



MORELOS
PODER EJECUTIVO

Acuerdo para la movilidad de los morelenses, por el que se determinan, autorizan y fijan las nuevas tarifas para el servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el estado de Morelos

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

Última Reforma: Texto original



MORELOS
PODER EJECUTIVO

**Consejería
Jurídica**

ACUERDO PARA LA MOVILIDAD DE LOS MORELENSES, POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS

OBSERVACIONES GENERALES.- La disposición transitoria tercera aboga el ACUERDO POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, publicado el 05 de septiembre de 2012 en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5022, así como todas las disposiciones de carácter administrativo, que se opongan o resulten contrarias al presente Acuerdo.

Aprobación
Publicación
Vigencia
Expidió
Periódico Oficial

2017/01/11
2017/01/11
2017/01/15
Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
5464 Alcance "Tierra y Libertad"



**VISIÓN
MORELOS**



JORGE VICENTE MESSEGUER GUILLÉN, SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL PODER EJECUTIVO ESTATAL, EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE ME CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 74, DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS; 6, 8, 11, FRACCIÓN XII, 13, FRACCIONES I, Y VI, 32, FRACCIONES I, III, Y XIV, DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO MORELOS; 1, 2, FRACCIÓN XXII Y XXVI, 3, 4, 7, 12, FRACCIÓN II, 14, FRACCIONES I, III Y IX, 32, 110, 111, 112, 113, 130, FRACCIÓN III, Y 134 DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS; ASÍ COMO 1, 2, 3, 4, 7, 8 FRACCIONES I IV Y XV Y 10, FRACCIÓN XX, DEL REGLAMENTO INTERIOR DE LA SECRETARÍA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; Y CON BASE EN LA SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La prestación del servicio de transporte público corresponde originariamente al Estado, el que podrá prestarlo directamente o concesionarlo, mediante concurso público, a personas físicas o morales, de conformidad con lo establecido por la Ley de Transporte del Estado de Morelos, así mismo deberá garantizar la satisfacción de las necesidades de traslado de personas y de bienes en las condiciones económicas y sociales más convenientes, bajo los principios de regularidad, orden, seguridad, calidad, eficiencia y generalidad.

La Secretaría de Movilidad y Transporte a mi cargo, es la autoridad competente para la interpretación y observación de la mencionada Ley, la cual es de orden público e interés social cuyo objeto es regular el transporte público en el Estado.

El servicio de transporte público es aquel que se lleva a cabo de manera continua, permanente, uniforme y regular en las vías públicas de comunicación terrestre del Estado y sus municipios, para satisfacer la demanda de los usuarios, mediante la utilización de vehículos adecuados para cada tipo de servicio y en el que los usuarios como contraprestación realizan el pago de una tarifa previamente autorizada.

De conformidad con lo establecido en la Ley de Transporte del Estado de Morelos, es una atribución del Poder Ejecutivo, a través del Secretario de Movilidad y





Transporte, determinar y autorizar las tarifas correspondientes al servicio público de transporte.

El artículo 110 de la citada Ley, establece que las tarifas y sus reglas de aplicación, serán determinadas por el Secretario, de acuerdo a la clase de servicio, rutas e itinerarios del transporte público en sus distintas modalidades, atendiendo a la necesidad y rentabilidad del servicio, al interés público y la capacidad de pago de los usuarios, teniendo la obligación de revisarlas anualmente.

Las tarifas se publicarán en el Periódico Oficial del Estado y en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad, para conocimiento de los usuarios cuando menos con tres días de anticipación a su entrada en vigor.

Los prestadores del servicio deberán exhibir en forma permanente y en lugares visibles de sus vehículos, terminales, bases y demás infraestructura con acceso a los usuarios, la tarifa autorizada del servicio de que se trate.

En la publicación y exhibición permanente de la tarifa autorizada, deberá incluirse la exención del pago a los niños menores de tres años y personas con discapacidad, o bien, aplicarles el cincuenta por ciento de descuento del pago, así como el descuento del cincuenta por ciento del pago a personas adultas mayores.

Por su parte, Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Morelos faculta a la Secretaría a mi cargo a diseñar y establecer en su caso las 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 en las vialidades de jurisdicción estatal, así como proponer la tarifa del servicio de transporte público, autorizando, modificando, cancelando, actualizando y comprobando su correcta aplicación.

