



EL ESTADO DE SINALOA

ÓRGANO OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO

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

Tomo CXIV 3ra. Época

Culiacán, Sin., viernes 04 de agosto de 2023.

No. 094

**ESTA EDICIÓN CONSTA DE DOS SECCIONES
PRIMERA SECCIÓN**

ÍNDICE

GOBIERNO FEDERAL TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO

Juicio Agrario, Exp. 1/2023, en contra de Juan Fernández Mendía y otros.

3

PODER EJECUTIVO ESTATAL SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

Resumen de Convocatoria.- Licitación Pública Nacional No. GES 22/2023.

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS

Licitación Pública Nacional Estatal No. 035.- No. de Concurso OPPU-EST-LP-103-2023.

INSTITUTO SINALOENSE DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA EDUCATIVA

Convocatoria Pública: 007.- No. de Licitación ISIFE-LPE-012-2023.

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

COMISIÓN DE VIVIENDA DEL ESTADO DE SINALOA

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

COMISIÓN ESTATAL DE MEJORA REGULATORIA Y GESTIÓN EMPRESARIAL

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

SISTEMA PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DE LA FAMILIA DEL ESTADO DE SINALOA

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

COORDINACIÓN GENERAL PARA EL FOMENTO A LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA E INNOVACIÓN DEL ESTADO DE SINALOA

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

VIVEROS DE SINALOA

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

4 - 21

(Continúa Índice Pág. 2)

ÍNDICE

PODER LEGISLATIVO ESTATAL

Decreto Número 567 del H. Congreso del Estado.- La Sexagésima Cuarta Legislatura del Estado Libre y Soberano de Sinaloa, CLAUSURA hoy lunes treinta y uno de julio de dos mil veintitrés, su Segundo Período Ordinario de Sesiones, correspondiente al Segundo Año de Ejercicio Constitucional.

Acuerdo Número 189 del H. Congreso del Estado.- Se elige la Diputación Permanente que funcionará durante el Segundo Receso correspondiente al Segundo Año de Ejercicio Constitucional de la Sexagésima Cuarta Legislatura.

22 - 24

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE

Avance Financiero, relativo al Segundo Trimestre de 2023.

25 - 27

AYUNTAMIENTOS

Municipio de Culiacán.- Convocatoria a la Licitación Pública Nacional Número: AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-78, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-79, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-80, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-81, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-82, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-83, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-86, AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-126 y AYTO-LOPSRMES-23-CP/ID-127.

Decreto Municipal No. 35 de Mazatlán.- Se reforma el segundo párrafo del artículo 64 del Reglamento de Gobierno del H. Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, publicado en el Periódico Oficial El Estado de Sinaloa Número 035, de fecha 17 de marzo de 2017, a través del Decreto número 02.

Decreto Municipal No. 36 de Mazatlán.- Acuerdo por el que se establece la operación de Vías Preferenciales en el Municipio de Mazatlán, Sinaloa.

INSTITUTO MUNICIPAL DE LAS MUJERES

Municipio de Mazatlán.- Código de Conducta del Instituto Municipal de las Mujeres del Municipio de Mazatlán, Sinaloa.

JUNTA MUNICIPAL DE AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO

Municipio de Guasave.- Convocatoria Pública Nacional No. 004, No. de Licitación JUMAPAG/R33/41/2023.

28 - 52

AVISOS JUDICIALES

53 - 72

DEPENDENCIA: PRESIDENCIA MUNICIPAL

LIC. EDGAR AUGUSTO GONZÁLEZ ZATARAIN Y LIC. ADDA SARAHÍ ROSAS MEDINA, Presidente Municipal de Mazatlán y Secretaria del H. Ayuntamiento de Mazatlán, Sinaloa, respectivamente, en ejercicio de las facultades que nos confieren los artículos 115, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 45, fracción IV, 110, 111, 125, fracciones I y II de la Constitución Política del Estado de Sinaloa; y artículos 167, 172, 173 y 174 del Reglamento de Gobierno del H. Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, y.

