



DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN DIVERSAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS CON RELACIÓN A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PREVISTO POR LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS

OBSERVACIONES GENERALES.- Fe de erratas publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5424 de fecha 2016/08/15.

- Se reforman los Artículos Primero y Cuarto, por artículo único del Decreto publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" No. 5427 de fecha 2016/08/19. Vigencia 2016/08/20.

Aprobación
Publicación
Vigencia
Expidió
Periódico Oficial

2016/08/13
2016/08/14
2016/08/15
Poder Ejecutivo del Estado de Morelos
5423 "Tierra y Libertad"



**VISIÓN
MORELOS**



GRACO LUIS RAMÍREZ GARRIDO ABREU GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS, EN EJERCICIO DE LA FACULTADES QUE ME CONFIEREN LOS ARTÍCULOS 57, 70, FRACCIONES XVII, INCISO A), Y XXVI, Y 76 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS; CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 5, 6, 8, 9, 10, 11, FRACCIÓN XII, 13, FRACCIÓN III, Y 32 DE LA LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL ESTADO DE MORELOS; 1, 3, 4, 6, 7, 8, 12, 13, 32, 33, 44, 45, 54, 54 BIS, 54 TER, 63 Y 67 DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS; ASÍ COMO LA DISPOSICIÓN TERCERA TRANSITORIA DEL “DECRETO NÚMERO NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.- POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN DIVERSAS DISPOSICIONES DE LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS Y DE LA LEY DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE DEL ESTADO DE MORELOS”, PUBLICADO EN EL PERIÓDICO OFICIAL “TIERRA Y LIBERTAD”, NÚMERO 5416, EL 22 DE JULIO DE 2016; Y CON BASE EN LA SIGUIENTE:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Plan Estatal de Desarrollo 2013-2018, publicado el 27 de marzo de 2013, en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, número 5080, segunda sección, en el Objetivo Estratégico 4.11 denominado “Modernizar el servicio de Transporte Público y Particular”, se prevé la línea de acción 4.11.1.1 que señala la realización de procesos de incorporación de un nuevo sistema de transporte masivo y moderno que satisfaga las principales demandas de la población, así como la estrategia 4.11.2 para actualizar el marco legal, lo cual se deriva de la existencia de irregularidades en el servicio de transporte público.

Ello en razón de que, conforme a dicho Plan, respecto a la contaminación del aire y el suelo, se hace indispensable tanto el uso de energías limpias, como la modernización del parque vehicular público y privado, en especial el primero. Lo anterior, derivado de la emisión de gases tóxicos a la atmósfera. Con relación al transporte público, se hace presente también el mejoramiento del servicio a los usuarios, por lo que es necesario desarrollar mecanismos de cambio de cultura y capacitación a los operadores de las unidades.

La movilización de personas y materiales representa una actividad que se torna



compleja a medida que el tamaño de las poblaciones urbanas rebasan a la infraestructura vial existente, tal es el caso de los principales centros de población del Estado, donde se generan continuamente conflictos viales ocasionados por un exceso en la circulación, tanto de unidades del servicio público como vehículos particulares.

El pasado 22 de julio de 2016, se publicó el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, número 5416, el “DECRETO NÚMERO NOVECIENTOS NOVENTA Y DOS.- Por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de la Ley de Transporte del Estado de Morelos y de la Ley de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano Sustentable del Estado de Morelos.”, el que fuera aprobado por el Congreso del Estado a iniciativa del que suscribe como Titular del Poder Ejecutivo.

La parte expositiva del citado acto legislativo señala, en su parte conducente, que el transporte es un elemento que comparten casi todos los habitantes de una ciudad y afecta directamente a su bienestar, haciendo de su eficacia algo esencial para la vida de toda la región.

La Ley de Transporte del Estado de Morelos, en su artículo 6, determina que la prestación del servicio de transporte público corresponde originariamente al Estado, quien podrá prestarlo directamente o concesionarlo, mediante concurso público, a personas físicas o morales, de conformidad con lo establecido por la citada Ley.

