



MORELOS
2018 - 2024

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Legislación.
Subdirección de Jurisprudencia.

Última Reforma: 28-12-2022



**CONSEJERÍA
JURÍDICA**

ACUERDO POR EL QUE SE EXPIDE EL PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS 2019-2024.

OBSERVACIONES GENERALES.- Se reforma de manera integral por artículo único del Acuerdo publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" número 6154, de fecha 2022/12/28. Vigencia 2022/12/29. Podrá consultar la publicación oficial en la siguiente liga: <http://periodico.morelos.gob.mx/obtenerPDF/2022/6154.pdf>

Aprobación
Publicación
Expidió
Periódico Oficial

2019/07/16
2019/07/16
Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
5725 "Tierra y Libertad"



Al centro un Escudo del Estado de Morelos que dice: “Tierra y Libertad”.- La tierra volverá a quienes la trabajan con sus manos.- 2018 - 2024, y un logotipo que dice Morelos Anfitrión del Mundo Gobierno del Estado 2018-2024.

VÍCTOR AURELIANO MERCADO SALGADO, EN MI CARÁCTER DE SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE MORELOS; CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 34; FRACCIONES I Y III DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS; 14; FRACCIÓN I Y 16, FRACCIÓN VI DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS; Y 8, FRACCIÓN XVII DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; Y,

CONSIDERANDO

1.- La fracción XXVI del artículo 70 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, establece que son facultades del Gobernador del Estado, adoptar todas las medidas necesarias para la buena marcha de la Administración Estatal. Así mismo, conducir la planeación del desarrollo económico y social del Estado y realizar las acciones conducentes a la formulación, instrumentación, ejecución, control y evaluación de los planes y programas de desarrollo.

La fracción III del artículo 119 de la propia Constitución, refiere que los planes y los programas de la Administración Pública, tendrán su origen en un sistema de planeación democrática del desarrollo estatal que, mediante la consulta popular a los diferentes sectores que integran la sociedad civil, recogerá las auténticas aspiraciones y demandas populares que contribuyan a realizar el proyecto social contenido en la Constitución. La Ley facultará al Ejecutivo para establecer los procedimientos de participación y consulta popular y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo; así mismo determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Gobernador del Estado celebre Convenios de Coordinación con el Gobierno Federal y otras Entidades Federativas, e induzca y concierte con los particulares las acciones tendientes a su elaboración y control.



2.- Por su parte, el artículo 25 de la Ley Estatal de Planeación, establece que las disposiciones reglamentarias de esa Ley, establecerán las normas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática y el proceso de Planeación a que deberán sujetarse las actividades conducentes a la formulación, instrumentación, control y evaluación de los planes y programas.

La fracción VII del artículo 16 del citado ordenamiento legal, dispone que la Secretaría de Hacienda, con el apoyo de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, integradas en el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Morelos, tendrá la atribución de asegurar que los planes y programas que se generan en el sistema, mantengan congruencia en su elaboración y contenido, proponiendo las metodologías y lineamientos que deberán seguirse.

Asimismo, las fracciones III y IV del artículo 17 de la propia Ley Estatal de Planeación, señala que a las Dependencias de la Administración Pública Estatal, en particular corresponde elaborar y expedir programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las Entidades del sector y los Ayuntamientos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados; y que estos programas, cuenten con un mecanismo de seguimiento basado en indicadores estratégicos y asegurar la congruencia de los Programas Sectoriales con el Plan Estatal, con los Planes Municipales y con los Programas que de ellos se deriven.

3.- Por su parte, las fracciones IV; V; XII; XIII; XV y XXIV del artículo 13 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, establecen como atribuciones genéricas de los Titulares de las Dependencias que integran la Administración Pública Estatal, las siguientes:

- Fracción IV. Elaborar los programas sectoriales y las políticas relativas a los ámbitos de su competencia, para su inclusión en el Plan Estatal de Desarrollo;
- Fracción V. Planear, programar, organizar, coordinar, controlar y evaluar el funcionamiento de los Órganos Administrativos adscritos a su ámbito, conforme a



los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Estatal de Desarrollo; así como coordinar la elaboración de los programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto que les correspondan; asimismo, establecer y preservar el sistema de control interno requerido para el logro de los objetivos y metas;

Fracción XII. Coadyuvar con la Secretaría de la Contraloría del Estado, vigilando que las Dependencias y Organismos que les estén adscritos o sectorizados, cumplan con las metas y objetivos de sus respectivos programas y se ajusten a los presupuestos autorizados;

Fracción XIII. Apoyar al Gobernador del Estado en la planeación, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo de las Entidades Paraestatales que les sean sectorizadas, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y los demás programas que deriven de éstos;

Fracción XV. Promover que la gestión de las Secretarías, Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal cumpla con el contenido en el Plan Estatal de Desarrollo;

Fracción XXIV. Integrar al Plan Estatal de Desarrollo, los planes, programas, proyectos y actividades que de él se deriven, sean sectoriales e intersectoriales, programas operativos anuales, institucionales, regionales y especiales y cualquier otro programa que determine el Gobernador del Estado, verificando, con la participación de las Secretarías, Dependencias y Entidades, que exista congruencia entre los mismos y el Plan Nacional de Desarrollo;

En ese mismo tenor, la fracción II del artículo 34 de la misma Ley Orgánica, señala como atribución del Titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte, dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la Federación o los municipios.



Por su parte, la fracción III del artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, establece como una de las facultades del Titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte, emitir acuerdos, circulares y demás disposiciones en el ámbito de su competencia, para la aplicación de las leyes en la materia.

4.- Con base en lo anterior, el presente Programa Estatal de Transporte 2019-2024, contiene un diagnóstico muy amplio y detallado de la realidad que se vive en el sector del transporte; que incluye antecedentes, análisis de la competitividad del sector; la movilidad metropolitana, la movilidad en el transporte; los planteamientos estratégicos y el modelo de gestión.

Además, el Programa Estatal de Transporte 2019-2024, se encuentra alineado con los objetivos prioritarios de la Agenda 2030; con los objetivos y metas establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024; así como con las metas y acciones establecidas en el Programa Presupuestario de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

5.- Por lo anteriormente expuesto y fundado, tengo a bien expedir el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE EXPIDE EL PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS 2019-2024.

PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE

CONTENIDO.

PRESENTACIÓN.

MARCO NORMATIVO.

CAPÍTULO I. DIAGNÓSTICO.

I.I ANTECEDENTE: ZONAS METROPOLITANAS Y CONURBADA.

I.II COMPETITIVIDAD.

I.II.I MOVILIDAD METROPOLITANA.

I.II.II MODERNIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

I.II.III ADMINISTRACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE.



CAPÍTULO II. CONSULTA CIUDADANA.
CAPÍTULO III. ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS.
III.I ÁRBOL DE PROBLEMAS.
III.II ÁRBOL DE OBJETIVOS.
CAPÍTULO IV. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO.
IV.I MISIÓN Y VISIÓN.
IV.II PRINCIPIOS, VALORES E INTEGRIDAD.
IV.III OBJETIVOS SECTORIALES.
IV.IV MODELO DE GESTIÓN ESTRATÉGICA.
IV.V ALINEACIÓN DE OBJETIVOS
CAPÍTULO V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN
V.I INDICADORES.
V.II FICHA TÉCNICA DE INDICADORES.
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.
PRESENTACIÓN.

De conformidad con lo dispuesto por la fracción I del artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos: planear, organizar, regular, regularizar, vigilar y, en su caso, administrar el servicio de transporte público, privado y particular.

En ese sentido, la organización y reordenación del transporte en el estado de Morelos, representa un reto complicado, en función de las realidades que expone este sector a lo largo y ancho de nuestra entidad, pero que paso a paso y apegándose a lo establecido en la ley, se podrá cristalizar en beneficio de todos los morelenses.

El presente Programa Estatal de Transporte 2019-2024, contiene un diagnóstico muy amplio y detallado de la realidad que se vive en el sector del transporte; que incluye antecedentes, análisis de la competitividad del sector; la movilidad metropolitana, la movilidad en el transporte; los planteamientos estratégicos y el modelo de gestión.



Además, el Programa Estatal de Transporte 2019-2024, se encuentra alineado con los objetivos prioritarios de la Agenda 2030; con los objetivos y metas establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024; así como con las metas y acciones establecidas en el Programa Presupuestario de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

MARCO NORMATIVO.

El presente Programa Estatal de Transporte 2019-2024 contiene los objetivos, estrategias y líneas de acción para contribuir en el desarrollo estatal y del sector. Además, observa el marco legal que establece la formulación, instrumentación, ejecución, control y evaluación de los planes y programas de desarrollo en el estado de Morelos:

- La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos en su artículo 70;
- Fracción XXVI, menciona que son facultades del gobernador del estado, adoptar todas las medidas necesarias para la buena marcha de la administración estatal. Así mismo, conducir la planeación estatal del desarrollo económico y social del Estado y realizar las acciones conducentes a la formulación, instrumentación, ejecución, control y evaluación de los planes y programas de desarrollo.

De igual manera en el artículo 119:

- Fracción III, refiere que los planes y los programas de la Administración pública, tendrán su origen en un sistema de planeación democrática del desarrollo estatal que, mediante la consulta popular a los diferentes sectores que integran la sociedad civil, recogerá las auténticas aspiraciones y demandas populares que contribuyan a realizar el proyecto social contenido en esta Constitución. La ley facultará al ejecutivo para establecer los procedimientos de participación y consulta popular y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo; así mismo determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el gobernador del estado celebre convenios de coordinación



con el gobierno federal y otras entidades federativas, e induzca y concierte con los particulares las acciones tendientes a su elaboración y control.

- En la Ley Estatal de Planeación, se establece lo siguiente:

Artículo 15. Las disposiciones reglamentarias de esta ley establecerán las normas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática y el proceso de Planeación a que deberán sujetarse las actividades conducentes a la formulación, instrumentación, control y evaluación de los planes y programas a que se refiere este ordenamiento.

Artículo 16. La Secretaría de Hacienda, con el apoyo de las dependencias y entidades de la Administración pública federal, estatal y municipal, integradas en el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Morelos, tendrá las atribuciones siguientes:

- Fracción VII.- Asegurar que los planes y programas que se generan en el sistema, mantengan congruencia en su elaboración y contenido, proponiendo las metodologías y lineamientos que deberán seguirse;

Artículo 17. A las dependencias de la Administración pública estatal, en particular, corresponde:

- Fracción III.- Elaborar y expedir programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector y los ayuntamientos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados; y que estos programas, cuenten con un mecanismo de seguimiento basado en indicadores estratégicos;
- Fracción IV.- Asegurar la congruencia de los programas sectoriales con el Plan Estatal, con los planes municipales y con los programas que de ellos se deriven;

• En la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, indica lo siguiente:

Artículo 13. Las personas titulares de las dependencias señaladas en el artículo 9 de la presente ley, cuentan con las siguientes atribuciones genéricas:

- Fracción IV. Elaborar los programas sectoriales y las políticas relativas a los ámbitos de su competencia, para su inclusión en el Plan Estatal de Desarrollo;
- Fracción V. Planear, programar, organizar, coordinar, controlar y evaluar el funcionamiento de los órganos administrativos adscritos a su ámbito, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Estatal de Desarrollo; así como coordinar la elaboración de los programas operativos



anuales y anteproyectos de presupuesto que les correspondan; asimismo, establecer y preservar el sistema de control interno requerido para el logro de los objetivos y metas;

- Fracción XII. Coadyuvar con la Secretaría de la Contraloría del Estado, vigilando que las dependencias y organismos que les estén adscritos o sectorizados, cumplan con las metas y objetivos de sus respectivos programas y se ajusten a los presupuestos autorizados;

- Fracción XIII. Apoyar al gobernador del estado en la planeación, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo de las entidades paraestatales que les sean sectorizadas, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y los demás programas que deriven de éstos;

- Fracción XV. Promover que la gestión de las secretarías, dependencias y entidades de la Administración pública estatal cumpla con el contenido en el Plan Estatal de Desarrollo;

- Fracción XXIV. Integrar al Plan Estatal de Desarrollo, los planes, programas, proyectos y actividades que de él se deriven, sean sectoriales e intersectoriales, programas operativos anuales, institucionales, regionales y especiales y cualquier otro programa que determine el gobernador del estado, verificando, con la participación de las secretarías, dependencias y entidades, que exista congruencia entre los mismos y el Plan Nacional de Desarrollo;

Artículo 34. A la Secretaría de Movilidad y Transporte le corresponde ejercer las siguientes atribuciones:

Fracción II. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la federación o los municipios;

- De la Ley de Transporte del Estado de Morelos, señala en:

Artículo 14. El titular de la secretaría, además de las facultades que establece la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, tendrá las siguientes:

- Fracción II. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la federación o los municipios;

- Del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte, señala:



Artículo 8. El secretario, además de las atribuciones que le confiere la normativa, cuenta con las que a continuación se señalan, mismas que ejercerá conforme a las necesidades del servicio:

- Fracción III. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la federación o los municipios;

Artículo 12. A la persona titular de la Dirección General de Planeación Estratégica, Capacitación e Ingeniería de Transporte le corresponden las siguientes atribuciones específicas:

- Fracción XI. Elaborar el Programa Estatal de Desarrollo del Transporte y someterlo a la consideración del secretario para la aprobación correspondiente.

CAPÍTULO I. DIAGNÓSTICO.

I.I ANTECEDENTE: ZONAS METROPOLITANAS Y CONURBADA.

El transporte es una actividad necesaria para llevar a cabo la fase de la distribución dentro del proceso económico, pues a través de él se pueden trasladar personas de un lugar a otro sea cual fuere el fin de su viaje: en la industria, se transportan las materias primas que se requieren para la elaboración de productos que a su vez se pueden hacer llegar al consumidor intermedio y final; en el comercio, se transportan todas las mercancías para la reventa; en los servicios, se trasladan los materiales y equipos que se requieren para poder satisfacer necesidades o deseos de los clientes que los demandan, en fin, sin el transporte, no se completaría el ciclo económico pues no habría distribución.

En 2018, se realizó una revisión y actualización del Sistema Urbano Nacional (SUN), usando como base las Proyecciones 2010-2030 de CONAPO y en el cual se cumplieran estos dos aspectos:

- Aparecer en el catálogo 2010 del SUN (SEDESOL y CONAPO, 2012);
- Ser considerado zona metropolitana en la publicación 2015 sobre el tema (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2018).

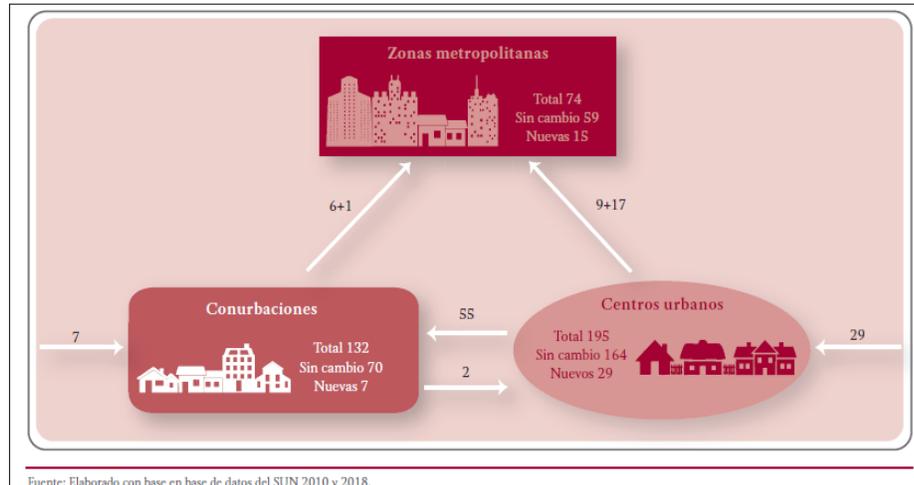
Las nuevas localidades para ser consideradas como parte del SUN 2018, deberían cumplir los siguientes requisitos:

- Ser localidades geo estadísticas de al menos 15 mil habitantes, con las proyecciones de la población por localidad vigentes para el año 2018.
- Ser agrupaciones de localidades geo estadísticas entre las que exista continuidad física, es decir, amanzanamiento continuo de acuerdo con el Marco Geo estadístico Nacional (MGN, 2017) (INEGI, 2017), que en conjunto superaran 15 mil habitantes de acuerdo con el supuesto del inciso anterior y que no fueran metrópolis.

Así, se identificaron 401 ciudades habitadas por 92.7 millones de personas, esto es 74.2% del total nacional, 2.1 puntos porcentuales más que en 2010 y también 36 nuevas urbes, lo que denota el aumento en la tendencia hacia la urbanización.

Las proyecciones señalan que hacia 2030 habrá otras 40 ciudades que se agregarán al SUN, alcanzando el umbral de 15 mil habitantes, 37 centros urbanos y tres conurbaciones más.

En el año 2030 se habrán agregado 665 mil personas adicionales al SUN, lo que reitera el predominio del México urbano. (Ver imagen 1.1) Imagen 1.1

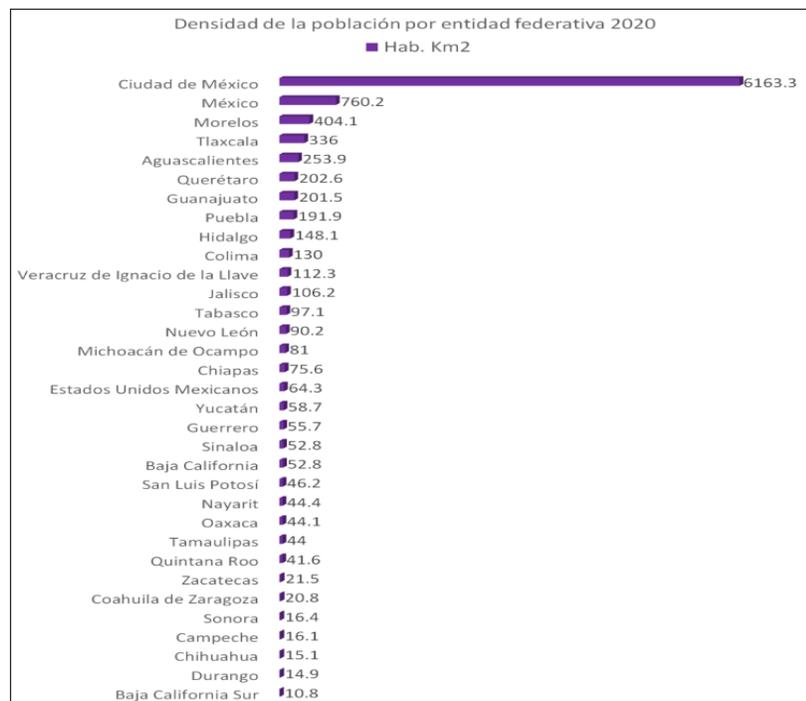




De las dos zonas metropolitanas para el estado de Morelos: Cuernavaca, Cuautla y una conurbada Jojutla. La primera tuvo un incremento quinquenal del año 2015 al 2020 con 45,224 habitantes, y de acuerdo con la información de la delimitación de las zonas metropolitanas de México de 2015 publicada por el CONAPO, según las proyecciones de población para el 2020, coloca a la ZM Cuernavaca en el lugar 15 de las ZM de todo el país.

Hoy por hoy, Morelos ocupa el tercer lugar en densidad demográfica del país después de la Ciudad de México y el estado de México con poco más de 404 habitantes por kilómetro cuadrado, pero encontramos que en el año 2020 tenemos municipios como Jiutepec, Cuernavaca, Temixco y Zacatepec que registran densidades de entre mil y cuatro mil habitantes/km, cuando en contraparte existen municipios como Tlaquiltenango con 62 habitantes por km2.