A su vez, el Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte señala que está a cargo de la Dirección General de Transporte Público, Privado y Particular realizar los estudios y proponer al superior jerárquico, las políticas en materia de tarifas para el transporte público en sus diversas modalidades, conforme a la legislación aplicable en la materia; de tal suerte, dicha Unidad





Administrativa ha informado al que suscribe sobre los resultados de dichos estudios para la expedición del presente instrumento, mediante oficio número SMYT/DGTPPyP/12/II/2017 de 04 de enero de 2017.

En ese estudio se analizan financieramente los insumos que dan origen a los costos operativos totales, así como la identificación de los ingresos totales y la relación entre los mismos, tomándose como base la Zona Metropolitana de Cuernavaca, ya que es el territorio en el que mayor número de unidades prestan el servicio de transporte público con itinerario fijo, arrojando lo siguiente:

Análisis financiero del transporte público de ruta fija de la Zona Metropolitana de Cuernavaca, Morelos.

Como primer paso, se establece la identificación y caracterización de los parámetros estudiados en el modelo de costos del transporte, posteriormente se realiza el análisis financiero por cada una de las empresas, considerando la relación entre los costos y los ingresos de forma individual, para finalmente concluir con el análisis financiero a nivel sistema. Estos puntos se desarrollan a continuación.

Modelo de costos generalizados del transporte

Para la identificación del costo generalizado de viaje, resulta necesaria la identificación del periodo de evaluación, costo de los insumos, características operativas y financieras, índices socioeconómicos y estructuración de las empresas. Para ello, se agrupan los parámetros para la identificación del costo generalizado del transporte en los siguientes rubros:

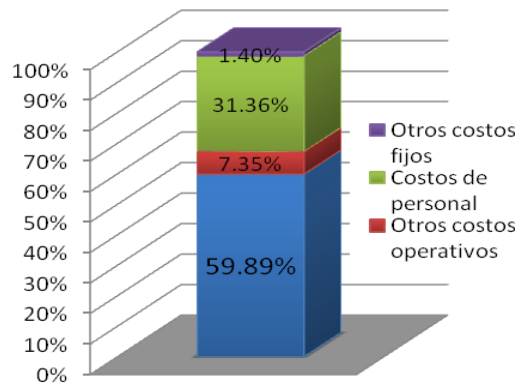
- Días a contabilizar.
- Indicadores socioeconómicos.
- Índices financieros.
- Costo de insumos.
- Costos administrativos.
- Costos de mantenimiento y refacciones.
- Recursos humanos.
- Carga social.





- Sueldos y salarios.
- Costos financieros.
- Inversiones en infraestructura.

Tomando en consideración los parámetros antes mencionados, se obtiene el estudio de los costos totales de la operación en un periodo de un año, el cual, considera la situación actual del sistema y las necesidades futuras para mantenerlo. Actualmente se estima un costo generalizado del transporte por un monto total de \$613, 799, 960.00 pesos anuales, el cual tiene un comportamiento como se muestra en la gráfica 1.



Grafica 1. Costos totales de la red de transporte urbano de pasajeros de ruta fija.

Análisis financiero de las empresas concesionarias.

El análisis financiero contemplará el estudio del modelo de los costos generalizados de viaje, el ingreso anual por conceptos de tarifa y las inversiones requeridas para el mantenimiento y la expansión del sistema.

Tomando en consideración la demanda del sistema, se estiman ingresos anuales (con las condiciones actuales de la tarifa y con proyecciones sostenidas de la demanda) del orden de los \$674,125,097 pesos. De igual forma, al considerar la





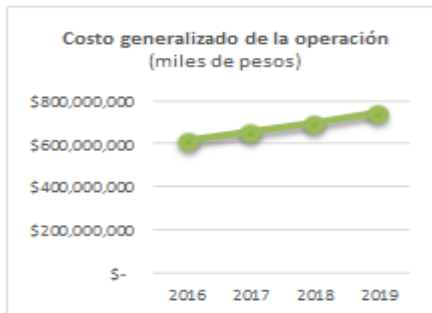
tasa de crecimiento de la demanda en 1.5% anual, las proyecciones de ingresos en los próximos años se estiman de acuerdo a lo mostrado en la gráfica 2.



Ingreso al sistema por tarifa (por miles de pesos)	
2016	\$ 674,148
2017	\$ 684,260
2018	\$ 694,524
2019	\$ 704,942

Grafica 2. Ingresos al sistema por tarifa.