Intrínseca relación con el transporte guarda el derecho a la movilidad territorial, que en un sentido amplio es un fenómeno que ha estado presente en todos los estadios de la historia de la humanidad. Sin embargo, sus expresiones, composición, magnitudes, direccionalidad, motivaciones y alcances han diferido en los diversos contextos en que se han desarrollado.¹

La movilidad es un término llegado a la vida cotidiana de las sociedades, como resultado del progreso de la vida moderna; así, en ella se determina de manera precisa un conjunto de derechos fundamentales del hombre, pues no sólo se

¹ AINAGA VARGAS, Ma. del Carmen, Reflexiones sobre el fenómeno migratorio y los derechos humanos, en Temas de Migración y Derecho, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, México, 2008, En línea, fecha de la consulta: 07 de julio de 2016, disponible en: <http://bibliohistorico.juridicas.unam.mx/libros/6/2993/4.pdf>





circunscribe a la posibilidad de la libertad de traslado de cualquier persona dentro de una comunidad, sino además resulta un elemento indispensable para lograr una convivencia solidaria, en igualdad y sin discriminación de ninguna especie, haciendo con ello una tangible realidad el principio pro homine, consagrado en el artículo 1º de nuestra Constitución General de la República, por cuya vinculación el Estado Mexicano está obligado a procurar la protección más amplia de los derechos fundamentales con el alto propósito de lograr una sociedad más justa, más libre y más humana.

Bajo ese contexto, la función del Gobierno debe centrarse en una planeación del transporte y movilidad que responda a la realidad de la población y a los esquemas de urbanización particulares de cada territorio, para garantizar, desde la Ley, la implementación de políticas públicas que permitan la generación de espacios habitables y con calidad de vida.

Así mismo, la movilidad debe ser vista, a partir de esta nueva concepción, como un derecho no sólo emergente, sino preferente, pues su repercusión va más allá del estrecho ámbito del transporte, para ubicarse en el amplio espectro de la igualdad, libertad y respeto pleno a los miembros de la sociedad, superando y evitando el surgimiento de barreras que impiden su realización plena como seres humanos.

De tal suerte, teniendo presente planear de manera integral el futuro del transporte, a fin de que se privilegie el transporte público sobre el privado, debido a que el primero es finalmente el más utilizado; se integró en el cuerpo de la Ley de Transporte del Estado de Morelos, a través del referido Decreto Número Novecientos Noventa y Dos, al Sistema Integrado de Transporte Masivo como una modalidad que pueda responder de mejor manera a las exigencias ciudadanas y a los estándares ambientales que se han venido impulsando en las entidades federativas que conforman la megalópolis.

Se trata, dicho Sistema, de una posibilidad de prestación del servicio de una manera integrada y eficaz, por conducto de personas morales; una alternativa de tratamiento innovador, diferente, con equidad, igualdad, sustentabilidad y universalidad, distinto a lo que ha venido aconteciendo en Morelos y que no es privativo de nuestra entidad, sino que acontece también en otras partes de la





geografía nacional, porque resulta imperativo transformar la relación hombre-camiión en la prestación de este fundamental servicio público, pues aquella ha contribuido y contribuye a la generación de vicios que afectan la calidad y eficiencia del mismo en perjuicio directo de los usuarios, que cotidianamente deben hacer uso del mismo; por ello, es que se han establecido las bases legales para dar inicio a un proceso de cambio, que permitirá colocar en el centro de la prestación, en primer término al usuario, y enseguida, a la población en general, al procurar condiciones de movilidad dotadas de mayor fluidez; acciones que necesariamente incidirán positivamente en la mejora del medio ambiente, al generarse menores emisiones y con ello, disminuyendo los índices de contaminación.

