



JURÍDICO
CONSEJERÍA JURÍDICA

PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD SEGURA Y TRANSPORTE EFICIENTE

OBSERVACIONES GENERALES.-

PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD SEGURA Y TRANSPORTE EFICIENTE



MORELOS
LA TIERRA QUE NOS UNE
ESTADO DE MORELOS

MOVILIDAD
COORDINACIÓN GENERAL DE MOVILIDAD
Y TRANSPORTE

2



En el Estado de Morelos, estamos convencidos de que garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad es un paso fundamental hacia un desarrollo territorial más justo, humano y eficiente.

El Programa Sectorial de Movilidad Segura y Transporte Eficiente 2025–2030 representa nuestra hoja de ruta para lograrlo. Se trata de un instrumento de planeación estratégica que busca transformar el sistema estatal de movilidad y transporte, atendiendo retos históricos como la obsolescencia normativa, la fragmentación institucional, los altos índices de siniestralidad vial y la limitada infraestructura para la movilidad activa.

Este programa está alineado con el Plan Estatal de Desarrollo 2024–2030, la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030. Entre sus prioridades se encuentran: el fortalecimiento del marco jurídico, la promoción de medios de transporte sustentables, la mejora de la infraestructura multimodal, la educación vial como eje transversal y la regulación eficiente del transporte en todas sus modalidades.

Asimismo, en esta Coordinación General estamos trabajando de manera decidida en la implementación del Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, adoptando sus principios rectores y consolidando la coordinación interinstitucional y municipal como base para su despliegue en el territorio estatal.

Reconocemos que la transformación debe comenzar desde el marco legal. Por ello, impulsamos un proceso de armonización de la Ley Estatal de Transporte con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, para contar con una legislación moderna, alineada a los estándares nacionales, que permita garantizar de manera efectiva el derecho humano a la movilidad para todas y todos los morelenses.

Nuestro compromiso es claro: avanzar hacia una movilidad segura, incluyente, sustentable y centrada en las personas. Con el trabajo articulado de sociedad, gobierno y sectores estratégicos, construiremos un Morelos con mejores caminos, mayor equidad y más oportunidades.

Agradezco el interés y la disposición para sumar esfuerzos en esta transformación. Seguiremos trabajando con responsabilidad, visión y compromiso.

Mtro. Jorge Alberto Barrera Toledo
Coordinador General de Movilidad y Transporte

CONTENIDO

A)	PRESENTACIÓN.....	3
B)	INTRODUCCIÓN.....	3
C)	MARCO JURIDICO.....	4
D)	MISIÓN Y VISIÓN	4
E)	ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICO.....	5
F)	ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS.....	10
G)	DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ESRATEGIAS	20
H)	VINCULACIÓN DE OBJETIVOS DEL PROGRAMA CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2024-2030.....	23
I)	ALINEACIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)	24
J)	MECANISMO DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.....	25

4

A) PRESENTACIÓN

El presente Programa Sectorial de Movilidad Segura y Transporte Eficiente tiene como propósito establecer los objetivos, estrategias y líneas de acción necesarias para transformar el sistema de transporte en el Estado de Morelos en uno más seguro, sustentable, eficiente, accesible e inclusivo. Esta propuesta surge en un contexto donde la movilidad representa no sólo un medio para el acceso a derechos fundamentales, sino también un elemento crucial para el desarrollo económico, social y ambiental de las ciudades.

A través de este programa se busca responder a los retos derivados de un marco jurídico desactualizado, una infraestructura insuficiente, altos índices de siniestralidad vial, y una limitada participación de los modos de transporte sustentable. Este documento se construye alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2024–2030, a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042, y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030.

B) INTRODUCCIÓN

La movilidad es un derecho humano reconocido constitucionalmente que permite el acceso a otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la vivienda. En este sentido, contar con un sistema de transporte eficiente, seguro, accesible y sustentable constituye una prioridad para el desarrollo integral de los territorios y para garantizar la calidad de vida de sus habitantes.

El Estado de Morelos enfrenta diversos desafíos en materia de movilidad: un marco jurídico desactualizado, una infraestructura limitada, altos niveles de siniestralidad vial, una débil institucionalidad para la regulación del transporte y una baja participación de medios de transporte sustentables. A esto se suma la ausencia de una Ley de Movilidad Estatal armonizada con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV), lo que limita la implementación de políticas modernas y eficaces.

En este contexto, el Programa Sectorial de Movilidad Segura y Transporte Eficiente se formula como un instrumento de planeación estratégica alineado al Plan Estatal de Desarrollo 2024–2030, a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023–2042 y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030. Su propósito es establecer una hoja de ruta con objetivos, estrategias y líneas de acción que orienten las decisiones institucionales en materia de movilidad, bajo principios de inclusión, sostenibilidad, seguridad y equidad.

Este programa reconoce la importancia de transitar hacia un modelo de movilidad centrado en las personas, priorizando a los grupos vulnerables, promoviendo medios de transporte no motorizados, e integrando soluciones tecnológicas e intermodales que permitan responder a los retos del presente y del futuro.

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

5

C) MARCO JURIDICO

El marco jurídico que sustenta este Programa Sectorial se compone de instrumentos internacionales, nacionales y estatales. A nivel constitucional, se reconoce el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad (CPEUM, Art. 4º). En el ámbito nacional, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) establece los principios rectores para las políticas públicas en la materia, promoviendo la armonización legislativa entre federación, estados y municipios.

Actualmente, el Estado de Morelos no cuenta con una Ley Estatal de Movilidad armonizada con la LGMSV, lo que implica un rezago normativo importante. La implementación de este programa se orienta, entre otras cosas, a impulsar la actualización y creación de un marco normativo estatal que permita garantizar el derecho a la movilidad y fortalecer la seguridad vial.

D) MISIÓN Y VISIÓN

MISIÓN

Promover un sistema de movilidad segura, eficiente, incluyente y sustentable en el Estado de Morelos, mediante la planificación estratégica, la regulación efectiva, el fortalecimiento institucional y la participación ciudadana, asegurando el acceso equitativo a los medios de transporte y mejorando la calidad de vida de la población.

VISIÓN

Para el año 2030, Morelos contará con un sistema de movilidad integral, seguro, accesible, sustentable e intermodal, que priorice a las personas, especialmente a los grupos vulnerables, y que contribuya al desarrollo urbano ordenado, a la disminución de emisiones contaminantes, y al fortalecimiento del tejido social, a través de una red de transporte eficiente y una infraestructura adecuada.