CONSIDERANDOS:

1. En los últimos años, la ciudad de Mazatlán ha tenido un acelerado crecimiento urbano como resultado de la convergencia de sus actividades económicas que han logrado posicionarla como un destino turístico a nivel nacional e internacional. Ante esta situación han surgido grandes retos que requieren de medidas eficaces para lograr un desarrollo sostenible y así garantizar una mejor calidad de vida para sus habitantes.
 2. Uno de estos grandes retos y de los más complicados, es el tema de la movilidad. La mayor parte de la población de Mazatlán se desplaza en transporte público, sin embargo, el crecimiento descontrolado de la mancha urbana y por ende el aumento del número de vehículos particulares ha generado una serie de problemáticas como son el congestionamiento vial, una alta tasa de siniestralidad vial, la contaminación ambiental y la inseguridad.
 3. A pesar de transportar a una gran cantidad de mazatlanecos, por mucho tiempo se ha dejado de lado la atención al servicio de transporte público, principalmente por la falta de infraestructura que garantice una movilidad eficiente y segura para sus usuarios, lo que ha incentivado aún más el uso desmedido del vehículo particular.
 4. Actualmente se cuenta con un nuevo marco jurídico en materia de movilidad: la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa y la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa.
 5. Estos ordenamientos establecen la necesidad de incorporar una visión de transporte público, con pauta de movilidad innovadora, apostando por nuevos criterios de reordenación urbana, así como el fomento de modos más sostenibles como es el caso de la infraestructura exclusiva para el transporte público que beneficie a todos los usuarios de la vía pública de acuerdo a la jerarquía de movilidad establecida en los instrumentos legales antes mencionados y garantizando el derecho a la movilidad.
 6. Al respecto la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 4 establece los principios que en materia de movilidad deberán considerar los diferentes órdenes de gobierno. Para los proyectos de vías preferenciales resulta aplicable de manera específica los principios de accesibilidad, calidad, eficiencia, equidad, seguridad y sostenibilidad, los cuales se encuentran garantizados en el proyecto que nos ocupa.
 7. En el artículo 6 se establece la jerarquía de la movilidad, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, favoreciendo en todo momento a las personas. Se establece como tercera prioridad a las personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros y en última prioridad a las personas usuarias de vehículos motorizados particulares. Por lo que al llevar a cabo la implementación de esta infraestructura se estaría garantizando la prioridad en el uso de las vías, beneficiando así a todos los usuarios con un enfoque equitativo, el cual a continuación se transcribe: *"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"*.
- Por lo que, al implementar acciones para el uso prioritario de la vía como el caso del carril exclusivo para el servicio de transporte público, se está garantizando una movilidad eficiente tomando en cuenta a todas las personas, ya que al hacer un buen uso de esta infraestructura se estarán mejorando los tiempos de viaje de los pasajeros de transporte público, así como la seguridad vial de todos los usuarios del sistema de movilidad, incluidos los peatones, que dentro de esta jerarquía de prioridad se encuentran en primer lugar.