En ese escenario, el Sistema Integrado de Transporte Masivo fungirá como medio de coordinación de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo Estatal con las autoridades y dependencias federales, con la inclusión de los sectores social y privado, que coadyuven a desarrollar un servicio accesible a la mayoría de la población, ambos aspectos con la finalidad de resguardar de manera más garantista el derecho a la movilidad y a la ciudad de los morelenses,² priorizando un transporte seguro y de calidad.

Posibilitando a que sean las personas morales las titulares de los derechos concesionados en materia de transporte y que la asociación de los concesionarios pueda convertirse en un catalizador para el desarrollo económico del sector, que permitirá que la ciudadanía cuente con transporte público de mejor calidad y pueda satisfacerse de mejor manera sus necesidades de movilidad y, con ello, se respeten sus derechos fundamentales constitucionalmente reconocidos.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo que se adicionó al marco legal, viene a complementar el abanico de modalidades que la legislación en la materia

²La carta mundial del derecho a la ciudad es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos *empobrecidos* vulnerables y desfavorecidos, que les confiere la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado.

Obtenido de: Carta Mundial de Derecho a la Ciudad. Foro Social de las Américas – Quito – Julio 2004. Foro Mundial Urbano - Barcelona – Quito – Octubre 2004. Organización de las Naciones Unidas (ONU HABITAT), en línea, 2016. Fecha de la consulta 13 de agosto de 2016. Disponible en: http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3





contempla y regula, de ahí lo beneficioso de su incorporación al texto de la Ley, ya que no se trata de una modalidad impositiva sino permisiva que ofrece a los titulares de las concesiones contar con un mecanismo nuevo y a su alcance que haga posible su fortalecimiento e incluso, garantizar la rentabilidad de su actividad económica, la que permite al Estado el cumplimiento de una de sus principales tareas sociales encomendadas, esto es, el servicio de transporte público.

La Suprema Corte de Justicia de la Nación, en la controversia constitucional 2/98, distinguió el concepto de "tránsito" y el de "transporte", sosteniendo que el transporte es una actividad consistente en llevar personas o cosas de un punto a otro y se divide, en atención a sus usuarios, en público y privado; y, en razón de su objeto, en transporte de pasajeros y de carga. A ello se agrega el transporte mixto, actividad realizada directa o indirectamente por la administración pública con el mismo fin de satisfacer la necesidad de carácter general consistente en el traslado de las personas o de sus bienes muebles de un lugar a otro. En ese tenor, mientras el servicio de tránsito es utiuniversi, esto es, dirigido a los usuarios en general o al universo de usuarios de gestión pública, y se presta de manera constante, el de transporte es utisinguli, esto es, se dirige a usuarios en particular y puede ser tanto de gestión pública como privada.³

Con relación a lo anterior, debe destacarse que la problemática de la Zona Metropolitana de Cuernavaca en materia de movilidad es compleja, pues según datos preliminares del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca (PIMUS), en proceso de elaboración por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos, diariamente circulan en ella aproximadamente 325,888 vehículos, siendo el 75% vehículos particulares, los cuales se han duplicado en un lapso de 14 años. Esto alimenta un modelo de desarrollo insostenible ya que, para mantener los niveles de congestión, la red vial tendría que crecer a la misma velocidad, lo cual resulta incosteable y poco sustentable para la región.

Según datos del mismo PIMUS, el transporte público de la Zona Metropolitana alberga diariamente más de 300 mil viajes dentro de sus 36 rutas⁴ y 2,492 unidades registradas, de las cuales el 75% tiene más de 10 años de antigüedad.

³ Época: Décima Época Registro: 160727 Instancia: Pleno Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Libro I, Octubre de 2011, Tomo 1 Materia(s): Constitucional Tesis: P./J. 46/2011 (9a.) Página: 307

⁴Entendidas como rota o derrota de un viaje.