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

6

E) ELABORACIÓN DE DIAGNÓSTICO



La población, para realizar sus actividades cotidianas y acceder a los servicios básicos tales como educación, Salud, deporte, cultura, empleo y vivienda, dependen de las formas de desplazamiento y la presencia de distintos modos de transporte e infraestructura asociada a la movilidad, así, la movilidad se ha integrado, de acuerdo a al Sistema Urbano Nacional (SUN), como un elemento de inclusión social que posibilita o limita el acceso a los derechos que garantizan el desarrollo y bienestar humano. Debido a su relevancia en las dinámicas de los asentamientos humanos, en 2020 se reformó el artículo 4 de la Constitución Política de Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), para contemplar la movilidad como un derecho humano en dicho ordenamiento legal, donde se establece que:

"Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"

Las formas en las que se organizan especialmente las ciudades condicionan los patrones de movilidad de su población y las características de los viajes, (modos de transporte, motivos, tiempos y costos de viajes), por ello, es fundamental la planeación e implementación de acciones que contribuyen a optimizar las condiciones de los desplazamientos, considerando la diversidad de los contextos locales, sociales, económicos, territoriales e institucionales, que caracterizan a las ciudades y sus conurbaciones.

Lo anterior está vinculado con la estructura de las ciudades y sus conurbaciones, y en consecuencia, con el diseño de vías para los diferentes tipos de desplazamientos, que incluyen la movilidad activa o no motorizada, definida por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV) como los desplazamientos de personas o bienes, por medio de un esfuerzo físico: caminar, con o sin ayudas técnicas o mediante el uso de vehículos no motorizados (LGMSV. 2023).

Ahora bien, de acuerdo a la Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial 2023- 2042, las entidades federativas bajo sus necesidades locales, han normado de manera autónoma la movilidad bajo la expedición de leyes de tránsito y/o transporte, y en años más recientes, leyes de movilidad. A nivel nacional, son 23 entidades federativas (72%) las que cuentan con Ley de Movilidad Estatal, de las cuales hasta 2023 solo siete se han armonizado con la LGMSV. Por su parte, el Estado de Morelos forma parte de las entidades con grave rezago puesto que no cuenta con Ley de Movilidad Estatal, y mucho menos con la armonización con la LGMSV. Esto se traduce en objetos jurídicos obsoletos que no responden a las necesidades actuales de la población, y que dificultan el desarrollo de un trabajo orientado a la movilidad, no solo al transporte.

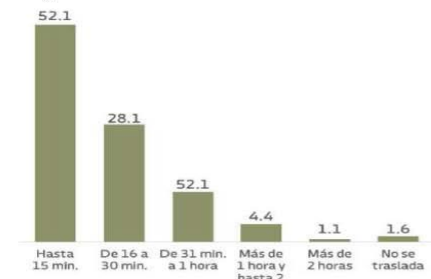
Según datos del Censo de Población y Vivienda 2020, respecto al tiempo de desplazamiento de la población que asiste a la escuela, al 52.1 por ciento le lleva hasta 15 minutos, al 28.1 por ciento de 16 a 30 minutos, al 12.2 por ciento de 31 minutos a una hora, al 4.4 por ciento más de una hora y hasta dos, y solo al 1.1 por ciento más de población de dos horas. (gráfica 1)

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos



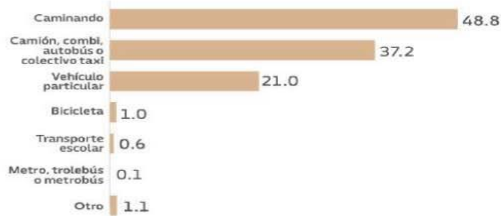
7

Gráfica 1 Distribución porcentual de la población de 3 años y más que asiste a la escuela, según tiempo de desplazamiento al lugar de estudio.



Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020.

Gráfica 2 Distribución porcentual de la población de 3 años y más que asiste y se traslada a la escuela, según modo o medio de traslado empleado para llegar a la escuela.



Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020.

De la población que asiste a la escuela, el 48.8 por ciento se traslada caminando, el 37.2 por ciento lo realiza en camión, autobús combi, colectivo o taxi, 2.1 por ciento se desplaza en vehículo particular, el 1 por ciento en bicicleta y solo el 0.6 por ciento en transporte escolar (gráfica 2).

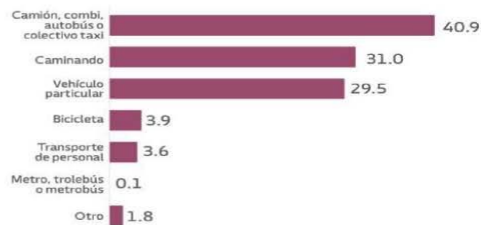
En relación a la población ocupada, según datos del Censo de Población y Vivienda 2020, el tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo, al 30.1 por ciento le lleva hasta 15 minutos para llegar a su centro de trabajo, al 26.5 por ciento de 16 a 30 minutos, al 16.8 por ciento de 31 minutos a una hora, al 6.6 por ciento más de una hora, y al 1.9 por ciento más de dos horas (gráfica 3).

Gráfica 3 Distribución porcentual de la población ocupada de 12 años y más, según tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo.



Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020.

Gráfica 4 Distribución porcentual de la población ocupada de 12 años y más que se traslada, según modo o medio de traslado empleado para llegar al trabajo.



Fuente: INEGI, Censo de Población y Vivienda 2020.

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

8

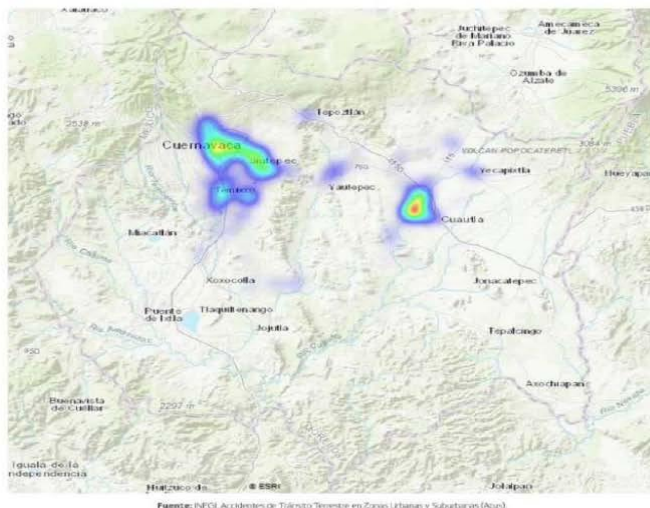
En relación al modo o medio de traslado para llegar al lugar de trabajo, el 40.9 por ciento lo realiza en camión, autobús, combi colectiva o taxi, el 31 por ciento lo realiza caminando, el 29.5 por ciento en vehículo particular y el 3.9 por ciento se desplaza en bicicleta y el 3.6 por ciento en transporte personal (gráfica 4). Caminar es uno de los principales modos para trasladarse a la escuela y al trabajo, después está el transporte público y en tercer lugar el vehículo particular. En el entendido de que la movilidad y el transporte son sistemas, los viajes o traslados pueden efectuarse en diferentes modalidades e infraestructuras, por lo que conocer las particularidades de cada una de ellas es esencial para constante mejora e implementación.

Desde la década de los años 30's con la popularización del automóvil, la vía pública de zonas urbanas en gran parte del territorio, privilegia la función del espacio público para los vehículos motorizados, por esta razón la idea colectiva de construir ciudades giró en torno a cumplir este objetivo en particular, sin dimensionar que un siglo después, ésta misma idea que en su tiempo se vio como símbolo de progreso, hoy se presenta en territorio como ineficiencia, inaccesibilidad, e incluso caos que pone en riesgo la seguridad vial.