Ago. 4

RNO 10358436

8. Aunado a lo anterior, el artículo 35 establece que, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad se deberán considerar además de los principios, los criterios para el diseño y operación de la infraestructura vial. Dentro de estos criterios se establece que los proyectos de nuevas calles o de rediseño deben asignar secciones adecuadas a carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda como es el caso de la Av. Ejército Mexicano, transcribiéndose a continuación: **“Artículo 35.** La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad: I. Diseño universal. La construcción de infraestructura vial deberá considerar espacios de calidad, accesibles y seguros que permitan la inclusión de todas las personas sin discriminación alguna, con especial énfasis en la jerarquía de la movilidad estipulada en esta Ley y el uso equitativo del espacio público. En las vías urbanas se considerará el criterio de calle completa y las adicionales medidas que se estimen necesarias. Se procurará evitar la construcción de pasos elevados o subterráneos cuando haya la posibilidad de adecuar el diseño para hacer el cruce peatonal, así como el destinado a movilidad no motorizada y de tracción humana, y las demás necesarias para garantizar una movilidad incluyente”.
9. Por su parte, el artículo 60 establece la priorización de las acciones y recursos en materia de movilidad y seguridad vial, que a la letra establece lo siguiente: **“Artículo 60.** Los programas, acciones y proyectos de infraestructura relacionados con la movilidad y la seguridad vial se enfocarán prioritariamente en lo siguiente: I. Implementar mejoras a la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal, así como efectuar acciones para la integración y fortalecimiento del servicio de transporte público, de los municipios y demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, 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”.
10. El artículo 33 establece que: **“La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México establecerán en su normativa aplicable que las obras de infraestructura vial urbana y carretera sean diseñadas y ejecutadas bajo los principios, jerarquía de la movilidad y criterios establecidos en la presente Ley, priorizando aquéllas que atiendan a personas peatonas, vehículos no motorizados y transporte público, de conformidad con las necesidades de cada territorio”.**
11. En este sentido, el artículo 35 establece que: **“La Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México en el ámbito de su competencia considerarán, además de los principios establecidos en la presente Ley, los siguientes criterios en el diseño y operación de la infraestructura vial, urbana y carretera, para garantizar una movilidad segura, eficiente y de calidad: IV. Visión integral.** Los proyectos de nuevas calles o de rediseño de las existentes en las vialidades urbanas, semiurbanas y rurales, deberán considerar el criterio de calle completa, asignando secciones adecuadas a personas peatonas, carriles exclusivos para vehículos no motorizados y carriles exclusivos al transporte público, cuando se trate de un corredor de alta demanda o el contexto así lo amerite”.
12. La Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano establece en su artículo 4, de los principios rectores en materia de movilidad: **“Artículo 4.** La planeación, regulación y gestión de los asentamientos humanos, Centros de Población y la ordenación territorial, deben conducirse en apego a los siguientes principios de política pública: X. Accesibilidad universal y movilidad. Promover una adecuada accesibilidad universal que genere cercanía y favorezca la relación entre diferentes actividades urbanas con medidas como la flexibilidad de Usos del suelo compatibles y densidades sustentables, un patrón coherente de redes viales primarias, la distribución jerarquizada de los equipamientos y una efectiva Movilidad que privilegie las calles completas, el transporte público, peatonal y no motorizado”.
13. El artículo 6 establece como causa de utilidad pública: **“V. La ejecución de obras de infraestructura, de equipamiento, de Servicios Urbanos y metropolitanos, así como el impulso de aquéllas destinadas para la Movilidad”.**
14. En este mismo sentido, la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano del Estado de Sinaloa establece en su artículo 2 los principios de política pública mediante los cuales deben conducirse la planeación, administración, fomento y control del ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y del desarrollo urbano en los centros de población en el Estado de Sinaloa.

15. El artículo 151 establece que: *“toda acción urbanística que requiera la construcción o ampliación de la infraestructura para su incorporación o liga con la zona urbana, deberá contemplar por lo menos: I. En vías públicas, los requerimientos necesarios para satisfacer la movilidad de la zona; en su caso, los espacios necesarios para alojar vialidades, paraderos, estaciones, carriles exclusivos para transporte público, andadores peatonales, ciclovías, puentes peatonales u otras, así como los necesarios para conformar e integrarse con las redes ya existentes o prevista en la planeación para el resto del centro de población. Para tales fines deberán sujetarse a las especificaciones que consignen las autorizaciones de los proyectos respectivos, y en ningún caso podrán tener una sección menor que las vías públicas que se prolongan.”*

16. La Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa en su artículo 8 establece los principios a que deben conducirse la planeación, regulación, supervisión y el fomento de la movilidad sustentable de las personas y del transporte público (Accesibilidad, Eficiencia, Equidad, Coherencia y racionalidad, Innovación tecnológica, Participación Ciudadana y Seguridad).