Este panorama del transporte público genera una baja ocupación de las unidades, una alta saturación de las vialidades, una disminuida velocidad de operación y un modelo insostenible en el corto plazo, además brinda una reducida calidad del servicio; mismo que fue evaluado con una calificación de 6.8 por los propios usuarios de las actuales rutas de transporte público, que en un 46% ocupan el servicio para acceder a sus fuentes de empleo o instituciones de educación.

Ahora bien, adicionalmente a lo expuesto, no puede perderse de vista que la Ley de Transporte del Estado de Morelos también señala en su artículo 44 que para efectos de la Ley, se entenderá por concesión, al título que a través de un acto administrativo otorga el Gobernador Constitucional del Estado de Morelos a personas físicas o morales y que confiere el derecho a explotar y operar los Servicios de Transporte Público, en los términos que en la misma se señalan, sin que se confiera exclusividad respecto de los derechos de explotación; y que se requiere de concesión otorgada por el Gobierno del Estado de Morelos, para la operación y explotación de los servicios a que se refieren los artículos 32, 33, 34 y 35 de la Ley.

Al respecto, la más reciente jurisprudencia del Máximo Tribunal del país, ha señalado que el título de concesión es el documento idóneo que identifica a un persona concesionaria precisamente con esa calidad, pues evidencia jurídicamente el derecho subjetivo consagrado en su favor, pues de él se desprende que se verificó el procedimiento que culminó con la correspondiente resolución del Titular del Poder Ejecutivo.⁵

Con relación a ello, el artículo 54 Ter, que fuera recientemente adicionado al cuerpo legal mediante el citado Decreto Número Novecientos Noventa y Dos, señala que la concesión otorgada a las personas morales constituidas en empresas, autoriza y ampara la cantidad de vehículos que arrojen los estudios de factibilidad realizados en la zona donde habrá de prestarse el Servicio de Transporte Público de pasajeros, con o sin itinerario fijo.

⁵ Época: Décima Época Registro: 2005266 Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Libro 2, Enero de 2014, Tomo IV Materia(s): Común Tesis: XI.1o.A.T. J/2 (10a.) Página: 2678 INTERÉS JURÍDICO EN EL AMPARO. CARECE DE ÉL QUIEN SE OSTENTA CONCESIONARIO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, PERO NO EXHIBE EL TÍTULO DE CONCESIÓN CORRESPONDIENTE O ALGÚN OTRO DOCUMENTO QUE EVIDENCIE JURÍDICAMENTE EL DERECHO SUBJETIVO CONSAGRADO EN SU FAVOR (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE MICHOACÁN).





Lo que resulta consonante además, con las previsiones de la propia norma que señalan que el otorgamiento de concesiones para el Servicio de Transporte Público que refiere el artículo 33 de la Ley,⁶ se realizará, atendiendo a los estudios técnicos que demanden las necesidades del servicio.

Por otra parte, las Disposiciones Transitorias Segunda, Tercera, Cuarta y Quinta del multicitado Decreto Número Novecientos Noventa y Dos, establecen expresamente:

SEGUNDA. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del estado de Morelos.

TERCERA. En un plazo no mayor a 180 días hábiles contados a partir del día siguiente al que dé inicio la vigencia del presente Decreto, deberán expedirse, actualizarse o modificarse las disposiciones reglamentarias que derivan de los instrumentos legislativos reformados.

CUARTA. Se derogan todas las disposiciones jurídicas de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan al presente Decreto.

QUINTA. Se autoriza al Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Secretarías de Hacienda y de Movilidad y Transporte, para que realice las acciones necesarias para la constitución de los fideicomisos a que se refiere el presente Decreto.

