento.

## Sección III

### Del Transporte de Carga Especializada

Artículo 203. Los servicios de carga especializada, son aquellos que requieren equipo especial del vehículo y especialización del conductor para su traslado, en virtud de las precauciones que se deben tener, atendiendo la naturaleza misma de la carga, tales como grúas de arrastre, para maniobras elevadas, para el traslado de vehículos a bordo o el traslado de materiales y residuos peligrosos. Por este servicio los concesionarios podrán cobrar la contraprestación acordada con el usuario o contratante.

En el caso de los vehículos referidos en el párrafo anterior, se aplicarán además de las normas establecidas en esta Ley, las emitidas por las autoridades competentes en materia de protección del medio ambiente, seguridad y protección civil y sujetarse a las normas técnicas emitidas por las autoridades competentes.

## CAPÍTULO XIII

### DE LOS SERVICIOS CONEXOS Y AUXILIARES DEL TRANSPORTE

Artículo 204. Para los efectos de la presente Ley, se consideran servicios auxiliares los bienes muebles e inmuebles inherentes a la prestación del servicio de transporte público y privado, previsto por esta Ley y su Reglamento, los cuales consisten en:

- I. Las terminales de pasajeros;
- II. Las terminales interiores de carga;
- III. Los centros de transferencia modal;
- IV. Los sitios;
- V. Los paraderos para realizar maniobras y establecer servicios en lugares adyacentes a las carreteras o para ascenso y descenso de personas en centros urbanos;
- VI. La base de servicio público;
- VII. El arrastre, traslado y depósito de vehículos;
- VIII. Escuelas de manejo;

IX. Los centros de capacitación y adiestramiento;

X. Centros de verificación vehicular; y

XI. Los estacionamientos públicos.

Artículo 205. Las terminales de pasajeros son aquellas en que se efectúa la salida y llegada de vehículos para el ascenso y descenso de viajeros, así como los lugares predeterminados en los cuales los vehículos destinados al transporte de pasajeros tengan su concentración para la prestación del servicio.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Las concesiones señaladas en el presente capítulo, estarán sujetas a las causas, procesos de adjudicación, prórrogas, revocación y cancelación para prestación del servicio de transporte público, en los términos de esta Ley, bajo la procuración del beneficio e interés público.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 208. Las terminales de transporte de pasajeros deberán quedar fuera de la vía pública, en locales con espacio suficiente para el estacionamiento de vehículos y contarán con estaciones de transferencia para el trasbordo de pasajeros a vehículos de la red de transporte urbano, con la finalidad de no entorpecer la circulación de peatones y vehículos.

Artículo 209. Son terminales de carga aquellos lugares en los que se efectúa la recepción, almacenamiento y despacho de mercancías; en ellas se realiza el acceso, estacionamiento y salida de los vehículos destinados a este servicio. Las terminales interiores de carga son instalaciones auxiliares al transporte en las que se brindan a terceros servicios de carga y descarga de mercancías y otros complementarios como acarreo, consolidación y des-consolidación de cargas,

vigilancia, báscula y custodia de mercancías, debiendo emitir la opinión a las autoridades federales, cuando así corresponda.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 211. El Estado y los municipios, en sus respectivos ámbitos de competencia, podrán otorgar inmuebles en arrendamiento o comodato para destinarlos a la instalación de patios de encierro, estaciones y terminales de pasajeros, paraderos, estaciones intermodales, carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio de transporte público, los cuales serán considerados de utilidad pública, a fin de promover el uso de los sistemas de transporte, desincentivar el uso de los vehículos particulares y fomentar una política de movilidad urbana.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 214. Sitio es la superficie autorizada de la infraestructura vial o de propiedad particular, para que los vehículos de servicio de taxi puedan estacionarse durante su horario de servicio, los cuales se registrarán por las disposiciones reglamentarias que se derivan de esta Ley.

Artículo 215. Base de servicio público es la ubicada en el punto de origen y destino de una ruta establecida, estipulándose el número de unidades que deberán estar estacionadas. En algunos casos, sólo es de paso, de acuerdo con las condiciones del flujo vehicular en el punto donde se ubiquen.

Asimismo, son los espacios físicos autorizados a los prestadores de servicio de transportes de pasajeros o de carga, para el ascenso, descenso, transferencia de los usuarios, carga y descarga de mercancía y en su caso, contratación de servicio.

Artículo 216. Las bases de origen y destino deberán observar lo siguiente:

- I. Contar con área de estacionamiento y servicios sanitarios;
- II. No obstruir la circulación de peatones y vehículos;
- III. No producir ruidos que molesten a los vecinos;
- IV. Mantener limpio el lugar a efecto de no causar mala impresión con actos que atenten contra la moral pública;
- V. Evitar producir emisiones contaminantes mayores a las permitidas por las autoridades ambientales del Estado;
- VI. Contar con accesos seguros y cómodos que no obstruyan o alteren el tránsito peatonal normal, ni de vehículos, en aquellas vialidades donde se ubique la instalación; y
- VII. Las demás señaladas en las disposiciones legales o reglamentarias.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Los centros de capacitación y adiestramiento, son las instalaciones destinadas para enseñar todo lo relacionado con la conducción, operación y prestación del servicio de los vehículos del transporte público, a fin de facultar a los prestadores de estos para que lo realicen de forma segura, eficiente y pueda contribuir, con alto desempeño, en la Movilidad Sustentable de personas y mercancías.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Artículo 220. La construcción, operación, administración, mantenimiento y vigilancia de la infraestructura para la prestación del servicio público de transporte y sus servicios complementarios, y de los servicios relacionados con la misma, serán suministrados por el Estado mediante inversión directa o mediante concesión otorgada a particulares, la cual no podrá exceder de un plazo mayor de veinticinco años.

(DEROGADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

CAPÍTULO XIV

DE LA ESTRATEGIA DE LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 221. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 222. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 223. (DEROGADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

TÍTULO NOVENO

DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE SINALOA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 224. El Sistema Integrado de Transporte de Sinaloa es el conjunto de componentes que se encuentran integrados de manera física, operacional, informativa, iconográfica y tarifaria, con el objeto de prestar un servicio confiable,

eficiente, cómodo y seguro, que permita movilizar a sus usuarios con altos estándares de calidad, acceso y cobertura en el Estado.

El SIT realizará progresivamente la integración y coordinación de las diferentes modalidades de servicio de transporte público de personas, facilitando al usuario una movilidad con el menor número de interrupciones, que supere las diferentes competencias administrativas y propicie la máxima calidad que la tecnología de transporte puede ofrecer.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

La cámara de compensación a que se refiere el párrafo anterior, es la entidad central responsable de la conciliación de los ingresos producto del uso de soluciones y sistemas tecnológicos en el pago electrónico de la prestación del servicio del transporte público de personas.

Asimismo, se establecerán lineamientos y procesos para la integración de soluciones y sistemas tecnológicos en el pago electrónico de la prestación del servicio.

Artículo 226. El SIT contará con un Comité Técnico, que será un órgano colegiado mixto, de carácter especializado en las materias de transporte público, tránsito y vialidad, con las competencias, atribuciones, integración, organización y funcionamiento que se establezca en el Reglamento de esta Ley y en las reglas de operación que emita la Comisión.

Artículo 227. El Comité Técnico estará integrado por:

I. El Titular de la Comisión, quien lo presidirá por sí o a través del funcionario que designe;

II. El funcionario responsable del Sistema Integrado, quien fungirá como secretario técnico;

III. El responsable del Centro de Gestión y Control de Flota;

IV. Un representante de cada una de las empresas concesionarias del Sistema Integrado; y

V. Un representante del sistema de recaudo.

Asimismo podrán concurrir las personas que determinen los propios miembros del Comité, cuando a su juicio deban decidirse cuestiones técnicas que requieran conocimientos especializados.

Artículo 228. El Comité Técnico del SIT tendrá las facultades siguientes:

I. Emitir recomendaciones para corregir desviaciones de los objetos del sistema;

II. Revisar los resultados de las operaciones y en su caso, proponer medidas de atención y modificación a la operación del servicio;

III. Proponer soluciones técnicas y financieras, respecto de las políticas de operación, funcionamiento y cumplimiento del sistema;

IV. Revisar y conciliar los datos del kilometraje recorrido en servicio por el parque vehicular;

V. Análisis de necesidades, definición, procedimiento de aplicación y revisión de resultados de los estudios técnicos que se requieran;

VI. Revisar los costos de operación;

VII. Balancear la programación del servicio entre las empresas concesionarias de acuerdo a su participación y disponibilidad del parque vehicular;

VIII. Conciliación de bonificaciones y deducciones a las empresas concesionarias;

IX. Coadyuvar en la aplicación de las reglas de operación;

X. Coadyuvar en la actualización de la información para la programación del servicio;

XI. Requerir a las empresas concesionarias, por la falta de entrega oportuna de información para la programación del servicio;

XII. Evaluación del impacto de eventos ajenos en la operación y determinación de acciones de atención y mitigación; y

XIII. Las demás que establezcan las disposiciones aplicables.

Artículo 229. El SIT es la operación coordinada de los derroteros, con infraestructura que facilita a los usuarios el transbordo entre ellas con una tarifa integrada, el cual podrá tener las (sic) siguientes tipos de integración:

I. Física. Es la conexión de rutas a través de terminales de transferencia y paradas intermedias, acondicionadas para que los usuarios realicen transbordos con comodidad y seguridad;

II. Operacional. Es la planeación armonizada de las rutas del sistema, mediante una programación operativa central conforme lo requiera el servicio, procurando un equilibrio de la oferta y demanda de pasajeros; y

III. Tarifaria. Es el pago de una tarifa que permita al usuario el transbordo entre rutas del sistema a través de un sistema de recaudo de la tarifa, contratado por los concesionarios del servicio, quienes lo administraran y operaran, de forma directa o a través de un tercero. Al efecto deberán acreditar capacidad financiera, conocimiento técnico y operativo de sistemas de recaudo y contar con el equipamiento adecuado para la prestación del servicio, así como todas las garantías establecidas en las normas reglamentarias.

En caso de que para la prestación de este servicio los concesionarios contraten a un tercero, será supervisada por la SGG, prevaleciendo las mejores condiciones del mercado y eficiencia en el servicio.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

Artículo 230. El SIT podrá operar con las (sic) siguientes tipos de rutas:

I. Ruta Troncal. Aquella ruta directa cuyo origen y destino son las estaciones de transferencia, que opera sobre vialidades primarias y preferentemente en carriles exclusivos, realizando paradas fijas en paradas intermedias;

II. Ruta Integrada. Aquella que parte de una estación de transferencia, circula entre colonias por vías primarias o secundarias, con o sin adecuación física, hasta terminar en otra estación de transferencia;

III. Ruta Alimentadora. Aquella con origen o destino en las colonias periféricas e integrándose a la estación de transferencia que les corresponda; y

IV. Otras Rutas. Las que se consideren incluir de acuerdo a las necesidades que determinen los estudios técnicos para cada centro de población.

El SIT se complementará con una infraestructura tecnológica y física que facilite la operación del servicio como los sistemas de recaudo de la tarifa y de monitoreo de flota, terminales de transferencia y paradas intermedias, así como las adecuaciones en la infraestructura vial que así se requieran, equipadas con semáforos que permitan la preferencia en movimientos direccionales, en eventos de alta demanda, para garantizar la seguridad y comodidad y asegurar eficiencia en la Movilidad, evitando retenciones innecesarias.

La infraestructura de este sistema deberá considerar también equipamiento y obra física que facilite el desplazamiento de personas con capacidades diferentes.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 232. En el SIT, la remuneración a los concesionarios podrá realizarse ya sea por distribución de los ingresos provenientes de la tarifa o por kilómetros recorridos, de conformidad con las normas reglamentarias que de la presente Ley emanen.

## CAPÍTULO II

### DE LAS CONCESIONES DEL SISTEMA INTEGRADO TRANSPORTE

Artículo 233. Para la prestación del servicio público de transporte de personas dentro del SIT, se requiere de concesión exclusiva, otorgada en los términos de esta Ley y su Reglamento, atendiendo siempre al interés público.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Infraestructura: Instalaciones administrativas, operativas y de servicio que establezca el Reglamento para cada modalidad;

II. Material rodante: Vehículos que cumplan con las características físicas, mecánicas, operativas y equipamiento establecidas en el Reglamento;

III. Organización administrativa: Comprende la estructura organizacional, que deberá contar con la descripción de perfiles y puestos; procedimientos de selección, capacitación de personal y supervisión del desempeño, soportados en el manual respectivo; y programas de acreditación de calidad conforme a las normas vigentes;

IV. Régimen de seguridad para operadores: Contar con conductores contratados en los términos de la legislación laboral y de seguridad social, para prestar el servicio en condiciones de seguridad tanto para operarios como usuarios del transporte, especialmente respecto a la duración de la jornada;

V. Operadores especializados: Personal autorizado con entrenamiento teórico-práctico para la operación de los servicios del SIT, que cuenten con la autorización respectiva; y

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Una vez que se apruebe la solicitud del interesado, la autoridad concederá el plazo que estime prudente, a fin de que el concesionario acredite materialmente que reúne todos los requisitos a que se refieren las Fracciones anteriores, en caso contrario quedará sin efectos la solicitud realizada.

Artículo 234. La persona moral integrada por concesionarios y permisionarios en términos de esta Ley, interesada en obtener una concesión para integrar el SIT, deberá cumplir con los requisitos y normas de procedimiento establecidos en la presente Ley.

El procedimiento administrativo, las formalidades, resoluciones y plazos aplicables en el otorgamiento de las concesiones para ingresar al SIT, incluyendo las de los servicios auxiliares y conexos, se establecerán en el Reglamento.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Las concesiones del SIT serán intransferibles y sólo podrán hacer uso de ellas las personas morales a quienes se hayan otorgado; cualquier actuación que tenga por efecto transmitir o realizar cualquier acto traslativo de dominio de una concesión entre particulares, será nulo y no surtirá efecto legal alguno. Los Fedatarios Públicos se abstendrán de protocolizar cualquier actuación que tenga por efecto transmitir o realizar cualquier acto traslativo de dominio sobre una concesión, debiendo dar aviso a la SGG dentro de los cinco días siguientes al que haya tenido conocimiento.