17. Asimismo, en el artículo 9 se establecen las causas de utilidad pública aplicables al proyecto: *“Artículo 9. Se considera de interés público y causas de utilidad pública: 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.”*

18. Asimismo, los artículos 13, 18, 43, 76, 128 y 211 establecen: *“Artículo 13. En el ámbito de su competencia, serán autoridades facultadas para aplicar la presente Ley: V. Los Municipios; 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: VI. Generar la infraestructura para el uso intensivo del transporte público y no motorizado; así como fomentar y difundir el reconocimiento y respeto de la jerarquización de la movilidad que prevé la Ley General y la presente Ley, acorde con los programas y campañas establecidas por el Estado; en el ámbito de su respectiva competencia; Artículo 43. Las autoridades estatales y municipales en el ámbito de su competencia, proporcionarán los medios necesarios para que las personas puedan elegir libremente la forma de trasladarse a fin de acceder a los bienes y servicios y oportunidades que ofrecen sus Centros de Población. Para el establecimiento de la política pública y programas en la materia, se otorgará prioridad en la utilización de la vía pública y se valorará la distribución preferente de recursos presupuestales de acuerdo al siguiente orden y jerarquía de movilidad: I. Personas con movilidad limitada; II. Peatones; III. Usuarios de transporte no motorizado; IV. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros; V. Prestadores del servicio de transporte público de pasajeros; VI. Prestadores del servicio del transporte de carga; VII. Motociclistas; y VIII. Usuarios de transporte particulares motorizados; 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 cruces 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; 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: 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; 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”.*

19. El Reglamento de Construcción para el Municipio de Mazatlán, Sinaloa vigente, establece en su artículo 76 fracción II que se consideran causas de utilidad pública las vialidades contempladas en el Programa de Centro de Población de Mazatlán (Plan Director de Desarrollo Urbano de Mazatlán, vigente).

20. El Plan Director de Desarrollo Urbano de Mazatlán, Sinaloa vigente establece la Política de Movilidad Eficiente dentro de la Estrategia de Movilidad, a la Avenida Ejército Mexicano como una vialidad en la Línea de Acción del Corredor Troncal de Transporte Público Masivo, iniciando en Av. Juan Carrasco con Av. Gutiérrez Nájera terminando en Carretera Internacional México 15 Mazatlán - Culiacán.

21. Asimismo, en la Política de Ordenamiento del Espacio Público en la Estrategia de Mejora de la Estructura Vial, la Avenida Ejército Mexicano es considerada como un Corredor Urbano Tipo A (que corresponde a una vía primaria de acuerdo a la nueva normativa).

Dentro del apartado de Normatividad en la Norma para Corredores Urbanos, dadas las características de accesibilidad y potencial de desarrollo de este tipo de corredores, se prohíbe el estacionamiento en vía pública; todo proyecto permitido sobre esta vialidad sin excepción, deberá respetar una banqueta con sección no menos a 3.00 metros, garantizando la continuidad con las banquetas colindantes, así como sus adecuaciones para facilitar el libre tránsito de personas con capacidades disminuidas; estos corredores contarán con infraestructura para ciclovías de una sección no menor de 2.50 metros.

22. Asimismo, se establece una Subestrategia de Programa de Estacionamientos Públicos que permita ofrecer una alternativa de movilidad.

23. Por lo que es obligación del Municipio el contar con regulaciones, acciones y proyectos que fortalezcan el servicio de transporte público como el modo de transporte prioritario apegado a la política de movilidad eficiente.

24. El proyecto para la implementación de vías preferenciales trae como beneficios para el municipio de Mazatlán mejorar los tiempos de traslado del transporte público, aumentar la seguridad vial de todos los usuarios de la vía, reducir la contaminación del aire y con ello mejorar la calidad de vida de todos los habitantes.