⁶Artículo 33. El Servicio de Transporte Público de pasajeros, es el que se presta en una o varias rutas, en caminos y vialidades de jurisdicción del Estado, en las condiciones y con los vehículos que se determinen en esta Ley y en su Reglamento y puede ser prestado bajo las siguientes modalidades: I. Con itinerario fijo.- Es el que se presta en una o varias rutas, con paradas intermedias, tarifa y horarios fijos. El horario a que se sujetará el servicio será previamente autorizado por la Secretaría; II. Sin itinerario fijo.- Es el que se presta sin sujeción a ruta, circunscrito a un ámbito territorial, con tarifas autorizadas, en las condiciones y con los vehículos que se determinen en el Reglamento; III. Urbano.- Es el destinado a las zonas y áreas, que integran un centro de población, en las condiciones y con los vehículos que se determinen en el Reglamento; IV. Interurbano.- Es el destinado a circulación dentro de dos o más poblaciones o zonas conurbadas sujeto a rutas regulares, con paradas, terminales y horarios fijos, y V. Mixto.- El que se presta fuera de circunscripción urbana o interurbana, dentro del territorio estatal, con itinerario fijo entre una comunidad rural y otra o la vía de entronque por donde circulen servicios colectivos urbanos, interurbanos o foráneos; debiendo prestarse en vehículos adaptados con compartimientos específicos para el transporte de pasaje y de carga, de conformidad con las condiciones y vehículos que se determinen en el Reglamento.





En ese sentido, como una medida administrativa del que suscribe, con el objeto de hacer más eficiente e impulsar el desarrollo del transporte de pasajeros en el estado de Morelos, beneficiando a la sociedad morelense, es que se expide el presente instrumento a fin de garantizar la efectiva aplicación de la Ley por parte de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos en respeto de los derechos y con la participación de los ciudadanos morelenses, usuarios o concesionarios del Servicio de Transporte Público; ello, en ejercicio de las facultades concedidas al Titular del Poder Ejecutivo por la propia Ley de Transporte del Estado de Morelos, especialmente en su artículo 13, que le permite reglamentar, dirigir y vigilar dentro de su ámbito de competencia, todo lo relativo al Transporte en las vías públicas del Estado y definir la política y los programas en la materia.⁷

Lo que guarda estricta correlación además, con las facultades constitucionales de que goza el que suscribe, Titular del Poder Ejecutivo, de promulgar y hacer cumplir las Leyes o Decretos del Congreso del Estado, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia; así como de adoptar todas las medidas necesarias para la buena marcha de la administración estatal.

Por lo expuesto y fundado; tengo a bien expedir el siguiente:

DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN DIVERSAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS CON RELACIÓN A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PREVISTO POR LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS

ARTÍCULO *PRIMERO. El Sistema Integrado de Transporte Masivo a que se refiere la Ley de Transporte del Estado de Morelos, únicamente se implementará en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, que comprende los municipios de Cuernavaca, Jiutepec, Huitzilac, Tepoztlán, Temixco, Emiliano Zapata y

⁷ Época: Novena Época Registro: 171460 Instancia: Primera Sala Tipo de Tesis: Jurisprudencia Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta Tomo XXVI, Septiembre de 2007 Materia(s): Constitucional, Administrativa Tesis: 1a./J. 121/2007 Página: 122 FACULTAD REGLAMENTARIA DEL EJECUTIVO FEDERAL NO ES FORZOSO QUE SE EJERZA EN UN SOLO ACTO. La facultad reglamentaria que el artículo 89, fracción I, de la Constitución Federal otorga al Ejecutivo de la Unión para proveer en la esfera administrativa a la exacta observancia de las leyes, puede ejercerse mediante distintos actos y en diversos momentos, según lo ameriten las circunstancias, sin más límite que el de no rebasar ni contravenir las disposiciones que se reglamenten. Por tanto, no es forzoso que tal facultad se ejerza en un solo acto, porque ello implicaría una restricción no consignada en el precepto constitucional.





Xochitepec, todos del estado de Morelos.

Los estudios que se realicen en términos de este Decreto y la normativa aplicable, tendrán como referencia y base, al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca (PIMUS).