En este sentido, actualmente no se cuenta con registro de infraestructura destinada a la movilidad activa. Existen algunos caminos lineales como las antiguas vías del ferrocarril que han fungido como paso peatonal y ciclista como la ciclopiستا de Río Mayo en Cuernavaca y el parque lineal de Jiutepec, sin embargo, éstos están registrados ante los bienes catastrales como banquetas. Por lo anterior, es necesario comenzar a trabajar en planes y programas que doten de tal infraestructura a la población, con la finalidad de diversificar los tipos de movilidad, reducir las emisiones e incentivar a la movilidad activa.

Accidentes Viales

Imagen 1. Mapa de calor de accidentes



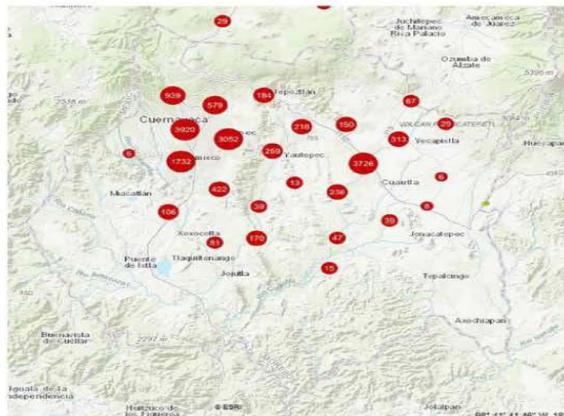
Según datos de la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS), publicada por el INEGI, en la que recaba las características de los accidentes de tránsito ocurridos en zonas no federales y los puntos de mayor incidencia, en Morelos de acuerdo al mapa de calor de accidentes viales, la mayor concentración de puntos de incidencia se ubica en la zona metropolitana de Cuernavaca y Cuautla

(Imagen 1 y 2).

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

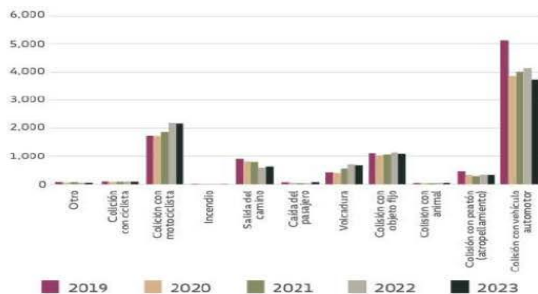
9

Imagen 2. Mapa de puntos de incidencia de accidentes de tránsito



Fuente: IMSS, Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

Con información del 2019 los tipos de accidente que más predomina son la colisión con vehículo automotor, la colisión con motocicleta, colisión con objeto fijo, volcadura y salida del camino, en respectivo orden (gráfica 5).



Fuente: Elaboración propia con datos de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS).

Gran parte de los accidentes viales son causados por la mala planeación de rutas carentes de señalización necesaria o elementos que faciliten la percepción del tránsito de vehículos motorizados y transeúntes, Aunado a la falta de cultura vial, da como resultado siniestros viales que pudieron prevenirse. Es importante atender a tal situación para salvaguardar la integridad de los usuarios.

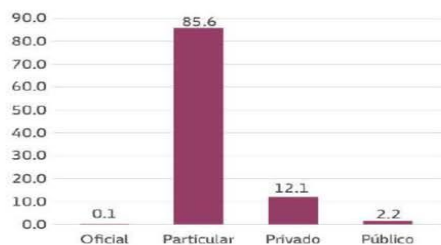
10

Padrón Vehicular

El padrón vehicular en el Estado de Morelos asciende a 1 millón 74 mil 135 unidades, distribuidos entre diferentes categorías de servicio, empezando con el oficial con 0.1 por ciento, el particular 85.6 por ciento, privado con 12.1 por ciento y con 2.2 por ciento el transporte público (gráfica 6).

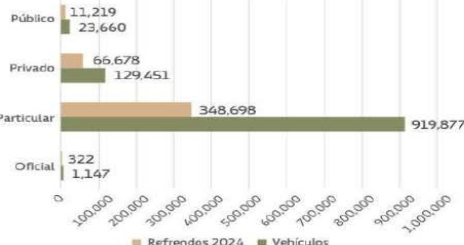
Del total del padrón vehicular en relación al cumplimiento del refrendo vehicular 2024, solo el 51 por ciento del transporte privado, el 47 por ciento del público, el 37 por ciento del particular y el 28 por ciento del oficial, ha realizado su trámite, lo que refleja un bajo porcentaje al cumplimiento (gráfica 7).

Gráfica 6 Padrón vehicular del Estado de Morelos



Fuente: Elaboración propia con datos del registro administrativo del padrón vehicular.