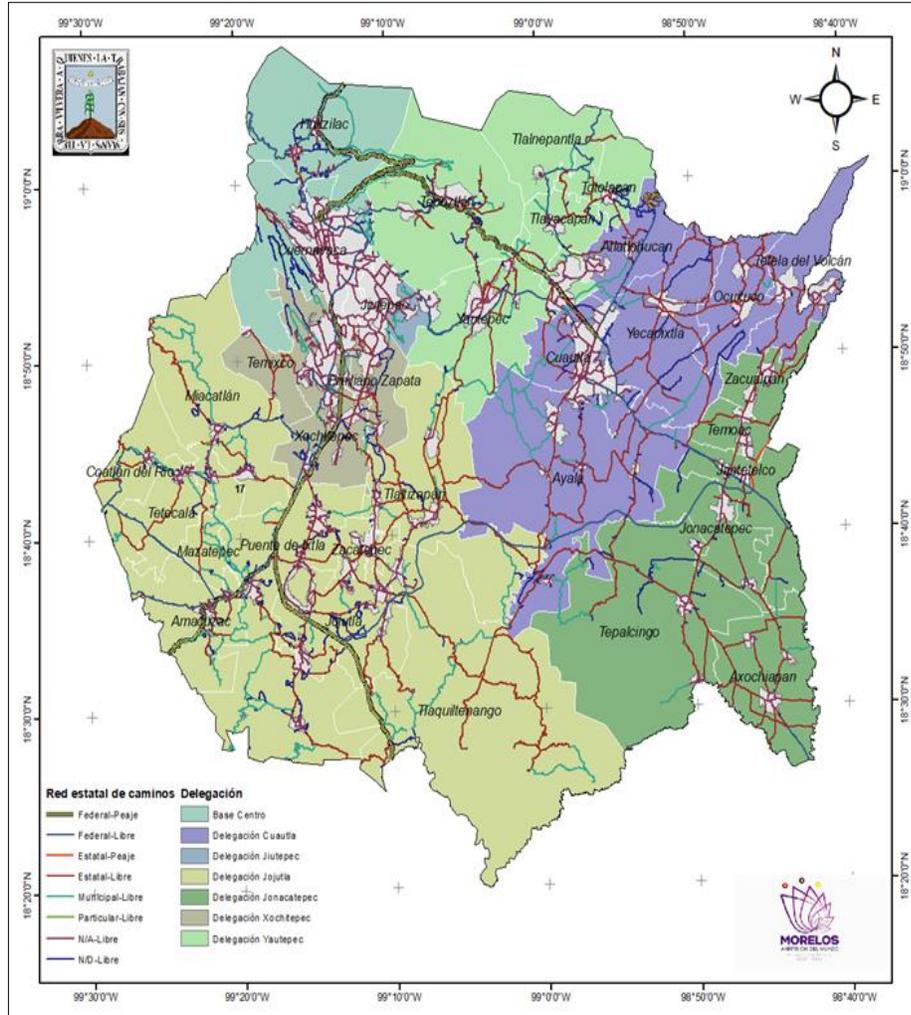
Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía Gráfica 1.1





De las dos zonas metropolitanas de Morelos y una conurbada, la de Jojutla-Zacatepec-Tlaquiltenango es la menor en población y crecimiento durante los últimos años.

Fuente de información: Elaborado con base en INEGI Tabla 1.1





La información presentada coincide con los planteamientos de ONU-Hábitat, sobre los principales desafíos urbanos y con la nueva agenda urbana en su propuesta hacia la sostenibilidad. A nivel local, el envejecimiento de la población es un proceso que podría agudizarse especialmente en ciertas zonas de las ciudades, dado que genera la carencia de espacios destinados al adulto mayor y actualmente, la infraestructura urbana no está preparada para estas poblaciones, en términos del contexto urbano, el transporte y por la existencia de zonas públicas sin condiciones apropiadas.

I.II COMPETITIVIDAD.

Durante varias décadas, Morelos vivió una promesa incumplida de futuro, un panorama lleno de carencias, pobreza y desigualdad, que ha tenido fuertes repercusiones negativas en la vida de miles de morelenses. Con el paso de los años, Morelos perdió muchos de sus atributos y fortalezas que lo habían caracterizado como un estado fuerte, dinámico y en crecimiento; aumentaron aceleradamente la marginación y la inequidad; se acentuó la desigualdad y, en el contexto nacional, la economía estatal perdió lugares importantes en materia de competitividad.

El transporte forma parte del sector terciario, en materia económica, y se entiende como el desplazamiento de personas y de carga de un lugar a otro, por medio de algún tipo de vehículo, utilizando las diferentes vías de comunicación e infraestructura distribuidas a lo largo y ancho del país.



Morelos Poblacion Total por Zonas Metropolitanas 2015		Morelos Poblacion Total por Zonas Metropolitanas 2020	
ZM Cuernavaca		ZM Cuernavaca	
Cuernavaca	366,321	Cuernavaca	378,476
Emiliano Zapata	99,493	Emiliano Zapata	107,053
Huitzilac	19,231	Huitzilac	24,515
Jitutepec	214,137	Jitutepec	215,357
Temixco	116,143	Temixco	122,263
Tepoztlán	46,946	Tepoztlán	54,987
Tlaltizapan	52,110	Tlaltizapan	52,399
Xochitepec	68,984	Xochitepec	73,539
Total ZM Cuernavaca	983,365	Total ZM Cuernavaca	1,028,589
ZM Cuautla		ZM Cuautla	
Atlatlahuacan	22,079	Atlatlahuacan	25,232
Ayala	85,521	Ayala	89,834
Cuautla	194,786	Cuautla	187,118
Tlayacapan	17,714	Tlayacapan	19,408
Yautepec	102,690	Yautepec	105,780
Yecapixtla	52,651	Yecapixtla	56,083
Total ZM Cuautla	475,441	Total ZM Cuautla	483,455
ZM Jojutla		ZM Jojutla	
Amacuzac	17,772	Amacuzac	17,598
Coatlán del Río	9,768	Coatlán del Río	10,520
Jojutla	57,121	Jojutla	57,682
Mazatepec	9,967	Mazatepec	9,653
Miacatlán	26,713	Miacatlán	15,802
Puente de Ixtla	66,435	Puente de Ixtla	40,018
Tetecala	7,772	Tetecala	7,617
Tlaquiltenango	33,844	Tlaquiltenango	33,789
Zacatepec	36,159	Zacatepec	36,094
Total ZM Jojutla	265,551	Total ZM Jojutla	228,773
Total 3 ZM's	1,724,357	Total 3 ZM's	1,740,817

Es conveniente resaltar que un sistema de transporte eficiente y seguro, fomenta la competitividad y contribuye al mejoramiento de las condiciones del bienestar social; para ubicar a Morelos como un estado con movilidad y transporte urbano, rápido, confiable y seguro, será necesario establecer estrategias que disminuyan los niveles de congestión vehicular y minimice los tiempos de recorrido, y



que cubran las necesidades de desplazamiento en las diferentes vías de comunicación e infraestructura distribuidas a lo largo y ancho del estado; actualmente se tiene un total de 48 carreteras identificadas, sin tener identificadas las vías rurales, como se observa en el mapa 1.1 y 1.2.

Red Estatal de Caminos

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/mor_long_dic2017.pdf

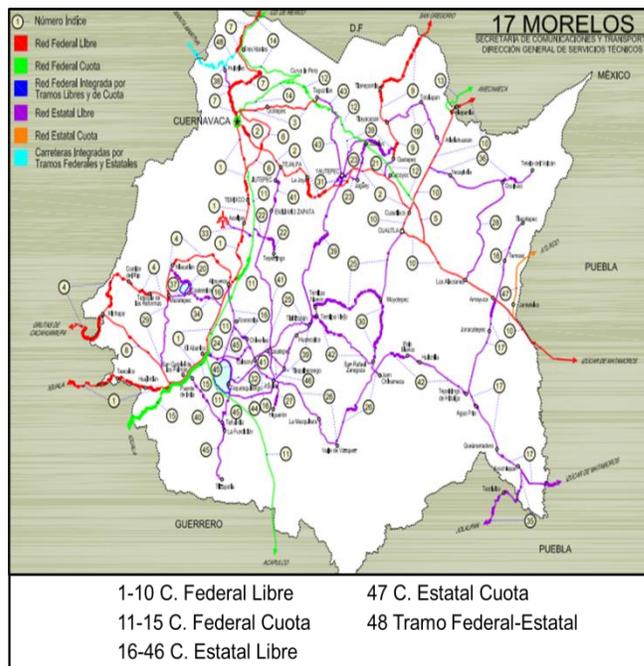
Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Mapa 1.1

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/mor_long_dic2017.pdf

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte

Mapa 1.2



I.II.I MOVILIDAD METROPOLITANA.

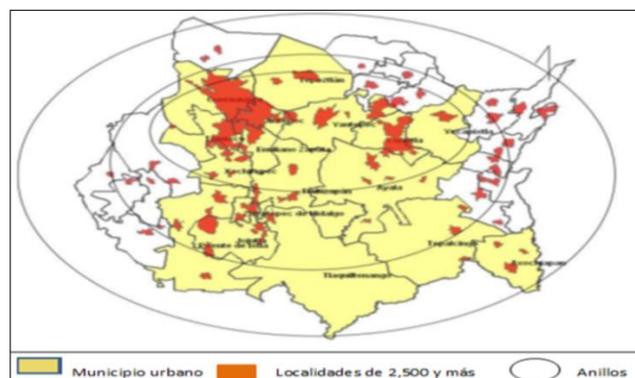
En el mapa de Morelos se pueden representar los tres anillos propuestos por Kayser (1990) en donde el primer anillo está conformado por la zona urbana de Cuernavaca y Cuautla, en donde los flujos intermunicipales por motivos de trabajo son superiores al 15% de la población ocupada; en el segundo anillo se incluyen los municipios que tienen una interacción entre el 3.5% al 14.5%, además de que las localidades urbanas se localizan a menos de 60 minutos del centro metropolitano más próximo; en el tercer anillo se ubican los municipios cuyas localidades tienen menos del 3.4% de intercambio de personal ocupado con la zona metropolitana.

Finalmente, en el tercer anillo las cabeceras municipales están a poco más de 90 minutos de distancia de los 2 principales centros urbanos, como se observa en el mapa 1.3.

CÍRCULOS CONCÉNTRICOS EN TORNO DE LA ZONA URBANA DE CUERNAVACA-CUAUTLA

José Luis Sámano Muñoz y Marcos Antonio Rodríguez Páramo “Metropolización y Región Periurbana en Morelos” dentro del 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. Cuernavaca, Morelos del 17 al 20 de noviembre de 2015. AMECIDER – CRIM, UNAM.

Mapa 1.3





Después de la conurbación, aparte de perder diferenciación física-formal de su línea divisoria administrativa, llega un intercambio múltiple orgánico de personas (que trabajan en la anterior desconectada urbe y por lo tanto aumentan las distancias de los centros de trabajo a los de residencia), de mercancías y de servicios públicos y privados diversos.

La dirección de ese crecimiento urbano, tanto inicial como intermedio, no se presenta tan en forma caótica y desordenada como parece, pues obedece a cierta lógica y patrón de comportamiento social de las decisiones de inversión pública y privada de distinta clase: tal ha sido la experiencia histórica de la parte oriente de Cuernavaca con la parte poniente de Jiutepec, ya que con la instauración del Centro Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC) como fuerte incentivo se fue creando toda la infraestructura urbana, habitacional y de servicios paralelos cuya inversión traía como consecuencia, además del crecimiento del lado de Cuernavaca como el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y la ampliación las colonias Flores Magón o de nuevas como Ciudad Chapultepec y las cercanas a éstas.

Un síntoma que exigía ser resuelto entre tal intercambio de personas y mercancías era el insuficiente Paseo Cuauhnáhuac a cuatro carriles y que tuvo que ser ampliado a pasos a desnivel.

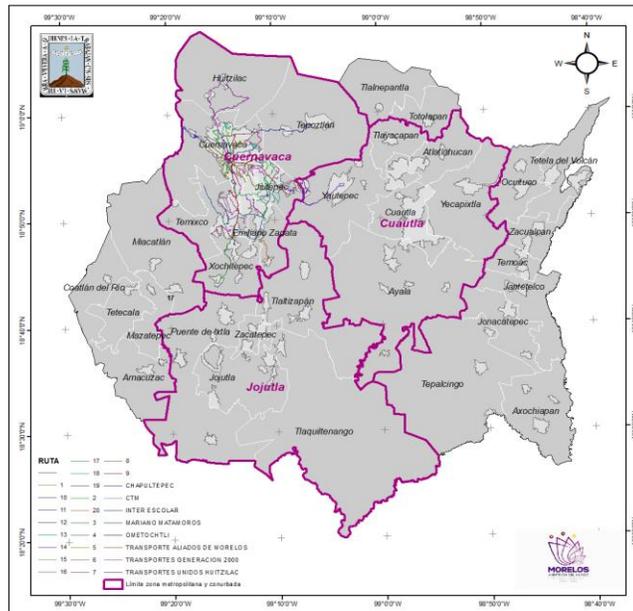
Otro ejemplo, de este proceso es el crecimiento del lado sur de Cuernavaca y del lado norte de Temixco, donde sólo se ha detenido parcialmente por la topografía de barrancas entre ambos límites municipales, pero a su escala, hace un par de años se hizo necesaria la ampliación de los carriles y pasos a desnivel en la colonia El Polvorín y abrir las conexiones directas entre Emiliano Zapata y Temixco unos metros más al sur sobre la autopista del Sol.

La dirección del crecimiento urbano se decantó con motivo de la creación del Parque Industrial Cuautla en terrenos del municipio de Ayala; y esto al principio exigió la construcción de un libramiento norte para que rodeara el paso por las antiguas calles de la ciudad que obviamente poseen un trazo muy antiguo y sin los requerimientos para el paso de tráileres a la zona industrial; sin embargo, al

construir ese libramiento norte se conjuntó con el paso a la salida a Yecapixtla-Atlatlahucan creando un conflicto vial grande, por lo que tuvo que construirse un paso a desnivel.

En la actualidad se han encontrado avenidas por donde circulan un gran número de vehículos, ocasionando una sobreposición. Esto se traduce en congestionamientos viales, por el ascenso y descenso de usuarios y se observa principalmente en las Av. Morelos, Cuauhnáhuac, Vicente Guerrero, Emiliano Zapata, Ruíz Cortines, Río Mayo, San Diego, entre otras del municipio de Cuernavaca. (Ver mapa 1.4) Rutas de Transporte del Estado de Morelos

Mapa 1.4

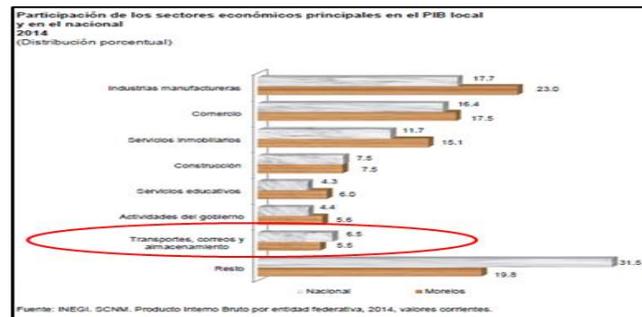


La movilidad en general en el estado de Morelos tiene una estructura distorsionada y cuenta con las siguientes características:

- De baja capacidad (colectivos, taxis y particulares).
- Proliferación de pirataje entre taxis y rutas.
- El uso de otros medios de transporte público fuera de la legalidad.

Adicional a esto, actualmente no se cuenta con un padrón de operadores del transporte público de servicios que trasladan a usuarios diariamente, y no han sido capacitados desde el año 2012, por ello, es indispensable contemplar en el programa sectorial la profesionalización y capacitación a los concesionarios y operadores del servicio público, mercantil y privado que considere la mejora del servicio y que contribuya en la seguridad vial.

(Ver tabla 1.2)



Respecto a los datos mencionados, se aprecia que a partir del año 2013 se dejó de dar seguimiento y capacitación a los operadores de transporte público que contribuía a la mejora de la prestación del servicio percibida por los usuarios; por tal motivo se pretende iniciar el proceso de registro de operadores de transporte público para la obtención de gafete de operador, el cual consistirá en la capacitación y profesionalización de los operadores en temas de seguridad vial y prevención de violencia de género; a partir del registro de operadores se podrá generar un padrón de operadores de transporte y al mismo tiempo dar seguimiento para el mejoramiento del servicio percibido por los usuarios.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía



Tabla 1.2

DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS ECONÓMICAS DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE ENCUESTAS ECONÓMICAS Y REGISTROS ADMINISTRATIVOS DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR Y REGISTROS ADMINISTRATIVOS				
ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE POR CAUSA DETERMINANTE O PRESUNTA SEGÚN ENTIDAD FEDERATIVA AÑO 2016				
CIUDAD DE MÉXICO	TOTAL	CAUSA DETERMINANTE O PRESUNTA		
		CONDUCTOR ^{b/}	MALA CONDICIÓN DEL CAMINO ^{d/}	OTRAS CAUSAS ^{d/}
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	360,051	327,706	10,709	21,636
17 MORELOS	9,730	9,144	181	405

a/ Se refiere a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas. No se consideran los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal
b/ Incluye la causas ocasionadas por peatón o pasajero y falla del vehículo
P/ Información preliminar
Fuente: INEGI. Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

I.II.II MODERNIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

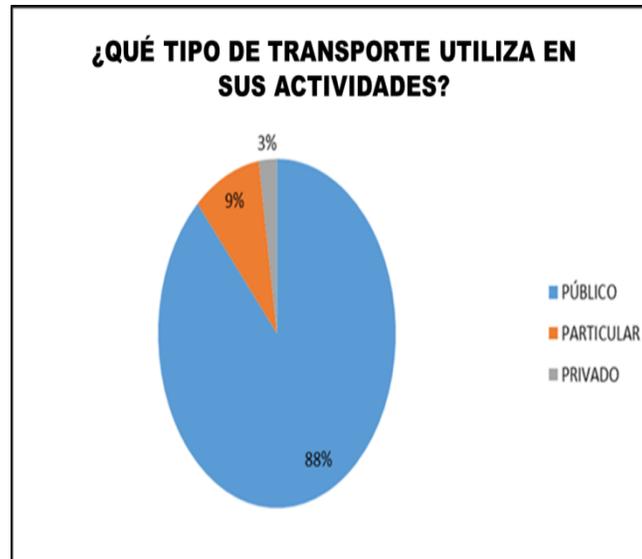
El estado de Morelos generaba un PIB de 188 mil 838 millones de pesos corrientes en 2014, por lo tanto, tenía un PIB per cápita de 99 mil 525 pesos corrientes; este indicador aumentó a un ritmo de 1.1% anual en términos reales de 2003 a 2014.

La participación de Morelos disminuye en 0.03 puntos porcentuales en el periodo, por lo cual está en el décimo lugar entre los estados menos dinámicos en el contexto nacional.



El crecimiento promedio anual de la economía estatal, en términos reales, fue de 2.39% de 2003 a 2014, por lo cual ocupa el vigésimo cuarto lugar entre las 32 entidades federativas del país, como se observa en la gráfica 1.2

Gráfica 1.2



Por otro lado, haciendo lo mismo con los otros tres sectores importantes en el estado, los cuales están en la gráfica anterior, se aprecia que transportes, correos y almacenamiento tiene un comportamiento que amplifica las variaciones de tendencia general, representada en la gráfica por la actividad económica total.

Morelos tiene una economía diversa, conforme al sistema de cuentas nacionales y la encuesta nacional de ocupación y empleo 2016 (INEGI), los sectores con mayor fuerza en el estado corresponden al comercio y servicios, la actividad industrial (minería, electricidad, gas, agua, construcción y manufactura), así como un sector primario predominante.



En el caso de los servicios el sector turístico es relevante, debido a la vocación turística de muchas zonas del estado.