NOTAS:

REFORMA VIGENTE.- Reformado por artículo único del Decreto publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" No. 5427 de fecha 2016/08/19. Vigencia 2016/08/20. **Antes decía:** De manera inicial, el Sistema Integrado de Transporte Masivo a que se refiere la Ley de Transporte del Estado de Morelos, solo se implementará en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, que comprende los municipios de Cuernavaca, Jiutepec, Huitzilac, Tepoztlán, Temixco, Emiliano Zapata y Xochitepec, todos del estado de Morelos.

En las regiones oriente y sur poniente de la entidad, la implementación del Sistema a que se refiere el párrafo anterior, quedará suspendida hasta la previa realización de los estudios de factibilidad correspondientes y el resultado que de ellos se arroje, conforme a lo dispuesto por la citada Ley, sin que ello conlleve a la pérdida de la titularidad como concesionario.

Los estudios que se realicen en términos de este artículo y la normativa aplicable, tendrán como referencia y base, al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable para la Zona Metropolitana de Cuernavaca (PIMUS).

FE DE ERRATAS.- Fe de erratas publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5424 de fecha 2016/08/15.

ARTÍCULO SEGUNDO. En todo el estado de Morelos, el otorgamiento de nuevas concesiones o permisos, en cualquier modalidad, deberá estar sustentado por estudios de factibilidad conforme a lo que establece la Ley de Transporte del Estado de Morelos. Hasta en tanto se surtan los requisitos legales respectivos, el mismo queda suspendido.

ARTÍCULO TERCERO. Se faculta a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo para que, con base en los estudios de factibilidad, los censos realizados y las necesidades de la población en términos de la Ley de Transporte del Estado de Morelos; regularice y refrende títulos de concesión, sucesiones o reasignaciones pendientes, de ser procedente, conforme a la normativa aplicable.

ARTÍCULO *CUARTO. Se instruye a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo Estatal para que, auxiliándose de las demás Secretarías, Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal, conforme al ámbito de su respectiva competencia, lleve a cabo foros de consulta pública con respecto a la modernización del Servicio de Transporte





Público, en la Zona Metropolitana de Cuernavaca, con la principal participación de los actuales concesionarios.

NOTAS:

REFORMA VIGENTE.- Reformado por artículo único del Decreto publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" No. 5427 de fecha 2016/08/19. Vigencia 2016/08/20. **Antes decía:** Se instruye a la persona titular de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo para que, auxiliándose de las demás Secretarías, Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal, conforme al ámbito de su respectiva competencia; lleve a cabo foros de consulta pública con respecto a la modernización del Servicio de Transporte Público, en las distintas zonas y regiones del Estado, con la principal participación de los actuales concesionarios.

FE DE ERRATAS.- Fe de erratas publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" 5424 de fecha 2016/08/15.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del estado de Morelos.

SEGUNDA. Se derogan todas las disposiciones jurídicas de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan al presente Decreto.

TERCERA. La Secretaría de Gobierno del Poder Ejecutivo Estatal vigilará el cumplimiento de las acciones y medidas administrativas impuestas por virtud del presente Decreto.

Dado en Casa Morelos, sede oficial del Poder Ejecutivo Estatal, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos; a los trece días del mes de agosto de 2016.

EL GOBERNADOR CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS

GRACO LUIS RAMÍREZ GARRIDO ABREU

EL SECRETARIO DE GOBIERNO

MATÍAS QUIROZ MEDINA

EL SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

JORGE VICENTE MESSEGUER GUILLÉN

RÚBRICA.





DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN DIVERSAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS CON RELACIÓN A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PREVISTO POR LA LEY DE TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS

POEM No. 5427 de fecha 2016/08/19

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del estado de Morelos.

SEGUNDA. Se derogan todas las disposiciones jurídicas de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan al presente Decreto.

TERCERA. La Secretaría de Gobierno del Poder Ejecutivo Estatal vigilará el cumplimiento de las acciones y medidas administrativas impuestas por virtud del presente Decreto.

Dado en Casa Morelos, sede oficial del Poder Ejecutivo Estatal, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos; a los diecinueve días del mes de agosto de 2016.