Artículo 236. Las concesiones del SIT se podrán otorgar de acuerdo con los requerimientos establecidos en este Capítulo, y deberá ser acorde con las bases en las necesidades del servicio contenidas en el marco del Programa de Movilidad Estatal y Municipales.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 238. Las concesiones del SIT se otorgarán por un plazo de veinticinco años, y podrán ser renovadas siempre y cuando el concesionario acredite:

- I. Haber cumplido con las obligaciones señaladas en esta Ley, su Reglamento y los lineamientos de operación correspondientes;
- II. Solicitarla seis meses antes a la conclusión de la vigencia de la concesión; y
- III. En su caso, aceptar expresamente y por escrito las modificaciones que se establezcan a la concesión.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Son obligaciones de los concesionarios del SIT:

- I. Mantener en buen estado y en correcto funcionamiento los vehículos autorizados en el título de concesión, cumpliendo en tiempo y forma con los mantenimientos preventivos y correctivos, en los términos que establezca el Reglamento y los lineamientos operativos;

II. Prestar el servicio de transporte público de personas, de conformidad con lo que establezca la concesión del SIT, dentro del itinerario, rutas, horarios, tarifas, territorio y demás elementos, términos y condiciones señalados en la misma;

III. Instalar y mantener en funcionamiento la tecnología para el servicio de pago electrónico y en su caso de conteo de pasajeros, según se establezca en la norma técnica correspondiente;

IV. Instalar y mantener en buen funcionamiento la tecnología de acopio de información operacional que se reportará al Centro de Gestión y Control de Flota, según se establezca en la norma técnica correspondiente;

V. Atender las instrucciones que emita el Centro de Gestión y Control de Flota, a efecto de cumplir con los niveles de servicio que requiere el SIT;

VI. Tener vehículos de reserva para garantizar la regularidad y seguridad del servicio público concesionado, en los términos que se fijan en la concesión;

VII. Acreditar ante la autoridad que todos los trabajadores que presten el servicio gocen de las prestaciones laborales y de seguridad social según lo establezca la normatividad aplicable, de acuerdo al trabajo contratado y hacerlo del conocimiento a la autoridad competente.

VIII. El concesionario deberá cumplir con la obligación establecida en la fracción 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;

IX. Proporcionar a la autoridad competente su organigrama de operación y manuales de procedimientos administrativos aplicables;

X. Mantener vigente la acreditación de los operadores de los vehículos de transporte, de conformidad con lo que establezca el Reglamento y los lineamientos operativos;

XI. Notificar a la Comisión, al menos con seis meses de anticipación, su decisión de dejar de operar la concesión, so pena de pagar daños y perjuicios ocasionados por la suspensión del servicio;

XII. Someter los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público a verificación ambiental periódica, de acuerdo con lo que establezca la legislación aplicable en materia de protección al ambiente, a efecto de controlar la emisión de contaminantes a la atmósfera;

XIII. Proporcionar a las autoridades de movilidad toda la información que le sea solicitada, a efecto de conocer y evaluar la forma de prestación del servicio;

XIV. Aplicar las exenciones de pago, tarifas preferenciales y otros beneficios en favor del usuario en los casos previstos por esta Ley y su Reglamento;

XV. Destinar en los vehículos de transporte colectivo, el diez por ciento de los asientos, para uso prioritario de personas con movilidad limitada, delimitando esta área por medio de señalamientos;

XVI. Los vehículos de transporte colectivo deberán estar adaptados para el ascenso y descenso de personas con movilidad limitada;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Las demás que señalen esta Ley, su Reglamento, los lineamientos de operación, la concesión y otras disposiciones jurídicas aplicables.

Los concesionarios podrán celebrar convenios con las diversas instituciones públicas y privadas para establecer las adaptaciones necesarias para el acceso a personas con movilidad limitada, en los vehículos de transporte colectivo.

El Poder Ejecutivo del Estado podrá otorgar estímulos a aquellos concesionarios que adapten los vehículos en beneficio de las personas con movilidad limitada.

Artículo 241. Las concesiones exclusivas para la operación del SIT se registrarán, en todo lo no previsto en este Título, por las reglas genéricas previstas en el Título de Concesiones, permisos y autorizaciones en esta Ley y su reglamento.

Artículo 242. Las concesiones que se otorguen para explotar un sistema de rutas integradas, operarán en los términos que se establezcan en el reglamento correspondiente.

## TÍTULO DÉCIMO

### DE LAS CONCESIONES Y PERMISOS

## CAPÍTULO I

### DISPOSICIONES GENERALES

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 244. Estarán impedidos para obtener una concesión para prestar el servicio público de transporte:

I. Toda persona que desempeñe un empleo, cargo o comisión en alguno de los tres Poderes del Estado, así como en los organismos e instituciones de la administración pública paraestatal cualquiera que sea la naturaleza jurídica, estructura o denominación de éstos y quienes desempeñen empleo, cargo o comisión en los Ayuntamientos u organismos e instituciones municipales;

II. Los cónyuges, ascendientes, descendientes y parientes consanguíneos en primer grado en línea recta, de los servidores públicos a que se refiere la fracción anterior;

III. Las sociedades en las que cualquiera de los mencionados en las dos fracciones anteriores tenga o hubiese tenido alguna participación accionaria durante los dos años anteriores al inicio del ejercicio del servidor público, sea o hubiese sido miembro de su consejo de administración, administrador único, Gerente, Director General o sus equivalentes; y

IV. A los extranjeros y a los menores de edad.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 246. Las concesiones constarán por escrito y contendrán al menos, lo siguiente:

- I. Nombre o razón social del concesionario;
- II. Fundamento legal;
- III. Número de identificación de la concesión;
- IV. Tipo y modalidad de servicio para el cual se otorga;
- V. Área geográfica para prestar el servicio, o en su caso, el lugar de ubicación del sitio de taxi;
- VI. La ruta e itinerario en el caso del servicio de transporte público colectivo;
- VII. Tipo de sistema de rutas en el caso del servicio urbano;
- VIII. Tipo y número de vehículos que ampara la concesión, y en el caso del servicio de transporte público colectivo, la cantidad mínima y máxima de vehículos amparados para la prestación del servicio;
- IX. Número económico asignado a los vehículos;
- X. Vigencia de la concesión;
- XI. Derechos y obligaciones del titular de la concesión;
- XII. El lugar y fecha de expedición; y
- XIII. La firma autógrafa de la autoridad competente para su expedición.

Los títulos de concesión serán entregados a su titular, quien al recibirlo y firmarlo en señal de aceptación, contrae los derechos y obligaciones que dichos instrumentos conllevan.

Artículo 247. Permiso es el acto administrativo por virtud del cual, la SGG autoriza a una persona física o moral la utilización del vehículo con el que se prestará el servicio público de transporte, en las modalidades establecidas en la presente Ley.

Artículo 248. En el servicio de transporte público de pasajeros, los permisos podrán corresponder a una ruta o zona.

Es permiso de ruta, la autorización que se otorgue para la explotación de un itinerario determinado, con vehículos y conductores especialmente capacitados y autorizados para ello.

Es permiso de zona, la autorización que se otorgue para la explotación de un área determinada del territorio del estado, con vehículos y conductores especialmente destinados y capacitados para ello.

Artículo 249. Los permisos de ruta o zona que se expidan para las concesiones a personas morales atenderán a la naturaleza jurídica de las mismas, y en su caso se autorizaran individualmente.

Los permisos de ruta o zona que se expidan para las concesiones a personas físicas siempre serán individuales.

Artículo 250. Las personas físicas o morales podrán ser titulares de diversas concesiones y permisos de servicio de transporte público, siempre y cuando no se incurra en prácticas monopólicas o en concentración indebida que representen barreras a la libre concurrencia y a la competencia.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Las placas de circulación y demás elementos que sirvan para la identificación del vehículo son propiedad del Estado y permanecerán en depósito del concesionario o permisionario durante la prestación de la actividad concedida. El Reglamento que se derive de esta Ley, establecerá los requisitos y procedimientos para su registro y tramitación.

Artículo 252. La SGG, previa opinión del Consejo a que se refiere la presente Ley, podrá decretar el cierre de una ruta, respecto de algún tipo de transporte, cuando ésta se encuentre debidamente atendida. Aun cuando dicho cierre no se hubiere decretado, fundando y motivando, podrá negar las solicitudes que se presenten cuando el servicio que se pretende prestar se encuentre satisfecho.

Cuando en una ruta cerrada se decreta su apertura, la SGG contando con la opinión del Consejo a que se refiere la presente Ley, dispondrá el incremento del número de unidades en servicio, previo estudio técnico que se realice.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Para el caso del servicio público de transporte de carga, se hará conforme a una declaratoria de necesidad, en los términos de la presente Ley, su Reglamento y la Convocatoria.

Artículo 254. El Estado y los Municipios no requerirán autorización para realizar transporte de carga en la ejecución de obras y servicios públicos, siempre que utilicen vehículos oficiales equipados para el tipo de servicio que corresponda.

Artículo 255. Las concesiones para prestar el servicio público de transporte de personas y de carga tendrán una vigencia máxima de 25 años. Los permisos sujetarán su vigencia a la de la concesión de la que emanen.

Artículo 256. En caso de terminación de la vigencia de una concesión, tendrán preferencia para obtenerla de nuevo, concesionarios que la estén explotando, en igualdad de circunstancias, cuando se preste el servicio conforme a los principios de la presente Ley. El Reglamento que se derive de esta Ley establecerá los requisitos, condiciones y procedimiento que deben aplicarse.

Artículo 257. Cuando un concesionario del servicio público de transporte de carga no pueda hacerse cargo de la prestación del servicio, la SGG deberá emitir una convocatoria pública abierta en términos de esta Ley y su Reglamento, para asignarla a un nuevo concesionario.

Las concesiones y permisos son inembargables. Podrán ser transmitidos por cesión de derechos, por sustitución de los permisionarios las personas morales concesionarias, por acuerdo mayoritario de la asamblea, declaración judicial de estado de interdicción, ausencia y declaración de muerte o bien por fallecimiento del titular, previa autorización de la SGG, en los términos establecidos en el Reglamento de esta Ley. Para el caso de cesión de derechos se requerirá haberlos explotado por un lapso no menor a los dos años.

En este caso, la concesión transmitida continuará con la vigencia originalmente otorgada así como los demás términos y condiciones en ella establecidos.

Tratándose de transmisión de concesión o permiso, el vehículo que se autorice será el mismo que ya se utilizaba al solicitar la trasmisión, debiéndose encontrar en óptimas condiciones para la prestación el servicio, sin que exceda de la vida útil prevista para la modalidad que corresponda.

Artículo 258. Cualquier transmisión onerosa o sin la autorización de la SGG será causal de revocación de la concesión y la transmisión será nula de pleno derecho.

Los actos mediante los cuales pretendan gravarse o enajenarse las concesiones así como las placas de circulación del vehículo amparado por la concesión serán nulos y no producirán efecto legal alguno.

Artículo 259. Los trámites y solicitudes que realicen los interesados en obtener una concesión, deberán realizarse de manera personal en el caso de las personas físicas y a través de su representante legal en el caso de las personas morales.

En el caso de las transmisiones de concesiones o permisos, se tramitarán por quien tenga los derechos de acuerdo a los supuestos establecidos en esta Ley.

Artículo 260. Las personas físicas titulares de una concesión o permiso, podrán designar en cualquier momento, en orden de prelación, hasta tres personas de entre su cónyuge, concubina o concubino o familiares hasta el segundo grado de parentesco en línea directa o colateral, que puedan sustituirlo en la titularidad de la concesión, en caso de declaración judicial de estado de interdicción, ausencia y declaración de muerte o bien por fallecimiento del titular; para lo cual, la SGG notificará por estrados una vez que tenga conocimiento de dicho fallecimiento y publicará por una sola vez en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa" los nombres de quien o quienes hayan sido designados para sustituir la titularidad de la concesión o permiso.

El cambio de la titularidad deberá realizarse en un periodo no mayor de sesenta días hábiles, contados a partir de la publicación antes descrita, siempre que el peticionario acredite contar con la capacidad legal, que establezca el reglamento que se derive de esta ley. No podrá otorgarse la concesión o permiso a más de una persona designada como beneficiario.

Artículo 261. Las concesiones se extinguen por las siguientes causas:

I. Muerte del titular en caso de personas físicas que no hayan designado beneficiarios o cuando habiéndolo designado, éste no cumpla con los requisitos previstos en esta Ley;

II. Vencimiento del plazo de vigencia de la concesión, sin haberse otorgado prórroga;

III. Extinción, liquidación, quiebra o concurso de las personas morales titulares;

IV. Falta de refrendo;

V. Revocación;

VI. Nulidad del título de la concesión pronunciada por una autoridad administrativa o jurisdiccional que quede firme;

VII. Renuncia del titular, admitida por la SGG;

VIII. Transmisión de la concesión sin autorización previa y expresa de la SGG;

IX. Por no iniciar la prestación del servicio dentro del plazo establecido en las bases de licitación del servicio de transporte público; y

X. Por rescate de la concesión, o intervención definitiva del servicio.

El Reglamento de la presente ley fijara el procedimiento para declarar la extinción de las concesiones.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## CAPÍTULO II

## DE LAS CONCESIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

Artículo 262. Para el otorgamiento de concesiones del servicio de transporte público colectivo, en igualdad de condiciones, podrán participar las personas físicas o morales que se encuentren prestando el servicio en la medida de que se trate, o quienes no sean titulares de concesión alguna, en los términos señalados en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 263. Las concesiones que se otorguen para la explotación del servicio público de transporte, con las salvedades y limitaciones establecidas en la presente Ley, son para:

- I. La explotación de vehículos para una ruta determinada; y
- II. La explotación de un sistema de rutas.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

### Sección Única

## DE LA TRAMITACIÓN DE LAS CONCESIONES DEL SERVICIO PÚBLICO

Artículo 265. Para el otorgamiento o modificación de concesiones del servicio público de transporte o permisos, se deberán satisfacer los requisitos señalados en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 266. Las solicitudes para el otorgamiento y modificación de concesiones y permisos de servicio público de transporte de personas, deberán presentarse ante la SGG, dándose la debida publicidad a fin de dar oportunidad de intervenir a todo tercero al que pudiera lesionarse en sus derechos con el otorgamiento de la concesión o permiso solicitado, a fin de que pueda manifestar a lo que a su derecho convenga.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 268. Cuando haya falsedad en los informes o documentos que se anexen al procedimiento para obtener una concesión o permiso se anulará sin perjuicio de aplicar al responsable las penas establecidas en las Leyes respectivas.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

La Declaratoria de Necesidad deberá contener:

I. Los estudios técnicos que justifiquen la necesidad de otorgar nuevas concesiones o permisos;

II. La modalidad y el número de concesiones o permisos que se requiere expedir; y

III. El tipo y características de las unidades de transporte que se requieran para la prestación del servicio; y,

IV. Conclusión.

El Gobernador del Estado tomando como base los estudios técnicos y la Declaratoria de Necesidad, ordenará la publicación de la convocatoria pública, por conducto de la SGG, misma que deberá ser publicada por dos veces en el periódico oficial "El Estado de Sinaloa", en los periódicos de mayor circulación en el estado, así como en el sitio web oficial del Gobierno del Estado de Sinaloa.