Gráfica 7 Padrón vehicular y refrendo 2024 Morelos

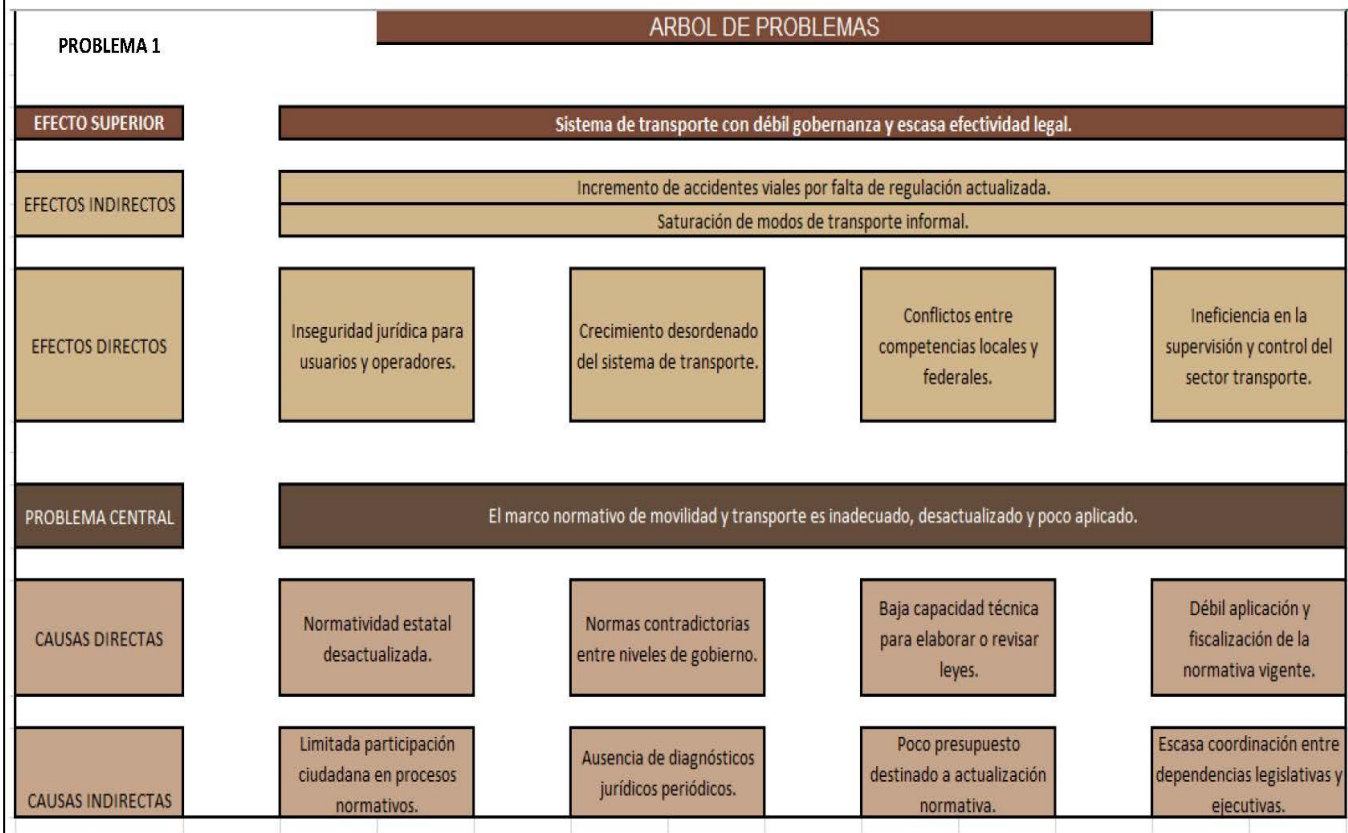


Fuente: Elaboración propia con datos del registro administrativo del padrón vehicular.

Si bien han existido diferentes visiones y estrategias para hacer ciudades, la realidad que nos acoge hoy en día ha dejado como obsoletas las prácticas antiguas. Sin embargo al reconocer las debilidades en materia jurídica, en seguridad vial, en registro de padrón vehicular, en infraestructura y en territorio, se puede construir un planteamiento integral que contemple diferentes objetivos y líneas de acción orientadas a resolver o minimizar los impactos negativos vigentes. Lo anterior traerá como resultado, la percepción de mejores mecanismos en materia de movilidad y transporte en el Estado de Morelos.

11

F) **ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS**



Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

12

OBJETIVO 1

ARBOL DE OBJETIVOS

OBJETIVO

Un sistema de transporte con gobernanza legal clara, eficaz y alineada con estándares nacionales e internacionales.

OBJETIVOS
INDIRECTOS

Reducir conflictos institucionales en movilidad.

Mejorar la gobernanza y coordinación normativa.

Fortalecer la confianza en las instituciones reguladoras.

OBJETIVOS
DIRECTOS

Clarificar
competencias entre
niveles de gobierno.

Garantizar seguridad
jurídica en el sistema
de transporte.

Actualización
permanente de leyes y
reglamentos.

Creación de
mecanismos de
supervisión jurídica.

OBJETIVO
CENTRAL

Contar con un marco normativo actualizado, armonizado y aplicable.

MEDIOS
DIRECTOS

Capacitación continua
a legisladores y
técnicos del sector.

Creación de
observatorios jurídicos
en movilidad.

Fortalecimiento del
área jurídica de la
CGMyT

Implementación de un
sistema digital de
consulta normativa.

MEDIOS
INDIRECTOS

Asignación de
recursos para
actualización
normativa

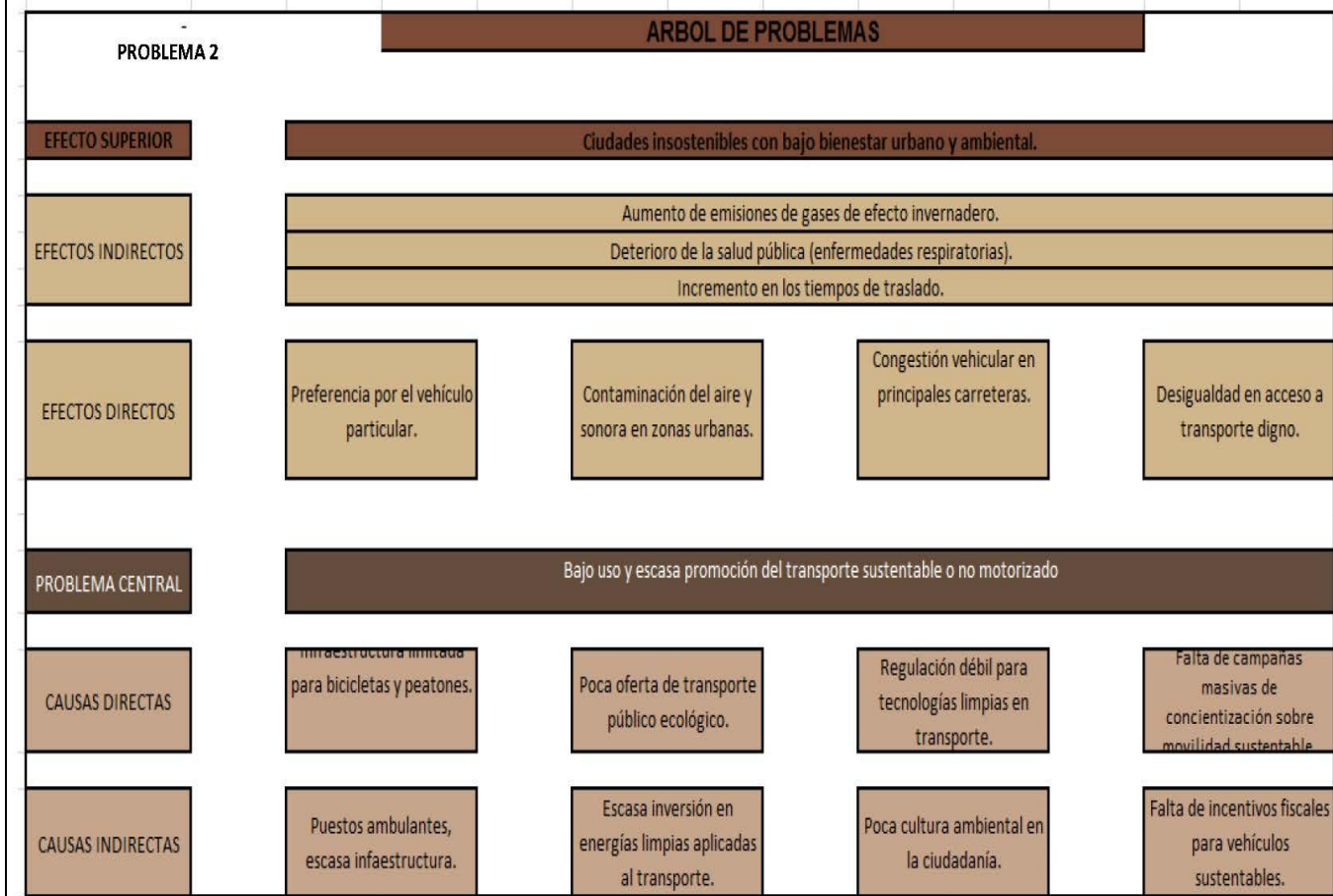
Celebración de convenios
entre poderes Legislativo
y Ejecutivo

Diagnósticos jurídicos
periódicos sobre
movilidad

Acceso público a
documentos legales
actualizados.