A continuación, se calculan los costos generalizados totales por año, que el sistema deberá de erogar únicamente por la operación, sin considerar las inversiones futuras. Cabe mencionar que los costos generalizados se incrementan en una proporción del 6.67% anuales, considerando las proyecciones de costos futuros incluyendo los combustibles, lubricantes y refacciones; los cuales se describen en el punto 0, Indexación de , del presente documento. La gráfica 3 muestra los costos generalizados totales de la operación.



Costo generalizado de la operación (miles de pesos)	
2016	\$ 613,799,960
2017	\$ 654,740,417
2018	\$ 698,411,603
2019	\$ 744,995,657

Grafica 3. Costos generalizados de operación del sistema integrado de transporte





Indexación de los costos generalizados del transporte.

Para el cálculo de la actualización de los costos generalizados del transporte, se recomienda utilizar una tabla de indexación. Con indexación nos referimos a la actualización de los costos generalizados del transporte, teniendo en consideración puntos de referencia y proyecciones de los mismos, donde se contemple la devaluación o amortización de los bienes y equipos, así como los insumos más representativos para la operación.

En la tabla 4 se presenta la propuesta de tabla de indexación para el transporte público urbano de pasajeros de ruta fija, tomando en cuenta para su elaboración los parámetros del modelo de costos generalizados del transporte (ver apartado 1.1).

Concepto	Porcentaje de costos	TPCA últimos 3 años	TPCA ponderado
Costos operativos	70.00%		
Diesel	61.61%	7.954	4.90
Neumáticos	3.35%	3.5	0.12
Rebociones	5.0%	3.8	0.19
Costos de personal	29.00%	5.00	1.45
Costo amortización	0.00%	0	0.00
Otros	1.00%	1.5	0.02
Costos total anual	100.00%		
Tasa de crecimiento anual ponderada			6.67

Tabla 1. Indexación de los costos generalizados del transporte

La herramienta estudia la variación de los costos más significativos relacionados con el transporte de la Zona Metropolitana de Cuernavaca; a partir de la cual se propone una indexación de los costos generalizados del transporte del 6.67% anual.

Por lo cual, para garantizar la calidad del servicio en la red de rutas de transporte público urbano de ruta fija; es necesario garantizar la sustentabilidad y prosperidad financiera del sistema, a través de la indexación de la tarifa en la misma proporción que los costos, considerando períodos de vigencia prudentes.





Análisis Tarifario

A partir de la tabla de indexación y los costos generalizados del transporte, se requiere de un ajuste a los ingresos del sistema, a fin de garantizar la viabilidad financiera. Considerando la indexación propuesta del orden del 6.67%, así como las necesidades de inversión inmediata, se proponen dos escenarios de cálculo y estimación de la nueva tarifa.

- Escenario 1. Indexación anual.

En el presente escenario se contempla una actualización de manera anual de la tarifa promedio vigente, a partir de un incremento de los costos generalizados de viaje del orden del 6.67%. La tabla 5 muestra el comportamiento de la tarifa promedio anual.

ESQUEMA ESCALONADO		
Tarifa 2016	Tarifa 2017	Tarifa 2018
7.49	7.99	8.52

Tabla 2. Actualización de la tarifa bajo el primer escenario

- Escenario 2. Indexación considerando un periodo de vigencia de 2 años.
En el presente escenario se contempla una única actualización de la tarifa, vigente para el periodo de 2017-2018. La tabla 6 muestra el comportamiento de la tarifa promedio en el periodo señalado

ESQUEMA LINEAL		
Tarifa 2016	Tarifa 2017	Tarifa 2018
	8.00	





Tabla 3. Actualización de la tarifa bajo el segundo escenario

Considerando las condiciones socioeconómicas de la población usuaria del transporte público; se recomienda generar una sola actualización de la tarifa, con lo cual se garantizan los ingresos que cubran los costos de operación, de consolidación y expansión hasta el año 2018.

En ese sentido, debe señalarse que la expedición del presente instrumento tiene en consideración el resultado del estudio de factibilidad elaborado por la referida Dirección General, al que le recayeron diversas reflexiones y opiniones de los representantes de los concesionarios del sector en sus diversas modalidades mediante jornada de trabajo sostenida el pasado 08 de enero de 2017, en la residencia oficial del Poder Ejecutivo,¹ respecto de las cuales quedó patente la necesidad de que los concesionarios obtengan mayores recursos para el mejor cumplimiento de sus obligaciones legales, empero sin dejar de considerar que los incrementos no pueden obviar la situación financiera y económica de los usuarios.