25. Como punto de partida se propone la implementación de esta infraestructura en la Av. Ejército Mexicano (que considera a la Av. Juan Carrasco y un tramo de la Carretera Internacional México 15) al ser una de las vías primarias más importantes de la ciudad y que sobre ella circulan más de la mitad de las rutas de transporte público, lo que la hace ideal para implementar este tipo de infraestructura que permitirá mejorar la movilidad de todas y todos, tal como lo establece el Artículo 35 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

26. Con este tipo de acciones está involucrada la satisfacción y garantía de diferentes derechos humanos que están contemplados en los ordenamientos legales antes mencionados, particularmente el derecho a la ciudad, derecho a la movilidad, derecho a la accesibilidad, derecho a la seguridad, derecho a un medio ambiente sano y el derecho a la salud. Derechos que se encuentran involucrados en este proyecto, así como el fomento a la política de movilidad eficiente establecida en los planes y programas municipales de ordenamiento territorial y desarrollo.

27. Si bien es cierto, el marco jurídico existente en materia de movilidad impulsa la implementación de este tipo de infraestructura, este no regula su funcionamiento y operación, por lo que resulta necesario la creación de la normatividad que establezca los lineamientos a que deban sujetarse los usuarios de la vía pública.

28. Que de conformidad con lo previsto por los artículos 125, fracciones II de la Constitución Política del Estado de Sinaloa, es facultad del H. Ayuntamiento aprobar y expedir los bandos de policía y gobierno, los reglamentos, circulares y disposiciones administrativas de observancia general dentro de sus respectivas jurisdicciones, que organice la administración pública municipal, regule las materias, procedimientos, funciones y servicios públicos de su competencia y aseguren la participación ciudadana y vecinal, de acuerdo con las leyes que en materia municipal expida el Congreso del Estado.

29. En este sentido, de conformidad con lo previsto por los artículos 27, fracciones I y IV, 79 y 81 fracción XII, de la Ley de Gobierno Municipal del Estado de Sinaloa, en relación con los artículos 167, 169, 171, 172, 173, y 174 del Reglamento de Gobierno del H. Ayuntamiento del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, es facultad del H. Ayuntamiento expedir, modificar o adicionar los Reglamentos, confiándose al Presidente Municipal, el Síndico Procurador, a los Regidores y a las Comisiones de Cabildo permanentes o transitorias, entre otras atribuciones la de presentar iniciativas de Reglamentación Municipal.

30. Con base en lo anterior y, por acuerdo del H. Cabildo Municipal tomado en la Sesión Ordinaria Número 42, celebrada el día 20 de julio de 2023, el H. Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, ha tenido a bien autorizar la expedición del ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECE LA OPERACIÓN DE VÍAS PREFERENCIALES EN EL MUNICIPIO DE MAZATLÁN, SINALOA, por lo que se expide el Decreto Municipal correspondiente para quedar como sigue:

DECRETO MUNICIPAL NÚMERO 36

ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECE LA OPERACIÓN DE VÍAS PREFERENCIALES EN EL MUNICIPIO DE MAZATLÁN, SINALOA.

I. En términos de lo previsto en los artículos: 73, fracción XXIX-C, y el 115, fracción II, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, fracción III, 4, 31 párrafo primero, 35, 36, 43, 44, 49, 56, 57, 58, 68 de Ley General de

Movilidad y Seguridad Vial; 110, 112, fracción I, 125, fracción II, de la Constitución Política del Estado de Sinaloa; 71 y 73, de la Ley de Gobierno Municipal.

II. De conformidad con lo establecido en los artículos 9, fracciones VI, VII y VIII, 211, 310 fracción I, 311, de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa; artículo 76 del Reglamento de Construcción del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, y el Plan Director de Desarrollo Urbano del Municipio de Mazatlán, vigentes; vía preferencial o carril confinado para la prestación del servicio público, es de interés público y considerando como una causa de utilidad pública, por lo cual las autoridades de Gobierno del Estado de Sinaloa y los municipios podrán establecer carriles confinados y demás infraestructura que requiera para la prestación del servicio 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 de conformidad a los Planes y Programas Municipales de Ordenamiento Territorial y de Desarrollo Urbano.