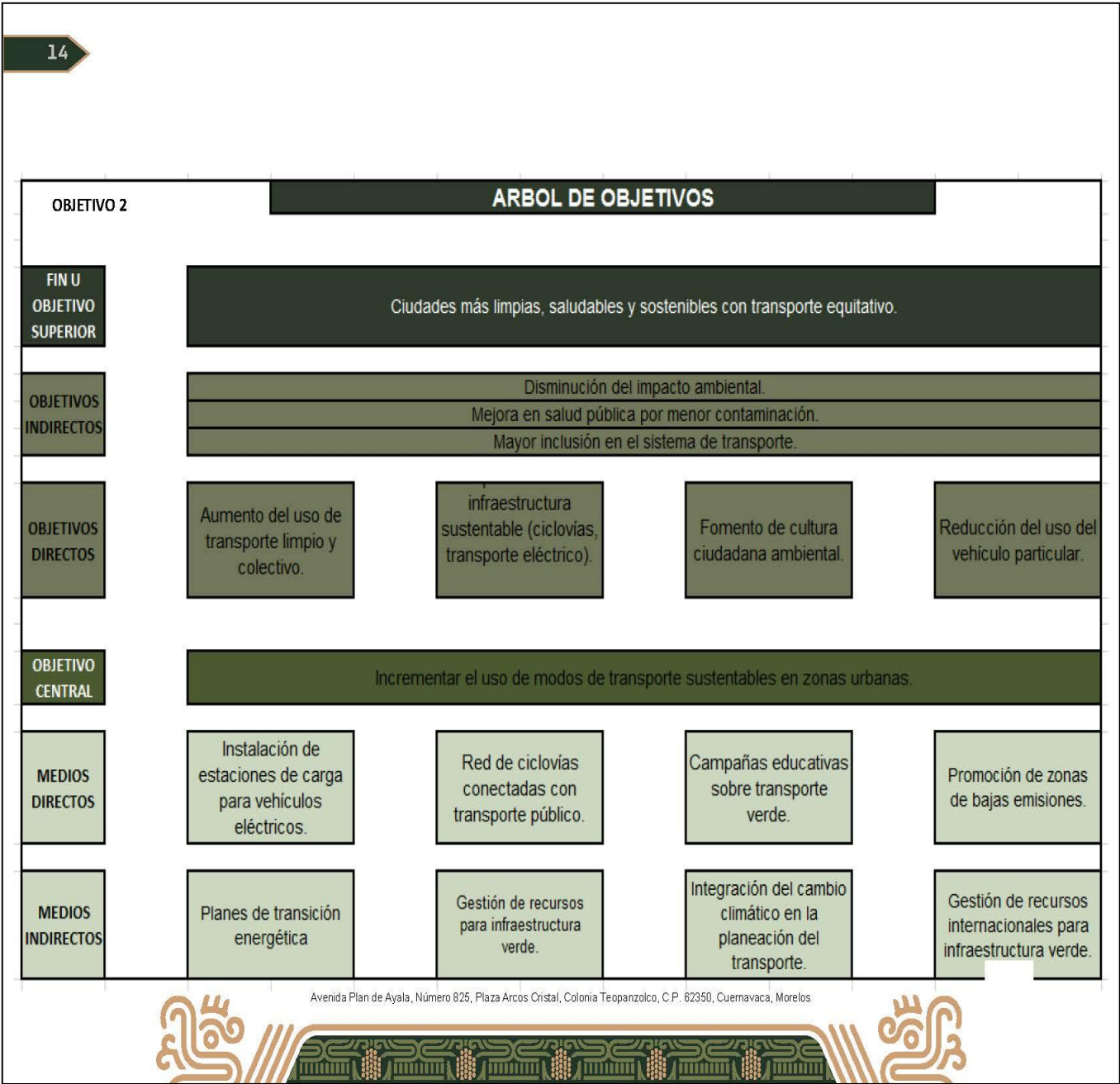
Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