La dependencia del sector terciario, en particular las actividades del comercio al por menor, no es suficiente para mantener un ritmo de crecimiento regional adecuado en el mediano y largo plazo, por lo que se da un contexto de bajo crecimiento económico a nivel estatal.

Es así que, es necesario descentralizar los servicios de control vehicular en materia de transporte, con la finalidad de que los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio público, puedan iniciar y concluir sus trámites administrativos (inscripción de vehículos, bajas depósito de placas, sustitución de vehículos, canje de placas, revista mecánica, capacitación, cesión de derechos, pago de infracciones, liberación de vehículos, etc.) de manera más ágil y eficiente en cada una de las delegaciones regionales, designando personal capacitado e impulsando la profesionalización en cada proceso para el propio desempeño eficiente de la Secretaría, generando acciones específicas resultado de la opinión de la ciudadanía sobre las causas de los problemas y áreas de oportunidad, como aquellas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de la población y ventajas competitivas al estado, entre ellas:

- Regularización y canje de placas, acción relevante para la mejora de la seguridad y la integración de la planificación, y el diseño de la movilidad y transporte.
- Fortalecimiento en unidades y personal de supervisión en las delegaciones para vigilar el cumplimiento de la ley y el reglamento.
- Realizar estudios socio-económicos y financieros para contribuir en el desarrollo del transporte.
- Promover energías amigables con el ambiente y que eleve los estándares de calidad en el servicio del transporte público.
- Contar con depósitos oficiales (corralones), para el resguardo de los vehículos detenidos por violaciones a la normatividad en materia de transporte, los cuales deberán ubicarse en lugares estratégicos y de acuerdo a la región en la cual sean sancionados.



- Coadyuvar en acciones de transparencia y rendición de cuentas con los ayuntamientos, con la finalidad de que la información que obra en sus archivos sea sistematizada para poder consultar los documentos que se encuentran infraccionados por dichas autoridades, por los ciudadanos que acuden a la Secretaría de Movilidad y Transporte.

I.II.III ADMINISTRACIÓN DE LOS SERVICIOS DEL TRANSPORTE.

Retos político-económicos

El reto que se tiene en materia de transporte es el de contrarrestar la problemática que se vive en la actualidad, cumplir y hacer cumplir la ley a través de su correcta aplicación, enfatizando en la modernización y la sustentabilidad de su actuar al marco jurídico. Es cierto que la realidad o necesidad, ha rebasado la legalidad, pero se tiene que comenzar por lo que está regulado, sin perder de vista las demandas y necesidades económico-sociales.

Para poder determinar acciones que lleven al mejoramiento de la movilidad y la reducción de tiempo y costos, es necesario hacer análisis cuantitativos reales que demuestren esta sobreposición, no solo que se infiera, sino que den elementos para la toma de decisiones y acciones de movilidad urbana.

Existe una necesidad creciente de políticas públicas de movilidad, que contemplen medidas de planificación territorial y urbana para satisfacer las diferentes necesidades de movilidad de personas y mercancías, no solo en el ámbito urbano, sino también en el regional e interregional, dado que la movilidad se relaciona con la forma y la distribución de las zonas y funciones urbanas, del equipamiento disponible y modos del transporte, de las necesidades y actividades humanas, y sobre todo de las decisiones de los individuos a partir de la oferta de opciones de tiempos y movimientos para el transporte.

Planeación, regulación y administración.



En las zonas metropolitanas de Cuernavaca y Cuautla, y la zona conurbada de Jojutla, es donde se concentran las actividades económicas, de infraestructura, servicios urbanos, grandes zonas de vivienda de tipo social y popular.

Ambas zonas manifiestan características semejantes: localidades periféricas y municipios que no cuentan con los servicios urbanos, de comercio, salud, educativos, además de fuentes de empleo lejanas, ocasionando un incremento en los desplazamientos diarios de los habitantes de las zonas hacia centros de empleo y de servicios localizados al interior de las ciudades.

Algunos puntos derivados de la falta de aplicación correcta de planeación urbana son:

- Mayor inversión de tiempo en transporte.
 - Poca, nula o insuficiente integración entre las redes de transporte.
 - Déficit de administración, control y regulación en los servicios de transporte.
- Dentro de los principales obstáculos para la elaboración de una planeación urbana y del transporte están:
- Información poco actualizada y sin corroborar.
 - Escasas y no confiables supervisiones.
 - Estudios de factibilidad incompletos.
 - Falta de actualización a los planes y programas de desarrollo urbano.
 - Realizar operativos de supervisión para ordenar el servicio público.

Así mismo, la investigación del transporte urbano y la vialidad es abordada en mayor detalle en programas sectoriales oficiales, cuya elaboración no alcanza, todavía, la difusión de los planes de desarrollo urbano.

En todo Morelos como en todo México, existe la falta de control en el uso y la ocupación del suelo en áreas más estructuradas de las ciudades, donde viven las personas de ingresos más altos con acceso a un automóvil. La falta de compatibilidad entre la densidad ocupacional del suelo y la creciente cantidad de viajes de los usuarios ha llevado a la constitución de áreas con un gran número de vehículos que, a su vez, causan elevados índices de congestión.



En dichas áreas, la oferta de servicios públicos como escuelas, centros de salud y transporte colectivo, es precaria y a ello se suma una limitada oferta de oportunidades de trabajo, tanto en cantidad como en variedad. Este escenario implica una reducción en la accesibilidad a los equipos y servicios que necesitan las personas, lo cual afecta a los residentes de altos ingresos como a quienes perciben escasos recursos, pues todos ellos podrían llegar a los destinos si hubiese a su disposición a una amplia oferta de servicios públicos. Otra situación, es que la mayoría de las personas, se vean obligadas a recorrer grandes distancias a diario sólo para llegar a su lugar de trabajo.

Por otra parte, largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público, situación que deriva en el cobro de tarifas más altas. Como consecuencia, para quienes dependen del transporte público estas condiciones pueden representar un costo muy elevado en tiempo y comodidad. Dicho problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad en el transporte público.

También es necesario realizar una reingeniería en los procesos administrativos y de servicio, toda vez que se carece de Manuales de Organización y de Políticas y Procedimientos.

Es así que la capacitación será una herramienta indispensable para lograr una buena administración de los recursos humanos, financieros y materiales, a través de los principios de racionalidad, austeridad y disciplina presupuestaria.

También se actualizarán los programas presupuestarios con indicadores basados en resultados que nos permitirán optimizar el uso de los recursos humanos, financieros y materiales.

Tomando en cuenta los informes de gobierno 2012 a 2017 los cuales reflejan el resultado y las acciones ejecutadas durante la administración pasada, pudimos notar la ausencia de acciones contundentes para la solución de la problemática expuesta en el programa estatal de transporte, la cual genera un impacto social en sentido negativo y que dejaron ver el incumplimiento al marco jurídico y los



principios de regularidad, orden, seguridad, calidad, eficiencia y generalidad, siendo estas algunas de las causas:

- Ausencia de Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.
- Falta de atención y respuesta a las solicitudes de trámites que se generan en la secretaría y sus delegaciones.
- Falta de operativos de supervisión y vigilancia.
- Acciones efectivas contra el transporte público irregular.
- Los usuarios tienen la percepción de que existe un mal servicio por parte de los operadores.
- Falta de información técnica-administrativa clara, congruente, actualizada y transparente.
- Falta de información que nos indique la vida útil y capacidad de unidades de transporte público para cubrir la demanda.

CAPÍTULO II. CONSULTA CIUDADANA.

La participación ciudadana es el grado de influencia que la población tiene en las decisiones y programas de su gobierno local (MIDEPLAN, 1996). Esta definición evalúa no sólo el proceso de inclusión de la sociedad en la toma de decisiones, sino la capacidad de la ciudadanía para comunicarse con el gobierno.

La Secretaría de Movilidad y Transporte estableció como método de consulta para obtener opiniones la aplicación de una encuesta deliberada y atendiendo grupos de enfoque, con la finalidad de que la sociedad morelense opine sobre los principales problemas del sector y las áreas de oportunidad para poder resolverlas.

Se consideraron los siguientes actores involucrados en este proceso participativo:

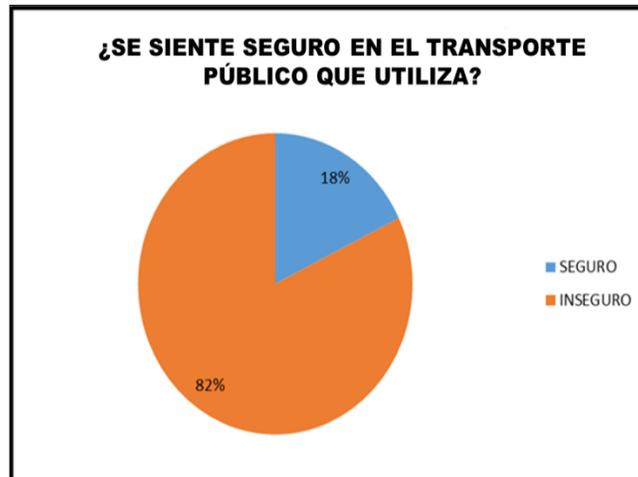
- Primario: La población de impacto directo o de manera indirecta, por las acciones.
- Clave: Aquellos con la responsabilidad política y experiencia en el tema.



- Intermediarios: Aquellos con interés permanente como los transportistas o quienes implementan las políticas de transporte.

Las preguntas fueron abiertas y su aplicación se llevó a cabo a partir del 7 de diciembre en los Municipios de Zacualpan de Amilpas; Temoac y Jantetelco; el día 8 de noviembre en los Municipios de Miacatlán; Coatetelco y Temixco; el día 14 de noviembre en los Municipios de Tlanepantla y Totolapan; el día 15 de noviembre en los Municipios de Atlatlahucan; Tepoztlán y Yautepec; el 21 de noviembre en los Municipios de Amacuzac y Puente de Ixtla; el 22 de noviembre en los Municipios de Coatlán del Río; Mazatepec y Tetecala; y los días 12; 23; 26, 27 y 28 de noviembre los Municipios que conforman la Zona Conurbada de Cuernavaca; el 03 de diciembre en los Municipios de Tetela del Volcán; Ocuituco y Yecapixtla, esta encuesta se seleccionó para hacer frente a uno de los retos de la democracia moderna y conseguir un punto de vista representativo y al mismo tiempo informado del sentir y pensar ciudadano para ayudar a la toma de decisiones en un proceso transparente e imparcial. Gráficas, fuente: Secretarías de Movilidad y Transporte.

Los Morelenses nos otorgaron la siguiente opinión respecto al sector:



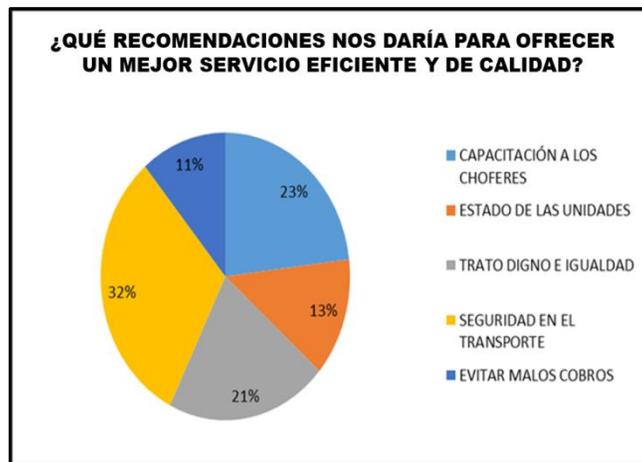


Fuente de información: Secretaría de Movilidad y Transporte.

La ciudadanía dio mayor importancia a los temas de seguridad en el transporte público, capacitación a los choferes, trato digno e igualdad, estado de las unidades y evitar los cobros excesivos.

Es importante destacar que uno de los temas de mayor importancia que expone la sociedad está relacionado con la igualdad, equidad de género, la protección a sus derechos y la certeza jurídica.

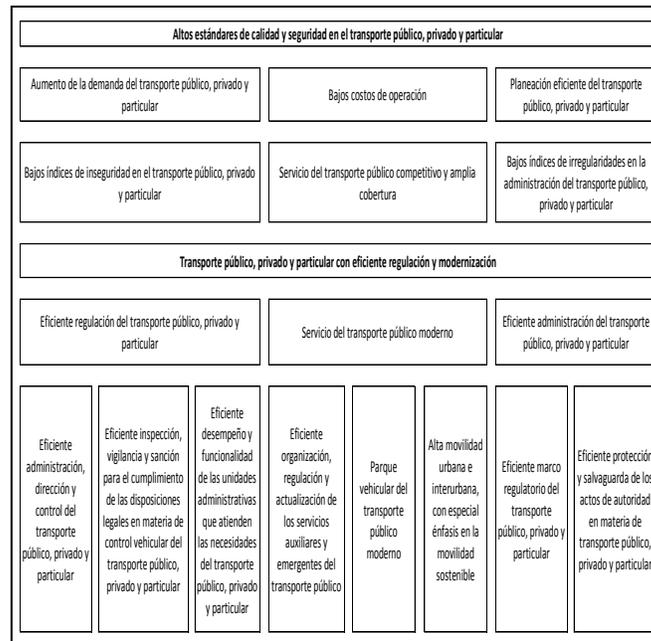
Las reuniones de grupos de enfoque con concesionarios del transporte, empresarios y opiniones de las propias instituciones de gobierno, se realizaron para obtener información sobre las preferencias y valores cara a cara contando con la diversidad de opiniones.



CAPÍTULO III. ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS.



**III.I ÁRBOL DE PROBLEMAS.
III.II ÁRBOL DE OBJETIVOS.**



**CAPÍTULO IV. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO.
IV.I MISIÓN Y VISIÓN.**



La Planificación Estratégica (PE), es una herramienta de gestión que permite apoyar la toma de decisiones de las organizaciones en torno al quehacer actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y servicios que se proveen.

Desde un punto metodológico, la planificación estratégica consiste en un ejercicio de formulación y establecimiento de objetivos de carácter prioritario, cuya característica principal es el establecimiento de los cursos de acción (estrategias) para alcanzar dichos objetivos. Desde esta perspectiva la PE es una herramienta clave para la toma de decisiones de las instituciones públicas.

Bajos estándares de calidad y seguridad en el transporte público, privado y particular							
Disminución de la demanda del transporte público, privado y particular			Altos costos de operación		Planeación deficiente del transporte público, privado y particular		
Altos índices de inseguridad en el transporte público, privado y particular			Servicio del transporte público poco competitivo y limitada cobertura		Altos índices de irregularidades en la administración del transporte público, privado y particular		
Transporte público, privado y particular con deficiente regulación y modernización							
Deficiente regulación del transporte público, privado y particular			Servicio del transporte público obsoleto			Deficiente administración del transporte público, privado y particular	
Deficiente administración, dirección y control del transporte público, privado y particular	Deficiente inspección, vigilancia y sanción para el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de control vehicular del transporte público, privado y particular	Deficiente desempeño y funcionalidad de las unidades administrativas que atienden las necesidades del transporte público, privado y particular	Deficiente organización, regulación y actualización de los servicios auxiliares y emergentes del transporte público	Parque vehicular del transporte público obsoleto	Escasa movilidad urbana e interurbana, con especial énfasis en la movilidad sostenible	Débil marco regulatorio del transporte público, privado y particular	Débil protección y salvaguarda de los actos de autoridad en materia de transporte público, privado y particular



En aras de asegurar la congruencia y apego a las políticas del Gobierno de la República como el Gobierno del Estado, al cumplimiento de los ordenamientos, es con base a los cuales se ha construido el Programa Estatal de Transporte 2019-2024.

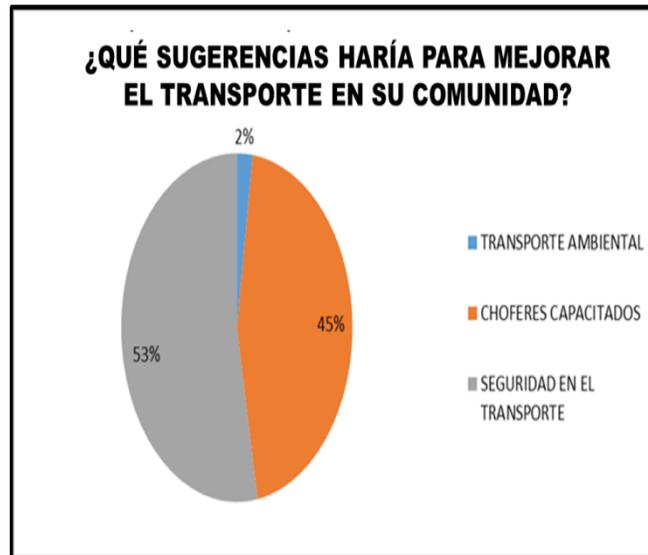
MISIÓN

- Regular, administrar y desarrollar el servicio de transporte público, privado y particular, de manera directa o concertada con la Federación y los Municipios, promoviendo y fomentando la participación de los diversos sectores de la sociedad, a través de programas, acuerdos, disposiciones, estudios, proyectos y normas, que modernicen la movilidad y promuevan el cumplimiento de las disposiciones en materia de conservación del ambiente en el desarrollo, explotación y operación del transporte, para una mejor calidad de vida de los morelenses.

VISIÓN

- Ser una dependencia que cuente con la estructura orgánica sólida y eficiente, de manera que esté en condiciones de atender debidamente en cada una de sus áreas al público usuario, para generar confianza y certidumbre, mediante una actuación basada en la honestidad, rapidez, eficiencia, sustentabilidad, seguridad y economía de los servicios prestados; lo que permitirá avanzar hacia niveles de calidad que nos coloquen a la vanguardia en el tema de movilidad urbana.

IV.II PRINCIPIOS, VALORES E INTEGRIDAD.



En relación con la visión de la Secretaría, se desprenden los principios de honestidad, rapidez, eficiencia, sustentabilidad, seguridad y economía de los servicios prestados, en este tenor, el Código de Conducta de la Secretaría tiene como objetivo: establecer de manera puntual y concreta la forma en que las personas servidoras públicas de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos, aplicarán los principios, valores y reglas de integridad contenidas en el Código de Ética de la Administración Pública Estatal para el ejercicio de sus funciones, con el fin de dar cumplimiento a sus objetivos y programas institucionales.

IV.III OBJETIVOS SECTORIALES.

A partir de un diagnóstico de la situación actual, la Planificación Estratégica establece cuales son las acciones que se tomarán para llegar a un “futuro deseado”, el cual puede estar referido al mediano o largo plazo.



En el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 la Secretaría de Movilidad y Transporte se alinea al Eje Rector 5 Modernidad para las y los Morelenses, que a la letra dice.

- Es tiempo de hacer uso de las energías alternativas, pero también es tiempo de asegurar a las nuevas generaciones la sustentabilidad del medio ambiente; somos conscientes de la riqueza natural de nuestro estado y lo conservaremos pertinentemente.
- Morelos se modernizará y estará a la vanguardia para convertirnos en el Anfitrión del Mundo.
- Desarrollo de las zonas rurales y metropolitanas.

Para dar cumplimiento a lo establecido en materia de transporte se cuenta con el siguiente objetivo:

Objetivo 5.4 Otorgar seguridad y certeza a la ciudadanía; elevar los estándares de calidad en el transporte público, privado y particular impulsando su modernización, procurando el cuidado y la preservación del medio ambiente, a través de la dirección, coordinación, planeación, organización, control, reglamentación, regularización, vigilancia y administración de las políticas públicas en materia de movilidad y transporte.

IV.IV MODELO DE GESTIÓN ESTRATÉGICA.