III. La Dirección de Vialidad y Transportes en el Estado de Sinaloa, supervisará y vigilará a través del Departamento de Supervisión del Transporte Público (personal de inspección y vigilancia), que el servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros cumpla con las normas establecidas en la vía preferencial autorizada (ascenso y descenso de pasajeros), lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 292, 293, 294, 295 y 296 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa o su homólogo.

IV. La Dirección de Obras Públicas del Municipio de Mazatlán será el organismo encargado de programar, presupuestar, ejecutar, mantener y controlar las obras de infraestructura de las vías preferenciales, de conformidad a lo que establece el artículo 29 Bis B, fracción III, del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Mazatlán, Sinaloa.

V. La Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal cuidará de la aplicación del presente Acuerdo de conformidad a lo que establece artículo 32 Bis fracción V, XII, XXVIII y XXXI del Reglamento de la Administración Pública del Municipio de Mazatlán, será el encargado de vigilar la aplicación del presente Acuerdo por el que se normará la circulación de vehículos y personas en las vías de circulación denominadas preferenciales, bajo las siguientes:

B A S E S:

PRIMERA. Para los efectos de este Acuerdo, se consideran vías preferenciales a aquellas que cuentan con dos o más carriles de circulación, de los cuales uno o más de ellos están destinados a la circulación exclusiva de vehículos del servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros, autorizados expresamente para esto por la Secretaría General de Gobierno del Estado de Sinaloa.

El tránsito de los vehículos destinados al servicio público de pasajeros que cuenten con la autorización correspondiente para el efecto, deberá realizarse por el carril exclusivo debidamente señalado.

SEGUNDA. En todo momento los conductores del servicio público de transporte y de vehículos particulares deberán sujetarse a las obligaciones establecidas en el artículo 101 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa o su homólogo.

TERCERA. Los vehículos del servicio público de transporte colectivo urbano de pasajeros autorizados para transitar por los carriles exclusivos en las vías preferenciales, circularán en forma rutinaria por dichos carriles, salvo en el caso de que por fuerza mayor se tenga que librar algún obstáculo imprevisto en el carril y, siempre y cuando, su sentido de circulación sea el mismo por el que transiten los demás vehículos usuarios de la vía, en este caso, podrán utilizar los carriles generales, empleando únicamente la distancia indispensable para adelantar el impedimento mencionado, retornando inmediatamente después de hacerlo en su carril de circulación normal. Asimismo, podrán abandonar momentáneamente el carril exclusivo para dar paso a vehículos de emergencia que se encuentren en operación.

CUARTA. Los vehículos de transporte público de pasajeros autorizados para circular por los carriles exclusivos de las vías preferenciales deberán ser fácilmente identificables, mediante el uso de su color asignado, nombre de ruta y/o cualquier otra indicación señalada por las autoridades correspondientes.

QUINTA. Los vehículos particulares y de servicio de transporte público deberán respetar en todo momento los límites de velocidad establecidos para las vías preferenciales. En los carriles de circulación de vehículos en general el límite máximo de velocidad será de 50 kilómetros por hora; para el caso de los carriles exclusivos para el transporte público, el límite máximo de velocidad será de 30 kilómetros por hora.

SEXTA. Las unidades de transporte público autorizadas para circular en los carriles exclusivos de las vías preferenciales deberán hacer las maniobras de ascenso y descenso de pasaje, en las paradas y lugares oficiales establecidos por las autoridades competentes.

SÉPTIMA. En los carriles de las vías preferenciales destinados a la circulación de vehículos en general, pueden hacerlo otros vehículos de transporte público cuyo recorrido sea autorizado para ello y mientras lo hagan, les queda estrictamente prohibido efectuar maniobras de ascenso y descenso de pasajeros.