En dicha reunión, el Gobierno del Estado y todos los dirigentes del transporte colectivo de Morelos acordaron un ajuste de la tarifa del servicio colectivo, mientras que a su vez los transportistas se comprometieron a garantizar el descuento del cincuenta por ciento para adultos mayores y exención de pago a favor de las personas con discapacidad y niños menores de tres años, en términos de Ley.

Asimismo, se comprometieron a avanzar en el mejoramiento del servicio, la renovación de unidades mayores de 10 años de antigüedad; y la conformación empresas para aprovechar los beneficios fiscales, acceder a créditos y transitar hacia la modernización del servicio.

En este orden de ideas, es de considerarse que el 05 de septiembre de 2012, se publicó en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" número 5022, el ACUERDO POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO

¹ Boletín de prensa B-9956, consultable en el portal de internet oficial del Gobierno del Estado de Morelos. Fecha de la consulta: 10 de enero de 2017. Disponible: <http://www.morelos.gob.mx/?q=prensa/nota/acuerdan-ajuste-la-tarifa-del-transporte-colectivo>





FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, acto que constituyó la última modificación a las tarifas del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo a recientes fechas. Lo cual, sin duda, deja de manifiesto la necesidad de expedir el presente Acuerdo, dadas las razones adicionales que más adelante se exponen.

En dicho Acuerdo suscrito por el Secretario de Gobierno y el Director de Transportes, se determinaron las tarifas de la siguiente manera:

TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA	TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA	TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA
URBANA	\$6.50	INTERURBANA	\$7.50	FORÁNEA	\$10.00
	\$7.00		\$8.50		\$10.50
	\$7.50		\$9.50		\$12.00
					\$14.50
					\$15.50
					\$20.50

Ahora bien, con fecha 27 de diciembre de 2016 fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el “ACUERDO por el que se dan a conocer las regiones en que se aplicarán precios máximos al público de las gasolinas y el diésel, así como la metodología para su determinación emitido por el Secretario de Hacienda y Crédito Público de la Administración Pública Federal” mismo que, para los efectos de lo dispuesto por el transitorio Décimo Segundo, fracción II, de la Ley de Ingresos de la Federación para el Ejercicio Fiscal de 2017, durante 2017 y 2018, establece la forma en que se llevará a cabo la determinación de los precios máximos al público de las gasolinas y el diésel que se aplicarán en las regiones del país en donde la Comisión Reguladora de Energía no haya determinado que dichos precios se establezcan bajo condiciones de mercado.

Disposiciones cuya vigencia ha generado un incremento al costo de los combustibles y diversos descontentos y manifestaciones sociales a lo largo y ancho del territorio nacional, generando con ello además una desproporción entre las ganancias obtenidas por el transportista y el precio del consumo de gasolina o diésel.





De tal suerte, en el citado estudio de 04 de enero de 2017, se tomó en cuenta el costo y el impacto del alza en los combustibles a partir del 01 de enero de 2017, así como la necesidad y rentabilidad del servicio, el interés público y la capacidad de pago de los usuarios con relación al aumento del salario mínimo general vigente de \$80.04 (ochenta pesos 04/100 M.N.) establecido mediante la resolución publicada en el Diario Oficial de la Federación el 19 de diciembre de 2016.

Elementos objetivos que permitieron a los concesionarios en la citada reunión de trabajo de 08 de enero de 2017, proponer un ajuste en la tarifa del transporte público de pasajeros con itinerario fijo que se materializa a través del presente Acuerdo.

Lo anterior, como se ha expuesto, gracias al despliegue de acciones encabezadas por esta Secretaría a mi cargo, en cumplimiento a lo instruido por el titular del Poder Ejecutivo, en las que se establecieron las condiciones de diálogo y conciliación con los concesionarios del servicio del transporte público y principales actores del mismo, a través de mesas de trabajo abiertas y democráticas que arrojaron un consenso para la gobernabilidad del Estado.

No obstante, el presente instrumento encuentra motivación también en el hecho de que, como ha quedado evidenciado, aun existiendo posibilidad de revisar y fijar nuevas tarifas del servicio de transporte público cada año, durante los últimos cuatro años no se alteró el monto de las tarifas autorizadas, pese a las condiciones económicas cambiantes que a nivel mundial y regional impactan el costo de dicho servicio, lo anterior en un férreo esfuerzo por brindar a los usuarios del servicio oportunidades de no ver mermado su gasto y con ello lograr una mejor calidad de vida.