Principios	Valores	Integridad
<ul style="list-style-type: none"> • Legalidad; • Honradez; • Lealtad; • Imparcialidad; • Eficiencia; • Economía; • Disciplina; • Profesionalismo; • Objetividad; • Transparencia; • Rendición de Cuentas; • Competencia por Mérito; • Eficacia; • Integridad; y • Equidad; 	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperación; • Entorno Cultural y Ecológico; • Equidad de Género; • Igualdad y No Discriminación; • Interés Público; • Liderazgo; • Respeto; y • Respeto a los Derechos Humanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Actuación pública; • Información pública; • Contrataciones públicas, licencias, permisos, autorizaciones, y concesiones; • Programas gubernamentales; • Trámites y servicios; • Recursos Humanos; • Administración de bienes muebles e inmuebles; • Procesos de evaluación; • Procedimiento administrativo; • Cooperación y desempeño permanente con integridad, y • Comportamiento digno.

La Secretaría de Movilidad y Transportes tiene el gran reto de llevar a cabo la Gestión Estratégica del Desempeño siendo uno de los grandes retos en la administración pública. Es por ello fundamental el involucramiento de los directivos y su coordinación con las áreas de planeación y presupuestaria, teniendo la facultad de incidir sobre los aspectos que determinen la efectividad de la gestión. (Ver Imagen 1.2.)

El modelo de gestión que adopta esta Secretaría tiene como finalidad el “medir, evaluar, ajustar y controlar” las acciones definidas en el plan estratégico, mediante indicadores que son vitales para la Secretaría, los cuales asegurarán los resultados e impactos esperados o en su caso otorgarán elementos para redireccionar las estrategias con el único propósito de generar resultados.

Imagen 1.2



Con el objeto de dar respuesta a la problemática identificada en nuestro diagnóstico y retos del sistema de transporte, se ha establecido un objetivo con estrategias y acciones a emprender, para conseguir los mejores resultados posibles:



1 objetivo estratégico.

Brindar certidumbre jurídica a los propietarios y poseedores de vehículos automotores de transporte público, privado y particular, así como a los concesionarios, permisionarios, conductores y operadores, a través de la emisión de autorizaciones y actos de autoridad para la legal circulación de vehículos en el estado de Morelos, incluyendo la vigilancia, registro, supervisión y sanción.

Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 11

1.1 Estrategia

Atender las necesidades del transporte público, privado y particular, impulsando el mejoramiento de sus condiciones a través de la administración, dirección y control.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

1.1.1 Planear, programar, organizar, controlar, dirigir y evaluar las actividades delegaciones adscritas, para administrar el transporte en todas sus modalidades y llevar a cabo las acciones tendientes a promover el cumplimiento de la normativa federal y estatal en materia de conservación del ambiente, en el desarrollo, explotación y operación del transporte público, privado y particular.

1.2 Estrategia

Estimular la legitimidad y certidumbre de las autorizaciones y actos de autoridad para la circulación de vehículos automotores del transporte público, privado y particular en el estado de Morelos para la conducción de vehículos en todas sus modalidades, y para la explotación del transporte público, a través de la expedición, otorgamiento, autorización, regulación, regularización, reasignación, revocación, cancelación suspensión, modificación y terminación de todos los documentos y actos necesarios del transporte público, privado y particular,



incluyendo el control, administración y actualización de los padrones de registro en materia de movilidad y transporte.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

1.2.1 Suscribir, autorizar la expedición, actualizar y administrar el registro, control, suspensión y cancelación de todos los documentos relativos al servicio de transporte público, privado y particular en todas sus modalidades como son: placas metálicas, tarjetas de circulación, engomados, autorizaciones de carga, permiso provisional para circular, licencias de conducir, permisos de conducir, tarjetones, actas de infracción, gafetes de operadores, revista mecánica, adaptaciones y/o conversiones para vehículos, en cumplimiento con la normatividad vigente aplicable.

1.2.2 Expedir, otorgar, revocar, cancelar, suspender, modificar y dar por terminados los permisos y autorizaciones inherentes a la explotación del servicio de transporte público.

1.2.3 Otorgar, evaluar, dictaminar, reasignar, revocar, cancelar y caducidad, de las concesiones del servicio público, así como autorizar el cambio de modalidad del servicio público en los términos de la normativa aplicable, cuando se justifique la necesidad e interés colectivo.

1.3 Estrategia

Promover el cumplimiento de las disposiciones legales en materia del control vehicular del transporte público, privado y particular, así como de aquellas relativas al cumplimiento en materia de la contaminación generada por vehículos automotores que circulan por el estado de Morelos a través de la inspección, vigilancia y sanción, así como dar atención a las quejas y sugerencias ciudadanas.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:



11.2 Líneas de acción

1.3.1 Verificar la documentación correspondiente que acredite la importación de vehículos de procedencia extranjera.

1.3.2. Recibir, tramitar y resolver los procedimientos administrativos, y en su caso, imponer y aplicar sanciones en los términos de las leyes, reglamentos, atribuciones y demás normativa en materia de su competencia.

1.3.3 Vigilar, inspeccionar y realizar con otras autoridades competentes operativos de revisión a los vehículos, documentación, permisos y autorizaciones inherentes al transporte que permita la circulación de los mismos en todas sus modalidades en cumplimiento de la normatividad vigente.

1.3.4 Atender quejas ciudadanas relacionadas al Servicio de Transporte Público.

1.4 Estrategia

Mejorar el desempeño y funcionalidad de las unidades administrativas que atienden las necesidades del transporte público, privado y particular, a través de administración y racional de los recursos humanos, materiales y financieros.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

1.4.1 Llevar a cabo acciones de coordinación entre oficina del Secretario, unidades administrativas y autoridades competentes, para elaborar y gestionar disposiciones administrativas que sean necesarias para la buena operación y administración del transporte público, privado y particular.

1.4.2 Atender los requerimientos de recursos materiales, humanos y financieros, para el óptimo desempeño de las unidades responsables de gasto adscritas a la Secretaría de Movilidad y Transporte.

1.4.3 Proporcionar soporte técnico, mantenimiento, preventivo y correctivo a los sistemas de información y equipos de cómputo de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

2 Objetivo estratégico.



Impulsar la modernización del transporte público, con el objeto de que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio; promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente.

Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 3,11, 12

2.1 Estrategia

Impulsar la organización, regularización y actualización de los servicios auxiliares y emergentes del transporte, rutas, itinerarios, derroteros, horarios, frecuencias, tablas de distancia, rutas experimentales, tarifas y capacitación que coadyuven a la modernización del transporte en el estado de Morelos.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

2.1.1 Elaborar planes, programas, estudios y proyectos para impulsar la modernidad del transporte.

2.1.2 Diseñar y establecer, políticas y criterios para el establecimiento de rutas, horarios, itinerarios, tablas de distancia, terminales, paraderos y todo aquello relacionado con la operación eficiente del servicio de transporte público y privado en las vialidades de jurisdicción estatal.

2.1.3 Realizar los estudios técnicos para proponer la tarifa del servicio de transporte público, en sus diversas modalidades.

2.1.4 Organizar los servicios emergentes de transporte público, cuando las circunstancias lo ameriten, en coordinación con las autoridades correspondientes.

2.1.5 Dictaminar y dar trámite a las solicitudes de otorgamiento de autorización de rutas experimentales en el Estado.



2.1.6 Establecer y desarrollar los programas de capacitación a concesionarios, permisionarios y operadores del servicio de transporte público y privado.

2.1.7 Regular, inspeccionar y vigilar el servicio de transporte público y privado, sus servicios conexos y a los prestadores del mismo, a efecto de garantizar que el servicio público o privado se preste en los términos y condiciones autorizados legalmente.

2.2 Estrategia

Promover la renovación del parque vehicular del transporte público, impulsando la utilización de energías más amigables con el medio ambiente.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

3.9 Líneas de acción

2.2.1 Elaborar instrumentos jurídicos que contengan estímulos que incentiven a los transportistas a llevar a cabo la adaptación de sus unidades a base de gasolina y diésel, por energías más amigables con el medio ambiente.

2.2.2 Promover ante las instancias correspondientes la creación de fideicomisos para mejorar las condiciones del transporte público en beneficio de la ciudadanía en general.

2.3 Estrategia

Fomentar e impulsar la movilidad urbana e interurbana, a través de programas y acciones para contribuir al bienestar social, económico y de tránsito, con especial énfasis en la movilidad sostenible.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

12.4 Líneas de acción

2.3.1 Promover la investigación y el desarrollo tecnológico en materia de movilidad y transporte en la Entidad.



2.3.2 Coadyuvar en el ámbito de su competencia, en la difusión y promoción de la modernización del parque vehicular del servicio de transporte público en el Estado, conforme a la legislación aplicable en la materia.

3 objetivo estratégico.

Fomentar y promover la actualización del marco normativo y generar actos administrativos, jurídicos y legales, para contar con disposiciones que permitan administrar eficientemente el transporte público, privado y particular, y salvaguardar los actos de autoridad emitidos en cumplimiento a los ordenamientos legales aplicables.

Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

113.1 Estrategia

Fortalecer el marco regulatorio del transporte público, privado y particular para una adecuada administración, organización, control y vigilancia, a través de la elaboración, propuesta y gestión de disposiciones jurídicas y la expedición de acuerdos, lineamientos y disposiciones administrativas.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

3.1.1 Elabora y presentar propuestas de reformas, derogaciones y adiciones, en materia de movilidad y transporte; así como de nueva legislación para ser sometida a consideración de la Legislatura Local.

3.1.2 Elaborar y presentar al Titular del Poder Ejecutivo, propuestas de reforma a reglamentos; así como la creación de nuevos reglamentos, otorgamiento de estímulos fiscales relativos al sector del transporte público, privado y particular en el Estado de Morelos.

3.2 Estrategia



Proteger y salvaguardar los actos de autoridad en materia de transporte público, privado y particular, generando acciones administrativas, jurídicas y legales.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado:

11.2 Líneas de acción

3.2.1 Elaborar y publicar los acuerdos que sean necesarios para la debida operación y administración del transporte público, privado y particular en el Estado de Morelos.

3.2.2 Elaborar las disposiciones, circulares, normas y demás lineamientos para la debida administración del transporte público, privado y particular en el Estado de Morelos.

3.2.3 Atender quejas ciudadanas relacionadas al desempeño y funciones de los Servidores Públicos adscritos a la Secretaría de Movilidad y Transporte.



Plan Nacional			Plan Estatal de Desarrollo		Plan Nacional	Programa Estatal de Transporte		Plan Estatal de Desarrollo
Eje	Objetivo	Estrategia	Eje	Objetivo/Estrategia	Agenda 2030	Objetivo	Estrategia	Agenda 2030
Eje 2 Bienestar	Objetivo 2.8 Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente.	Estrategia 2.8.3 Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.	Eje Rector 5 Modernidad para las y los morelenses	Objetivo 5.4 Otorgar seguridad y certeza a la ciudadanía; elevar los estándares de calidad en el transporte público, privado y particular impulsando su modernización, procurando el cuidado y la preservación del medio ambiente, a través de la dirección, coordinación, planeación, organización, control, reglamentación, regularización, vigilancia y administración de las políticas públicas en materia de movilidad y transporte.	Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	Objetivo 1 Brindar certidumbre jurídica a los propietarios y poseedores de vehículos automotores de transporte público, privado y particular, así como a los concesionarios, permisionarios, conductores y operadores, a través de la emisión de autorizaciones y actos de autoridad para la legal circulación de vehículos en el estado de Morelos, incluyendo la vigilancia, registro, supervisión y sanción.	Estrategia 1.1 Atender las necesidades del transporte público, privado y particular, impulsando el mejoramiento de sus condiciones a través de la administración, dirección y control.	Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
				Estrategia 5.4.1 Brindar certidumbre jurídica a los propietarios y poseedores de vehículos automotores de transporte público, privado y particular, así como a los concesionarios, permisionarios, conductores y operadores, a través de la emisión de autorizaciones y actos de autoridad para la legal circulación de vehículos en el estado de Morelos, incluyendo la vigilancia, registro, supervisión y sanción.			Estrategia 1.2 Estimular la legitimidad y certidumbre de las autorizaciones y actos de autoridad para la circulación de vehículos automotores del transporte público, privado y particular en el estado de Morelos para la conducción de vehículos en todas sus modalidades, y para la explotación del transporte público, a través de la expedición, otorgamiento, autorización, regulación, regularización, reasignación, revocación, cancelación, suspensión, modificación y terminación de todos los documentos y actos necesarios del transporte público, privado y particular, incluyendo el control, administración y actualización de los padrones de registro en materia de movilidad y transporte.	
				Estrategia 5.4.2 Impulsar la modernización del transporte público, con el objeto de que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio, promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente.			Estrategia 1.3 Promover el cumplimiento de las disposiciones legales en materia del control vehicular del transporte público, privado y particular, así como de aquellas relativas al cumplimiento en materia de la contaminación generada por vehículos automotores que circulan por el estado de Morelos a través de la inspección, vigilancia y sanción, así como dar atención a las quejas y sugerencias ciudadanas.	
				Estrategia 5.4.3 Fomentar y promover la actualización del marco normativo y generar actos administrativos, jurídicos y legales, para contar con disposiciones que permitan administrar eficientemente el transporte público, privado y particular, y salvaguardar los actos de autoridad emitidos en cumplimiento a los ordenamientos legales aplicables.	Objetivo de Desarrollo Sostenible 3: Salud y Bienestar	Objetivo 2 Impulsar la modernización del transporte público, con el objeto de que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio, promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente.	Estrategia 1.4 Mejorar el desempeño y funcionalidad de las unidades administrativas que atienden las necesidades del transporte público, privado y particular, a través de administración y racional de los recursos humanos, materiales y financieros.	Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
			Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	Objetivo 2.1 Impulsar la organización, regularización y actualización de los servicios auxiliares y emergentes del transporte, rutas, itinerarios, derroteros, horarios, frecuencias, tablas de distancia, rutas experimentales, tarifas y capacitación que coadyuvan a la modernización del transporte en el estado de Morelos.				
					Objetivo de Desarrollo Sostenible 12: Producción y Consumo Responsables	Objetivo 2.2 Promover la renovación del parque vehicular del transporte público, impulsando la utilización de energías más amigables con el medio ambiente.	Estrategia 2.2 Promover la renovación del parque vehicular del transporte público, impulsando la utilización de energías más amigables con el medio ambiente.	Objetivo 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
					Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	Objetivo 3 Fomentar y promover la actualización del marco normativo y generar actos administrativos, jurídicos y legales, para contar con disposiciones que permitan administrar eficientemente el transporte público, privado y particular, y salvaguardar los actos de autoridad emitidos en cumplimiento a los ordenamientos legales aplicables.	Estrategia 2.3 Fomentar e impulsar la movilidad urbana e interurbana, a través de programas y acciones para contribuir a bienestar social, económico y de tránsito, con especial énfasis en la movilidad sostenible.	Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles
					Objetivo de Desarrollo Sostenible 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles	Objetivo 3 Fomentar y promover la actualización del marco normativo y generar actos administrativos, jurídicos y legales, para contar con disposiciones que permitan administrar eficientemente el transporte público, privado y particular, y salvaguardar los actos de autoridad emitidos en cumplimiento a los ordenamientos legales aplicables.	Estrategia 3.1 Fortalecer el marco regulatorio del transporte público, privado y particular para una adecuada administración, organización, control y vigilancia, a través de la elaboración, propuesta y gestión de disposiciones jurídicas y la expedición de acuerdos, lineamientos y disposiciones administrativas.	Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
							Estrategia 3.2 Proteger y salvaguardar los actos de autoridad en materia de transporte público, privado y particular, generando acciones administrativas, jurídicas y legales.	



IV.V ALINEACIÓN DE OBJETIVOS. CAPÍTULO V. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN V.I INDICADORES.

Como lo establece la Ley Estatal de Planeación en el artículo 17, fracción III, refiere elaborar y expedir programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector y los Ayuntamientos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados; y que estos programas, cuenten con un mecanismo de seguimiento basado en indicadores (Se Anexa Ficha técnica de indicadores).

Los indicadores medirán el cumplimiento al objetivo, el monitoreo sistemático permitirá que la Secretaría cuente con información que le permita conocer, con criterios imparciales, si la gestión está contribuyendo favorablemente al cumplimiento oportuno de objetivos y metas establecidas en el programa o si se requiere ajustes.

V.II FICHA TÉCNICA DE INDICADORES.



Ficha técnica del indicador							
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte					
Responsable del indicador:		Secretario de Movilidad y Transporte					
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.4		Clave del objetivo del programa:		1	
Datos del indicador							
Nombre del indicador:		Regulación del transporte.		Identificación del indicador:		PSMyT-1	
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide la proporción de unidades de transporte en todas sus modalidades reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular registrado.	
Método de cálculo:		(Número de unidades de transporte público, privado y particular reguladas / Total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular) *100		Unidad de medida:		Porcentaje	
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral	
Características del indicador							
Claro		Relevante		Económico		Medible	
Adecuado		Aporte marginal					
Si		Si		Si		Si	
No							
Determinación de metas							
Línea base				Meta			
Valor		Año		Período		Valor	
Año		Período		Valor		Año	
0		2021		-		100%	
2022		Enero-Diciembre					
Comportamiento del indicador hacia la meta				Parámetros de semaforización			
Ascendente		Verde		Amarillo		Rojo	
Factibilidad		Si		Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%		Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	
						Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%	
Programación de la meta por año							
Año		2019		2020		2021	
2022		2023		2024		Observaciones	
Avance		20%		50%		70%	
		80%		90%		100%	
						Acumulado	
Metadatos							
Variable 1							
Nombre:		Número de unidades de transporte público, privado y particular reguladas.					
Descripción de la variable:		Número de trámites y acciones de regulación del transporte realizados en todas sus modalidades, como: Expedición, suspensión, cancelación, alta, baja y de más que correspondan.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Sistema de Registro Estatal Vehicular de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Sistema de Registro Estatal Vehicular					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					
Variable 2							
Nombre:		Total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular.					
Descripción de la variable:		Identifica el número total de vehículos de motor registrados en el padrón vehicular de transporte público, privado y particular.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					



Ficha técnica del indicador							
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte					
Responsable del indicador:		Secretario de Movilidad y Transporte					
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.4		Clave del objetivo del programa:		2	
Datos del indicador							
Nombre del indicador:		Competitividad y modernización del sistema de transporte.		Identificación del indicador:		PSMyT-2	
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide la proporción de acuerdos, proyectos, programas y estudios consolidados que contribuyen a la modernización, administración y regulación del sistema del transporte en todas sus modalidades con relación al total de acuerdos, proyectos, programas y estudios requeridos.	
Método de cálculo:		(Número de acuerdos, proyectos, programas y estudios consolidados / Total acuerdos, proyectos, programas y estudios requeridos) *100		Unidad de medida:		Porcentaje	
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral	
Características del indicador							
Claro		Relevante		Económico		Medible	
Si		Si		Si		Si	
						Adecuado	
						Si	
						Aporte marginal	
						No	
Determinación de metas							
Línea base				Meta			
Valor		Año		Valor		Año	
0		2021		100%		2022	
Comportamiento del indicador hacia la meta				Parámetros de semaforización			
Ascendente				Verde		Amarillo	
Factibilidad		Si		Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%		Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	
						Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%	
Programación de la meta por año							
Año		2019		2020		2021	
Avance		20%		50%		70%	
						2022	
						80%	
						2023	
						90%	
						2024	
						100%	
						Observaciones	
						Acumulado	
Metadatos							
Variable 1							
Nombre:		Número de acuerdos, proyectos, programas y estudios consolidados.					
Descripción de la variable:		Número de acuerdos, proyectos, programas y/o estudios que contribuyan a la modernización, administración y regulación del sistema del transporte en todas sus modalidades					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					
Variable 2							
Nombre:		Total acuerdos, proyectos, programas y estudios requeridos.					
Descripción de la variable:		Identifica el número total de acuerdos, proyectos, programas y estudios requeridos que contribuyan a la modernización, administración y regulación del sistema del transporte en todas sus modalidades					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					



Ficha técnica del indicador							
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte					
Responsable del indicador:		Secretario de Movilidad y Transporte					
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.4	Clave del objetivo del programa:		3		
Datos del indicador							
Nombre del indicador:		Cumplimiento a disposiciones legales del transporte en todas sus modalidades.		Identificación del indicador:		PSMyT-3	
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide la proporción de infracciones pagadas con relación al total de infracciones impuestas por supervisión.	
Método de cálculo:		(Total de infracciones pagadas / Total de infracciones impuestas)*100		Unidad de medida:		Porcentaje	
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral	
Características del indicador							
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal		
Si	Si	Si	Si	Si	No		
Determinación de metas							
Línea base			Meta				
Valor	Año	Período	Valor	Año	Período		
0	2021	-	100%	2022	Enero-Diciembre		
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización				
Ascendente			Verde	Amarillo	Rojo		
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%		
Programación de la meta por año							
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Observaciones
Avance	20%	50%	70%	80%	90%	100%	Acumulado
Metadatos							
Variable 1							
Nombre:		Número de infracciones pagadas.					
Descripción de la variable:		Número de infracciones pagadas impuestas por supervisión al servicio de transporte público, privado y particular.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					
Variable 2							
Nombre:		Total de infracciones impuestas.					
Descripción de la variable:		Número de infracciones impuestas por supervisión al servicio de transporte público, privado y particular.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

CEPAL, MANUAL No. 69, Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público.