Los participantes que acudan al procedimiento deberán cumplir las bases y lineamientos establecidos en la convocatoria, así como los requisitos que se indiquen en el Reglamento que se derive con la presente Ley.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

I. Se requiera la modificación definitiva del itinerario de una ruta;

II. Sea necesario el aumento del número de vehículos que ampare una concesión;

III. La modificación sea resultado de los convenios o programas de reestructuración de rutas; y

IV. Sea necesario para la implantación de acciones, programas y sistemas de rutas para la mejora sustancial del mismo, que procuren racionalizar el uso de la infraestructura vial existente, disminuir la sobre posición de rutas, la sobreoferta de vehículos y la contaminación ambiental.

Artículo 271. En todo procedimiento de otorgamiento de una concesión o permiso, o para lograr autorización de las modificaciones establecidas en la Ley, así como en la interposición de recursos o los planteamientos relacionados con cesión o transmisión de derechos, podrá decretarse la caducidad de la instancia si no se efectúa ninguna promoción durante el término que se establezca en el Reglamento.

### CAPÍTULO III

#### DE LOS PERMISOS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE CARGA Y SU TRAMITACIÓN

Artículo 272. Los permisos para explotar el servicio público de transporte de carga, corresponderán al vehículo en el que se prestará el servicio.

Los permisos para la prestación del servicio público de transporte de carga se otorgarán conforme a lo previsto en las bases de la convocatoria pública que expida la SGG a través de autoridad de Vialidad y Transporte, en los términos que lo prevea el reglamento de la presente Ley.

Artículo 273. Los permisos son personalísimos e inembargables y no generan derechos reales de ninguna clase a favor de su titular.

Los actos mediante los cuales pretendan gravarse o enajenarse los permisos, así como las placas de circulación del vehículo amparado por los mismos, serán nulos y no producirán efecto legal alguno.

### TÍTULO DÉCIMO PRIMERO

#### DE LAS TARIFAS

### CAPÍTULO ÚNICO

#### DE LA AUTORIZACION DE TARIFAS

Artículo 274. La tarifa es el pago que realiza el usuario del servicio público de transporte a su prestador por el servicio recibido. El Ejecutivo del Estado autorizará las tarifas del servicio público de transporte y sus sistemas de cobro. Previamente, solicitará una opinión no vinculante al Consejo.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 SEGUNDO PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 276. El concesionario o permisionario en su caso, deberá entregar al usuario del servicio el comprobante de pago, cuando éste se realice en efectivo.

Para el caso de pagar la tarifa a través del sistema de recaudo electrónico, el comprobante será el registro de la transacción reflejada en la base de datos del operador de dicho sistema, y los usuarios tendrán derecho a obtener el comprobante fiscal de pago y del seguro de viajero, a través de los medios que disponga la legislación aplicable, en los puntos de venta y atención al público del sistema.

Artículo 277. Las tarifas autorizadas deberán publicarse en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa” y en su caso en el periódico de mayor circulación en el Municipio en donde se vaya a aplicar la tarifa.

Artículo 278. El servicio público de transporte colectivo tendrá el siguiente tipo de tarifas:

I. Tarifa general: La que se paga en forma ordinaria por los usuarios;

II. Tarifa preferente: La que cubren los usuarios por encontrarse en alguna de las condiciones particulares o personales a que se refiere la presente Ley; y

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. En el servicio público de transporte colectivo son usuarios de una tarifa preferente:

I. Los estudiantes inscritos en planteles educativos con credencial vigente, en el nivel de educación preescolar, primaria, secundaria, media superior y superior, inscrito en escuelas públicas. Gozarán de esta tarifa los días hábiles de lunes a viernes, durante el ciclo escolar. Esta tarifa se aplicará también los días sábados en que los estudiantes deban asistir a los planteles educativos; y

II. Las personas con discapacidad;

La aplicación de esta tarifa se hará previa identificación, mediante Tarjeta Inteligente, expedida por las dependencias competentes para los programas que se contemplen para tal efecto.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 282. La tarifa en el servicio de transporte suburbano y foráneo se autorizará para cada destino y sus principales puntos intermedios del recorrido de la ruta.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

Los concesionarios que no cuenten con este sistema deberán colocar en un lugar visible del vehículo las tarifas autorizadas para el servicio.

Artículo 284. La tarifa en el servicio mixto y de taxi podrá ser:

I. Por distancia, la que cubre el usuario en función a la distancia recorrida;

II. Zonal, se fija en virtud de la división de una ciudad en zonas, por transitar de una zona a otra;

III. Diurna, la que se establece a partir de las 05:00 horas a las 19:59 horas del día; y

IV. Nocturna, la que se establece a partir de las 20:00 horas a las 04:59 horas del día, incrementando la tarifa diurna en un porcentaje que fije la SGG.

Las tarifas diurna y nocturna sólo se establecerán cuando se tenga autorizada el tipo de tarifa zonal.

Artículo 285. El particular propietario de un vehículo que haya sido remolcado en virtud de la solicitud de auxilio realizada por la autoridad de tránsito o de transporte, según sea el caso, y derivado de los procedimientos instaurados ante la autoridad competente se determine que la causa que originó el arrastre del vehículo no implicó falta administrativa o hecho ilícito alguno, no estará obligado al pago de la tarifa correspondiente por el servicio de grúa; o bien deberá obtener la devolución de lo que hubiese pagado por este concepto cuando así se resuelva por la autoridad competente.

## TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO

### DE LA AUTORIZACION DE PERMISOS EVENTUALES DE PERSONAS, NO SUJETOS A CONCESIÓN

#### CAPÍTULO I

##### DE LOS PERMISOS EVENTUALES

Artículo 286. El titular de una concesión del servicio público de transporte podrá solicitar la autorización de sustitución temporal de vehículos en caso de desperfectos por contingencias mecánicas temporales, las cuales se otorgaran con la finalidad de suplir a las unidades que por causas de imprevistos interrumpen la prestación del servicio en un periodo de tiempo corto y limitado, dando aviso a la SGG para la autorización correspondiente, y previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

I. Que se cuente con una concesión vigente;

II. Que el vehículo autorizado se encuentre inoperante, o en su caso, proceso de sustitución; y

III. Que el vehículo que sustituya al autorizado porte la tarjeta de circulación vigente y la constancia de sustitución temporal correspondiente.

La autorización de sustitución temporal por contingencias mecánicas será expedida por el Director de Vialidad y Transporte o por los Delegados, y éstas se emitirán con una vigencia de sesenta días.

## CAPÍTULO II

### DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE PARTICULAR

(NOTA: EL 26 DE ENERO DE 2021, EL PLENO DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN, EN LOS CONSIDERANDOS SEXTO Y DÉCIMO, ASÍ COMO EN EL RESOLUTIVO CUARTO DE LA SENTENCIA DICTADA AL RESOLVER LA ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD 98/2018, DECLARÓ LA INVALIDEZ DE LA PORCIÓN NORMATIVA DEL PÁRRAFO PRIMERO DE ESTE ARTÍCULO INDICADA CON MAYÚSCULAS, LA CUAL SURTIÓ EFECTOS EL 27 DE ENERO DE 2021 DE ACUERDO A LAS CONSTANCIAS QUE OBRAN EN LA SECRETARÍA GENERAL DE ACUERDOS DE LA SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACIÓN. DICHA SENTENCIA PUEDE SER CONSULTADA EN LA DIRECCIÓN ELECTRÓNICA <http://www2.scjn.gob.mx/>).

Artículo 287. Se considera como transporte particular aquel que sin retribución realicen las personas físicas o morales no concesionarios ni permisionarios del servicio público de transporte de carga, para el traslado de su personal o carga propia, sin ofrecerlo a terceros y para su autoabastecimiento Y FORME PARTE DE SU ACTIVO FIJO, considerándose entre otros los siguientes:

- I. Educandos por la propia institución educativa;
- II. Trabajadores por su patrón;
- III. Lo relacionado con los servicios propios de la empresa;
- IV. Vehículos por unidades dotadas con grúa;
- V. Productos o artículos propios y conexos a las actividades comercial, industrial, agropecuaria, forestal, pesquera, minera y de la construcción;
- VI. Líquidos o gaseosos, en vehículos especiales denominados pipas o tanques; y
- VII. Personas o cosas, en casos similares a los anteriores, a juicio de la Dependencia competente.

## TÍTULO DÉCIMO TERCERO

## DE LA VIGILANCIA Y VERIFICACIÓN DEL SERVICIO

### CAPÍTULO I

#### DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 288. Cuando los concesionarios o permisionarios del servicio público de transporte y/o personas físicas o morales, realicen acciones que pongan en riesgo la seguridad de las personas o de interés público en contravención de esta Ley y su Reglamento, la autoridad facultada dictará medidas de seguridad de inmediata ejecución, mismas que se aplicarán sin perjuicio de las sanciones que en su caso correspondan.

Artículo 289. Son consideradas como medidas de seguridad las siguientes acciones:

I. El retiro de los vehículos de la circulación para dejarlos en depósito en las instalaciones de los concesionarios o los servicios de depósito y guarda de vehículos, para garantizar que no se cometan infracciones de carácter continuado;

II. La suspensión del servicio que se presta, que puede ser temporal o definitiva, parcial o total, se aplicará por el tiempo necesario para corregir las irregularidades que la hubieren motivado, ejecutándose las acciones necesarias que permitan asegurar tal medida;

III. El aseguramiento de vehículos, instalaciones y/o anuncios publicitarios, el cual tendrá lugar cuando éstos se destinen a actividades ilegales o cualquiera otra que impida la prestación del servicio público de transporte o provoquen distracción, debiendo retirarlos y situarlos en los servicios de depósito y guarda de vehículos, para que el interesado, en un plazo no mayor de treinta días contados a partir de la fecha en que se determinó la medida de seguridad, subsane el motivo que le dio origen o en su caso se determine su destino; y

IV. La requisa del servicio público de transporte y demás bienes muebles e inmuebles afectos al mismo, la determinará el titular del Ejecutivo del Estado y se mantendrá mientras subsistan las condiciones que la motivaron, a fin de garantizar la movilidad de personas y/o mercancías y la continuidad en la prestación del servicio público de transporte y satisfacer las necesidades de la población en general y podrá darse en los siguientes casos:

a) De desastre natural, alteración del orden público o cuando se prevea algún peligro inminente para la paz y seguridad interior del estado; y

b) Cuando prevalezca el deterioro de las condiciones de calidad, seguridad, oportunidad, permanencia y continuidad en la prestación del servicio público de transporte.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 291. Siempre que la autoridad ejecute cualquiera de las medidas de seguridad establecidas en el presente capítulo, se hará constar en actas en los tantos que determine la autoridad competente, en las que se señalen los motivos que dan origen a la realización de la medida de seguridad y se indique su fundamento, expresado con claridad y precisión el acto administrativo de que se trate, en cada caso la autoridad entregará copia del acta correspondiente al interesado.

Las medidas de seguridad a que hace referencia el presente Capítulo deberán inscribirse en el registro, en los términos de la presente Ley.

## CAPÍTULO II

### DE LA INSPECCION Y VIGILANCIA

Artículo 292. Para la vigilancia del servicio público de transporte, se contará con el número de inspectores, cuya organización y facultades serán determinadas por la SGG conforme a lo establecido en la reglamentación correspondiente.

Artículo 293. La SGG, vigilará e inspeccionará los servicios de transporte, así como los vehículos e infraestructura del concesionario destinadas a los mismos, a fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y de las normas reglamentarias.

Artículo 294. El personal de inspección y vigilancia tendrá las siguientes facultades:

I. Realizar operativos y actividades de inspección y vigilancia respecto a la prestación del servicio, vehículos e infraestructura afecta al servicio de transporte;

II. Practicar visitas de inspección al servicio público de transporte;

III. Levantar las actas de infracción, actas de hechos y reportes relativos a sus actividades de inspección y vigilancia, de conformidad con las disposiciones legales aplicables;

IV. Solicitar la cooperación y apoyo necesarios a las autoridades auxiliares, con motivo de sus actividades de inspección y vigilancia; y

V. Las demás que les confieran las disposiciones reglamentarias aplicables, así como los que se indican en el Manual de Inspección, según la versión vigente.

Artículo 295. Son obligaciones del personal de inspección y vigilancia, las siguientes:

I. Cumplir diligentemente las atribuciones que la presente Ley y las disposiciones reglamentarias les confieren;

II. Portar permanentemente, en lugar visible, la credencial con fotografía que los identifique como personal de inspección y vigilancia;

III. Asistir a los cursos de capacitación que se programan para su mejor conocimiento y desempeño;

IV. Conducirse con estricto respeto hacia las personas, absteniéndose de todo acto de abuso, deshonestidad o prepotencia, sujetándose rigurosamente a las leyes; y

V. Las demás obligaciones inherentes a su carácter de servidores públicos, que establezca la presente Ley, la Ley de Responsabilidad de los Servidores Públicos y demás normas reglamentarias aplicables.

Artículo 296. En la vigilancia del servicio público de transporte, participarán también los agentes de Tránsito del Estado, en los términos de la presente Ley, su Reglamento y los convenios de coordinación que se celebren.

### CAPÍTULO III

#### DE LA EVALUACIÓN DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Operación;
- II. Calidad del servicio;
- III. Seguridad;
- IV. Organización administrativa;
- V. Infraestructura; y
- VI. Los demás que se especifiquen en el reglamento.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. Los conceptos comprendidos en cada indicador serán los determinados por las normas reglamentarias de la presente Ley.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

## TÍTULO DÉCIMO CUARTO

### DEL SISTEMA VIAL Y TRANSITO EN EL ESTADO

#### CAPÍTULO ÚNICO

##### DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 299. Las disposiciones de la presente Ley en materia de tránsito regularán:

I. Las acciones tendientes a garantizar que la movilidad de las personas, se atienda conforme a los principios establecidos en este ordenamiento, realizándose en condiciones que satisfagan la libertad de tránsito, de manera que no afecten el orden y operación de las vías públicas de circulación local;

II. Que el mejor aprovechamiento de las obras de infraestructura vial se orienten a facilitar la movilidad en general y los medios de transporte público y privado en particular; y

III. Las características de los vehículos y sus condiciones operativas, necesarias para permitir su circulación, con base en las normas aplicables.

Artículo 300. Todas las personas que transiten por las vías públicas están obligadas a cumplir, en lo que a ellos concierne, las disposiciones de la presente Ley y sus reglamentos, acatando en lo que corresponda los señalamientos viales; así como las indicaciones que hagan los policías viales o agentes de vialidad y tránsito municipal, cuando dirijan el tránsito.