Al respecto, es de considerar en primer término que la inflación es concebida como el aumento sostenido y generalizado que sufren los precios de bienes y servicios de la economía a través de un determinado intervalo de tiempo.

Es por ello que, dentro de la dinámica de seguimiento de los precios, estos usualmente se miden a través del Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC), el cual es elaborado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).





Y, en el caso que nos ocupa, una de las principales causas de inflación es el aumento del precio de un bien clave para la economía, como lo es la escalada en el precio de los combustibles derivados del petróleo, ello porque el incremento se transmite al resto de la economía, siendo así en razón de que se encarece el precio del transporte de bienes y personas, elevándose por ello los precios de los bienes que son transportados.

Por lo que para efectos de motivar de manera adecuada la nueva fijación de tarifas a través del presente Acuerdo, es que se considera necesario conocer a cuánto asciende el índice inflacionario registrado en el período comprendido desde el último ajuste a las tarifas y la presente fecha.

Para ello, se realizó una consulta al sitio de internet del citado INEGI,² mismo que alberga la denominada “calculadora de inflación”, herramienta informática que permite conocer a través de las variables, algoritmos e índices reales registrados, a cuánto asciende el porcentaje inflacionario, considerando para el periodo comprendido del mes de enero de 2012 al mes de diciembre de 2016 (último índice publicado en el Banco de México).

A este respecto, es de señalar que en el período señalado se tiene que la tasa promedio mensual de inflación asciende al 0.27%, misma que generó una inflación acumulada del 17.48%, lo que evidencia en términos reales oficiales, una escalada de precios en el porcentaje antes señalado.

Esta situación hace legalmente dable el considerar que el ajuste a las tarifas en los términos y porcentajes propuestos mediante este Acuerdo está por demás justificado, al no generar una espiral inflacionaria que afecte a los usuarios y el ingreso de los prestadores del servicio, equilibrando de esa manera el quehacer económico de las partes (usuarios y transportistas).

Ahora bien, si bien es verdad que la Secretaría a mi cargo podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, previo estudio que soporte su aplicación, debe decirse que en la especie no se ha estimado hacer ejercicio de dicha facultad en virtud de que los grupos vulnerables consistentes en menores de 3

² La cual se encuentra visible y localizable en la dirección electrónica:
<http://www.inegi.org.mx/sistemas/indiceprecios/CalculadoraInflacion.aspx>,





años, personas discapacitadas y personas adultas mayores, se encuentran protegidas por el propio texto legal y el presente instrumento se apega al mismo.

Adicionalmente, no puede pasar inadvertido que el Gobierno de la Visión Morelos, encabezado por el titular del Poder Ejecutivo, ha realizado esfuerzos significativos y trascendentes para la protección de otros sectores de la población, tal es el caso de las niñas, niños y jóvenes, los que hoy gozan de una Beca Salario, dada la promulgación de la Ley de la Beca Salario del Estado de Morelos, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" número 5319, el 19 de agosto de 2015, aprobada por el Congreso del Estado a iniciativa del señor Gobernador.

La Beca Salario se inspira en un modelo de política redistributiva. No está ligada necesariamente a un promedio escolar sino a la permanencia en la escuela. El argumento de base de la Beca Salario no es si se tiene o no estudiantes con alto desempeño (o bajo), sino un escalón previo, que la población en los niveles educativos considerados en la beca, amplíe su oportunidad de acceso a la escuela; si la población correspondiente ya está en ella, entonces la Beca Salario contribuye a que no la abandone (por desventaja económica).³

La política que subyace a la Beca Salario es claramente una señal, a escala de la Entidad, para hacer llegar a más personas la educación, con énfasis en aquellas que asisten a planteles públicos, para aumentar las probabilidades de tener una mejor tasa de retribución. Esto último significa que una persona con mayor nivel de estudios tendrá, a futuro, una mayor tasa de ganancia que esa misma persona sin estudios.⁴

El argumento base de la Beca Salario se encamina a fortalecer la educación obligatoria y, simultáneamente, ampliar las oportunidades de acceso a la educación superior. El modelo de la beca salario tiene un componente de base que corresponde al subsidio directo al estudiante.