OCTAVA. Los cierres de circuito de los vehículos que presten el servicio público de pasajeros sobre carriles exclusivos de las vías preferenciales, deberán ubicarse fuera de las mismas, aprovechando para ello terminales, paraderos o calles en las que no se causen molestias a los vecinos o problemas a la libre circulación de peatones o vehículos.

NOVENA. La circulación de vehículos de carga sobre las vías preferenciales, así como las maniobras de carga y descarga que originen éstos, se harán acatando rigurosamente los horarios que al efecto fijen las autoridades correspondientes. Los vehículos de carga y descarga de mercancías solo podrán hacer uso del carril exclusivo en un horario de las 22:00 a las 05:00 horas.

Fuera del horario señalado en el párrafo anterior la circulación de vehículos de carga sobre las vías preferenciales, así como su introducción para las maniobras de carga y descarga en el interior de los predios o negociaciones, se autorizará siempre y cuando cuenten con una rampa de acceso adecuada y las dimensiones en el pórtico, así como interiores que garanticen el no tener que efectuar maniobras retardatorias a los flujos peatonales y de automotores; o en su defecto en la calle transversal inmediata, si cuenta para ello con las características ideales.

DÉCIMA. Los automóviles de transporte público de pasajeros sin itinerario fijo, así como los de uso privado podrán circular libremente por las vías preferenciales en los carriles destinados a los vehículos en general, debiendo efectuar las maniobras de ascenso y descenso de pasaje sobre las calles transversales. Solo podrán realizar el ascenso sobre el carril exclusivo en casos excepcionales que así lo requieran. En ningún momento deberán interrumpir permanentemente la circulación de los vehículos de transporte público de pasajeros sobre el carril exclusivo.

DÉCIMA PRIMERA. En las banquetas de las vías preferenciales no deberá colocarse ningún puesto fijo o semifijo con fines comerciales, ni obstaculizar el libre desplazamiento de los peatones con la exhibición de cualquier producto en venta. Asimismo, se prohíbe el estacionamiento de vehículos sobre el espacio de banqueta que limiten la libre circulación de los peatones.

DÉCIMA SEGUNDA. Con la finalidad de que el tránsito de peatones por las vías preferenciales se realice garantizando la máxima seguridad y fluidez para los mismos, éstos deberán sujetarse a las disposiciones establecidas en el artículo 81 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa o su homólogo, entre las que se encuentran:

- 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.
- Independientemente de que, en forma periódica, la autoridad responsable realizará labores de educación vial sobre el uso adecuado de estas vías.

DÉCIMA TERCERA. En caso de que no exista infraestructura ciclista adecuada, los usuarios de vehículos no motorizados podrán hacer uso de las vías preferenciales sobre los carriles exclusivos para el transporte público de pasajeros, siempre y cuando sus dimensiones no afecten la circulación en general. Estos deberán sujetarse a las disposiciones establecidas en el artículo 88 de la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa o su homólogo.

Los vehículos autorizados para circular por los carriles exclusivos deberán respetar en todo momento el espacio de circulación compartida con los ciclistas.

DÉCIMA CUARTA. En las vías preferenciales podrán circular vehículos de emergencia policiales (automóvil de policía de patrulla), sanitarios (ambulancias) y de bomberos. Asimismo, podrán hacer uso del carril exclusivo para cubrir sus labores de auxilio en caso de eventos inesperados utilizando en todo momento sus señales luminosas y audibles correspondientes; para ello deben acceder al carril exclusivo preferentemente al inicio de la cuadra.

DÉCIMA QUINTA. Para acceder a viviendas o establecimientos comerciales que cuenten con estacionamiento, los vehículos particulares podrán utilizar momentáneamente al carril exclusivo y para ello podrán hacerlo en las secciones donde la línea delimitadora sea discontinua, encendiendo las luces direccionales y preferentemente al inicio de la cuadra. De manera similar, para salir del carril exclusivo deberán hacerlo por la zona demarcada con línea discontinua y con las luces direccionales encendidas.