## TÍTULO DÉCIMO QUINTO

### DE LA SEGURIDAD VIAL

#### CAPÍTULO I

#### DE LA EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 301. Las autoridades de Tránsito promoverán, ejecutarán y divulgarán las acciones necesarias en materia de educación vial, dirigida a todos los sujetos de la movilidad, haciendo uso de los diferentes medios de comunicación y los avances tecnológicos, buscando los siguientes objetivos:

I. El respeto en la sociedad, creando acciones permanentes de seguridad, educación vial, prevención de hechos de tránsito, sobre los derechos y obligación de todo individuo, en materia de movilidad y tránsito y en su calidad de peatón, pasajero o conductor, promoviendo su ejercicio y cumplimiento;

II. Fomentar el derecho de preferencia debidamente señalado para los vehículos conducidos por personas con discapacidad;

III. Difundir los procedimientos para reaccionar ante condiciones de emergencia en la operación vial, para auto protegerse y, en su caso, se preste ayuda y protección a las víctimas de hechos de tránsito o ilícitos, informando a los cuerpos de seguridad y unidades de protección civil;

IV. Fomentar el establecimiento de escuelas de manejo, indicando su registro y modalidades de operación, con apego a esta Ley y su Reglamento;

V. Dar a conocer, en materia de medio ambiente, las medidas y programas establecidos para protegerlo y las sanciones en las que se incurre en caso de incumplir con los mismos;

VI. Promover el respeto por los señalamientos existentes en las vías públicas;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

VIII. Fomentar la aplicación de auditorías viales e implementar las medidas para atender la problemática detectada;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

XIV. Fomentar el cumplimiento de los programas de verificación y protección al medio ambiente; y

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

Artículo 302. Las auditorías de seguridad vial se llevarán a cabo por los municipios, y se podrán aplicar a toda la red vial y a los proyectos de ampliación o remodelación geométrica. Dichas auditorías se considerarán:

I. Como instrumentos preventivos y correctivos que analicen la operación de la infraestructura vial e identifiquen las medidas necesarias que se deben emprender, para que se cumplan los criterios de seguridad vial enunciados en esta Ley; y

II. Como instrumentos para evaluar proyectos y ejecución de obras relacionadas con la infraestructura vial.

La determinación de los contenidos y procedimientos que se aplicarán mediante las auditorías de seguridad vial, serán descritas en el Reglamento de la presente Ley.

## CAPÍTULO II

### DE LA PREVENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO

Artículo 303. En coadyuvancia a los objetivos, acciones y medidas de control y prevención de hechos, se establecerán en los municipios las Comisiones Mixtas de Seguridad y Educación Vial.

Artículo 304. Para el cumplimiento de su objeto, las atribuciones de las Comisiones Mixtas de Seguridad y Educación Vial, así como las acciones preventivas y de apoyo estarán determinadas en el Reglamento de esta Ley.

## TÍTULO DÉCIMO SEXTO

### DE LAS VIALIDADES

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 305. La SGG y los municipios en el ámbito de su competencia, vigilarán que las aceras, calles, caminos y demás vías públicas destinadas para peatones o vehículos, estén siempre en condiciones para la circulación, debiendo intervenir en todos los casos en que se obstruya o altere el seguro y libre uso de las mismas.

En caso necesario, podrán limitar el tránsito de vehículos en las vías públicas con el objeto de salvaguardar la integridad de las personas y el orden público, mejorar la vialidad y preservar el medio ambiente.

#### CAPÍTULO II

## DE LA CLASIFICACIÓN DE LAS VIALIDADES

Artículo 306. En atención a los tipos de usuarios y vehículos a los que dan servicio las vialidades, se clasifican en vías de tránsito peatonal y vías de tránsito vehicular.

Las características geométricas, funcionales y de operación de las vialidades mencionadas, se establecerán en el Reglamento de la presente Ley.

### Sección I

#### De las Vías de Tránsito Peonatal

Artículo 307. Son vías de tránsito peatonal, el conjunto de espacios destinados al desplazamiento de personas y alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y por lo tanto, en ellos no debe circular ningún tipo de vehículo. En atención a los derechos tutelados en esta Ley, con sentido prioritario a la movilidad de las personas, las autoridades promoverán la creación de estas vías.

### Sección II

#### De las Vías de Movilidad

Artículo 308. Las vialidades, tanto rurales como urbanas, en atención a la función que cumplen en la red vial, considerando las necesidades de movilidad y accesibilidad, se clasifican en: primarias o principales, secundarias que podrán ser colectoras o locales. Las primeras presentan una movilidad con altos flujos vehiculares; las colectoras son de movilidad y accesibilidad medias; las locales son de tránsito lento por su gran accesibilidad a las propiedades.

### Sección III

#### De las Calles Completas

Artículo 309. En la elaboración de proyectos sobre nuevas vialidades primarias, se emplearán en su diseño los preceptos universales preferentemente bajo los criterios de calles completas, por lo que deberá considerarse la construcción de vías peatonales, accesibles para personas con discapacidad, así como el alojamiento de instalaciones o mobiliario urbano y ciclovía; las cuales pueden ser parte de la calzada de las vialidades o tener un trazo independiente. Las vialidades secundarias por proyectar, deberán contar con los mismos

componentes mínimos, excepto cuando sean vías exclusivas peatonales o para ciclistas.

En la red vial existente, conforme a los estudios técnicos previos, se proyectarán espacios para peatones y ciclovia, los cuales deberán realizarse priorizando la seguridad e integridad de las personas, cuando la sección vial lo permita y esté considerado en los PIMUS y programas previstos en el artículo 45, fracciones IV, V, VI y VII de la Ley de Ordenamiento.

## Sección IV

### De los Elementos Incorporados a las Vialidades

Artículo 310. Las vialidades están integradas por elementos inherentes e incorporados, los cuales deberán ser diseñados, construidos y colocados en apego a la normatividad vigente para cada caso y de tal forma que garanticen la seguridad, el diseño universal, su uso adecuado y permitan la circulación eficiente de todos los usuarios.

La incorporación de infraestructura, servicios y demás elementos a la vialidad se sujetará a las siguientes prioridades:

- I. Los necesarios para proporcionar servicios públicos a la población;
- II. Los relacionados con la señalización vial y la nomenclatura;
- III. Los que menos afecten, obstaculicen u obstruyan su uso adecuado;
- IV. Los relacionados con la publicidad y la preservación del entorno; y
- V. Los demás elementos susceptibles legal y materialmente de incorporación.

Artículo 311. Para incorporar infraestructura, servicios y/o cualquier elemento a la vialidad, es necesario contar con la autorización de inscripción expedido por las autoridades municipales o el aviso correspondiente. Los requisitos y procedimientos para obtener la autorización para la incorporación de infraestructura, servicios y elementos a la vialidad, así como las causas para su extinción y revocación, se establecen en los reglamentos municipales correspondientes.

Artículo 312. En el otorgamiento o modificación de las autorizaciones para la instalación de elementos a la vialidad, los municipios deberán ajustarse a los PIMUS, y en su caso a los Programas de Desarrollo Urbano.

Artículo 313. Las Autoridades Municipales son responsables de la infraestructura vial y elementos que, relacionados con sus atribuciones, se incorporen a la vialidad, así como de su mantenimiento, preservación y retiro; cuando sea procedente deberán notificar a las dependencias, instituciones o entidades de la Administración Pública. Del mismo modo proporcionar servicios públicos a la población que faciliten la orientación vial y que no obstruyan su uso adecuado. Estos mismos principios y los de preservación del entorno se aplicarán en el caso de los elementos relacionados con la publicidad.

Artículo 314. La nomenclatura y señalización vial deberá ser uniforme, identificable, visible y apegadas a Normas Oficiales Mexicanas y signos o emblemas universales;

### CAPÍTULO III

#### DE LOS DISPOSITIVOS PARA EL CONTROL DEL TRÁNSITO

Artículo 315. Los dispositivos para el control del tránsito, y los requisitos para su instalación, se regirán por lo previsto en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y en Carreteras aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las Normas Oficiales Mexicanas correspondientes, así como las previstas en las disposiciones del Reglamento de la presente Ley.

Artículo 316. Los dispositivos referidos en el artículo anterior, se clasifican en:

I. Señales verticales;

II. Señales horizontales;

III. Dispositivos para protección en obras que se realizan sobre la vialidad;

IV. Semáforos, y

V. Demás elementos que indique el Manual referido en el artículo anterior.

Artículo 317. Las autoridades de tránsito tienen a su cargo regular tanto las señales que deben hacer los conductores de vehículos al realizar cualquier maniobra durante la circulación, como las que deba hacer el personal de la propia autoridad para dirigir la circulación.

Los señalamientos tienen el siguiente orden de preferencia:

I. Las señales humanas del Agente Vial o Agente de Tránsito Municipal o cualquier ciudadano en casos de urgencia y extrema necesidad cuando no exista señalamientos o autoridad en el lugar;

II. Las electrónicas y electromecánicas; y

III. Las verticales y horizontales.

Artículo 318. Todo conductor de vehículo deberá conocer y obedecer las indicaciones de los diversos dispositivos para el control del tránsito.

Artículo 319. Corresponde a la SGG, en coordinación con los Municipios supervisar la instalación de señales mecánicas, luminosas, reflejantes, eléctricas, electrónicas o electromecánicas que indiquen las prevenciones y restricciones que deben observar los peatones y conductores de vehículos para su correcta circulación.

Del mismo modo, ambas instancias dentro de su competencia, implementarán en todo momento programas de mantenimiento consistentes en orden, limpieza, retiro de señales deterioradas, anuncios y publicidad no autorizada, y fallas de componentes para preservar la seguridad en las vías públicas, en los términos establecidos en el Reglamento.

Artículo 320. Queda prohibido instalar cualquier tipo de publicidad o anuncios que no estén autorizados o que estén fuera de norma, y que afecten la imagen y funcionalidad de los dispositivos para el control de tránsito.

Artículo 321. De igual forma queda prohibido quitar, cortar, inutilizar, apagar, cambiar o destruir las señales o luces de seguridad de una vía de comunicación estatal o que se coloque en la misma alguna no autorizada. Quienes incurran en estos actos, serán objeto de la denuncia penal correspondiente.

(REFORMADA SU DENOMINACIÓN, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)  
CAPÍTULO IV

DEL IMPACTO DE MOVILIDAD EN EL USO DE LA VÍA PÚBLICA

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Las autoridades en los permisos para la construcción de obras y edificios públicos y privados, vigilará que éstos cuenten con un número de cajones para el estacionamiento, suficientes para garantizar la demanda que resulte de los mismos.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

## CAPÍTULO V

### DEL DISEÑO E INFRAESTRUCTURA VIAL

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 329. En el servicio público de transporte suburbano y foráneo, el Estado y los Municipios podrán concesionar la instalación y mantenimiento de cobertizos y bancas para la espera de usuarios en las paradas autorizadas, o concesionarlo a particulares para su instalación y explotación.

Artículo 330. Los concesionarios contarán con bases de ruta fuera de la vía pública, en predios delimitados y con al menos área de espera para conductores, baños y depósito para basura.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADO CON LOS ARTÍCULOS QUE LO INTEGRAN, P.O. 26 DE ENERO DE 2024)

## CAPÍTULO VI

### DE LA NOMENCLATURA

(ADICIONADO, P.O. 26 DE ENERO DE 2024)

Artículo 331 Bis. La nomenclatura tiene por objeto identificar y facilitar la localización de los bienes de uso común destinados a la vialidad, propiciando de este modo su ordenamiento.

(ADICIONADO, P.O. 26 DE ENERO DE 2024)

Artículo 331 Bis 1. La designación de nomenclatura deberá ser coherente, respetando la historia, cultura y tradiciones del Estado y sus Municipios, con la finalidad de distinguir con facilidad su estructura urbana.

(ADICIONADO, P.O. 26 DE ENERO DE 2024)

Artículo 331 Bis 2. La nomenclatura de las vialidades podrá hacer referencia a personas, fechas o eventos que hayan destacado en la historia, ciencia, arte, tecnología, política, deporte o cualquier otra actividad de relevancia cultural.

No podrá establecerse una denominación en honor a personas que desempeñen un empleo, cargo o comisión ya sea de la Federación, del Estado o de los Municipios, ni de sus cónyuges o parientes hasta el cuarto grado durante el periodo de su gestión.

## TÍTULO DÉCIMO SÉPTIMO

### DEL REGISTRO DE MOVILIDAD

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES PRELIMINARES

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 333. En el Registro se inscribirán todos aquellos elementos de integración que se precisa en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 334. El Registro se organizará y administrará de acuerdo como lo establezca el Reglamento.

Artículo 335. Para efectos de control del Registro, las instancias responsables integrarán una sección que contenga toda la información registral relacionada con la inscripción de vehículos de transporte público, privado y de conductores.

Artículo 336. En materia de tránsito, en el Registro de Movilidad referido en el artículo anterior, se inscribirán:

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

I. Los datos derivados de la emisión de licencias de conducir y del registro de vehículos, y seguros registrados por vehículo;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

II. Las infracciones y sanciones que se apliquen a los conductores de todo tipo de vehículos, y cumplimiento de las mismas;

III. Causas o motivos de suspensión o revocación de licencias;

IV. Resoluciones jurisdiccionales en materia administrativa;

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

V. El historial de infracciones de los conductores;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

VI. Operadores de servicios de transporte;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

VII. Conductores de vehículos de servicios de transporte;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

IX. Número de unidades, capacidad y rutas de transporte público o privado;

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

(ADICIONADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

El Estado deberá garantizar que la información y datos integrados en el historial de infracciones sean inalterables, y goce de la protección a que se refiere la legislación en materia de protección de datos de particulares en poder de las entidades públicas.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

(ADICIONADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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. En materia de transportes, en el Registro de Movilidad, se inscribirán:

- I. Los programas estatales y municipales sobre movilidad y tránsito;
- II. Los decretos o acuerdos administrativos sobre transporte que emitan las autoridades competentes;
- III. Los convenios o acuerdos de coordinación de los tres órdenes de gobierno que involucren los servicios de transporte en la Entidad;
- IV. Resoluciones jurisdiccionales en materia administrativa;
- V. Las concesiones y permisos;
- VI. Los datos de los titulares de concesiones, permisos y autorizaciones, y en el caso de personas morales, los datos de los representantes legales, apoderados y mandatarios;
- VII. Los actos realizados por motivo de cambio por transmisiones de derechos de concesiones y permisos;
- VIII. Las designaciones para el caso de transmisiones de derechos de concesiones y permisos, contemplados en la presente Ley;
- IX. Los datos y características de los vehículos y demás medios afectos al servicio público de transporte;
- X. Las transmisiones de dominio, usufructo o prestación de servicios que involucren las concesiones y permisos;
- XI. Los sistemas de recaudo y de monitoreo;

XII. Los datos de movimientos de pasajeros y volúmenes de carga movilizados que deberán proporcionar los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, en sus diferentes modalidades, en los términos del Reglamento de la presente Ley; y

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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

Los ciudadanos tendrán acceso a la información contenida en el Registro, en los términos establecidos en la Ley de la materia.