³ Reporte Técnico del Programa Piloto Beca Salario (Morelos), elaborado por la Secretaría de Educación, a través de su Subsecretaría de Educación Media Superior y Superior, Poder Ejecutivo del Gobierno del Estado de Morelos. Febrero 24 de 2014.

⁴ La beca salario no es la única señal adoptada por el gobierno estatal para aumentar el valor de la educación por esta vía redistributiva, también va aparejada con otros programas para atender a población abierta, pero en términos de política social, es un programa sello del actual gobierno 2012-2018 (ver plan estatal de desarrollo 2012-2018: http://www2.morelos.gob.mx/?q=plan_estatal)





Se considera un componente indirecto o efecto de la Beca Salario a las actividades comunitarias formativas, cuya trascendencia es tal que, por ello, la beca se denomina “salario”; ya que los beneficiarios al percibirla y llevar a cabo las actividades comunitarias, devuelven a la sociedad un beneficio directo como el que ellos reciben, de acuerdo a las necesidades de ésta y las aptitudes de aquellos, logrando así el desarrollo integral.

Conforme a la información recabada por la Secretaría de Educación del Poder Ejecutivo Estatal, para 2015, destacan tres destinos para utilizar la Beca Salario: en primer lugar, la adquisición de libros y materiales (32%); en segundo lugar, transporte (28%) y, en tercer lugar, alimentación (24%). La Beca Salario se utilizaría, de acuerdo con la opinión de los beneficiarios, en gastos relacionados con la escuela. Un 10% de los estudiantes utilizaría la beca para apoyo familiar, 4% en servicios médicos y 2% en pago de renta o servicios del hogar.

En este contexto, con relación al entonces Programa Estatal de Beca Salario, se estimó necesario elevar su previsión reglamentaria al rango jerárquico de Ley, a fin de que los beneficios recibidos por la niñez y la juventud de Morelos y el cambio paradigmático conseguido, pudiera permanecer perenne en el tiempo, trascendiera la presente administración y se consolidase como una prerrogativa privilegiada a favor de los estudiantes morelenses que les permita acceder a un mejor porvenir.

Actualmente, la Beca Salario es una herramienta fundamental para la vida y desarrollo de los estudiantes, así como para el estado de Morelos, en virtud de que entre algunas de sus finalidades se encuentran evitar la deserción de los estudiantes de las Instituciones Educativas por falta de recursos, garantizando su trayecto escolar durante su formación académica; incrementar la calidad educativa y la reconstrucción del tejido social en el Estado, especialmente en uno de sus sectores más importantes como lo es la juventud, considerada como la protagonista principal del futuro de Morelos, y abatir las desigualdades del acceso a la educación existente en nuestro Estado.

Hoy, son 100 mil 286 estudiantes beneficiados con la Beca Salario, la que está dirigida a estudiantes que cursan el tercer año de secundaria, el nivel de Educación Media Superior y hasta el cuarto año de Educación Superior,





únicamente en instituciones públicas en el estado de Morelos y que se otorgará conforme a lo previsto por la Ley, su Reglamento y al Programa.

Dichos beneficiarios reciben los siguientes montos mensualmente:

- Tercer año de secundaria: \$300.00 pesos;
- Primer hasta tercer año de Educación Media Superior: \$500.00 pesos, y
- Primer hasta cuarto año de Educación Superior: \$700.00 pesos.

De tal suerte, para el presente ciclo escolar 2016-2017, la inversión que el Gobierno del Estado de Morelos destinó para la Beca Salario asciende al monto de \$170'441,400.00 pesos; en ese sentido, quedan por demás manifiestos los esfuerzos que la actual Administración Pública Estatal ha realizado para apoyar a los jóvenes del estado de Morelos.

Por otra parte, el ejercicio que se realiza mediante el presente Acuerdo de la facultad que como Secretario de Movilidad y Transporte me otorga la ley para determinar las tarifas y sus reglas de aplicación de acuerdo a la clase de servicio; permitirá al concesionario y operador obtener ganancias suficientes para prestar el servicio de transporte público de conformidad con lo que la Ley dispone, obteniendo de manera directa beneficios a favor de los usuarios con el cumplimiento cabal de las obligaciones que se enuncian a continuación:

a) Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 79, fracciones III y IV, 102, fracciones XIII y XIV, y 106, fracciones IV, V y VI, de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, el prestador del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo se obliga al respeto irrestricto del cobro de la tarifa autorizada, realizar el descuento del cincuenta por ciento a los adultos mayores, así como la exención de pago de la tarifa a las personas con discapacidad y menores de tres años.