DÉCIMA SEXTA. Para dar vuelta a la derecha en las vías preferenciales, los vehículos particulares que circulan por los carriles generales deberán hacerlo en los puntos señalizados con flecha de incorporación al carril exclusivo al final de la cuadra. Los vehículos particulares que realicen esta maniobra deberán tomar sus precauciones pertinentes y harán uso de las luces direccionales correspondientes.

DÉCIMA SÉPTIMA. Se consideran violaciones a lo establecido en el presente Acuerdo las que a continuación se detallan y se sancionarán de acuerdo con lo establecido en las disposiciones legales aplicables a la materia:

Para los vehículos de transporte público de pasajeros:

- I. Sin motivo justificado circular fuera del carril exclusivo o hacerlo en sentido contrario.
- II. Por circular a exceso de velocidad sobre la vía preferencial.
- III. Por circular en el carril exclusivo sin la indispensable identificación.
- IV. Por realizar ascenso y descenso de pasaje fuera de las paradas oficiales o lugares señalados.
- V. Por efectuar estacionamiento en la vía preferencial.

Para los vehículos particulares:

- I. Por transitar en las vías preferenciales vehículos que tienen la circulación prohibida.
- II. Por utilizar sin autorización el carril de circulación exclusivo para el transporte público.
- III. Por circular a exceso de velocidad sobre la vía preferencial.
- IV. Por efectuar estacionamiento en la vía preferencial.
- V. Por efectuar sin autorización maniobras de ascenso y descenso de pasaje en las vías preferenciales.
- VI. Por efectuar carga y descarga de mercancía fuera de los horarios señalados.

DÉCIMA OCTAVA. Por las infracciones al presente Acuerdo se aplicarán las siguientes sanciones:

- I. Multa de 5 a 20 veces el valor de la Unidad de Medida y Actualización.

Los recursos que se obtengan de las infracciones que pudieran cometerse con motivo de la aplicación del presente Acuerdo, se destinarán a la operación y mantenimiento de las vías preferenciales del Municipio de Mazatlán.

TRANSITORIOS:

PRIMERO. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Sinaloa.

SEGUNDO. Una vez que se realicen las reformas a las Leyes y Reglamentos vigentes aplicables en la materia o en su caso, se elaboren nuevos instrumentos legales, se deberán incluir las presentes disposiciones quedando sin efecto el presente Acuerdo.

TERCERO. Cuando se trate de vialidades de jurisdicción federal deberán observarse las disposiciones federales aplicables por las autoridades correspondientes.

Es dado en el Salón de Sesiones del H. Ayuntamiento Constitucional del Municipio de Mazatlán, Sinaloa, a los veinte días del mes de julio del año dos mil veintitrés.

~~ATENTAMENTE~~

~~LIC. EDGAR AUGUSTO GONZÁLEZ ZARTARAIN
PRESIDENTE MUNICIPAL DE MAZATLÁN~~



~~H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DEL MUNICIPIO DE
MAZATLÁN, SINALOA.~~

~~LIC. ADDA SARAHÍ ROSAS MEDINA
SECRETARIA DEL H. AYUNTAMIENTO DE MAZATLÁN.~~

~~Por lo tanto, mando se imprima circule para su debida observancia y aplicación.~~

~~Es dado en el Palacio del Ejecutivo Municipal a los veinticuatro días del mes de julio del año dos mil veintitrés.~~

~~ATENTAMENTE~~

~~LIC. EDGAR AUGUSTO GONZÁLEZ ZATARAIN
PRESIDENTE MUNICIPAL DE MAZATLÁN~~



~~H. AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL
DEL MUNICIPIO DE
MAZATLÁN, SINALOA.~~

~~LIC. ADDA SARAHÍ ROSAS MEDINA
SECRETARIA DEL H. AYUNTAMIENTO DE MAZATLÁN~~