Artículo 338. Los tramites de Registro de vehículos y conductores, en los servicios público y privado, se llevaran a cabo en una ventanilla única, a cargo de personal de la SGG y la SAF.

## CAPÍTULO II

### DEL REGISTRO DE VEHÍCULOS

Artículo 339. Todo vehículo que circule en el Estado, y no se haya registrado en otra entidad federativa deberá hacerlo ante las autoridades correspondientes. Dicho registro se comprobará mediante las placas, tarjeta de circulación y calcomanía, en su caso; mismas que deberán llevarse siempre en el vehículo y en los lugares previamente determinados por el Reglamento para tal efecto.

Artículo 340. Para los efectos de su registro, los vehículos se clasifican de la siguiente forma:

I. Por su clase en:

a) Bicicleta;

b) Automóviles;

c) Camiones;

d) Ómnibus;

e) Microbús;

f) Remolques; y

g) Motocicletas, recreativos, deportivos y utilitarios todo terreno.

II. Por el servicio que prestan en:

- a) De servicio público;
- b) De servicio particular; y
- c) De servicio de seguridad pública.

Las características de esta clase de vehículos se definirán en el Reglamento correspondiente.

El registro al que se refiere el inciso “a”, de la fracción I del presente artículo, será gratuito y no será obligatorio, el procedimiento para este registro estará establecido en el reglamento de esta Ley.

### CAPÍTULO III

#### DEL REGISTRO DE VEHÍCULOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Artículo 341. Las unidades destinadas a la prestación del servicio público de transporte, deberán satisfacer para su registro, los requisitos que se establezcan en la presente Ley y su Reglamento; en tanto no se cumpla con los mismos, no podrá prestarse el servicio.

Dicho registro se comprobará mediante las placas, tarjeta de circulación y calcomanía, en su caso; mismas que deberán llevarse siempre en el vehículo y en los lugares previamente determinados por el Reglamento para tal efecto.

Artículo 342. Los vehículos afectos al servicio público para su registro deberán satisfacer los requisitos establecidos en el reglamento.

Artículo 343. Cualquier modificación posterior en los datos y características del vehículo destinado al servicio público proporcionadas para el registro del mismo en la oficina respectiva de la SGG, deberá comunicarse a la autoridad dentro de un término de quince días. En caso de no darse aviso se aplicarán las sanciones relativas al responsable.

Artículo 344. Cualquier extravío o destrucción de las placas, tarjetas de circulación o calcomanías deberá notificarse a las autoridades de la SGG en un término de cinco días. Tratándose de placas y tarjetas de circulación deberá tramitarse la reposición de las mismas.

Artículo 345. Las placas y tarjetas de circulación deberán ser siempre legibles y en su defecto deberá tramitarse su reposición.

Artículo 346. La baja definitiva del registro del vehículo sólo operará como consecuencia de la sustitución del vehículo por otro que se destine al mismo servicio o por cancelación o revocación de la concesión o permiso correspondiente.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

En los tipos de servicio que así lo requieran, deberán contar con el equipo adicional y especializado necesario para el servicio autorizado, lo que quedara precisado en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 348. El concesionario o permisionario de ruta o zona, cuenta con un término no mayor de treinta días naturales, contados a partir de la fecha de notificación del título de la concesión o el permiso en su caso, para que registre él o los vehículos necesarios para la prestación del servicio público de transporte concesionado o autorizado.

El concesionario o permisionario de ruta o zona que no presente para registro él o los vehículos necesarios para la prestación del servicio público de transporte concesionado o autorizado, así como también el Registro Federal de Contribuyentes, se hará acreedor a la sanción establecida en la presente Ley.

Artículo 349. El Reglamento que se deriva de esta Ley precisará las características y antigüedad máxima que deben tener los diferentes vehículos afectos al servicio público, en sus distintas modalidades.

## Sección Única

### De la Expedición de Placas

Artículo 350. La SGG expedirá las siguientes placas:

- I. Para servicio particular;
- II. Para servicio público de transporte;
- III. Para servicios de seguridad pública;
- IV. Para demostración; y
- V. Para discapacitados.

Artículo 351. Las placas para el servicio particular, se clasifican en:

I. De automóvil;

II. De camión;

III. De ómnibus;

IV. Motocicletas, recreativos, deportivos y utilitarios todo terreno; y

V. De remolque.

Artículo 352. Las placas de demostración se proporcionarán exclusivamente a las personas que se dediquen a la fabricación o compra y venta de vehículos automotores sujetos a registro, quienes se hacen responsables de su correcto uso. El procedimiento para su expedición, será establecido en el reglamento de la presente Ley.

(REFORMADO, P.O. 20 DE ENERO DE 2023)

Artículo 353. Las placas de circulación servirán como identificación del vehículo, y serán permanentes. Las tarjetas de circulación y calcomanía tendrán vigencia de un año y deberán revalidarse a más tardar el día de la fecha de su vencimiento. En caso de traslación de la propiedad por cualquier medio previsto en la legislación, el interesado deberá tramitar el cambio de propietario en un plazo no mayor de quince días posteriores a la fecha de traslación.

Artículo 354. La baja definitiva del registro del vehículo sólo operará:

I. Por destrucción o inutilización del vehículo que impida su circulación;

II. Por cambio del servicio a que estaba destinado;

III. Por cambio en la clase de vehículo que requiera de placas diferentes; y

IV. Por requerirse para el registro en otra Entidad Federativa donde vaya a radicar el propietario del vehículo.

Tratándose de vehículos destinados al servicio de transporte público, la baja sólo se operará como consecuencia de la substitución del vehículo por otro que se destine al mismo servicio o por cancelación o revocación del permiso correspondiente.

Artículo 355. Los vehículos registrados en otro país, pueden circular en el Estado, siempre que cuenten con el permiso vigente de introducción legal otorgado por las

autoridades competentes y porte placas y tarjeta de circulación, o documento a fin vigente.

Artículo 356. Cuando por alguna causa justificada no se pudiese obtener el registro correspondiente en tiempo y forma, las autoridades de tránsito estatales podrán otorgar permisos provisionales para circular sin las placas correspondientes.

Quedan exentos de registro los vehículos señalados a continuación:

I. Vehículos pertenecientes a las fuerzas armadas nacionales; y

II. Equipo móvil que transite ocasionalmente en vías públicas.

Los vehículos a que se hace referencia en este artículo, deberán en todo caso satisfacer los requisitos de circulación relacionados a la seguridad de peatones, pasajeros y otros vehículos, así como lo relativo a la preparación y capacidad del conductor de los mismos.

## CAPÍTULO IV

### DEL REGISTRO DE CONDUCTORES

#### Sección I

##### De las Licencias

Artículo 357. Para conducir un vehículo automotor se requiere obtener y portar la licencia o permiso vigente para conducir, suficiente para el tipo de unidad que se maneje.

Artículo 358. La licencia de conducir deberá contener el dato que indique si el solicitante realizó ante la autoridad competente su manifestación de donar o no sus órganos en caso de fallecimiento.

Artículo 359. Para efecto de los extranjeros que requieran tramitar una licencia de conducir, deberán ajustarse a lo establecido respecto a su condición jurídica como extranjeros, previsto y sancionado en la Ley General de Población y su Reglamento correspondiente y en la costumbre y tratados internacionales.

Artículo 360. Los requisitos y procedimientos para la obtención de las licencias para manejar vehículos automotores estarán determinados en el Reglamento de la presente Ley.

Artículo 361. Las autoridades competentes, expedirán los siguientes tipos de licencias:

I. De conductor de servicio público de transporte;

II. De chofer;

III. De automovilista;

IV. De motociclista; y

V. De aprendiz.

Las licencias de chofer, automovilista y motociclista, tendrán una vigencia máxima de cuatro años; la de aprendiz de dos años como máximo, y la de conductor de servicio público de transporte de un año como máximo.

Artículo 362. La licencia de conductor de servicio público de transporte, autoriza a su titular a manejar todos los vehículos automotores del servicio público de transporte, incluyendo a todos aquellos contemplados para la licencia de chofer y de automovilista señalados por esta Ley. Se exceptúan los motociclistas, los que requieren el tipo de licencia establecido en el artículo anterior.

Artículo 363. La licencia de chofer autoriza a su titular a manejar todos los vehículos automotores señalados por esta Ley, así como los que requieren autorización especial, como es el caso de los operarios de talleres, de maquinaria agrícola y de construcción, cuando conduzcan en la vía pública. Se exceptúan los motociclistas, los que requieren el tipo de licencia establecido en el artículo anterior.

Artículo 364. La licencia de automovilista autoriza a su titular para conducir vehículos automotores con una capacidad máxima de once pasajeros, o con capacidad de carga no mayor a mil kilogramos.

Artículo 365. La licencia de motociclista autoriza a su titular a conducir vehículos automotores de dos o más ruedas de los clasificados como motocicletas.

Artículo 366. La licencia de aprendiz se les podrá expedir licencia a las personas de dieciséis y menores de dieciocho, que autoriza a conducir únicamente vehículos del servicio particular en la categoría de automovilista, previo consentimiento por escrito otorgado por el padre o la madre y en su caso por el tutor del menor; para obtener la licencia previamente deberá llevar un curso de manejo, con un programa que contenga los apartados teóricos sobre el conocimiento de la presente Ley y control de riesgos y que se le apliquen las evaluaciones prácticas que fije la SGG. Ésta licencia, autoriza a los menores a

conducir, vehículos únicamente en el horario que comprende de las seis a las veintidós horas.

Artículo 367. Para la obtención de los tipos de licencia señalados en la presente Ley, los requisitos y condiciones correspondientes se especificarán en el Reglamento que se expide con base en ésta Ley.

Artículo 368. Cualquier conductor que haya cambiado su nombre o domicilio señalados en la solicitud o licencia correspondiente, deberá expresamente informarlo a las autoridades de la SGG en un término que no exceda de diez días y, en caso de incumplimiento, se hará acreedor a la sanción correspondiente.

## Sección II

### Del Registro de Conductores del Servicio Público

Artículo 369. Para conducir vehículos de servicio público de transporte de personas, se requiere la licencia de conductor de servicio público de transporte y el certificado de aptitud establecido en esta Ley.

Artículo 370. El certificado de aptitud se expedirá a todas aquellas personas que tengan licencia de conductor de servicio público de transporte, así como que hayan presentado y aprobado ante la autoridad correspondiente, los exámenes médicos, cursos de capacitación y actualización de conocimientos teórico-prácticos que acrediten que están específicamente capacitadas para la prestación del servicio público de transporte, en la modalidad que corresponda, que acrediten haber cursado el nivel secundaria y cumplido veintiún años de edad.

El Reglamento establecerá los lineamientos de la capacitación de los conductores del servicio público, a efecto de que el adiestramiento contribuya al elevamiento de la calidad del servicio y lograr los propósitos de movilidad señalados en esta Ley.

## Sección III

### De la Suspensión y Revocación de Licencias de Conducir

Artículo 371. La SGG está facultada para suspender, revocar o anular licencias de manejar, mediante el procedimiento y por las causas que se señalan en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 372. Son causas de suspensión de licencias de conducir, hasta por dos años:

- I. Por dos o más violaciones a la presente Ley y su Reglamento en un término de seis meses, si el titular fuese menor de edad;
- II. Por acumular dos infracciones, de las consideradas graves, a esta Ley o su Reglamento, en el término de un mes;
- III. Cuando exista negativa a reparar, reponer o corregir anomalías detectadas en la inspección de las condiciones físicas o electro-mecánicas del vehículo;
- IV. Por negarse a someterse a la práctica de un examen médico o químico solicitado por la SGG o la Autoridad de Tránsito de los Municipios;
- V. Por conducir vehículos con licencia que no corresponda al tipo de vehículo;
- VI. Por permitir que otra persona utilice la licencia de conducir que le haya sido otorgada; y
- VII. Por violar alguna restricción que haya sido impuesta en la licencia de conducir expedida.

Artículo 373. Son causas de revocación de licencias de conducir:

- I. Cuando se compruebe que su titular ha dejado de tener la aptitud física o mental necesaria para conducir los vehículos de motor de la categoría por la cual se le haya otorgado la licencia;
- II. Cuando por sentencia ejecutoria lo determine una autoridad judicial;
- III. Cuando el titular de la misma haya incurrido por cuarta vez durante un año natural inmediato anterior, en la infracción de conducir en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o sustancias tóxicas que disminuyan en forma notable su aptitud para conducir, o causen daños graves al patrimonio e integridad física de las personas; y
- IV. Cuando se haya suspendido la licencia dos veces en un periodo de dos años o tres veces en cinco años; y
- V. Cuando se compruebe que tiene dos o más licencias de la misma categoría. En este caso, si se acreditare la obtención dolosa del solicitante, se cancelarán todas y se le dará visto a la autoridad competente.

La suspensión y revocación de las licencias se sujetarán al procedimiento establecido por el Reglamento de esta Ley.

Artículo 374. La SGG en cumplimiento de sentencia condenatoria ejecutoriada y previo mandato judicial, procederá sin sustanciación del procedimiento a la suspensión o revocación de la licencia.

Artículo 375. Las licencias de conducir se anularán cuando se compruebe que la información proporcionada por el interesado para su obtención es falsa o que alguno de los documentos o constancias exhibidas sean falsificadas; en caso de ser procedente se consignará al presunto responsable ante las autoridades competentes.

Artículo 376. En la situación de que una licencia de conducir sea revocada o anulada, el particular no podrá obtener nuevamente esta autorización, en ninguna de sus especies, hasta por el término de cinco años contados a partir de la fecha en que se decreta la sanción. En caso de reincidencia, la licencia de conducir ya no podrá expedirse de nuevo, ni el presunto responsable podrá conducir vehículos en el Estado aun cuando porte licencia expedida en otra Entidad.