Publicación de las Naciones Unidas.

CEPAL, MANUAL No. 68, Formulación de programas con la metodología de marco lógico.

Publicación de las Naciones Unidas.

Lineamientos para elaboración de los programas sectoriales, institucionales, subregionales y especiales, 2019-2024.

Secretaría de Hacienda del Estado de Morelos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ÚNICA. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión oficial del Gobierno del Estado de Morelos.

Dado en la Ciudad de Cuernavaca, Capital del Estado de Morelos, a los veintiocho días del mes de noviembre de dos mil veintidós.

**EL SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE MORELOS
VÍCTOR AURELIANO MERCADO SALGADO
RÚBRICA.**

NOTAS:

REFORMA VIGENTE.- Reformado de manera integral por artículo único del Acuerdo publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6154, de fecha 2022/12/28. Vigencia 2022/12/29.

Antes decía:



PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE

Presentación
Marco Normativo
Capítulo I. Diagnóstico
Antecedente: Zonas metropolitanas y Conurbadas
I.I Competitividad
I.I.I Movilidad metropolitana
I.I.II Modernidad en el transporte
I.I.III Administración de los servicios del transporte
Capítulo II. Consulta Ciudadana
Capítulo III. Planteamiento Estratégico
III. Modelo de Gestión
Referencia bibliográfica.

PRESENTACIÓN

De conformidad con lo dispuesto por la fracción I del artículo 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, es planear, organizar, regular, regularizar, vigilar y, en su caso, administrar el servicio de transporte público, privado y particular.

En ese sentido, la organización y reordenación del transporte en el estado de Morelos, representa un reto complicado, en función de las realidades que expone este sector a lo largo y ancho de nuestra entidad, pero que paso a paso y apegándose a lo establecido en la Ley, se podrá cristalizar en beneficio de todos los morelenses.

El presente Programa Estatal de Transporte 2019-2024, contiene un diagnóstico muy amplio y detallado de la realidad que se vive en el sector del transporte; que incluye antecedentes, análisis de la competitividad del sector; la movilidad metropolitana, la movilidad en el transporte; los planteamientos estratégicos y el modelo de gestión.

Además, el Programa Estatal de Transporte 2019-2024, se encuentra alineado con los objetivos prioritarios de la Agenda 2030; con los objetivos y metas establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024; así como con las metas y acciones establecidas en el Programa Presupuestario de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

Marco Normativo.



El presente Programa Estatal de Transporte 2019-2024 contiene los objetivos, estrategias y líneas de acción para contribuir en el desarrollo estatal y del sector. Además, observa el marco legal que establece la formulación, instrumentación, ejecución, control y evaluación de los planes y programas de desarrollo en el estado de Morelos:

- La Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos en su artículo 70:
- Fracción XXVI, menciona que son facultades del Gobernador del Estado, adoptar todas las medidas necesarias para la buena marcha de la Administración Estatal. Así mismo, conducir la planeación estatal del desarrollo económico y social del Estado y realizar las acciones conducentes a la formulación, instrumentación, ejecución, control y evaluación de los planes y programas de desarrollo.

De igual manera en el artículo 119:

- Fracción III, refiere que los planes y los programas de la Administración Pública, tendrán su origen en un sistema de planeación democrática del desarrollo estatal que, mediante la consulta popular a los diferentes sectores que integran la sociedad civil, recogerá las auténticas aspiraciones y demandas populares que contribuyan a realizar el proyecto social contenido en esta Constitución. La Ley facultará al Ejecutivo para establecer los procedimientos de participación y consulta popular y los criterios para la formulación, instrumentación, control y evaluación del plan y los programas de desarrollo; así mismo determinará los órganos responsables del proceso de planeación y las bases para que el Gobernador del Estado celebre convenios de coordinación con el Gobierno Federal y otras entidades federativas, e induzca y concierte con los particulares las acciones tendientes a su elaboración y control.

- En la Ley Estatal de Planeación, se establece lo siguiente:

Artículo 15. Las disposiciones reglamentarias de esta Ley establecerán las normas de organización y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática y el proceso de Planeación a que deberán sujetarse las actividades conducentes a la formulación, instrumentación, control y evaluación de los planes y programas a que se refiere este ordenamiento.

Artículo 16. La Secretaría de Hacienda, con el apoyo de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, integradas en el Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Morelos, tendrá las atribuciones siguientes:

- Fracción VII.- Asegurar que los planes y programas que se generan en el sistema, mantengan congruencia en su elaboración y contenido, proponiendo las metodologías y lineamientos que deberán seguirse;



Artículo 17. A las Dependencias de la Administración Pública Estatal, en particular, corresponde:

Fracción III.- Elaborar y expedir programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector y los Ayuntamientos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados; y que estos programas, cuenten con un mecanismo de seguimiento basado en indicadores estratégicos;

Fracción IV.- Asegurar la congruencia de los Programas Sectoriales con el Plan Estatal, con los Planes Municipales y con los Programas que de ellos se deriven;

En la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado Libre y Soberano de Morelos, indica lo siguiente:

Artículo 13. Las personas Titulares de las Dependencias señaladas en el artículo 9 de la presente Ley, cuentan con las siguientes atribuciones genéricas:

Fracción IV. Elaborar los programas sectoriales y las políticas relativas a los ámbitos de su competencia, para su inclusión en el Plan Estatal de Desarrollo;

Fracción V. Planear, programar, organizar, coordinar, controlar y evaluar el funcionamiento de los Órganos Administrativos adscritos a su ámbito, conforme a los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y del Plan Estatal de Desarrollo; así como coordinar la elaboración de los programas operativos anuales y anteproyectos de presupuesto que les correspondan; asimismo, establecer y preservar el sistema de control interno requerido para el logro de los objetivos y metas;

Fracción XII. Coadyuvar con la Secretaría de la Contraloría del Estado, vigilando que las Dependencias y Organismos que les estén adscritos o sectorizados, cumplan con las metas y objetivos de sus respectivos programas y se ajusten a los presupuestos autorizados;

Fracción XIII. Apoyar al Gobernador del Estado en la planeación, conducción, coordinación, vigilancia y evaluación del desarrollo de las Entidades Paraestatales que les sean sectorizadas, en congruencia con el Plan Nacional de Desarrollo, el Plan Estatal de Desarrollo y los demás programas que deriven de éstos;

Fracción XV. Promover que la gestión de las Secretarías, Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal cumplan con el contenido en el Plan Estatal de Desarrollo;

Fracción XXIV. Integrar al Plan Estatal de Desarrollo, los planes, programas, proyectos y actividades que de él se deriven, sean sectoriales e intersectoriales, programas operativos anuales, institucionales, regionales y especiales y cualquier otro programa que determine el Gobernador del Estado, verificando, con la participación de las Secretarías, Dependencias y Entidades, que exista congruencia entre los mismos y el Plan Nacional de Desarrollo;



Artículo 34. A la Secretaría de Movilidad y Transporte le corresponde ejercer las siguientes atribuciones:

Fracción II. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la Federación o los municipios;

De la Ley de Transporte del estado de Morelos, señala en:

Artículo 14. El Titular de la Secretaría, además de las facultades que establece la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado, tendrá las siguientes:

Fracción II. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la Entidad, que realice directamente o en forma concertada con la Federación o los Municipios;

Del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte, señala:

Artículo 8. El Secretario, además de las atribuciones que le confiere la normativa, cuenta con las que a continuación se señalan, mismas que ejercerá conforme a las necesidades del servicio:

Fracción III. Dirigir, coordinar y controlar la ejecución de los programas de transporte en la entidad, que realice directamente o en forma concertada con la Federación o los municipios;

Artículo 12. A la persona Titular de la Dirección General de Planeación Estratégica, Capacitación e Ingeniería de Transporte le corresponden las siguientes atribuciones específicas:

Fracción XI. Elaborar el Programa Estatal de Desarrollo del Transporte y someterlo a la consideración del Secretario para la aprobación correspondiente.

Capítulo I. Diagnóstico

Antecedente: Zonas metropolitanas y Conurbada.

El transporte es una actividad necesaria para llevar a cabo la fase de la distribución dentro del proceso económico, pues a través de él se pueden trasladar personas de un lugar a otro sea cual fuere el fin de su viaje: en la industria, se transportan las materias primas que se requieren para la elaboración de productos que a su vez se pueden hacer llegar al consumidor intermedio y final; en el comercio, se transportan todas las mercancías para la reventa; en los servicios, se trasladan los materiales y equipos que se requieren para poder satisfacer necesidades o deseos de los clientes que los demandan, en fin, sin el transporte, no se completaría el ciclo económico pues no habría distribución.



En 2018, se realizó una revisión y actualización del Sistema Urbano Nacional (SUN), usando como base las Proyecciones 2010-2030 de CONAPO y que se cumplieran estos dos aspectos:

- Aparecer en el catálogo 2010 del SUN (SEDESOL y CONAPO, 2012),
- Ser considerado zona metropolitana en la publicación 2015 sobre el tema (SEDATU, CONAPO e INEGI, 2018).

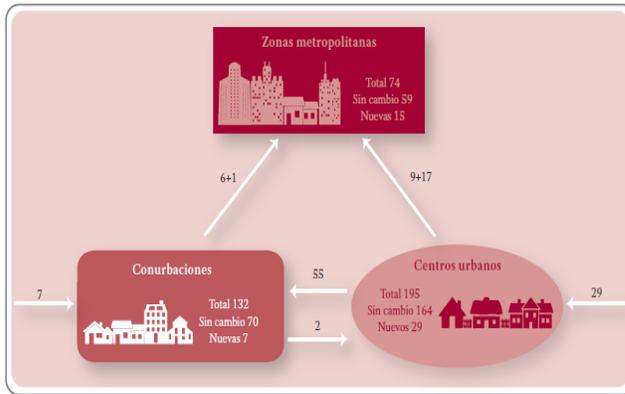
Las nuevas localidades para ser consideradas como parte del SUN 2018, deberían cumplir los siguientes requisitos:

- Ser localidades geo estadísticas de al menos 15 mil habitantes, con las proyecciones de la población por localidad vigentes para el año 2018.
- Ser agrupaciones de localidades geo estadísticas entre las que exista continuidad física, es decir, ameznamiento continuo de acuerdo con el Marco Geo estadístico Nacional (MGN, 2017) (INEGI, 2017), que en conjunto superaran 15 mil habitantes de acuerdo con el supuesto del inciso anterior y que no fueran metrópolis.

Así, se identificaron 401 ciudades habitadas por 92.7 millones de personas, esto es 74.2% del total nacional, 2.1 puntos porcentuales más que en 2010 y también 36 nuevas urbes, lo que denota el aumento en la tendencia hacia la urbanización.

Las proyecciones señalan que hacia 2030 habrá otras 40 ciudades que se agregarán al SUN, alcanzando el umbral de 15 mil habitantes, 37 centros urbanos y tres conurbaciones más.

En el año 2030 se habrán agregado 665 mil personas adicionales al SUN, lo que reitera el predominio del México urbano. (Ver imagen 1.1)

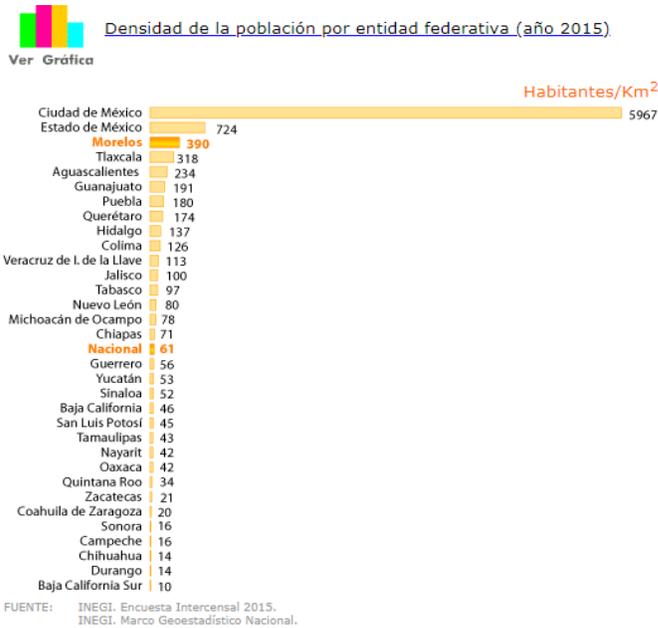


Fuente: Elaborado con base en base de datos del SUN 2010 y 2018.

Imagen 1.1

De las 2 zonas metropolitanas para el estado de Morelos: Cuernavaca, Cuautla y 1 conurbada Jojutla. La primera tuvo un incremento quinquenal de más de 50 mil habitantes del año 2010 al 2015 con 58,401 habitantes colocándola en el lugar 15 de las ZM de todo el país.

Hoy por hoy, Morelos ocupar el tercer lugar en densidad demográfica del país después del D.F. y el estado de México con poco más de 300 habitantes por kilómetro cuadrado, pero encontramos que en el año 2010 tenemos municipios como Jiutepec, Cuernavaca, Temixco y Zacatepec que registran densidades de entre mil y cuatro mil habitantes/km, cuando en contraparte existen municipios como Tlaquiltenango con 55 habitantes por km². (Ver gráfica 1.1)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Gráfica 1.1

De las 2 zonas metropolitanas de Morelos y 1 conurbada, la de Jojutla-Zacatepec-Tlaquiltenango es la menor en población y crecimiento durante los últimos diez años y la menor en saldo de crecimiento en número de habitantes, pues solo aumentó 5 mil al pasar de 116 mil habitantes en 2000 a 121 mil en 2010, representando entre un 6% y un 7% con respecto a la población estatal. (Ver tabla 1.1.)



Morelos Poblacion Total por Zonas Metropolitanas 2010		Morelos Poblacion Total por Zonas Metropolitanas 2015	
ZM Cuernavaca		ZM Cuernavaca	
Cuernavaca	365,168	Cuernavaca	366,321
Emiliano Zapata	83,485	Emiliano Zapata	99,493
Huitzilac	17,340	Huitzilac	19,231
Jitutepec	196,953	Jitutepec	214,137
Temixco	108,126	Temixco	116,143
Tepoztlán	41,629	Tepoztlán	46,946
Tlaltizapan	48,881	Tlaltizapan	52,110
Xochitepec	63,382	Xochitepec	68,984
Total ZM Cuernavaca	924,964	Total ZM Cuernavaca	983,365
ZM Cuautla		ZM Cuautla	
Atlatlahucan	18,895	Atlatlahucan	22,079
Ayala	78,866	Ayala	85,521
Cuautla	175,207	Cuautla	194,786
Tlayacapan	16,543	Tlayacapan	17,714
Yautepec	97,827	Yautepec	102,690
Yecapixtla	46,809	Yecapixtla	52,651
ZM Cuautla	434,147	ZM Cuautla	475,441
ZM Jojutla		ZM Jojutla	
Amacuzac	17,021	Amacuzac	17,772
Coatlán del Río	9,471	Coatlán del Río	9,768
Jojutla	55,115	Jojutla	57,121
Mazatepec	9,456	Mazatepec	9,967
Miacatlán	24,990	Miacatlán	26,713
Puente de Ixtla	61,585	Puente de Ixtla	66,435
Tetecala	7,441	Tetecala	7,772
Tlaquiltenango	31,534	Tlaquiltenango	33,844
Zacatepec	35,063	Zacatepec	36,159
ZM Jojutla	251,676	ZM Jojutla	265,551
Total 3 ZM's	1,610,787	Total 3 ZM's	1,724,357

Fuente de información: Elaborado en base a INEGI

Tabla 1.1

La información presentada coincide con los planteamientos de ONU-Hábitat, sobre los principales desafíos urbanos y con la nueva agenda urbana en su propuesta hacia la sostenibilidad. A nivel local, el envejecimiento de la población es un proceso que podría agudizarse especialmente en ciertas zonas de las ciudades, dado que genera la carencia de espacios destinados al adulto mayor y actualmente, la infraestructura urbana no está preparada para estas poblaciones, en



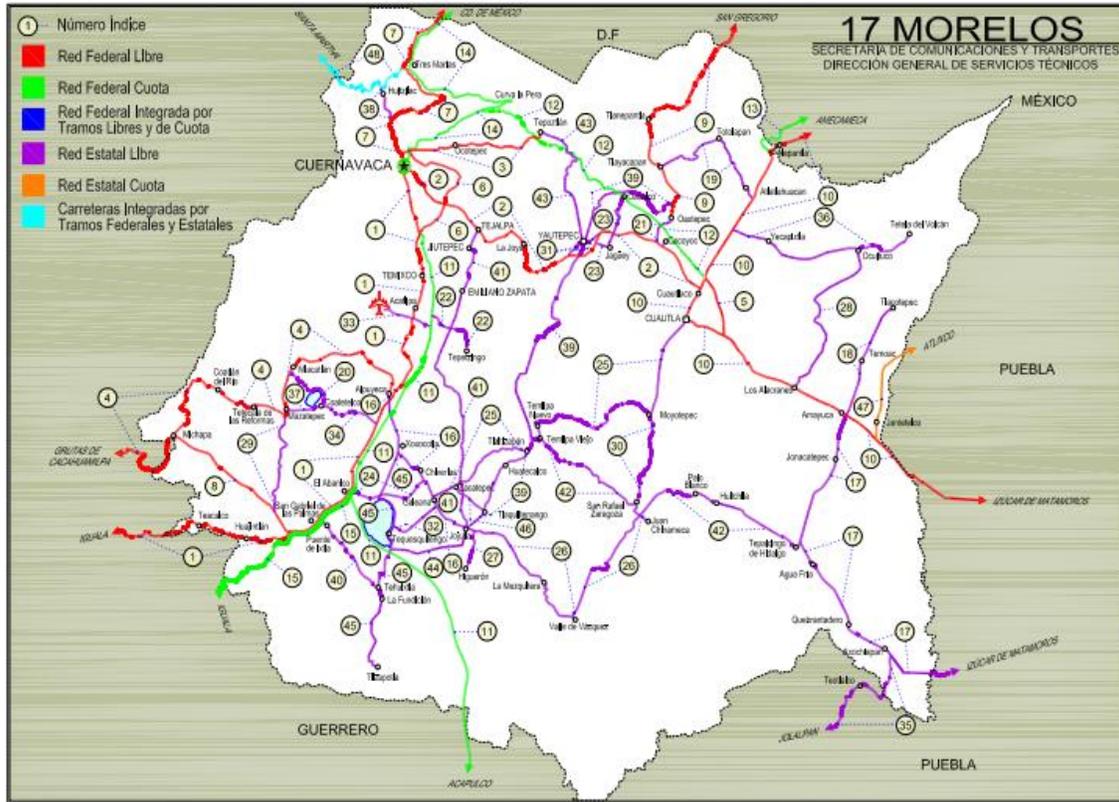
términos del contexto urbano, el transporte y por la existencia de zonas públicas sin condiciones apropiadas.