b) De acuerdo a lo dispuesto por los artículos 79, fracción I, 133, fracción II, y 139, fracción III, de la Ley de Transporte del Estado de Morelos el prestador del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo está obligado a mejorar las condiciones físicas internas y externas de las unidades en las que se presta el servicio de transporte público.





c) Conforme lo disponen los artículos 99, fracción VII y XV, y 101 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos el prestador del servicio de transporte público está constraído a sustituir los vehículos destinados para la prestación del servicio en los casos de unidades cuyo año o modelo sea superior a 10 años, tomando en consideración que esta medida tiene un efecto positivo en el medio ambiente en la disminución de la emisión de gases contaminantes, así como en la disminución del uso de hidrocarburos con relación a la utilizada en vehículos con mayor antigüedad que la permitida por la Ley.

d) Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 2, fracción VI, 81, 83, 90, 99, fracción VIII, y 2, fracción II de la Ley de Transporte del Estado de Morelos el prestador del servicio de transporte público está obligado a que los operadores de las unidades del servicio de transporte cuenten con el gafete de operador certificado, en la inteligencia de que no hacerlo se procederá en los términos de Ley.

e) Con fundamento en lo dispuesto por los artículos 114, 115, 116 y 118 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, el prestador del servicio de transporte público, en tratándose de publicidad, obligado está a solicitar a la Secretaría la autorización correspondiente, así como a procurar que la publicidad que se encuentre fijada en las unidades no atente contra la moral, las buenas costumbres, la dignidad humana ni se estime como inscripciones despectivas u ofensivas o excedan las dimensiones del vehículo.

f) Con base en los principios de regularidad, orden, seguridad, calidad, eficiencia y generalidad previstos en el artículo 7, de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, por cuanto a la prestación del servicio de transporte público así como atendiendo al orden público y al interés social que importa la aplicación y sanción de la Ley antes mencionada, los prestadores de servicio de transporte público de pasajeros en términos de lo que dispone el artículo 54 de la Ley podrán constituirse en las sociedades mercantiles que mejor les convenga en un término no mayor a tres meses a partir de la suscripción del presente instrumento, asimismo con la finalidad de contribuir a la modernización del transporte se buscarán esquemas para el apoyo de fondos con Nafinsa.





Finalmente, no debe pasar inadvertido que la emisión de este instrumento encuentra apego en lo previsto por el Plan Estatal de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad” número 5080, de 27 de marzo de 2013, ordenamiento que en su EJE 4, denominado “MORELOS VERDE Y SUSTENTABLE”, establece, en materia de Movilidad y Transporte, como Objetivo Estratégico el 4.11. Modernizar el servicio del transporte público y particular, y como Estrategia la 4.11.3. Atender oportunamente la prevención de conflictos.

Toda vez que, además, la expedición del presente instrumento normativo implica el cumplimiento del deber de los poderes públicos de adoptar acciones administrativas para asegurar la plena efectividad de los derechos fundamentales, lo que demuestra que se trata de una medida de orden público e interés social.

Al respecto, debe tenerse presente que es de explorado derecho que el servicio público referido se presta en el Estado a través de la figura jurídica de la concesión, la cual jurisprudencial y doctrinariamente se concibe como un acto administrativo mixto, en el que coexisten elementos reglamentarios y contractuales, entendidos los primeros como las normas a las que ha de sujetarse el funcionamiento del servicio y, por los segundos, los orientados a proteger el interés legítimo del concesionario, al crear a su favor una situación jurídica individual que no puede modificarse unilateralmente por la administración y que se constituye por las cláusulas que conceden ventajas económicas que representan la garantía de sus inversiones y la posibilidad de mantener el equilibrio financiero de la empresa.

Ahora bien, aun cuando la concesión está investida de una porción de los poderes y atributos de la administración, tal aspecto no transforma al concesionario en funcionario público ni la empresa de concesión queda incorporada a la administración pública.