Artículo 377. Las causas, procedimientos y consecuencias de la suspensión, revocación o anulación de licencias para conducir serán aplicables también por lo que concierne al Certificado de Aptitud; con las siguientes salvedades:

I. La suspensión del certificado de aptitud procederá la primera vez que el conductor sea sorprendido manejando en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o sustancias tóxicas; y

II. La revocación del certificado de aptitud procederá al ser sorprendido el conductor manejando por segunda vez en estado de embriaguez o bajo la influencia de drogas o sustancias tóxicas;

Artículo 378. Complementariamente a lo dispuesto en éste Capítulo, los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte, están obligados a contratar sólo conductores que posean la licencia para el servicio público de transporte y que cuenten con la experiencia, capacidad, pericia y condiciones físico-mentales adecuadas, así como vigilar escrupulosamente que el manejo y control de sus vehículos quede encomendado únicamente a conductores que reúnan las características antes señaladas.

Artículo 379. Las personas que tengan licencia para conducir expedida por autoridades de otras Entidades Federativas o del extranjero, podrán conducir vehículos en las vías públicas, siempre que correspondan al tipo de vehículos de que se trate, a excepción del servicio público de transporte estatal. En el caso de personas con nacionalidad mexicana, podrán renovar licencia expedida en otro Estado, siempre que acredite su domicilio permanente en Sinaloa.

#### Sección IV

## De los Permisos para Conducir

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 380. Cuando por alguna causa justificada no se pudiese 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.

## TÍTULO DÉCIMO OCTAVO

### DE LOS VEHÍCULOS

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 381. Los vehículos, conforme a sus características propias, se clasifican:

I. Por su sistema de fuerza motriz, en:

- a) Automotores o automóviles de combustión;
- b) Automotores o automóviles de electricidad;
- c) Vehículos automotores de dos o más ruedas, denominados motocicletas;
- d) Vehículos de propulsión humana (bicicletas y triciclos);
- e) Vehículos de tracción animal;
- f) Otras formas de propulsión.

II. Por su rodamiento, en:

- a. Neumático; y
- b. Metálico.

La diversidad de vehículos que se deriven de la anterior clasificación, se registrarán por el Reglamento respectivo de la presente Ley.

Artículo 382. En las vías públicas tienen preferencia de paso las ambulancias, las patrullas de policía, los vehículos del cuerpo de bomberos cuando circulen con la

sirena y con la torreta encendida, así como los convoy militares, el ferrocarril y cualquier tipo de transporte de alta capacidad o masivo. Los peatones y conductores tienen la obligación de cederles el paso.

Artículo 383. Los lugares para el estacionamiento de vehículos en las zonas urbanas, serán fijados por las Autoridades Municipales, cuidando en todo momento que no se obstruya el libre tránsito de peatones ni se interrumpa el flujo vehicular.

Artículo 384. Son vehículos de servicio público, de pasajeros o carga, aquellos que operan de forma regular, continua, uniforme y permanente mediante el cobro de tarifas autorizadas o de una contraprestación libremente acordada tratándose de transporte de carga por una contraprestación entre el prestador y el solicitante del servicio, y que operados al amparo de una concesión, permiso o autorización.

Artículo 385. Son vehículos de servicio particular los que son utilizados por su propietario para el transporte de personas o bienes y no sujeto a concesión o permiso de servicio público de transporte.

Artículo 386. Son vehículos de servicio de seguridad pública, los que siendo propiedad del Gobierno del Estado y de los Municipios, estén dedicados a los servicios de vigilancia, seguridad pública y protección ciudadana, en los términos establecidos en el Reglamento de esta Ley.

## CAPÍTULO II

### DE LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 387. El tránsito de vehículos se condiciona al cumplimiento de los requisitos siguientes:

- I. Que estén debidamente matriculados o registrados en la República Mexicana o el extranjero, con estancia legal en el país;
- II. Que reúnan las especificaciones de seguridad y salubridad exigidas por las Leyes y Reglamentos;
- III. Que tengan el equipo y accesorios necesarios que señala la presente Ley, de acuerdo con el tipo de vehículo de que se trate y el destino de su operación o fin;
- IV. Que estén provistos de placas de matriculación o permisos vigentes, tarjetas de circulación y calcomanías de revalidación anual;

V. Que cumpla con todas la (sic) condiciones de funcionamiento, físico y electromecánica, en relación con las medidas ambientales y ecológicas para el tránsito, que se disponen en la presente Ley; y

VI. Los demás que establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 388. Todo vehículo, para circular por las vías públicas, debe cumplir con los requerimientos establecidos en las normas técnicas relativas a su peso, dimensiones y capacidades; así como respetar los límites de velocidad que se especifican en esta Ley y en el Reglamento correspondiente, pudiendo las autoridades de tránsito retirarlos cuando violen dichas especificaciones.

Artículo 389. Queda prohibido:

I. Que los vehículos porten en parabrisas y ventanillas rótulos, carteles y objetos opacos que obstaculicen la visibilidad del conductor. Los cristales no deberán ser oscurecidos o pintados para impedir la visibilidad interior;

II. Que en los vehículos se usen torretas, faros rojos en la parte delantera o blancos en trasera, sirena y accesorios de uso exclusivo para vehículos destinados a los cuerpos de seguridad pública, de tránsito y de emergencia; así como cualquier tipo de luz de alta intensidad que afecte la visibilidad de los conductores; y

III. La circulación de vehículos de carga, cuando ésta rebase las dimensiones laterales del mismo, sobresalga de la parte posterior en más de un metro, dificulte la estabilidad o conducción del vehículo, estorbe la visibilidad lateral del conductor, se derrame o esparza la carga en la vía pública, oculte las luces y placas de matriculación del vehículo, no se encuentre debidamente cubierta tratándose de materiales a granel o no esté debidamente sujeta con los amarres necesarios.

Artículo 390. Los vehículos de emergencia y oficiales, aun cuando ostenten los signos que los identifiquen plenamente como tales, están obligados a transitar al amparo de placas, y respetar las normas de circulación, salvo en circunstancias de emergencia que deban atender.

Artículo 391. Tratándose de vehículos de barrido mecanizado de limpieza, de recolección, así como los de mantenimiento y servicios públicos, deberán efectuar su actividad preferentemente en horarios que no entorpezcan la circulación o pongan en riesgo la seguridad de la misma.

### CAPÍTULO III

#### DEL EQUIPAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 392. Los vehículos para su segura circulación sobre calles, caminos y carreteras en el Estado, deben contar con los dispositivos y accesorios señalados en esta Ley y su Reglamento y aquellos que a juicio de las autoridades la SGG, sean necesarios de conformidad con las características y uso de dichos vehículos.

Artículo 393. Las luces que porten los vehículos en circulación deberán estar de acuerdo con las disposiciones de este capítulo y del Reglamento de esta Ley. Las luces adicionales no deben afectar la precisión de la visión de los peatones y conductores de otros vehículos al apreciar el volumen y dimensiones del portador de las mismas.

Artículo 394. Todo vehículo que circule sobre calles y caminos en el Estado, debe estar provisto de llantas de tipo neumático o hidroneumático, que garantice la seguridad del vehículo en lo relativo a las bandas de rodamiento, que deben tener suficiente adherencia sobre el pavimento, aun cuando éste se encuentre mojado.

Artículo 395. Sin perjuicio de lo dispuesto en las demás disposiciones contenidas en esta Ley, los vehículos que transiten por las vías públicas, deberán poseer en correcto funcionamiento los sistemas, dispositivos, equipo y accesorios de seguridad que se especifican en el Reglamento de ésta Ley, para garantizar un tránsito seguro y adecuado uso de la vialidad; así también, establecerá los lineamientos y reglas técnicas relativas al equipamiento y adecuado uso de equipamientos mínimos y especiales.

## CAPÍTULO IV

### DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES Y ECOLÓGICAS PARA EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

A los usuarios de las vías públicas en el Estado se les concientizará sobre las diversas disposiciones que existen en materia de preservación del medio ambiente y protección ecológica, para que cumplan con dichas medidas de protección y control.

Artículo 397. Todo vehículo automotor debe estar en tales condiciones de funcionamiento que impida la emisión de humos o gases tóxicos en cantidades excesivas, de acuerdo a los criterios técnicos establecidos en la Ley de la materia.

Para el cumplimiento de la disposición anterior, se establecerán en los lugares que se requieran, un sistema de verificación vehicular obligatoria, con personal autorizado para ello.

Artículo 398. Es obligación de los conductores evitar producir ruidos excesivos y molestos con sus vehículos. Si los resultados de la emisión de contaminantes exceden de los límites permisibles, el propietario o poseedor deberá efectuar las reparaciones necesarias, dentro de un plazo de quince días naturales o el que para tal efecto se señale la normatividad aplicable.

Artículo 399. La autoridad competente retirará de la circulación a todo vehículo que emita contaminantes, ruidos, humos o gases tóxicos en cantidades excesivas atendiendo a las normas aplicables en la materia.

## CAPÍTULO V

### DE LA CIRCULACIÓN EN LAS VÍAS PÚBLICAS

Artículo 400. Todo vehículo que transite por la vía pública en el Estado, deberá encontrarse en condiciones satisfactorias de funcionamiento, provisto de los dispositivos que exigen esta Ley y su Reglamento y contar con seguro automotriz vigente, expedido por compañía autorizada legalmente para ello, que garantice al menos daños a terceros que se pudieran ocasionar con el vehículo. En caso contrario, las autoridades de Tránsito aplicarán las sanciones correspondientes

Artículo 401. Para conducir un vehículo automotor es necesario estar en pleno uso de sus facultades físicas y mentales y portar la licencia de manejar que ampare la operación del vehículo y servicio de que se trate.

Artículo 402. La circulación de camiones de carga, así como las maniobras de carga y descarga de mercancías no podrá realizarse por las avenidas, calzadas, paseos y calles principales comprendidas dentro de los centros de población de la entidad durante las horas de intenso tránsito. Para tal efecto, las condiciones de horario, forma y lugar, se establecerán en el Reglamento de la presente Ley. Queda prohibido depositar mercancías en la vía pública; sólo se permitirá por causas de fuerza mayor y donde no se interrumpa la libre circulación.

Artículo 403. Las disposiciones de seguridad para conductores y acompañantes en uso de la vía pública; sus responsabilidades y obligaciones correspondientes, quedarán establecidas en el Reglamento de éste Ley.

Artículo 404. De los hechos de tránsito deberán tomar conocimiento las autoridades de tránsito elaborando el parte respectivo. En todo caso la intervención y conocimiento se hará sin crear peligro para la circulación, tomando las providencias necesarias a fin de señalar y proteger el lugar del hecho para

preservar los indicios que se encuentren en el lugar de los hechos. El Reglamento de la presente Ley establecerá las medidas y actuación de los agentes de tránsito para estos casos, así como los términos en que los interesados podrán convenir ante las autoridades municipales de tránsito sobre la reparación del daño y pago de curaciones, así también los casos en que se pondrá al o los presuntos responsables y los vehículos implicados a disposición del Ministerio Público.

Artículo 405. Queda prohibido a los conductores de vehículos y peatones entorpecer la marcha de columnas militares, escolares, desfiles cívicos o manifestaciones públicas o cruzar las filas de éstas.

Artículo 406. Los vehículos que presuntamente se encuentren abandonados en las vías públicas, estarán sujetos a lo estipulado en la Ley que Regula el Aseguramiento, Administración, Enajenación y Disposición Final de Vehículos Automotores, Accesorios o Componentes Abandonados del Estado de Sinaloa.

Artículo 407. Es obligatorio para las personas o dependencias que realicen obras en la vía pública, prevenir por medio de banderas rojas durante el día, o con cualquier tipo de señalamiento luminoso durante la noche, la existencia de excavaciones, escombros, acumulamiento de materiales y otros en la vía pública, que signifiquen un peligro para el tránsito de peatones o vehículos.

Artículo 408. Los conductores abastecerán sus vehículos de combustible con el motor apagado. Los de servicio público lo harán sin pasajeros a bordo.

Artículo 409. Ningún vehículo debe llevar personas a bordo cuando sea transportado por otro; tampoco debe llevarlas cuando sea remolcado por otro vehículo, excepto el conductor cuando la maniobra lo haga necesario.

Artículo 410. En intersecciones o zonas marcadas para el paso de peatones donde no haya semáforos ni agentes de Tránsito que regulen la circulación, los conductores cederán el paso a los peatones que se encuentren sobre la parte de la superficie de rodamiento correspondiente al sentido de circulación del vehículo; en vías de doble sentido, donde no haya refugio central para peatones, también deberán ceder el paso a los que se aproximen, provenientes de la parte de la superficie de rodamiento correspondiente al sentido opuesto.

Artículo 411. Todo conductor deberá ceder el paso a los vehículos que se desplazan sobre rieles.

Todo conductor al aproximarse a un cruce de ferrocarril, deberá hacerlo a velocidad moderada y no cruzará la vía férrea hasta cerciorarse de que no se aproxima ningún vehículo que circule sobre los rieles.

Artículo 412. En las intersecciones, los conductores otorgarán las siguientes preferencias de paso:

I. En vialidades primarias: Arterias principales, calzadas y pares viales de primera magnitud, sobre todas las demás arterias;

II. En las vialidades secundarias que no tengan señalamiento de alto, sobre las que sí lo tengan;

III. En las vías férreas, sobre las arterias que las crucen;

IV. A los vehículos en circulación, respecto de los que retrocedan, los que se incorporen a la vía, o los que salgan de estacionamiento, centro comercial, cochera, gasolinera y otros establecimientos;

V. A los vehículos de emergencia que estando en servicio lleven encendidos códigos y sirena, debiendo permitirles el paso si cruzan en una intersección semaforizada o no, o colocándose en el extremo derecho de la vialidad y debiendo hacer alto. No deberán por ningún motivo aprovechar esta circunstancia para circular inmediatamente detrás de estos vehículos;

VI. En arterias de doble sentido, el que siga de frente sobre el que dé vuelta a la izquierda, no tratándose de avenidas, calzadas y viaductos en los que la vuelta a la izquierda estará prohibida, salvo en los casos en que haya señalamiento expreso o infraestructura que lo permita; y

VII. La vuelta a la derecha, aún con semáforo en alto, es permitida con precaución, previo alto total y otorgando preferencia al peatón y al ciclista.

Asimismo, es permitida la vuelta a la izquierda, aún con semáforo en alto, proviniendo e ingresando a calles de un solo sentido de circulación, con las mismas restricciones y precauciones que la vuelta a la derecha, cuando no exista señalamiento expreso que lo prohíba. Se dará preferencia de paso al peatón que ya esté cruzando la calle.

Artículo 413. Los conductores de vehículos que se acerquen a una intersección donde no existan señalamientos, deberán hacer alto; en este caso se cederá el paso al vehículo que ya se encuentre ostensiblemente dentro de dicha intersección.