I.I Competitividad.

Durante varias décadas, Morelos vivió una promesa incumplida de futuro, un panorama lleno de carencias, pobreza y desigualdad, que ha tenido fuertes repercusiones negativas en la vida de miles de morelenses. Con el paso de los años, Morelos perdió muchos de sus atributos y fortalezas que lo habían caracterizado como un estado fuerte, dinámico y en crecimiento; aumentaron aceleradamente la marginación y la inequidad; se acentuó la desigualdad y, en el contexto nacional, la economía estatal perdió lugares importantes en materia de competitividad.

El transporte forma parte del sector terciario, en materia económica, y se entiende como el desplazamiento de personas y de carga de un lugar a otro, por medio de algún tipo de vehículo, utilizando las diferentes vías de comunicación e infraestructura distribuidas a lo largo y ancho del país.

Es conveniente resaltar que un sistema de transporte eficiente y seguro, fomenta la competitividad y contribuye al mejoramiento de las condiciones del bienestar social; para ubicar a Morelos como un Estado con movilidad y transporte urbano, rápido, confiable y seguro, será necesario establecer estrategias que disminuyan los niveles de congestión vehicular y minimice los tiempos de recorrido, y que cubran las necesidades de desplazamiento en las diferentes vías de comunicación e infraestructura distribuidas a lo largo y ancho del estado; actualmente se tiene un total de 48 Carreteras identificadas, sin tener identificadas las vías rurales, como se observa en el mapa 1.1 y 1.2.

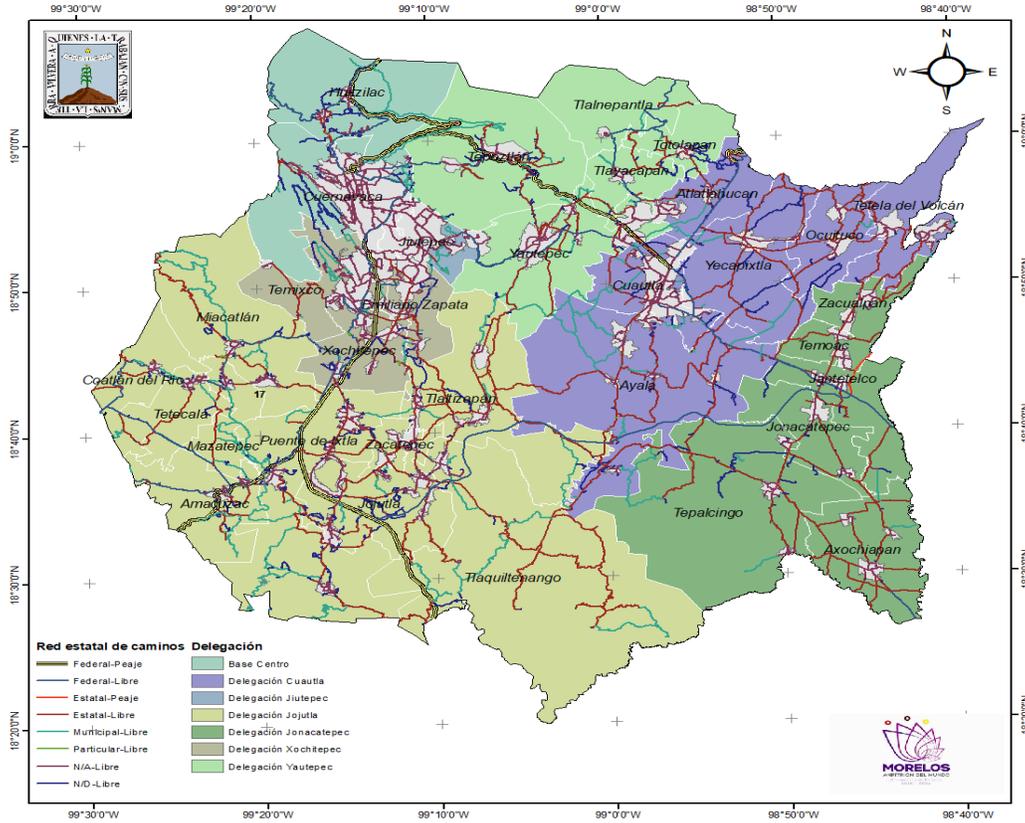


- 1-10 C. Federal libre
- 11-15 C. Federal cuota
- 16-46 C. Estatal libre
- 47 C. Estatal cuota
- 48 Tramo federal-estatal

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/mor_long_dic2017.pdf

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Mapa 1.1



http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGCC/PDF/mor_long_dic2017.pdf

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transporte
Mapa 1.2

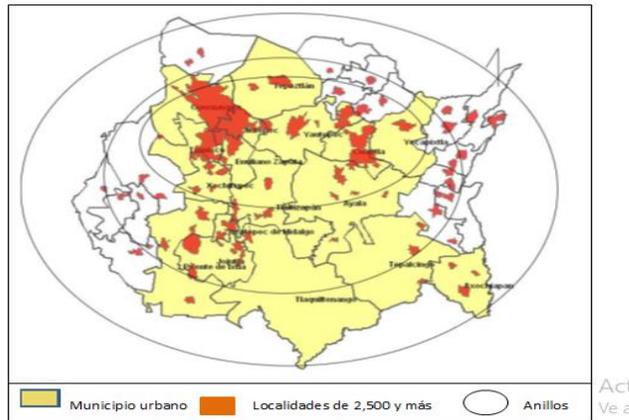
I.I.I Movilidad metropolitana.

En el mapa de Morelos se pueden representar los tres anillos propuestos por Kayser (1990) en donde el primer anillo está conformado por la zona urbana de Cuernavaca y Cuautla, en donde los flujos intermunicipales por motivos de trabajo son superiores al 15% de la población ocupada; en el segundo anillo se incluyen los municipios que tienen una interacción entre el 3.5% al 14.5%, además de que las localidades urbanas se localizan a menos de 60 minutos del centro

metropolitano más próximo; en el tercer anillo se ubican los municipios cuyas localidades tienen menos del 3.4% de intercambio de personal ocupado con la zona metropolitana.

Finalmente, en el tercer anillo las cabeceras municipales están a poco más de 90 minutos de distancia de los 2 principales centros urbanos, como se observa en el mapa 1.3.

CÍRCULOS CONCÉNTRICOS EN TORNO DE LA ZONA URBANA DE CUERNAVACA – CUAUTLA



José Luis Sámano Muñoz y Marcos Antonio Rodríguez Páramo “Metropolización y Región Periurbana en Morelos” dentro del 20° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México. Cuernavaca, Morelos del 17 al 20 de noviembre de 2015. AMECIDER – CRIM, UNAM.

Mapa 1.3

Después de la conurbación, aparte de perder diferenciación física-formal de su línea divisoria administrativa, llega un intercambio múltiple orgánico de personas (que trabajan en la anterior desconectada urbe y por lo tanto aumentan las distancias de los centros de trabajo a los de residencia), de mercancías y de servicios públicos y privados diversos.

La dirección de ese crecimiento urbano, tanto inicial como intermedio, no se presenta tan en forma caótica y desordenada como parece, pues obedece a cierta lógica y patrón de comportamiento social de las decisiones de inversión pública y privada de distinta clase: tal ha sido la experiencia histórica de la parte oriente de Cuernavaca con la parte poniente de Jiutepec, ya que con la instauración del Centro Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC) como fuerte incentivo se fue



creando toda la infraestructura urbana, habitacional y de servicios paralelos cuya inversión traía como consecuencia, además del crecimiento del lado de Cuernavaca como el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) y la ampliación las colonias Flores Magón o de nuevas como Ciudad Chapultepec y las cercanas a éstas.

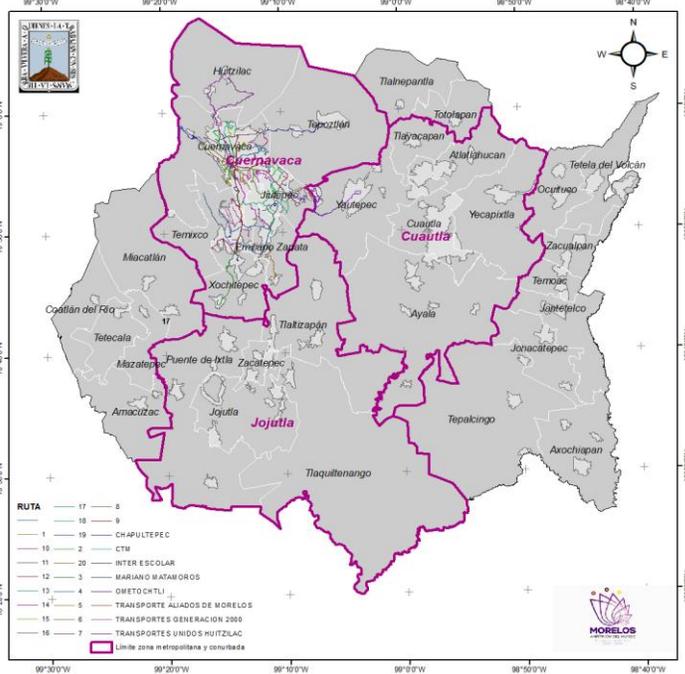
Un síntoma que exigía ser resuelto entre tal intercambio de personas y mercancías era el insuficiente Paseo Cuauhnáhuac a cuatro carriles y que tuvo que ser ampliado a pasos a desnivel.

Otro ejemplo, de este proceso es el crecimiento del lado sur de Cuernavaca y del lado norte de Temixco, donde sólo se ha detenido parcialmente por la topografía de barrancas entre ambos límites municipales, pero a su escala, hace un par de años se hizo necesaria la ampliación de los carriles y pasos a desnivel en la colonia El Polvorín y abrir las conexiones directas entre Emiliano Zapata y Temixco unos metros más al sur sobre la autopista del Sol.

La dirección del crecimiento urbano se decantó con motivo de la creación del Parque Industrial Cuautla en terrenos del municipio de Ayala; y esto al principio exigió la construcción de un libramiento norte para que rodeara el paso por las antiguas calles de la ciudad que obviamente poseen un trazo muy antiguo y sin los requerimientos para el paso de tráileres a la zona industrial; sin embargo, al construir ese libramiento norte se conjuntó con el paso a la salida a Yecapixtla - Atlatlahucan creando un conflicto vial grande, por lo que tuvo que construirse un paso a desnivel.

En la actualidad se han encontrado avenidas por donde circulan un gran número de vehículos, ocasionando una sobreposición. Esto se traduce en congestionamientos viales, por el ascenso y descenso de usuarios y se observa principalmente en las Av. Morelos, Cuauhnáhuac, Vicente Guerrero, Emiliano Zapata, Ruíz Cortines, Río Mayo, San Diego, entre otras del Municipio de Cuernavaca. (Ver mapa 1.4)

Rutas de Transporte del Estado de Morelos



Mapa 1.4

La movilidad en general en el estado de Morelos tiene una estructura distorsionada y cuenta con las siguientes características:

- De baja capacidad (colectivos, taxis y particulares).
- Proliferación de pirataje entre taxis y rutas.
- El uso de otros medios de transporte público fuera de la legalidad y de alta peligrosidad para el usuario (mototaxi, bicitaxi).

Adicional a esto, actualmente se tiene un registro de 17,849 operadores de transporte público de servicios que trasladan a usuarios diariamente, sin contar con una capacitación desde el año 2012, por ello, es indispensable contemplar en el programa sectorial la profesionalización y capacitación a los concesionarios y operadores del servicio público, mercantil y privado que considere la mejora del servicio y que contribuya en la seguridad vial. (Ver tabla 1.2)



**DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS ECONÓMICAS
DIRECCIÓN GENERAL ADJUNTA DE ENCUESTAS ECONÓMICAS Y REGISTROS ADMINISTRATIVOS
DIRECCIÓN DE ESTADÍSTICAS DE COMERCIO EXTERIOR Y REGISTROS ADMINISTRATIVOS**

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE POR CAUSA DETERMINANTE O PRESUNTA
SEGÚN ENTIDAD FEDERATIVA
AÑO 2016**

CIUDAD DE MÉXICO	TOTAL	CAUSA DETERMINANTE O PRESUNTA		
		CONDUCTOR ^{b/}	MALA CONDICIÓN DEL CAMINO ^{c/}	OTRAS CAUSAS ^{d/}
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	360,051	327,706	10,709	21,636
17 MORELOS	9,730	9,144	181	405

a/ Se refiere a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas. No se consideran los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal

b/ Incluye la causas ocasionadas por peatón o pasajero y falla del vehículo

P/ Información preliminar

Fuente: **INEGI**. Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía

Tabla 1.2

I.I.II Modernidad del Transporte Público.

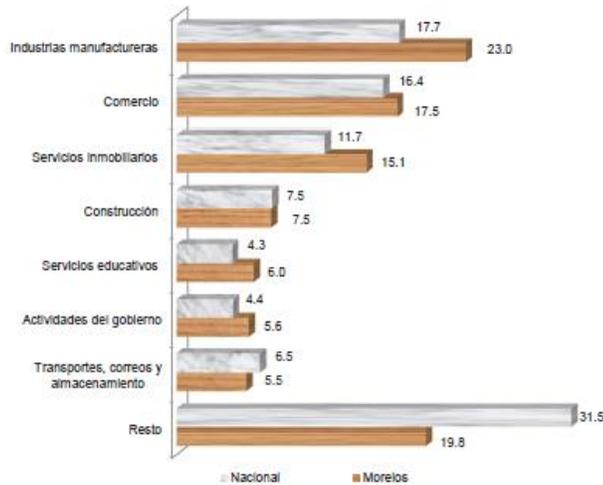
El Estado de Morelos generaba un PIB de 188 mil 838 millones de pesos corrientes en 2014, por lo tanto, tenía un PIB per cápita de 99 mil 525 pesos corrientes; este indicador aumentó a un ritmo de 1.1% anual en términos reales de 2003 a 2014.

La participación de Morelos disminuye en 0.03 puntos porcentuales en el periodo, por lo cual está en el décimo lugar entre los estados menos dinámicos en el contexto nacional.

El crecimiento promedio anual de la economía estatal, en términos reales, fue de 2.39% de 2003 a 2014, por lo cual ocupa el vigésimo cuarto lugar entre las 32 Entidades Federativas del país, como se observa en la gráfica 1.2



Participación de los sectores económicos principales en el PIB local y en el nacional 2014
(Distribución porcentual)



Fuente: INEGI. SCNM. Producto Interno Bruto por entidad federativa, 2014, valores corrientes.

Por otro lado, haciendo lo mismo con los otros tres sectores importantes en el estado, los cuales están en la gráfica anterior, se aprecia que transportes, correos y almacenamiento tiene un comportamiento que amplifica las variaciones de tendencia general, representada en la gráfica por la actividad económica total.

Morelos tiene una economía diversa, conforme al Sistema de cuentas nacionales y la encuesta nacional de ocupación y empleo 2016 (INEGI), los sectores con mayor fuerza en el Estado corresponden al comercio y servicios, la actividad industrial (minería, electricidad, gas, agua, construcción y manufactura), así como un sector primario predominante.

En el caso de los servicios el sector turístico es relevante debido a la vocación turística de muchas zonas del estado.

La Dependencia del sector terciario, en particular las actividades del comercio al por menor, no es suficiente para mantener un ritmo de crecimiento regional adecuado en el mediano y largo plazo, por lo que se da un contexto de bajo crecimiento económico a nivel estatal.



Es así que, es necesario descentralizar los servicios de control vehicular en materia de transporte con la finalidad de que los concesionarios, permisionarios y operadores del servicio público, puedan iniciar y concluir sus trámites administrativos (inscripción de vehículos, bajas depósito de placas, sustitución de vehículos, canje de placas, revista mecánica, capacitación, cesión de derechos, pago de infracciones, liberación de vehículos, etc.) de manera más ágil y eficiente en cada una de las Delegaciones Regionales, designando personal capacitado e impulsando la profesionalización en cada proceso para el propio desempeño eficiente de la Secretaría, generando acciones específicas resultado de la opinión de la ciudadanía sobre las causas de los problemas y áreas de oportunidad, como aquellas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de la población y ventajas competitivas al Estado, entre ellas:

- Regularización y canje de placas, acción relevante para la mejora de la seguridad y la integración de la planificación, y el diseño de la movilidad y transporte.
- Fortalecimiento en unidades y personal de supervisión en las Delegaciones para vigilar el cumplimiento de la Ley y el Reglamento.
- Realizar estudios socio-económicos y financieros para contribuir en el desarrollo del transporte.
- Promover energías amigables con el ambiente y que eleve los estándares de calidad en el servicio del transporte público.
- Contar con depósitos oficiales (corralones), para el resguardo de los vehículos detenidos por violaciones a la normatividad en materia de Transporte, los cuales deberán ubicarse en lugares estratégicos y de acuerdo a la región en la cual sean sancionados.
- Coadyuvar en acciones de transparencia y rendición de cuentas con los ayuntamientos, con la finalidad de que la información que obra en sus archivos sea sistematizada para poder consultar los documentos que se encuentran infraccionados por dichas autoridades por los ciudadanos que acuden a la Secretaría de Movilidad y Transporte.

I.I.III Administración de los servicios del transporte. Retos político-económicos

El reto que se tiene en materia de transporte es el de contrarrestar la problemática que se vive en la actualidad, cumplir y hacer cumplir la Ley a través de su correcta aplicación, enfatizando en la modernización y la sustentabilidad de su actuar al marco jurídico. Es cierto que la realidad o necesidad, ha rebasado la legalidad, pero se tiene que comenzar por lo que está regulado, sin perder de vista las demandas y necesidades económico-sociales.

Para poder determinar acciones que lleven al mejoramiento de la movilidad y la reducción de tiempo y costos es necesario hacer análisis cuantitativos reales que demuestren esta sobreposición, no solo que se infiera, sino que den elementos para la toma de decisiones y acciones de movilidad urbana.

Existe una necesidad creciente de políticas públicas de movilidad que contemplen medidas de planificación territorial y urbana para satisfacer las diferentes necesidades de movilidad de



personas y mercancías, no solo en el ámbito urbano sino también en el regional e interregional, dado que la movilidad se relaciona con la forma y la distribución de las zonas y funciones urbanas, del equipamiento disponible y modos del transporte, de las necesidades y actividades humanas, y sobre todo de las decisiones de los individuos a partir de la oferta de opciones de tiempos y movimientos para el transporte.

Planeación, regulación y administración.

En las zonas metropolitanas de Cuernavaca y Cuautla, y la zona conurbada de Jojutla es donde se concentran las actividades económicas, de infraestructura, servicios urbanos, grandes zonas de vivienda de tipo social y popular

Ambas zonas manifiestan características semejantes: localidades periféricas y municipios que no cuentan con los servicios urbanos, de comercio, salud, educativos, además de fuentes de empleo lejanas, ocasionando un incremento en los desplazamientos diarios de los habitantes de las zonas hacia centros de empleo y de servicios localizados al interior de las ciudades.

Algunos puntos derivados de la falta de aplicación correcta de planeación urbana son:

- Mayor inversión de tiempo en transporte.
 - Poca, nula o insuficiente integración entre las redes de transporte.
 - Déficit de administración, control y regulación en los servicios de transporte.
- Dentro de los principales obstáculos para la elaboración de una planeación urbana y del transporte están:
- Información poco actualizada y sin corroborar.
 - Escasas y no confiables supervisiones.
 - Estudios de factibilidad incompletos.
 - Falta de actualización a los planes y programas de desarrollo urbano.
 - Realizar operativos de supervisión para ordenar el servicio público.