13

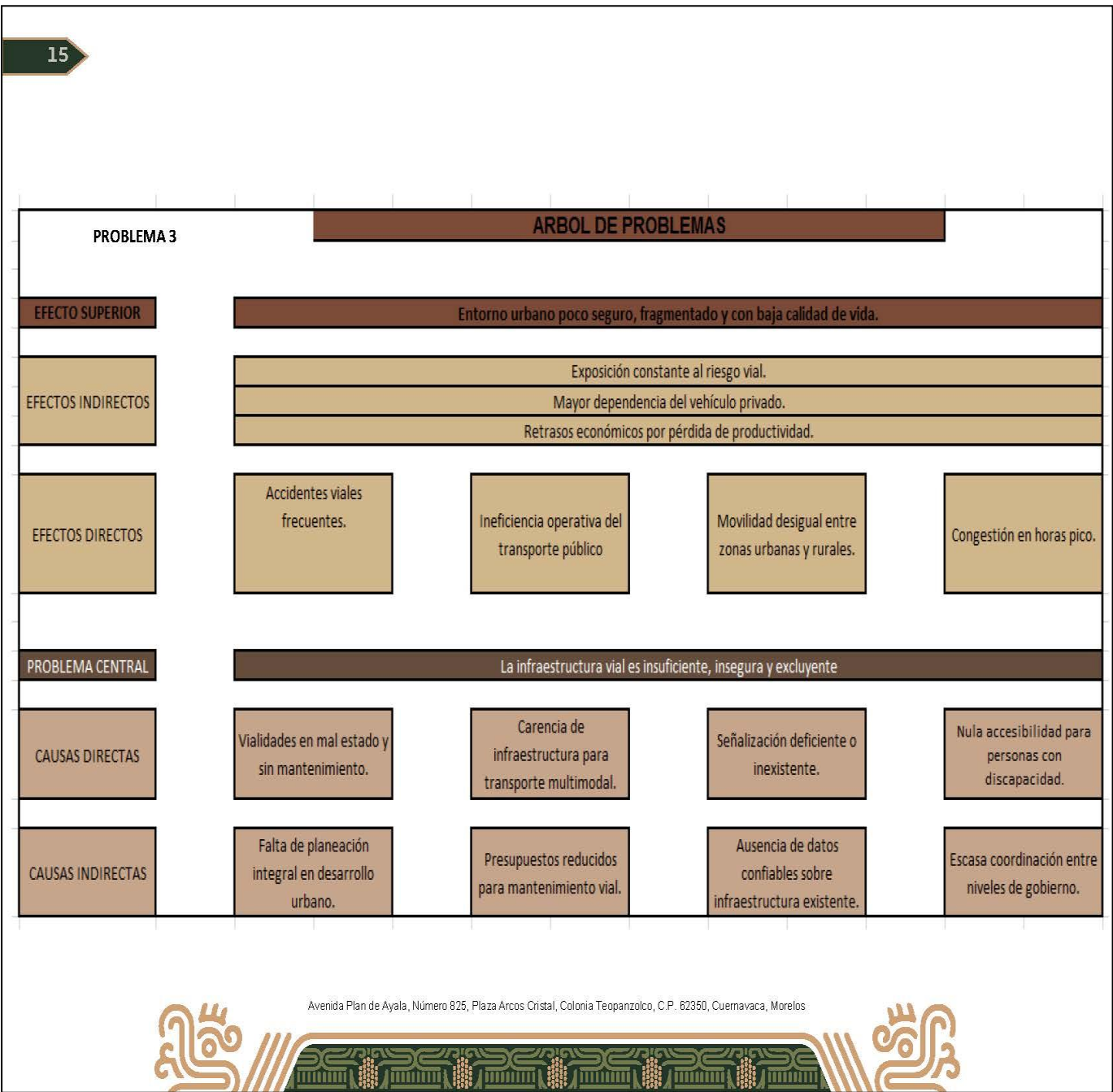


Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

14



15



16

OBJETIVO 3

ARBOL DE OBJETIVOS

FIN U
OBJETIVO
SUPERIOR

Movilidad segura, accesible y funcional para todos los usuarios.

OBJETIVOS
INDIRECTOS

Reducción de accidentes y muertes viales.

Mayor conectividad y cobertura territorial.

Incremento en la inclusión de personas con discapacidad.

OBJETIVOS
DIRECTOS

Rehabilitación de
infraestructura vial
existente.

infraestructura
inclusiva (rampas,
señalización táctil).

Modernización de
intersecciones y
cruces peatonales.

Mejora del mobiliario
urbano vinculado a
movilidad.

OBJETIVO
CENTRAL

Disponer de infraestructura de movilidad segura, accesible y moderna.

MEDIOS
DIRECTOS

Auditorías de
seguridad vial
periódicas.

Obras de
mantenimiento
rutinario.

Señalización
completa.

Diseño de calles
completas y seguras.

MEDIOS
INDIRECTOS

Sistematización de
datos sobre siniestros
y puntos críticos.

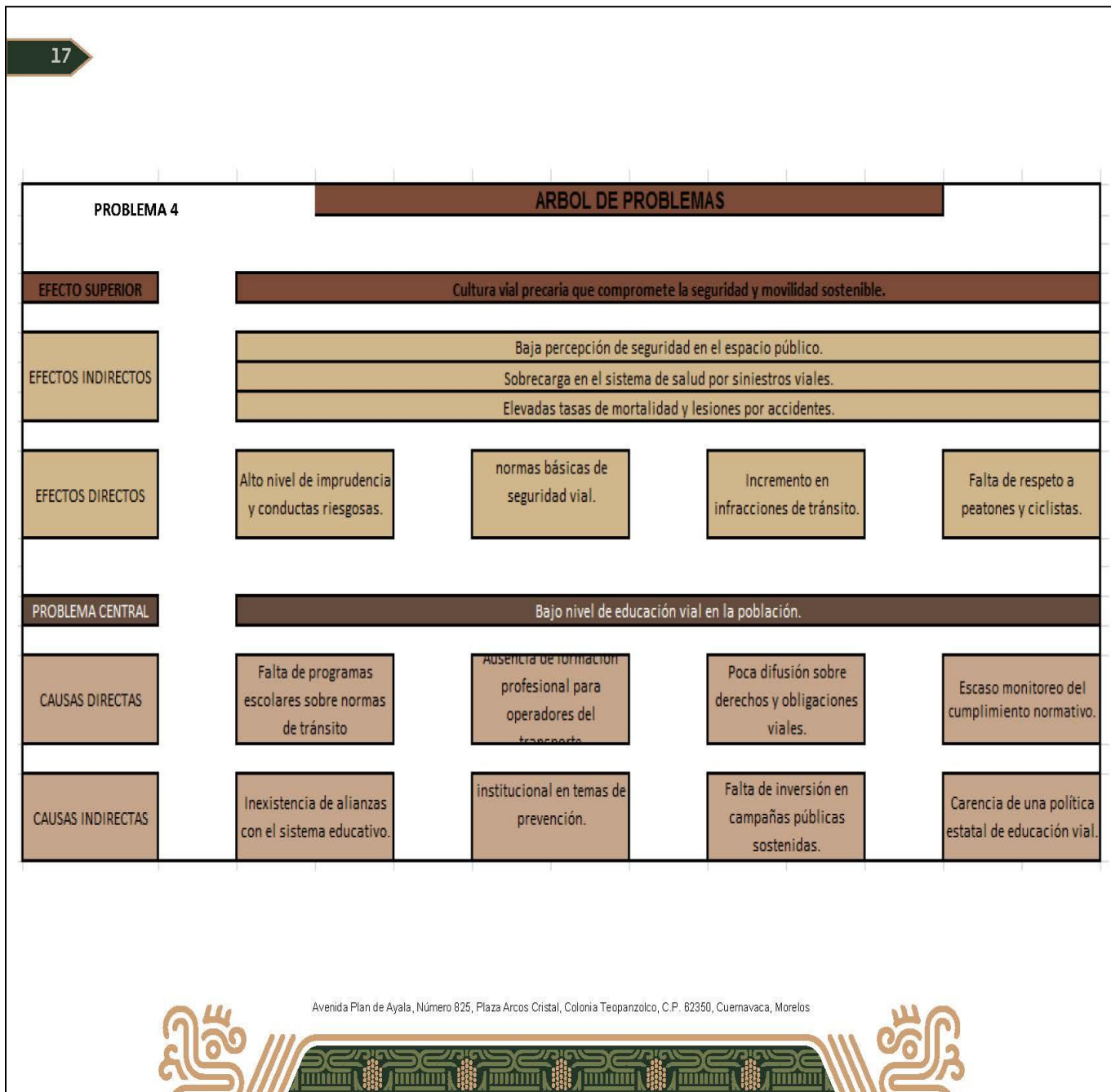
Coordinación
intermunicipal para el
diseño vial.

Integración de la
seguridad vial en los
presupuestos públicos.

Capacitación técnica
en diseño vial seguro.