Artículo 414. En los cruceos donde no haya señalamiento que otorgue la preferencia de paso, el agente de tránsito que regule la circulación, semáforo o habiéndolo no funcione, se observarán las siguientes disposiciones:

En los cruceos donde no haya señalamiento que otorgue la preferencia de paso o agente de tránsito que regule la circulación, semáforo o habiéndolo no funcione, se observarán las reglas que se establezcan en el reglamento correspondiente.

Artículo 415. En los cruceos en donde se encuentre señalamiento de alto en todas las ramas de la intersección, deberán hacer alto total los vehículos, iniciando la circulación el conductor que tenga prelación de paso conforme al artículo que antecede, y posteriormente el vehículo que transita por la otra vía, pasando primero uno, luego el otro y así sucesivamente.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 417. Cuando en calles o caminos de doble circulación el conductor de un vehículo pretenda dar vuelta a su izquierda, está obligado a ceder el paso a los vehículos que circulen de frente.

Artículo 418. Al circular los vehículos de seguridad pública y de emergencia, en uso de sus señales luminosas y audibles, los conductores les cederán el paso invariablemente y deberán ocupar, dentro del carril derecho, una posición paralela a la acera, deteniendo la marcha.

Tienen preferencia de paso los vehículos que prestan los servicios siguientes, siempre y cuando circulen en uso de sus luces y sonido de urgencia:

I. Bomberos;

II. Ambulancias; y

III. Vehículos de policía.

Cuando los conductores de los vehículos se encuentren en el caso señalado en el artículo anterior, en los lugares donde la circulación se efectúe por medio de zonas de alta velocidad, deberán pasarse a la de baja haciendo alto.

Artículo 419. Ningún conductor deberá seguir a un vehículo policial en servicio o de emergencia, ni detenerse o estacionarse a una distancia que afecte el equipo ni al personal que se encuentre operando.

Artículo 420. Los conductores de vehículos que al llegar a un cruceo protegido por agente de tránsito o semáforos, deseen dar vuelta a cualquier lado, tendrán la obligación de ceder el paso a los peatones que, amparados en la misma señal, crucen de una acera a otra.

Artículo 421. El conductor que tenga que cruzar la acera para entrar o salir de una cochera, estacionamiento o calle privada, encontrándose iniciando la marcha al estar estacionado al margen de la acera o del acotamiento del camino, debe ceder el paso a peatones y vehículos.

Artículo 422. Aunque los dispositivos para el control de tránsito lo permitan, queda prohibido avanzar sobre una intersección cuando no haya espacio suficiente para que el vehículo deje libre dicha intersección para la circulación.

Artículo 423. Ningún conductor deberá colocar su vehículo en o cerca de una curva o cima, donde no pueda ser visto por otro conductor, desde una distancia de seguridad, de acuerdo a la velocidad máxima permitida en la vía. El reglamento especificará esta regla.

Artículo 424. Ninguna persona conducirá un vehículo por una vía pública a una velocidad mayor que la autorizada y prudente, tomando en consideración las condiciones del vehículo, del tránsito, del camino, de la visibilidad y del propio conductor, ni superior a los límites que esta Ley establece en su caso, excepción hecha de aquellos vehículos de emergencia cuando estén prestando un servicio de esta naturaleza al público.

Artículo 425. Los vehículos policiales y de emergencia, al estar prestando al público un servicio de esta naturaleza, deberán accionar los dispositivos acústicos y de luces especiales de que estén provistos, para indicar a los demás usuarios de la vía pública que requieren les sea cedido el paso.

(REFORMADO PRIMER PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 SEGUNDO PÁRRAFO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

Artículo 427. Los vehículos de tracción animal tienen prohibido circular por las calles o caminos de intenso tráfico y en el primer cuadro de las ciudades.

Artículo 428. Cuando un vehículo sea conducido a velocidad más lenta que la normal del tránsito, deberá circular por su extrema derecha.

Artículo 429. En las vías públicas donde existan señaladas zonas de alta o baja velocidad para circular, los conductores de vehículos no podrán pasar de una a otra fuera de los lugares destinados para ello.

Artículo 430. Queda prohibida la maniobra de retorno sobre la misma vialidad. El reglamento que se derive de este ordenamiento, establecerá los casos, lugares y condiciones de la prohibición de esta maniobra.

Artículo 431. En las calles donde se permita el estacionamiento de vehículos, los conductores de éstos están obligados a estacionarlos invariablemente donde las condiciones de circulación lo permitan y en la forma y horarios que establezcan las autoridades de tránsito.

Artículo 432. En la vía pública sólo podrán efectuarse reparaciones cuando se consideren motivadas por casos de emergencia o de fuerza mayor. Los talleres o casas que se dediquen a la reparación de vehículos, bajo ningún concepto podrán repararlos o estacionarlos en la vía pública con esta finalidad.

Artículo 433. Queda prohibido depositar mercancías en la vía pública; sólo se permitirá por causas de fuerza mayor y donde no se interrumpa la libre circulación.

Artículo 434. El transporte nocturno de carga sobresaliente requiere permiso específico de las autoridades de tránsito para cada viaje, señalando en el mismo itinerario, carga, dimensiones y peso de ésta y señales que debe portar.

Artículo 435. El Reglamento de la presente Ley establecerá los lineamientos y reglas técnicas relativas a la conducción y circulación de vehículos motorizados y no motorizados, que se indican en este título.

## CAPÍTULO VI

### DE LOS ESTACIONAMIENTOS

Artículo 436. Los estacionamientos se constituyen, por regla general, en los espacios fuera de la vía pública para detener o resguardar vehículos por tiempo determinado y tendrán la siguiente clasificación:

I. Estacionamiento en espacio público: Espacio físico o lugar público para satisfacer las necesidades de los usuarios en general, para el resguardo de los vehículos, de manera gratuita;

II. Estacionamiento en vía pública: Espacio físico establecido en la vialidad donde excepcionalmente se autoriza detener y desocupar los vehículos motorizados y no motorizados por el tiempo que establezca la autoridad, quien además podrá hacer exigible el pago de una tarifa, aplicando las medidas tecnológicas y equipo apropiado que estime más pertinentes para su debido control;

III. Estacionamiento público: Espacio físico autorizado a personas físicas o morales para satisfacer las necesidades del público en general, para el resguardo de los vehículos motorizados y no motorizados, mediante el pago de una tarifa en los términos de los Reglamentos Municipales correspondientes; y

IV. Estacionamiento privado: Es aquel espacio físico para satisfacer las necesidades propias, de individuos, instituciones o empresas, para el resguardo de vehículos, siempre que el servicio sea gratuito;

Artículo 437. La autorización para estacionamiento de vehículos en cualquier espacio de la vía pública será atribución de los municipios, y los espacios permitidos así como las excepciones estarán determinados en el Reglamento de ésta Ley.

El estacionamiento de vehículos en fraccionamientos o unidades habitacionales sujetos al régimen de propiedad en condominio, se regirá por el reglamento interior correspondiente.

El reglamento de construcción municipal definirá las características geométricas y funcionales de las áreas de estacionamiento, en términos de seguridad, operatividad y comodidad de esos espacios.

Artículo 438. El establecimiento y funcionamiento de locales destinados a operar como estacionamiento de vehículos de servicio al público, deberán contar con los permisos de las autoridades municipales correspondientes.

Artículo 439. Para la autorización de estos establecimientos, se estará, a lo dispuesto en el Reglamento que se derive de la presente Ley y a la reglamentación municipal en materia de construcción y regulación de estos establecimientos.

Artículo 440. Las Autoridades Municipales, en los permisos para la construcción de obras y edificios, plazas comerciales, salas de cine y otros establecimientos que sean generadores de viajes peatonales y vehiculares, vigilarán que éstos cuenten con un número de cajones para el estacionamiento, de conformidad a lo establecido en el reglamento municipal en materia de construcción.

Artículo 441. Los Ayuntamientos, de conformidad con lo establecido por la presente Ley y su Reglamento, atenderán los requerimientos permanentes, temporales o eventuales para que en zonas turísticas, puedan ser utilizadas las vialidades u otros espacios públicos para el estacionamientos (sic) de vehículos, con el fin de promover el orden, la eficiencia, comodidad y seguridad de las personas.

## TÍTULO DÉCIMO NOVENO

### DE LAS SANCIONES Y RECURSOS

#### CAPÍTULO I

## DE LAS REGLAS GENERALES PARA LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES

Artículo 442. La imposición de sanciones, en casos de infracción a los preceptos de esta Ley y su Reglamento, corresponden a las autoridades estatales o a los municipios, en su ámbito de competencia.

Artículo 443. A quienes cometan infracciones a los preceptos de esta Ley y su Reglamento, así como del incumplimiento al régimen de concesiones, permisos y autorizaciones otorgadas en este ordenamiento, se aplicaran las siguientes sanciones:

- I. Amonestación por escrito o verbalmente;
- II. Multa;
- III. Suspensión, cancelación y anulación de la licencia de conducir;
- IV. Suspensión o cancelación del certificado de aptitud del operador; y
- VII. (SIC) Suspensión, revocación o extinción de las concesiones, permisos o autorizaciones.

Cuando se cometa alguna de las infracciones establecidas en esta Ley, y existan causas de interés social y orden público, los vehículos que se utilicen para la prestación de los servicios de transporte, podrán ser retenidos por la SGG.

El monto o duración de las sanciones estará sujeto a lo dispuesto en los tabuladores vigentes que de la presente Ley se deriven, debiendo considerar la gravedad de la infracción por las circunstancias de modo, tiempo y lugar, el daño producido, la condición económica del infractor y la reincidencia, en su caso.

Estas sanciones se aplicarán sin perjuicio de las de carácter penal y civil que pudieran derivarse de las infracciones cometidas.

Artículo 444. Para la imposición de las sanciones se tomará en cuenta:

- I. La magnitud de la infracción;
- II. La reincidencia, si la hubiera;
- III. Las circunstancias externas que influyeron en la realización de la conducta; y
- IV. Las condiciones económicas del infractor.

Artículo 445. La reincidencia en la comisión de una misma falta prevista por este ordenamiento, se aplicará el doble del monto inicial de la multa que se hubiera impuesto.

Para que se configure la reincidencia, la sanción anterior a la que se imponga, debe encontrarse firme; computándose la comisión de faltas para estos efectos, en un plazo de un año.

Artículo 446. Para establecer el monto de las multas a que se refiere esta Ley, se tomará como criterio la UMA que se encuentre vigente en la fecha en que se cometa la infracción, y en su valor diario.

Artículo 447. Para calificar las sanciones impuestas, de acuerdo con su gravedad, se atenderá a los parámetros establecidos por la Ley de Ingresos del Estado, para el ejercicio fiscal en el cual se haya verificado la infracción.

Artículo 448. Las autoridades competentes estarán facultadas para imponer multas por infracciones listadas en esta Ley o por el incumplimiento de cualquiera de sus disposiciones.

Para efectos de la calificación en el establecimiento de sanciones por parte de las autoridades competentes, deberán de seguirse los parámetros establecidos en el reglamento de la presente Ley.

Artículo 449. Los responsables por la comisión de las infracciones y por tanto acreedores a las sanciones que se refiere esta Ley, serán:

- I. Los conductores;
- II. Los propietarios de vehículos particulares y de uso oficial;
- III. Solidariamente los propietarios de negociaciones o establecimientos;
- IV. Los titulares de autorizaciones para operar las escuelas de manejo; y
- V. Los concesionarios o permisionarios respecto de las sanciones correspondientes a los vehículos con los que se proporcione el servicio público de transporte;

Artículo 450. Las autoridades de tránsito podrán detener la marcha de un vehículo cuando se cometa alguna infracción o se lleven a cabo los operativos señalados en el artículo anterior.

Si al detener la marcha de un vehículo, los agentes de tránsito perciben que el conductor del vehículo muestra síntomas de que conduce en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas

deberá someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación, que practiquen las autoridades legalmente facultadas para ello, y se les sancionará de la siguiente forma:

I. Con arresto administrativo inmutable de seis a nueve horas a la persona que conduzca un vehículo y se le detecte una cantidad de 0.40 a 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado;

II. Con arresto administrativo inmutable de nueve a doce horas a la persona que conduzca un vehículo y se le detecte una cantidad mayor a 0.65 miligramos de alcohol por litro de aire espirado o estar bajo el influjo de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas; y

(REFORMADA, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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.

Las personas sancionadas en términos de las fracciones anteriores, deberán asistir a un curso en materia de sensibilización, concientización y prevención de hechos de tránsito por causa de la ingesta de alcohol o el influjo de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas, ante la instancia que indique la autoridad competente.

La calificación de las sanciones previstas en el presente artículo estará sujeta a las reglas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables. Los jueces de barandilla serán los competentes de su aplicación.

En caso de que el conductor se niegue a someterse a las pruebas anteriormente señaladas y habiéndolo apercibido de las consecuencias de su negativa mantenga la misma postura, tal circunstancia se asentará en acta administrativa de hechos debidamente fundada y motivada, y se le aplicará la sanción prevista en la fracción II de este artículo.

Las autoridades de tránsito como medida de seguridad podrán retirar el vehículo de la vía pública, salvo que se cuente con alguna persona que lo conduzca en términos del presente ordenamiento y el conductor otorgue su consentimiento.

El retiro del vehículo previsto en el párrafo anterior se realizará de conformidad con el artículo 289 de esta Ley.

Si al conductor de vehículos destinados al servicio de transporte escolar, pasajeros, carga o de sustancias tóxicas o peligrosas, se le detecta alcohol en su organismo o estar bajo el influjo de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas, le será aplicable la sanción prevista en la fracción II y se

hará del conocimiento de la autoridad de la materia para efecto del proceso de responsabilidad que corresponda, dada su condición de prestador de un servicio público.

En todo supuesto, deberán respetarse los derechos humanos de los conductores y de las personas que los acompañen, en su caso.

Artículo 451. Toda persona física o moral que haya sido titular de una concesión o permiso del servicio público de transporte y que haya dejado de serlo por cesión, anulación o revocación, no podrá obtener la titularidad de otro en un término de tres años.

Artículo 452. La facultad del Estado para hacer exigibles las sanciones que se impongan a los infractores de esta Ley prescribirá en el transcurso de dos años, a partir de la fecha en que se notifique la infracción cometida.

En los casos de infracciones cometidas con bicicletas, la autoridad que imponga la sanción, se sujetará a las disposiciones que establezca el Reglamento que se derive de la presente Ley.

Artículo 453. Los Municipios, en el ámbito de su competencia, fijarán los procedimientos y medios probatorios necesarios para la imposición de las sanciones que correspondan ante una infracción vial, respetando siempre las bases generales previstas por la presente Ley y la garantía de audiencia consagrada por la Constitución Política Federal y local.