Así mismo la investigación del transporte urbano y la vialidad es abordada en mayor detalle en programas sectoriales oficiales cuya elaboración no alcanza, todavía, la difusión de los planes de desarrollo urbano.

En todo Morelos como en todo México, existe la falta de control en el uso y la ocupación del suelo en áreas más estructuradas de las ciudades, donde viven las personas de ingresos más altos con acceso a un automóvil. La falta de compatibilidad entre la densidad ocupacional del suelo y la creciente cantidad de viajes de los usuarios ha llevado a la constitución de áreas con un gran número de vehículos que, a su vez, causan elevados índices de congestión.

En dichas áreas, la oferta de servicios públicos como escuelas, centros de salud y transporte colectivo, es precaria y a ello se suma una limitada oferta de oportunidades de trabajo, tanto en cantidad como en variedad. Este escenario implica una reducción en la accesibilidad a los equipos



y servicios que necesitan las personas, lo cual afecta a los residentes de altos ingresos como a quienes perciben escasos recursos, pues todos ellos podrían llegar a los destinos si hubiese a su disposición a una amplia oferta de servicios públicos. Otra situación, es que la mayoría de las personas, se vean obligadas a recorrer grandes distancias a diario sólo para llegar a su lugar de trabajo.

Por otra parte, largos trayectos provocan un considerable aumento en el costo del sistema de transporte público, situación que deriva en el cobro de tarifas más altas. Como consecuencia, para quienes dependen del transporte público estas condiciones pueden representar un costo muy elevado en tiempo y comodidad. Dicho problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad en el transporte público.

También es necesario realizar una reingeniería en los procesos administrativos y de servicio, toda vez que se carece de Manuales de Organización y de Políticas y Procedimientos.

Es así que la capacitación será una herramienta indispensable para lograr una buena administración de los recursos humanos, financieros y materiales, a través de los principios de racionalidad, austeridad y disciplina presupuestaria.

También se actualizarán los programas presupuestarios con indicadores basados en resultados que nos permitirán optimizar el uso de los recursos humanos, financieros y materiales.

Tomando en cuenta los Informes de Gobierno 2012 a 2017 los cuales reflejan el resultado y las acciones ejecutadas durante la administración pasada, pudimos notar la ausencia de acciones contundentes para la solución de la problemática expuesta en el Programa Estatal de Transporte, la cual genera un impacto social en sentido negativo y que dejaron ver el incumplimiento al marco jurídico y los principios de regularidad, orden, seguridad, calidad, eficiencia y generalidad, siendo estas algunas de las causas:

- Ausencia de Reglamento de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.
 - Falta de atención y respuesta a las solicitudes de trámites que se generan en la Secretaría y sus Delegaciones.
 - Falta de operativos de supervisión y vigilancia.
 - Acciones efectivas contra el transporte público irregular.
 - Los usuarios tienen la percepción de que existe un mal servicio por parte de los operadores.
 - Falta de información técnica-administrativa clara, congruente, actualizada y transparente.
 - Falta de información que nos indique la vida útil y capacidad de unidades de transporte público para cubrir la demanda.
- Capítulo II. Consulta Ciudadana.

- La participación ciudadana es el grado de influencia que la población tiene en las decisiones y programas de su gobierno local (MIDEPLAN, 1996). Esta definición evalúa no sólo el proceso de inclusión de la sociedad en la toma de decisiones, sino la capacidad de la ciudadanía para comunicarse con el gobierno.
- La Secretaría de Movilidad y Transporte estableció como método de consulta para obtener opiniones la aplicación de una encuesta deliberada y atendiendo grupos de enfoque, con la finalidad de que la sociedad morelense opine sobre los principales problemas del sector y las áreas de oportunidad para poder resolverlas.



Se consideraron los siguientes actores involucrados en este proceso participativo:

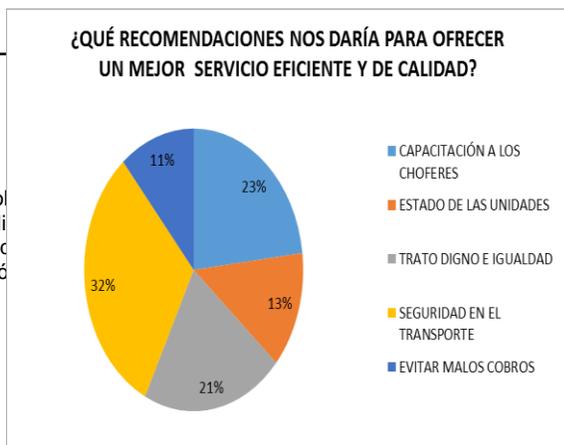
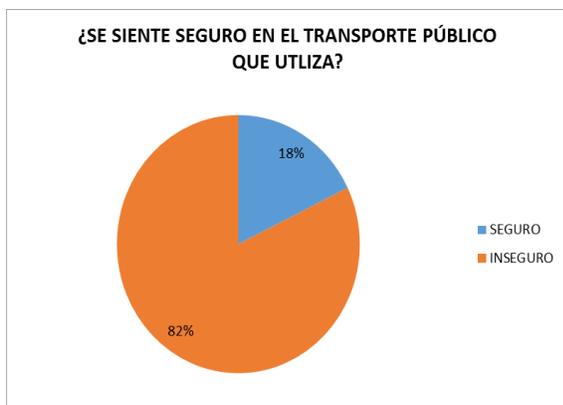
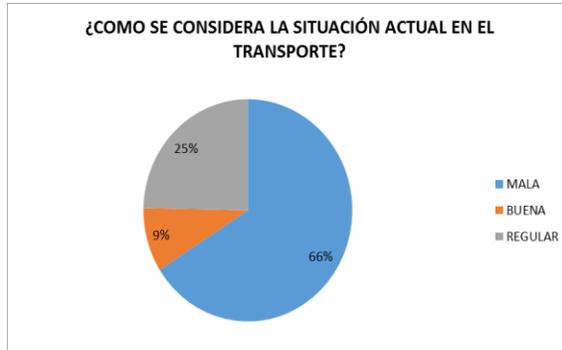
- Primario: La población de impacto directo o de manera indirecta, por las acciones.
- Clave: Aquellos con la responsabilidad política y experiencia en el tema.
- Intermediarios: Aquellos con interés permanente como los transportistas o quienes implementan las políticas de transporte.

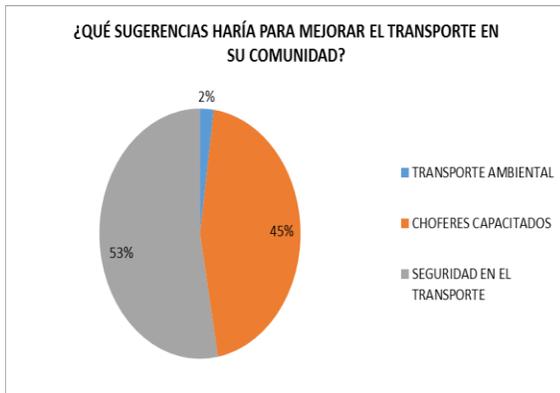
Las preguntas fueron abiertas y su aplicación se llevó a cabo a partir del 7 de diciembre en los Municipios de Zacualpan de Amilpas; Temoac y Jantetelco; el día 8 de noviembre en los Municipios de Miacatlán; Coatetelco y Temixco; el día 14 de noviembre en los Municipios de Tlanepantla y Totolapan; el día 15 de noviembre en los Municipios de Atlatlahucan; Tepoztlán y Yautepec; el 21 de noviembre en los Municipios de Amacuzac y Puente de Ixtla; el 22 de noviembre en los Municipios de Coatlán del Río; Mazatepec y Tetecala; y los días 12; 23; 26, 27 y 28 de noviembre los Municipios que conforman la Zona Conurbada de Cuernavaca; el 03 de diciembre en los



Municipios de Tetela del Volcán; Ocuituco y Yacapixtla, esta encuesta se seleccionó para hacer frente a uno de los retos de la democracia moderna y conseguir un punto de vista representativo y al mismo tiempo informado del sentir y pensar ciudadano para ayudar a la toma de decisiones en un proceso transparente e imparcial. Gráficas, fuente: Secretarías de Movilidad y Transporte.

Los Morelenses nos otorgaron la siguiente opinión respecto al sector:





Fuente de información: Secretaría de Movilidad y Transporte.

La ciudadanía dio mayor importancia a los temas de seguridad en el transporte público, capacitación a los choferes, trato digno e igualdad, estado de las unidades y evitar los cobros excesivos.



Es importante destacar que uno de los temas de mayor importancia que expone la sociedad está relacionado con la igualdad, equidad de género, la protección a sus derechos y la certeza jurídica.

Las reuniones de Grupos de enfoque con concesionarios del transporte, empresarios y opiniones de las propias instituciones de gobierno, se realizaron para obtener información sobre las preferencias y valores cara a cara contando con la diversidad de opiniones.

III. Planteamiento Estratégico.

Misión y Visión.

La Planificación Estratégica, (PE), es una herramienta de gestión que permite apoyar la toma de decisiones de las organizaciones en torno al quehacer actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia y calidad en los bienes y servicios que se proveen.

Desde un punto metodológico, la planificación estratégica consiste en un ejercicio de formulación y establecimiento de objetivos de carácter prioritario, cuya característica principal es el establecimiento de los cursos de acción (estrategias) para alcanzar dichos objetivos. Desde esta perspectiva la PE es una herramienta clave para la toma de decisiones de las instituciones públicas.

En aras de asegurar la congruencia y apego a las políticas del Gobierno de la República como el Gobierno del Estado, al cumplimiento de los ordenamientos, es con base a los cuales se ha construido el Programa Estatal de Transporte 2019-2024,



MISIÓN

- Regular, administrar y desarrollar el servicio de transporte público, privado y particular, de manera directa o concertada con la Federación y los Municipios, promoviendo y fomentando la participación de los diversos sectores de la sociedad, a través de programas, acuerdos, disposiciones, estudios, proyectos y normas, que modernicen la movilidad y promuevan el cumplimiento de las disposiciones en materia de conservación del ambiente en el desarrollo, explotación y operación del transporte, para una mejor calidad de vida de los morelenses.

VISIÓN

- Ser una Dependencia que cuente con la estructura orgánica sólida y eficiente, de manera que esté en condiciones de atender debidamente en cada una de sus áreas al público usuario, para generar confianza y certidumbre, mediante una actuación basada en la honestidad, rapidez, eficiencia, sustentabilidad, seguridad y economía de los servicios prestados; lo que permitirá avanzar hacia niveles de calidad que nos coloquen a la vanguardia en el tema de movilidad urbana.

Principios, Valores e Integridad.

En relación con la visión de la Secretaría, se desprenden los principios de honestidad, rapidez, eficiencia, sustentabilidad, seguridad y economía de los servicios prestados, en este tenor, el Código de Conducta de la Secretaría tiene como objetivo: establecer de manera puntual y concreta la forma en que las personas servidoras públicas de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos, aplicarán los principios, valores y reglas de integridad contenidas en el Código de Ética de la Administración Pública Estatal para el ejercicio de sus funciones, con el fin de dar cumplimiento a sus objetivos y programas institucionales.



Principios	Valores	Integridad
<ul style="list-style-type: none"> • Legalidad; • Honradez; • Lealtad; • Imparcialidad; • Eficiencia; • Economía; • Disciplina; • Profesionalismo; • Objetividad; • Transparencia; • Rendición de Cuentas; • Competencia por Mérito; • Eficacia; • Integridad; y • Equidad; 	<ul style="list-style-type: none"> • Cooperación; • Entorno Cultural y Ecológico; • Equidad de Género; • Igualdad y No Discriminación; • Interés Público; • Liderazgo; • Respeto; y • Respeto a los Derechos Humanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Actuación pública; • Información pública; • Contrataciones públicas, licencias, permisos, autorizaciones, y concesiones; • Programas gubernamentales; • Trámites y servicios; • Recursos Humanos; • Administración de bienes muebles e inmuebles; • Procesos de evaluación; • Procedimiento administrativo; • Cooperación y desempeño permanente con integridad, y • Comportamiento digno.

Objetivos Sectoriales

A partir de un diagnóstico de la situación actual, la Planificación Estratégica establece cuales son las acciones que se tomarán para llegar a un “futuro deseado”, el cual puede estar referido al mediano o largo plazo.

En el Plan Estatal de Desarrollo 2019-2024 la Secretaría de Movilidad y Transporte se alinea al Eje Rector 5 Modernidad para los Morelenses, que a la letra dice.

Es tiempo de hacer uso de las energías alternativas pero también es tiempo de asegurar a las nuevas generaciones la sustentabilidad del medio ambiente; somos conscientes de la riqueza natural de nuestro estado y lo conservaremos pertinentemente.

Morelos se modernizará y estará a la vanguardia para convertirnos en el Anfitrión del Mundo.

Desarrollo de las zonas rurales y metropolitanas.

Para dar cumplimiento a lo establecido en materia de transporte se cuenta con los siguientes objetivos:

Objetivo 5.10 Administrar eficientemente el servicio de transporte público de pasajeros, para que la ciudadanía cuente con estándares de confiabilidad y seguridad adecuados al hacer uso de este servicio público.



Objetivo 5.11 Administrar eficientemente el transporte privado y particular, para garantizar seguridad jurídica a los ciudadanos, con motivo de la circulación de vehículos automotores en el Estado de Morelos; así como por las operaciones que se realicen al amparo o con motivo de éstos.

Objetivo 5.12 Modernizar el transporte público, para que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio; promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente.

Objetivo 5.13 Proteger el Medio ambiente de la contaminación generada por vehículos automotores que circulan en el Estado de Morelos, en sus modalidades de transporte público, privado y particular.

Objetivo 5.14 Crear, gestionar y actualizar el marco normativo en materia de movilidad y transporte, para contar con un derecho positivo vigente, que permita regular todas las modalidades de transporte y acceder a temas de movilidad en cuanto a regulación jurídica en el Estado de Morelos.

Modelo de Gestión Estratégica.

La Secretaría de Movilidad y Transportes tiene el gran reto de llevar a cabo la Gestión Estratégica del Desempeño siendo uno de los grandes retos en la Administración Pública. Es por ello fundamental el involucramiento de los directivos y su coordinación con las áreas de planeación y presupuestaria, teniendo la facultad de incidir sobre los aspectos que determinen la efectividad de la gestión. (Ver Imagen 1.2.)

El modelo de gestión que adopta esta Secretaría tiene como finalidad el “medir, evaluar, ajustar y controlar” las acciones definidas en el plan estratégico, mediante indicadores que son vitales para la Secretaría, los cuales asegurará los resultados e impactos esperados o en su caso otorgará elementos para redireccionar las estrategias con el único propósito de generar resultados.





Con el objeto de dar respuesta a la problemática identificada en nuestro diagnóstico y retos del sistema de transporte, se ha establecido un objetivo con estrategias y acciones a emprender, para conseguir los mejores resultados posibles:

1 Objetivo estratégico.

Impulsar acciones que permitan regular, administrar y desarrollar la modernidad del transporte en todas sus modalidades, para elevar la competitividad en el sector.

Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 11

1.1 Estrategia

Promover la modernidad para elevar el nivel de calidad, eficacia y eficiencia en el transporte del Estado de Morelos.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 11.2

Líneas de acción

1.1.1 Desarrollar acciones estratégicas que mejoren la calidad y confiabilidad del servicio otorgado por el transporte público.

1.1.2 Impulsar servicios de transporte confiable con mayor cobertura en el Estado de Morelos.

1.1.3 Promover ante las instancias correspondientes la creación de fideicomisos para mejorar las condiciones del transporte público en beneficio de la ciudadanía.

1.1.4 Fijar las bases para la coordinación y enlace de los servicios de transporte público y privado a través de la validación de convenios que conlleven al mejoramiento sustancial de los servicios de transporte.

1.1.5 Desarrollar y contribuir con la generación de proyectos de movilidad urbana incluyente, beneficiando a la sociedad morelense.

1.1.6 Fortalecer mecanismos de formación y actualización para el desarrollo de habilidades y actitudes de los operadores, conductores, permisionarios y concesionarios.

1.1.7 Promover el uso de energías amigables con el ambiente elevando los estándares de calidad, fomentando la inversión privada y/o acceso a créditos en instituciones financieras, comerciales o de desarrollo.

1.2 Estrategia



Fortalecer marcos regulatorios y de supervisión garantizando su seguridad y confiabilidad, permitiendo elevar la movilidad del transporte público, privado y particular del Estado de Morelos.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 11.2

Líneas de acción

1.2.1 Proponer mejoras a los marcos regulatorios y de supervisión para garantizar la seguridad y calidad del transporte.

1.2.2 Impulsar la modernización y ampliar la cobertura de atención ciudadana para la realización de trámites, favoreciendo la competitividad y productividad.

1.2.3 Promover el fortalecimiento institucional conjuntamente con autoridades federales, estatales, municipales y aquellas competentes en materia de planeación, regulación y administración de movilidad y transporte.

1.2.4 Fomentar, desarrollar e implementar proyectos de transporte público y movilidad no motorizada que respondan a una planeación integral de la movilidad que vinculen el financiamiento y apoyo técnico a los estándares y normas federales.

1.2.5 Establecer mecanismos, acuerdos, políticas y criterios para mejorar el transporte público para su correcto funcionamiento y operación, promoviendo estrategias de comunicación social que acerque al sector con la ciudadanía.

1.2.6 Promover el cumplimiento de la normatividad federal y estatal en materia de conservación del ambiente, desarrollo, explotación y operación del transporte público, privado y particular.

1.2.7 Realizar en coordinación con autoridades competentes, la seguridad de los sistemas de información que contribuyan a la certeza jurídica, cumpliendo las disposiciones legales.

1.2.8 Actualizar la estructura institucional con una visión integral de aspectos técnicos, jurídicos, administrativos, financieros y operativos que contribuyan en la competitividad del sector.

1.2.9 Fortalecer la infraestructura operativa y de personal en las delegaciones que permita ampliar la cobertura de atención.

1.3 Estrategia

Administrar y controlar eficazmente las operaciones de planeación de los servicios de transporte público, privado y particular; atendiendo las demandas, necesidades y requerimientos de desplazamiento de la población del Estado de Morelos.

Meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible vinculado: 11.2



Líneas de acción

1.3.1 Integrar, administrar y mantener actualizado el registro y el padrón estatal de vehículos automotores del estado de Morelos.

1.3.2 Suscribir y autorizar la expedición, suspensión y cancelación de todos los documentos relativos al servicio de transporte público, privado y particular, como son: las placas metálicas, tarjetas de circulación, engomados, autorizaciones de carga, licencias de conducir, permisos de conducir, tarjetones, actas de infracción, revista mecánica, gafetes de operadores.

1.3.3 Evaluar y dictaminar sobre el otorgamiento de concesiones y de permisos para la prestación del servicio público de transporte, así como verificar la información correspondiente que acredite la importación de vehículos de procedencia extranjera.

1.3.4 Contar con depósitos oficiales (corralones), para el resguardo de vehículos detenidos por violaciones a la Ley de Transporte, los cuales deberán ser ubicados en lugares estratégicos y de acuerdo a la región en la cual sean sancionados.

1.3.5 Actualizar el registro y control de concesiones, permisos, autorizaciones, padrón de operadores, de conductores, permissionarios y concesionarios, vigilando el cumplimiento de la Ley.

1.3.6 Llevar a cabo el canje de placas en cumplimiento a la Norma Oficial Mexicana vigente.

Alineación de Objetivos.