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

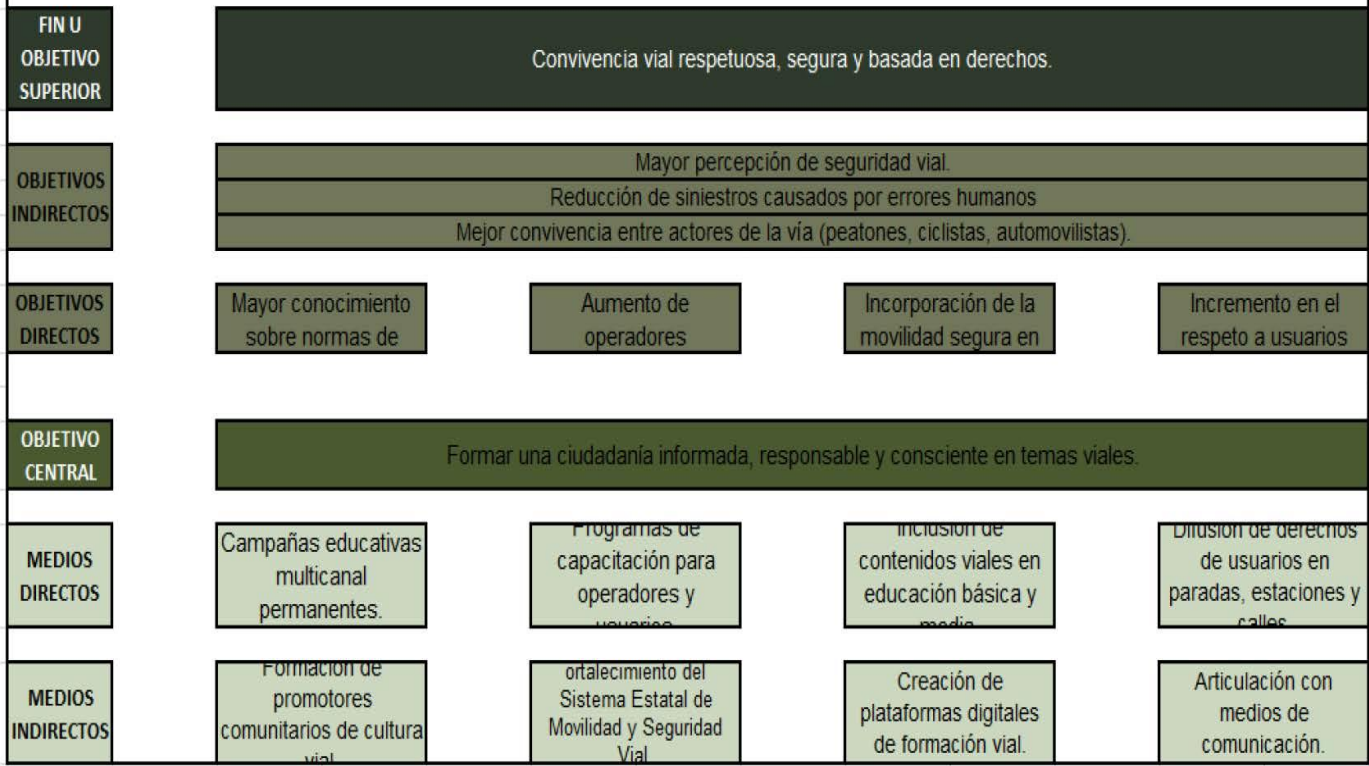
17



18

OBJETIVO 4

ARBOL DE OBJETIVOS



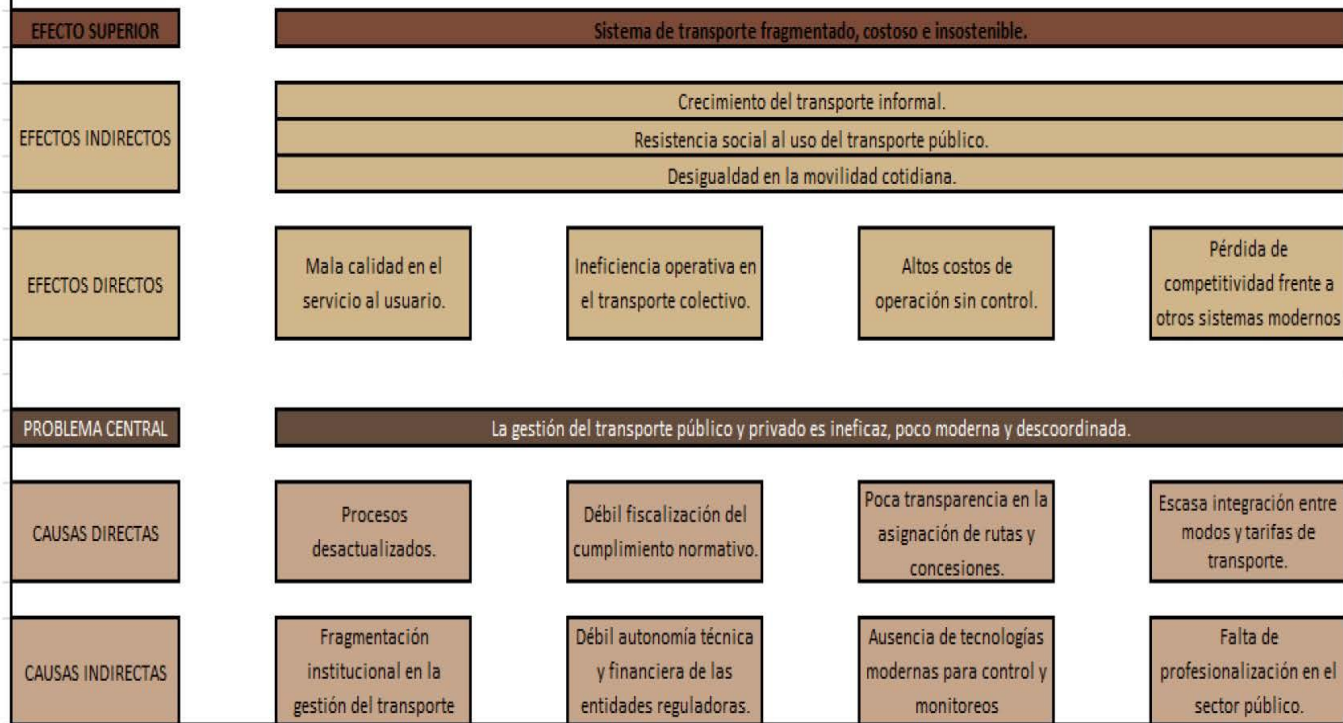
Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

17

19

PROBLEMA 5

ARBOL DE PROBLEMAS



Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

20

OBJETIVO 5

ARBOL DE OBJETIVOS

FIN U
OBJETIVO
SUPERIOR

Sistema de transporte competitivo, eficiente y tecnológicamente avanzado.

OBJETIVOS
INDIRECTOS

Mayor inversión privada y pública.

Mejores condiciones laborales para operadores

Reducción de costos operativos.

OBJETIVOS
DIRECTOS

Modernización de
procedimientos
administrativos.

Profesionalización del
personal regulador.

Fiscalización eficiente
y transparente.

Digitalización del
sistema de monitoreo
y pago.

OBJETIVO
CENTRAL

Fortalecer la gestión y regulación del transporte en todas sus modalidades.

MEDIOS
DIRECTOS

Implementación de
sistemas electrónicos
de control (GPS,
apps, QR).

ventanillas digitales
para trámites de
concesiones.

Incorporación de
herramientas SIG.

Integración tarifaria y
multimodal.

MEDIOS
INDIRECTOS

Alianzas con
universidades y
centros tecnológicos.

Aumentar la inversión en
tecnología para
regulación.

Vinculación web o
creación de una
aplicación.

Implementación de
tecnologías de pago
digital y centralización
de cobros.

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos

21

G) DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS

Objetivo 1

Fortalecer el marco que regula los diferentes modos de transporte, asegurando su funcionamiento adecuado y seguro.

1.1 Estrategia

Actualización y armonización del marco normativo en materia de movilidad y transporte.