## CAPÍTULO II

### DE LAS INFRACCIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE

Artículo 454. Las sanciones que deban imponerse, en materia de transporte, corresponden al estado, por conducto de la autoridad de Vialidad y transporte competente que se señalan en el presente ordenamiento.

En la vigilancia del servicio público de transporte, podrán participar también los agentes de tránsito de los municipios, en los términos del convenio de coordinación que en todo caso se celebre para tales efectos.

Artículo 455. El tabulador de infracciones se elaborará, revocará, modificará o adicionará por el Ejecutivo del Estado determinando el monto de las sanciones económicas, debiendo publicarse en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”.

Las sanciones económicas que en el tabulador se establezcan no deberán ser menores al equivalente a treinta veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización ni mayores que el equivalente a ochocientas veces dicho valor, con

excepción de la sanción establecida para los propietarios de vehículos particulares, que en ellos presten servicio público de transporte de pasajeros o de carga, sin contar con la autorización respectiva en los términos de esta Ley.

Artículo 456. Procederán la aplicación de sanciones, en los casos señalados en la presente Ley y su reglamento.

(REFORMADO, P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024)

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 458. La autoridad competente podrá iniciar de oficio el procedimiento de aplicación de sanciones, cuando en caso de flagrancia tenga conocimiento en forma directa de los hechos que impliquen una posible contravención a las disposiciones de esta Ley o sus normas reglamentarias; o bien, cuando medie queja debidamente ratificada en los términos de la presente Ley.

### CAPÍTULO III

#### DE LAS INFRACCIONES EN MATERIA DE VIALIDAD Y TRÁNSITO

Artículo 459. La aplicación de las sanciones por la transgresión de los ordenamientos en materia de tránsito, previstas en la Ley y su Reglamento, compete a las autoridades municipales.

Artículo 460. El monto o duración de las sanciones, estará sujeto a lo dispuesto en las normas reglamentarias de la presente Ley y en el tabulador de infracciones. El tabulador se elaborará, revocará, modificará o adicionará por los municipios, determinando el monto de las sanciones económicas, debiendo publicarse en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”.

Las sanciones económicas que en el tabulador se establezcan no deberán ser menores al equivalente a una vez en UMA vigente en la zona geográfica que corresponde al Estado de Sinaloa, ni mayores que el equivalente a cincuenta veces UMA.

Artículo 461. Las autoridades municipales, atendiendo a la gravedad del caso, por las circunstancias de modo, tiempo y lugar, el daño producido, la condición económica del infractor y la reincidencia en su caso, podrán aplicar, conjunta o separadamente, las siguientes sanciones:

I. Multas, de conformidad al tabulador de infracciones vigente;

II. Detención del vehículo o impedir la circulación del mismo; y

III. Arresto administrativo.

Atendiendo su gravedad, la autoridad competente podrá aplicar por las transgresiones a la presente Ley y su Reglamento, sanciones administrativas consistentes en multa y como medida preventiva y de seguridad la detención y retiro del vehículo automotor, así como la suspensión de la vigencia de la licencia de conducir, y retiro de los documentos, placas y tarjeta de circulación del mismo, en los casos previstos expresamente en dichos ordenamientos.

Artículo 462. Con la finalidad de hacer efectivo el pago de las sanciones económicas impuestas a un infractor, las autoridades municipales podrán solicitar a la autoridad fiscal correspondiente, utilizar el procedimiento administrativo de ejecución previsto por la Ley respectiva.

Artículo 463. Cuando el infractor cometa varias infracciones en un mismo acto, se le acumularán las sanciones correspondientes a cada una de ellas.

Artículo 464. Cuando conste que el infractor ha incurrido en la misma falta dentro del año anterior a la última, será considerado como reincidente, en cuyo caso, la multa se aumentará hasta en un 100% del monto inicial que se hubiera impuesto.

Artículo 465. La acción de imponer sanciones por infracciones a las disposiciones de tránsito, prescribirán en un año contado a partir del día en que se cometan.

Artículo 466. Los vehículos que con motivo de la aplicación de esta Ley y su Reglamento deban ser retirados de la vía pública se depositarán y custodiarán en los locales del servicio de depósito y guarda de vehículos habilitados para ese objeto, utilizando los servicios de salvamento y arrastre existentes, con cargo para el propietario de dichos vehículos.

Después de transcurridos seis meses de depósito y custodia, si el propietario del vehículo no acude a recuperarlo, con audiencia en los términos de Ley, se procederá a su remate por considerarse sus adeudos como crédito fiscal, teniendo preferencia dicho crédito del importe del remate.

Artículo 467. El pago de las sanciones económicas deberá hacerse en las instancias recaudadoras de los municipios correspondientes.

Artículo 468. El procedimiento para la aplicación de sanciones en materia de tránsito, así como para la tramitación en su caso, de los medios de impugnación, a que se refiere este ordenamiento, se regirán por las disposiciones que establezca el Reglamento de la presente Ley.

## CAPÍTULO IV

### DE LOS RECURSOS

#### Sección I

##### De los Recursos en Materia de Transporte

Artículo 469. En contra de las sanciones que se impongan en los términos de la presente Ley, derivadas del acta de hechos levantadas por los inspectores, se podrá interponer, ante la autoridad de Vialidad y Transporte el recurso de inconformidad, dentro de un término de cinco días hábiles contados a partir de la fecha en que se notifique o al de la fecha en que se tenga conocimiento de la resolución.

Del mismo modo en contra de la resolución recurrida mediante la cual se aplique la infracción correspondiente, a partir de la fecha en que se notifique o en su caso a partir del día en que se tenga conocimiento del acto que se impugna.

Artículo 470. En contra de las resoluciones en que se establezcan modificaciones a las concesiones o permisos, él o los afectados podrán promover dentro de los quince días siguientes al de su notificación o al de la fecha en que se tenga conocimiento de la resolución, el recurso de revisión ante la SGG.

#### Sección II

##### De los Recursos en Materia de Tránsito

Artículo 471. El conductor a quien se le imponga una sanción con base en un acta de hechos, podrá inconformarse contra la misma dentro de los cinco días hábiles contados a partir de la fecha en que se notifique o al de la fecha en que se tenga conocimiento de la resolución. La inconformidad deberá presentarse ante la autoridad que hubiere emitido la resolución y resolverse por su superior jerárquico.

Artículo 472. El procedimiento para la aplicación de sanciones en materia de tránsito, así como para la tramitación en su caso, de los medios de impugnación a que se refiere el artículo anterior, se regirán por las disposiciones que establezca el Reglamento de la presente Ley.

### ARTÍCULOS TRANSITORIOS

PRIMERO. Se abroga la Ley de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa publicada el día nueve del mes de abril de mil novecientos noventa y tres en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”, y todas sus modificaciones.

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones que contravengan el presente ordenamiento.

TERCERO. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial “El Estado de Sinaloa”.

CUARTO. A efecto de proveer a la observancia y estricta aplicación de la presente Ley, el Gobernador del Estado expedirá, dentro de los ciento ochenta días siguientes a que entre en vigor esta Ley, la Reglamentación correspondiente. En tanto se expide dicha Reglamentación, se aplicarán, en lo conducente, los que se encuentren vigentes al entrar en vigor esta Ley, y en todo aquello que no se oponga al contenido de la presente ley. Misma que mínimamente deberá asegurar a las personas con discapacidad en el servicio de transporte público de pasajeros que por cada ruta cada hora exista una unidad por cada punto de dicha ruta prestando dicho servicio.

QUINTO. Los Ayuntamientos en el ámbito de su competencia deberán adecuar los reglamentos municipales que deriven de esta ley, dentro de ciento veinte días siguientes a que entre en vigor el Reglamento de la presente Ley, permaneciendo entre tanto vigentes los reglamentos municipales existentes, en tanto no se oponga a las disposiciones del presente ordenamiento.

SEXTO. Dentro de los sesenta días posteriores a la publicación del presente decreto, el Ejecutivo del Estado establecerá los mecanismos de coordinación entre la Secretaría General de Gobierno, la Secretaría de Desarrollo Sustentable y la Secretaría de Administración y Finanzas para la exacta observancia en las disposiciones de la presente Ley.

SÉPTIMO. El Ejecutivo del Estado deberá instalar, dentro de los treinta días posteriores a entrada en vigor del Reglamento de este ordenamiento, el Consejo de Movilidad, debiendo nombrar previamente al presidente de dicho organismo con la categoría que se prevé en el presente ordenamiento.

OCTAVO. Dentro de los doscientos setenta días siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, la Secretaría de Desarrollo Sustentable, deberá elaborar el Programa Estatal de Movilidad y lo someterá para aprobación por parte del Ejecutivo del Estado.

NOVENO. Del Programa Estatal de Movilidad se derivará la Estrategia de Modernización del Transporte Público, la cual deberá ser elaborada dentro de los ciento ochenta días posteriores a la aprobación del Programa Estatal, y en la misma se establecerán los plazos en que deberán cumplirse las acciones

estratégicas que determinaran las condiciones, características y plazos que deberán contener los equipamientos, las infraestructuras y las unidades para el correcto otorgamiento del servicio a los usuarios del transporte público.

DÉCIMO. La Comisión de Financiamiento para la Movilidad, será establecida por el Ejecutivo del Estado, dentro de los sesenta días siguientes a la entrada en vigor del Reglamento de este ordenamiento.

DÉCIMO PRIMERO. Dentro del ámbito de sus respectivas competencias, la Secretaría de Desarrollo Sustentable y la Secretaría de Administración y Finanzas, dentro de un plazo no mayor a noventa días de haber entrado en vigor la misma, acordarán las bases y lineamientos para implementar y poner en operación el Registro Público de Movilidad.

DÉCIMO SEGUNDO. El Gobierno del Estado, con el apoyo de la Secretaría de Desarrollo Sustentable, y en coordinación con los Ayuntamientos, emprenderá una campaña de información y difusión en todo el Estado sobre el contenido y los alcances de la presente ley, en un plazo no mayor de sesenta días, contados a partir de la publicación de este Decreto en el Periódico Oficial "El Estado de Sinaloa".

DECIMO TERCERO. Las concesiones, permisos y autorizaciones, otorgadas con apego al TÍTULO TERCERO de la Ley que se abroga, conservarán su vigencia, así como la autorización para continuar con la prestación del servicio público de transporte en la modalidad correspondiente, debiendo regirse en lo sucesivo y sin perjuicio de los derechos adquiridos, por las disposiciones de la presente Ley y su Reglamento.

DÉCIMO CUARTO. Los trámites y procedimientos administrativos, los de aplicación de sanciones y la substanciación de los recursos iniciados o interpuestos antes de la entrada en vigor del presente Decreto, serán concluidos y resueltos por las autoridades correspondientes, de conformidad con las disposiciones legales vigentes al momento de su inicio o aplicación respectivos.

DÉCIMO QUINTO. El Ejecutivo del Estado, dentro de los sesenta días posteriores a la entrada en vigor de la presente Ley, deberá realizar las adecuaciones correspondientes al Reglamento de la Ley Orgánica de la Administración Pública a efecto de que las dependencias que se señalan, asuman las facultades en los términos previstos en este ordenamiento.

DÉCIMO SEXTO. La integración de Sistema Público de Transporte Colectivo Urbano Convencional al Sistema Integrado de Transporte, a que se refiere la presente Ley, deberá completarse en un plazo no mayor a diez años.

DÉCIMO SÉPTIMO. El poder Ejecutivo del Estado, a efecto de hacer frente a las obligaciones, planes y programas que se derivan de la presente Ley, deberá

proporcionar la suficiencia presupuestaria requerida y realizar los ajustes al Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2019 y posteriores.

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

C. VÍCTOR ANTONIO CORRALES BURGUEÑO  
DIPUTADO PRESIDENTE

C. JOSÉ SANTOS AISPURO CALDERÓN  
DIPUTADO SECRETARIO

C. ISMAEL ARIAS LÓPEZ  
DIPUTADO SECRETARIO

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, a los veintiocho días del mes de septiembre del año dos mil dieciocho.

EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO  
QUIRINO ORDAZ COPPEL

SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO  
GONZALO GOMÉZ FLORES

SECRETARIO DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS  
CARLOS GERARDO ORTEGA CARRICARTE

SECRETARIO DE DESARROLLO SUSTENTABLE  
ÁLVARO RUELAS ECHAVE

[N. DE E. A CONTINUACIÓN SE TRANSCRIBEN LOS ARTÍCULOS TRANSITORIOS DE LOS DECRETOS DE REFORMAS AL PRESENTE ORDENAMIENTO.]

P.O. 24 DE SEPTIEMBRE DE 2021.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL “DECRETO NÚMERO 684 DEL H. CONGRESO DEL ESTADO.- QUE REFORMA LA DENOMINACIÓN DEL CAPÍTULO V, DEL TÍTULO SÉPTIMO; Y EL ARTÍCULO 101, EN SU PÁRRAFO TERCERO, EN SUS FRACCIONES I, II, III, IV, V Y VI, DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SINALOA”.]

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

ARTÍCULO SEGUNDO.- Dentro de los 60 días naturales siguientes a la entrada en vigor del presente Decreto, el Poder Ejecutivo del Estado deberá adecuar, en su caso, las disposiciones normativas y reglamentarias respectivas, de conformidad con lo que se dispone en este instrumento.

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

P.O. 20 DE ENERO DE 2023.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO NÚMERO: 374 QUE REFORMA LOS ARTÍCULOS 33, 49 PÁRRAFO SEGUNDO, Y 59 DE LA LEY DE HACIENDA, Y ARTÍCULO 353 DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE, AMBAS DEL ESTADO DE SINALOA".]

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

SEGUNDO. Se derogan todas aquellas disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que se opongan o de cualquier forma contravengan lo previsto en el presente Decreto.

P.O. 26 DE ENERO DE 2024.

[N. DE E. TRANSITORIOS DEL "DECRETO NÚMERO: 695 QUE REFORMA Y ADICIONA DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE MOVILIDAD SUSTENTABLE, DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO Y DE LA LEY DE GOBIERNO MUNICIPAL, TODAS DEL ESTADO DE SINALOA".]

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

SEGUNDO. Los Ayuntamientos deberán adecuar su reglamentación interna necesaria a efecto de establecer los criterios y el procedimientos para la asignación, modificación o sustitución de la nomenclatura de vías públicas y espacios públicos de los municipios dentro de un plazo de 90 días hábiles a partir de la fecha de la publicación del presente Decreto.

TERCERO. Se derogan todas aquellas disposiciones secundarias que se opongan a lo dispuesto en el presente Decreto.

P.O. 6 DE NOVIEMBRE DE 2024.

[N. DE E. TRASITORIOS DEL "DECRETO 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".]

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.