Plan Nacional			Plan Estatal de Desarrollo		Plan Nacional Agenda 20-30	Programa Estatal de Transporte		Plan Estatal de Desarrollo Agenda 20-30
Eje	Objetivo	Estrategia	Eje	Objetivo/Estrategia		Objetivo	Estrategia	
Eje 2. Bienestar	OBJETIVO 2.8 Fortalecer la rectoría y vinculación del ordenamiento territorial y ecológico de los asentamientos humanos y de la tenencia de la tierra, mediante el uso racional y equilibrado del territorio, promoviendo la accesibilidad y la movilidad eficiente	ESTRATEGIA 2.8.3 Fomentar, junto con los gobiernos locales, esquemas de impulso a la movilidad accesible y sostenible priorizando los modos de transporte público eficientes y bajos en emisiones, así como la movilidad no motorizada.	Eje Rector 5 Modernidad para los morelenses	Objetivo 5.10 Administrar eficientemente el servicio de transporte público de pasajeros, para que la ciudadanía cuente con estándares de confiabilidad y seguridad adecuados al hacer uso de este servicio público. Estrategia 5.10.1 Gestionar actos administrativos que permitan un control adecuado del servicio de transporte público. Estrategia 5.10.2 Llevar a cabo acciones de regularización del Transporte Público.	9. Industria, innovación e infraestructura	Objetivo 1. . Impulsar acciones que permitan regular, administrar y desarrollar la modernidad del transporte en todas sus modalidades, para elevar la competitividad en el sector.	Estrategia 1.1. Promover la modernidad para elevar el nivel de calidad, eficacia y eficiencia en el transporte del Estado de Morelos.	Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles
				Objetivo 5.11 Administrar eficientemente el transporte privado y particular, para garantizar seguridad jurídica a los ciudadanos, con motivo de la circulación de vehículos automotores en el Estado de Morelos; así como por las operaciones que se realicen al amparo o con motivo de éstos. Estrategia 5.11.1 Gestionar acciones que permitan un adecuado control de los servicios de control vehicular en el Estado de Morelos. Estrategia 5.11.2 Elaborar y mantener actualizados, todos los registros y padrones que permitan a plena identificación de los vehículos automotores en el Estado de Morelos	7. Energía asequible y no contaminante 9. Industria, innovación e infraestructura		Estrategia 1.1. Promover la modernidad para elevar el nivel de calidad, eficacia y eficiencia en el transporte del Estado de Morelos. Estrategia 1.2. Fortalecer marcos regulatorios y de supervisión garantizando su seguridad y confiabilidad, permitiendo elevar la movilidad del transporte público, privado y particular del Estado de Morelos. Estrategia 1.3. Administrar y controlar eficazmente las operaciones de planeación de los servicios de transporte público, privado y particular, atendiendo las demandas, necesidades y requerimientos de desplazamiento de la población del Estado de Morelos.	
				Objetivo 5.12 Modernizar el transporte público, para que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio; promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente. Estrategia 5.12.1 Planear, diseñar y elaborar todos los elementos técnicos en materia de rutas, horarios, tarifas, servicios auxiliares, rutas experimentales, capacitación y servicios conexos, que coadyuvan a la modernización de transporte en el Estado de Morelos. Estrategia 5.12.2 Gestionar acciones de gobierno, que motiven el desarrollo tecnológico y de protección al ambiente, propiciando con ello la modernización del transporte público.	Objetivo 13. Acciones por el clima		Estrategia 1.2. Fortalecer marcos regulatorios y de supervisión garantizando su seguridad y confiabilidad, permitiendo elevar la movilidad del transporte público, privado y particular del Estado de Morelos.	
				Objetivo 5.13 Proteger el Medio ambiente de la contaminación generada por vehículos automotores que circulan en el Estado de Morelos, en sus modalidades de transporte público, privado y particular. Estrategia 5.13.1 Ejercer actos de inspección y vigilancia sobre el cumplimiento de las normas ecológicas relacionadas con el transporte público, privado y particular en el Estado de Morelos.	Objetivo 13. Acciones por el clima		Estrategia 1.2. Fortalecer marcos regulatorios y de supervisión garantizando su seguridad y confiabilidad, permitiendo elevar la movilidad del transporte público, privado y particular del Estado de Morelos.	
				Objetivo 5.14 Crear, gestionar y actualizar el marco normativo en materia de movilidad y transporte, para contar con un derecho positivo vigente, que permita regular todas las modalidades de transporte y acceder a temas de movilidad en cuanto a regulación jurídica en el Estado de Morelos. Estrategia 5.14.1 Adecuar las leyes estatales y promover la gestión de disposiciones legislativas. Estrategia 5.14.2 Elaborar y gestionar disposiciones reglamentarias, administrativas y fiscales en materia de movilidad y transporte. Estrategia 5.14.3 Expedir los acuerdos, disposiciones, circulares, normas y demás lineamientos para la correcta administración del transporte público, privado y particular en el Estado de Morelos.	Objetivo 13. Acciones por el clima		Estrategia 1.2. Fortalecer marcos regulatorios y de supervisión garantizando su seguridad y confiabilidad, permitiendo elevar la movilidad del transporte público, privado y particular del Estado de Morelos.	



Seguimiento y evaluación.

FICHA DE VINCULACIÓN DE OBJETIVOS ENTRE: PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2019-2024 Y PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE 2019-2024	
DEPENDENCIA:	Secretaría de Movilidad y Transporte
PROGRAMA:	Programa Estatal de Transporte 2019-2024
UNIDAD RESPONSABLE:	Dirección General de Planeación Estratégica Capacitación e Ingeniería del Transporte / Dirección General de Transporte Público, Privado y Particular.
OBJETIVO DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2019-2024	OBJETIVO DEL PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE 2019-2024
Objetivo 5.10 Administrar eficientemente el servicio de transporte público de pasajeros, para que la ciudadanía cuente con estándares de confiabilidad y seguridad adecuados al hacer uso de este servicio público.	Objetivo 1. Impulsar acciones que permitan regular, administrar y desarrollar la modernidad del transporte en todas sus modalidades, para elevar la competitividad en el sector.
Objetivo 5.11 Administrar eficientemente el transporte privado y particular, para garantizar seguridad jurídica a los ciudadanos, con motivo de la circulación de vehículos automotores en el Estado de Morelos; así como por las operaciones que se realicen al amparo o con motivo de éstos.	
Objetivo 5.12 Modernizar el transporte público, para que la ciudadanía cuente con mejores estándares de calidad en la prestación del servicio; promoviendo su adaptación a energías más amigables con el medio ambiente.	
Objetivo 5.13 Proteger el Medioambiente de la contaminación generada por vehículos automotores que circulan en el Estado de Morelos, en sus modalidades de transporte público, privado y particular.	
Objetivo 5.14 Crear, gestionar y actualizar el marco normativo en materia de movilidad y transporte, para contar con un derecho positivo vigente, que permita regular todas las modalidades de transporte y acceder a temas de movilidad en cuanto a regulación jurídica en el Estado de Morelos.	
FICHA DE VINCULACIÓN DE OBJETIVOS ENTRE: PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE 2019-2024 Y AGENDA 2030	
DEPENDENCIA:	Secretaría de Movilidad y Transporte
PROGRAMA:	Programa Estatal de Transporte 2019-2024
UNIDAD RESPONSABLE:	Dirección General de Planeación Estratégica Capacitación e Ingeniería del Transporte / Dirección General de Transporte Público, Privado y Particular.
OBJETIVO DEL PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE 2019-2024	OBJETIVO DE DESARROLLO SOSTENIBLE VINCULADO
Objetivo 1. Impulsar acciones que permitan regular, administrar y desarrollar la modernidad del transporte en todas sus modalidades, para elevar la competitividad en el sector.	Objetivo 11 Ciudades y comunidades sostenibles.



Indicadores:

Como lo establece la Ley Estatal de Planeación en el artículo 17, fracción III, refiere elaborar y expedir programas sectoriales, tomando en cuenta las propuestas que presenten las entidades del sector y los Ayuntamientos, así como las opiniones de los grupos sociales interesados; y que estos programas, cuenten con un mecanismo de seguimiento basado en indicadores (Se Anexa Ficha técnica de indicadores).

Los indicadores medirán el cumplimiento al objetivo, el monitoreo sistemático permitirá que la Secretaría cuente con información que le permita conocer, con criterios imparciales, si la gestión está contribuyendo favorablemente al cumplimiento oportuno de objetivos y metas establecidas en el programa o si se requiere ajustes.

Elemento:	Características
Indicador de impacto:	Competitividad del sistema de transporte.
Mide:	Eficacia
Descripción:	Mide el promedio de los resultados de: - Modernización del sistema de transporte. (X ₁) - Regulación del transporte. (X ₂) - Cumplimiento a disposiciones legales del transporte público (X ₃).
Método de cálculo:	$\bar{X} = \frac{X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n}{N}$
Unidad de medida:	- X Resultados evaluados
Periodicidad:	Anual

Elemento:	Características
Indicador de componente:	Modernización del Sistema de transporte.
Mide:	Eficacia
Descripción:	Mide la proporción de proyectos consolidados que contribuyen a la modernización, administración y regulación del sistema del transporte.
Método de cálculo:	(Número de proyectos y/o estudios técnicos en el sistema de transporte consolidados/ Total de proyectos del Transporte público requeridos)* 100



Unidad de medida:	Porcentaje %
Periodicidad:	Trimestral

Elemento:	Características
Indicador de actividad:	Cumplimiento a disposiciones legales del transporte público.
Mide:	Eficacia
Descripción:	Mide el promedio entre el porcentaje de infracciones impuestas por supervisión (X ₁) y el porcentaje de operativos realizados (X ₂).
Método de cálculo:	<p>((Número de Operativos realizados / Total de Operativos solicitados) *100) X₁ + (Número de infracciones impuestas/ total de infracciones detectadas*100) X₂)</p> $\bar{X} = \frac{X_1 + X_2 + X_3 + \dots + X_n}{N}$
Unidad de medida:	Porcentaje %
Periodicidad:	Trimestral

Elemento:	Características
Indicador de componente:	Regulación del transporte.
Mide:	Eficacia
Descripción:	Mide la proporción de unidades de transporte reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte.
Método de cálculo:	(Número de unidades de transporte público, privado y particular reguladas/ Total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular)*100
Unidad de medida:	Porcentaje %
Periodicidad:	Trimestral

Anexo.
FICHA TÉCNICA DE INDICADORES



Ficha técnica del indicador						
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte				
Responsable del indicador:		Secretario de Movilidad y Transporte				
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.10, 5.11, 5.12, 5.14		Clave del objetivo del programa:		1
Datos del indicador						
Nombre del indicador:		Competitividad del sistema de transporte.		Identificación del indicador:		1-SMyT-SMyT-1
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		- Modernización del sistema de transporte. (X1) - Regulación del transporte. (X2) - Cumplimiento a disposiciones legales del transporte público (X3).
Método de cálculo:		Proporción de proyectos consolidados que contribuyen a la modernización del sistema del transporte. (X1) + proporción de unidades de transporte reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte (X2) + Promedio de avance de cumplimiento a disposiciones legales del transporte público (X3) / N		Unidad de medida:		Promedio
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Anual
Características del indicador						
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal	
Si	Si	Si	Si	Si	No	
Determinación de metas						
Linea base			Meta			
Valor	Año	Período	Valor	Año	Período	
0	2018	-	100%	2019	Enero-Diciembre	
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización			
Ascendente			Verde		Amarillo	
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 20%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%		Rojo
Cumplimiento de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%		Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%		Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%		
Programación de la meta por año						
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Avance	20%	50%	70%	80%	90%	100%
						Observaciones
						Acumulado
Metadatos						
Variable 1						
Nombre:		Proporción de proyectos consolidados que contribuyen a la modernización del sistema del transporte. (X1)				
Descripción de la variable:		Mide la proporción de proyectos consolidados que contribuyen a la modernización, regulación y administración del sistema del transporte.				
Unidad de medida:		Porcentaje.				
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.				
Frecuencia:		Trimestral				
Desagregación geográfica:		Estatal				
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos				
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno				
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/				
Variable 2						
Nombre:		Proporción de unidades de transporte reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte (X2)				
Descripción de la variable:		Mide la proporción de unidades de transporte reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte.				
Unidad de medida:		Porcentaje.				
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte				
Frecuencia:		Trimestral				
Desagregación geográfica:		Estatal				
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos				
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno				
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/				
Variable 3						
Nombre:		Promedio de avance de cumplimiento a disposiciones legales del transporte público (X3)				
Descripción de la variable:		Mide el promedio entre el porcentaje de infracciones impuestas por supervisión (X1) y el porcentaje de operativos realizados (X2).				
Unidad de medida:		Porcentaje.				
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte				
Frecuencia:		Trimestral				
Desagregación geográfica:		Estatal				
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos				
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno				
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/				



Ficha técnica del indicador						
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte				
Responsable del indicador:		Dirección General de Planeación Estratégica Capacitación e Ingeniería de Transporte				
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.12	Clave del objetivo del programa:		1	
Datos del indicador						
Nombre del indicador:		Modernización del Sistema de transporte.		Identificación del indicador:		1-SMYT-DGPECIT-2
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide la proporción de proyectos consolidados que contribuyen a la modernización, administración y regulación del sistema del transporte.
Método de cálculo:		(Número de Proyectos y/o estudios técnicos consolidados/ Total de proyectos y/o estudios técnicos requeridos)* 100		Unidad de medida:		Porcentaje
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral
Características del indicador						
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal	
Si	Si	Si	Si	Si	No	
Determinación de metas						
Línea base			Meta			
Valor	Año	Período	Valor	Año	Período	
0	2018	-	100%	2019	Enero-Diciembre	
Comportamiento del indicador hacia la meta			Parámetros de semaforización			
Ascendente			Verde	Amarillo	Rojo	
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%	Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%	
Programación de la meta por año						
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Avance	20%	50%	70%	80%	90%	100%
						Observaciones
						Acumulado
Metadatos						
Variable 1						
Nombre:		Número de Proyectos y/o estudios técnicos consolidados				
Descripción de la variable:		Mide el número de proyectos de y/o estudios técnicos para la modernización, administración, regulación del sistema de transporte consolidados.				
Unidad de medida:		Porcentaje.				
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.				
Frecuencia:		Trimestral				
Desagregación geográfica:		Estatal				
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos				
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno				
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/				
Variable 2						
Nombre:		Total de proyectos y/o estudios técnicos requeridos				
Descripción de la variable:		Mide el número de proyectos de y/o estudios técnicos para la modernización, administración, regulación del sistema de transporte requeridos.				
Unidad de medida:		Porcentaje.				
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte				
Frecuencia:		Trimestral				
Desagregación geográfica:		Estatal				
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos				
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno				
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/				



Ficha técnica del indicador							
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte					
Responsable del indicador:		Dirección General de Transporte Público, Privado y Particular					
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.11, 5.14		Clave del objetivo del programa:		1	
Datos del indicador							
Nombre del indicador:		Cumplimiento a disposiciones legales del transporte público.		Identificación del indicador:		1-5Myl-DGTPPP-3	
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide el promedio de porcentaje de infracciones impuestas por suspensión (X1) y del porcentaje de operativos realizados (X2).	
Método de cálculo:		$(\text{Número de Operativos realizados} / \text{Total de Operativos solicitados}) * 100) * X1 + (\text{Número de infracciones impuestas} / \text{total de infracciones detectadas} * 100) * X2) / N$		Unidad de medida:		Promedio	
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral	
Características del indicador							
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal		
Si	Si	Si	Si	Si	No		
Determinación de metas							
Línea base				Meta			
Valor	Año	Periodo	Valor	Año	Periodo		
60	2019	-	100%	2019	Enero-Diciembre		
Comportamiento del indicador hacia la meta				Parámetros de señalización			
Acertada		Verde		Amarillo		Rojo	
Factibilidad		Si		Cumplimiento de metas del 80% al 100% o inferiores menores o iguales al 120%		Cumplimiento de metas del 70% al 79% o inferiores por arriba del 120% y menores al 130%	
				Cumplimiento de metas menores a 70% o inferiores por arriba del 130%			
Programación de la meta por año							
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Observaciones
Avance	20%	50%	70%	80%	90%	100%	Acumulado
Metadatos							
Variable 1							
Nombre:		Operativos realizados					
Descripción de la variable:		Número de Operativos realizados / Total de Operativos solicitados					
Unidad de medida:		Porcentaje.					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Dirección de Supervisión.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					
Variable 2							
Nombre:		Infracciones impuestas					
Descripción de la variable:		Número de infracciones impuestas/ total de infracciones detectadas					
Unidad de medida:		Porcentaje.					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Dirección de Supervisión.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					



Ficha técnica del indicador							
Datos del indicador							
Dependencia responsable del indicador:		Secretaría de Movilidad y Transporte					
Responsable del indicador:		Dirección General de Transporte Público, Privado y Particular					
Clave del objetivo del Plan Estatal de Desarrollo:		5.10, 5.11		Clave del objetivo del programa:		1	
Nombre del indicador:		Regulación del transporte.		Identificación del indicador:		1-SMyT-DGTPPP-4	
Dimensión a medir:		Eficacia		Definición:		Mide la proporción de unidades de transporte reguladas con relación al total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte.	
Método de cálculo:		(Número de unidades de transporte público, privado y particular reguladas/ Total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular)*100		Unidad de medida:		Porcentaje	
Desagregación geográfica:		Estatal		Frecuencia de medición:		Trimestral	
Características del indicador							
Claro	Relevante	Económico	Medible	Adecuado	Aporte marginal		
Si	Si	Si	Si	Si	No		
Determinación de metas							
Línea base				Meta			
Valor	Año	Período	Valor	Año	Período		
0	2018	-	100%	2019	Enero-Diciembre		
Comportamiento del indicador hacia la meta				Parámetros de semaforización			
Ascendente		Verde		Amarillo		Rojo	
Factibilidad		Si	Cumplimiento de metas del 80% al 100% o defases menores o iguales al 120%	Cumplimientos de metas del 70% al 79% o defases por arriba del 120% y menores al 130%		Cumplimientos de metas menores a 70% o defases por arriba del 130%	
Programación de la meta por año							
Año	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Observaciones
Avance	20%	50%	70%	80%	90%	100%	Acumulado
Metadatos							
Variable 1							
Nombre:		Número de unidades de transporte público, privado y particular reguladas					
Descripción de la variable:		Número de trámites y acciones de regulación (expedición, suspensión, cancelación, altas, bajas y de más que correspondan) del transporte realizados.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Trimestral					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					
Variable 2							
Nombre:		Total de unidades que integran el padrón vehicular de transporte público, privado y particular.					
Descripción de la variable:		Identifica el número de vehículos de motor registrados en circulación Transporte requeridos o solicitados.					
Unidad de medida:		Índice					
Fuente de información:		Registros administrativos de la Secretaría de Movilidad y Transporte.					
Frecuencia:		Anual					
Desagregación geográfica:		Estatal					
Método de recopilación de datos:		Consulta de registros administrativos					
Fecha de disponibilidad de la información:		Informe de Gobierno					
Dirección URL del dato:		http://www.movilidadytransporte.morelos.gob.mx/					



Referencias bibliográficas.

CEPAL, MANUAL No. 69, Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público.

Publicación de las Naciones Unidas.

CEPAL, MANUAL No. 68, Formulación de programas con la metodología de marco lógico.

Publicación de las Naciones Unidas.

Lineamientos para elaboración de los programas sectoriales, institucionales, subregionales y especiales, 2019-2024.

Secretaría de Hacienda del Estado de Morelos.

Dado en la Ciudad de Cuernavaca, Capital del Estado de Morelos, a los dieciséis días del mes de julio de dos mil diecinueve.

**EL SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE MORELOS
C. VÍCTOR AURELIANO MERCADO SALGADO
RÚBRICA.**

**ACUERDO POR EL QUE SE ACTUALIZA EL PROGRAMA ESTATAL DE TRANSPORTE DEL
ESTADO DE MORELOS 2019-2024.**

POEM No. 6154 de fecha 2022/12/28

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ÚNICA. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión oficial del Gobierno del Estado de Morelos.