Luego, tomando en cuenta la naturaleza jurídica de la concesión administrativa, se concluye que el cobro efectuado a los usuarios del servicio a manera de contraprestación, el cual debe ser suficiente para cubrir los costos fijos y variables de operación e inversión, así como para generar una utilidad razonable al concesionario, no puede reputarse como un acto de autoridad ni tampoco como un





efecto de éste, porque la autorización de las nuevas tarifas es un acto distinto a su cobro, ya que este último, entendido como el derecho del concesionario para percibir el monto del pasaje, subyace en el otorgamiento de la concesión administrativa y no en el acto de autoridad que incrementó el costo.⁵

Por lo expuesto y fundado se tiene a bien expedir el siguiente:

ACUERDO PARA LA MOVILIDAD DE LOS MORELENSES, POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS

ARTÍCULO PRIMERO. Se determinan y fijan como nuevas tarifas del servicio de transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el estado de Morelos autorizándose su cobro, las siguientes:

TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA	TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA	TIPO DE TARIFA	MONTO DE LA TARIFA
URBANA	\$8.00	INTERURBANA	\$9.00	FORÁNEA	\$11.50
	\$8.50		\$10.00		\$12.00
	\$9.00		\$11.00		\$13.50
					\$16.00
			\$17.00		
			\$22.00		

ARTÍCULO SEGUNDO. De conformidad con lo establecido en los artículos 99, fracción X, y 110 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, deberán viajar sin cobro de pasaje o tarifa:

⁵ Época: Décima Época Registro: 2009295 Instancia: Plenos de Circuito Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Libro 19, Junio de 2015, Tomo II Materia(s): Común Tesis: PC.XVI.A. J/9 A (10a.) Página: 1397 SUSPENSIÓN DEFINITIVA. DEBE NEGARSE CONTRA LA APLICACIÓN DEL ACUERDO DE LA COMISIÓN MIXTA TARIFARIA, POR EL QUE SE APRUEBA LA ACTUALIZACIÓN TARIFARIA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PERSONAS EN LA MODALIDAD DE URBANO EN RUTA FIJA DEL MUNICIPIO DE LEÓN, GUANAJUATO, VIGENTE A PARTIR DEL 14 DE ABRIL DE 2014 A ENERO DE 2016, PORQUE EL COBRO DE LA NUEVA TARIFA NO ES EFECTO DEL ACTO DE AUTORIDAD CITADO, NI PUEDE REPUTARSE COMO EQUIVALENTE A ÉSTE.





- I. Los menores de tres años, y
- II. Las personas con alguna discapacidad.

Las personas adultas mayores gozarán de un cincuenta por ciento de descuento respecto de la tarifa autorizada, mismas que para gozar del beneficio deberán presentar su credencial expedida por el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores o su identificación oficial.

ARTÍCULO TERCERO. Las tarifas mencionadas en el artículo primero del presente Acuerdo, serán aplicables en todo el territorio del estado de Morelos y deberán ser exhibidas al público usuario, así como las exenciones y descuento previstos en el artículo anterior, en lugar visible de las unidades del servicio público de transporte y de los locales en donde se establezcan las terminales.

ARTÍCULO CUARTO. Se apercibe a concesionarios y conductores del servicio público con itinerario fijo, para que se apeguen a las tarifas que se establecen en el presente Acuerdo; en caso de reincidencia en el incumplimiento del presente artículo, se procederá a iniciar el procedimiento administrativo de cancelación de la concesión.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. El presente Acuerdo entrará en vigor al día siguiente de su publicación, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión oficial del estado de Morelos, debiéndose publicar además en dos de los diarios de mayor circulación en la Entidad para conocimiento de los usuarios, en términos del artículo 110, de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.

Sin embargo, las tarifas autorizadas a que se refiere el artículo primero de este Acuerdo, entrarán en vigor y serán exigibles a los tres días naturales siguientes, contados a partir de la vigencia de este Acuerdo.

SEGUNDA. Se instruye al Director General de Transporte Público, Privado y Particular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo Estatal, a realizar todos los actos necesarios para fijar, vigilar y hacer cumplir el cobro de las tarifas autorizadas en el presente Acuerdo.





TERCERA. Se abroga el ACUERDO POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, publicado el 05 de septiembre de 2012 en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5022, así como todas las disposiciones de carácter administrativo, que se opongan o resulten contrarias al presente Acuerdo.

CUARTA. Al presente Acuerdo le será aplicable el artículo 147 de la Ley de Transporte del Estado de Morelos.

Dado en las oficinas que ocupa la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo Estatal, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los 11 días del mes de enero de 2017.

**EL SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
DEL PODER EJECUTIVO DEL ESTADO DE MORELOS
JORGE VICENTE MESSEGUER GUILLÉN
EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTE
PÚBLICO, PRIVADO Y PARTICULAR
NOÉ SANDOVAL MORALES
RÚBRICAS.**