Líneas de acción

1.1.1 Elaboración y/o modificación de propuesta normativa que ayuden a la armonización estatal con Leyes Federales e internacionales.

1.1.2 Publicación en el Periódico Oficial Tierra y Libertad, del marco normativo actualizado.

1.2 Estrategia

Fortalecimiento de la supervisión y cumplimiento del marco normativo.

Líneas de acción

1.2.1 Planeación estratégica para la supervisión operativa.

1.2.2 Implantación de operativos de supervisión.

Objetivo 2

Promover y fortalecer el uso de medios de transporte sustentables para reducir el impacto ambiental y mejorar la calidad de vida de la población.

2.1 Estrategia

Promoción de la movilidad activa y sustentable.

Líneas de acción

2.1.1 Implementar acciones de movilidad activa y sustentable.

2.1.3 Involucrar a los sectores sociales en la mejora de la movilidad sustentable y seguridad vial.

2.1.3 Fortalecer la infraestructura para la movilidad activa y sustentable.

2.1.4 Promover la transición energética en el transporte público.

2.1.5 Promover el monitoreo ambiental y revisión de calidad del aire.

2.2 Estrategia

Avenida Plan de Ayala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teopanzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos.

22

Promover políticas públicas y regulaciones para incentivar la movilidad sustentable

Líneas de acción

2.2.1 Incidir en el marco regulatorio para el uso seguro de nuevas modalidades de transporte como vehículos autónomos o micromovilidad eléctrica

2.2.2 Fomentar alianzas público-privadas para mejorar la infraestructura y los servicios de transporte.

Objetivo 3

Fortalecer la infraestructura en materia de transporte en los distintos modos y medios de transporte para mejorar la movilidad y la seguridad vial.

3.1 Estrategias

Fortalecer las auditorías de seguridad vial.

Línea de acción

3.1.1 Coordinación interinstitucional e intermunicipal en materia de infraestructura de la movilidad y particularmente del transporte público.

3.1.2 Desarrollar una visión integral de infraestructura multimodal.

3.1.3 Mejorar la señalización vial en zonas metropolitanas

3.1.4 Promover la implementación de sistemas de gestión inteligente del tráfico.

3.1.5 Monitoreo y evaluación de accidentes de tránsito que permitan implementar acciones para reducir la siniestralidad.

Objetivo 4

Garantizar la educación vial para fomentar el respeto a las normas de tránsito, mejorar la movilidad y reducir accidentes viales.

4.1 Estrategia

Fortalecer la implementación del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.

Líneas de acción

4.1.1 Fomentar el cumplimiento de las normas de tránsito.

4.1.2 Implementar educación vial en el sistema educativo.

4.1.3 Capacitación de conductores y certificación de operadores del transporte público.

4.1.4 Implementación, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de programas sobre adopción de buenas prácticas en materia de movilidad y seguridad vial dirigidos a grupos específicos de usuarios de las vías de comunicación.

4.1.5 Promoción, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, del cumplimiento de normas a través de incentivos.

Avenida Plan de Avala, Número 825, Plaza Arcos Cristal, Colonia Teoananzolco, C.P. 62350, Cuernavaca, Morelos.

23

4.1.6 Refuerzo, a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, de la educación vial por medio de sanciones y multas.

Objetivo 5

Promover y fortalecer la administración y regulación del transporte den todas sus modalidades para elevar la competitividad en el sector.

5.1 Estrategia

Administrar y regular el transporte público.

Líneas de acción

5.1.1 Campañas para regularización del padrón vehicular del transporté público.

5.1.2 Administración de trámites y servicios del transporte público.

5.2 Estrategia

Administrar y regular el transporte privado.

Líneas de acción

5.2.1 Campañas para regularización del padrón vehicular del transporté privado.

5.2.2 Administración de trámites y servicios del transporte privado.

5.3 Estrategia

Administrar y regular el transporte particular.

Líneas de acción

5.3.1 Campañas para regularización del padrón vehicular del transporté particular.

5.3.2 Administración de trámites y servicios del transporte particular.

H) VINCULACIÓN DE OBJETIVOS DEL PROGRAMA CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2024-2030

El Programa Sectorial de Movilidad Segura y Transporte Eficiente se encuentra plenamente alineado con los ejes estratégicos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo 2024-2030 (PED), particularmente con aquellos que impulsan una infraestructura moderna, una movilidad segura y sustentable, y una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

A continuación, se presenta la vinculación entre los objetivos sectoriales del presente programa y los objetivos prioritarios del PED:

OBJETIVO DEL PROGRAMA SECTORIAL

1. Fortalecer el marco que regula los diferentes modos de transporte.
2. Promover y fortalecer el uso de medios de transporte sustentables.
3. Fortalecer la infraestructura en materia de transporte y movilidad.
4. Garantizar la educación vial para fomentar una cultura de movilidad segura.
5. Promover y fortalecer la administración y regulación del transporte en todas sus modalidades.

OBJETIVO VINCULADO DEL PED 2024-2030

- Fortalecer la gobernanza y el marco institucional de los servicios públicos.
- Impulsar el desarrollo sustentable y la protección del medio ambiente.
- Modernizar la infraestructura pública con enfoque territorial y sustentable.
- Promover la cultura cívica, la educación y la seguridad en el entorno urbano.
- Incrementar la eficiencia administrativa y la digitalización de trámites y servicios públicos.

I) **ALINEACIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)**

El Programa Sectorial de Movilidad Segura y Transporte Eficiente se articula con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, al contribuir directamente a varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) mediante estrategias orientadas a garantizar el derecho a la movilidad, mejorar la seguridad vial, reducir el impacto ambiental y fomentar la inclusión social.

A continuación, se presenta la alineación entre los objetivos del programa y los ODS correspondientes:

OBJETIVO DEL PROGRAMA SECTORIAL

ODS VINCULADO

- | | |
|---|--|
| 1. Fortalecer el marco normativo del transporte y movilidad. | • ODS 16: Paz, justicia e instituciones sólidas |
| 2. Promover el uso de medios de transporte sustentables. | • ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles
• ODS 13: Acción por el clima |
| 3. Mejorar la infraestructura para la movilidad y seguridad vial. | • ODS 9: Industria, innovación e infraestructura
• ODS 3: Salud y bienestar. |
| 4. Garantizar la educación vial y la capacitación en movilidad segura. | • ODS 4: Educación de calidad |
| 5. Fortalecer la administración del transporte público, privado y particular. | • ODS 8: Trabajo decente y crecimiento económico
• ODS 17: Alianzas para lograr los objetivos |

J) MECANISMO DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

La movilidad urbana es un componente esencial para el desarrollo sustentable de las ciudades, ya que incide directamente en la calidad de vida de la población, la equidad social y la eficiencia del uso del espacio público. En este contexto, el análisis y seguimiento de indicadores clave permite diagnosticar el estado actual del sistema de transporte y orientar la toma de decisiones en políticas públicas.

Entre los principales indicadores se encuentra el porcentaje de cumplimiento del marco normativo, medido a través de inspecciones realizadas por parte de la supervisión operativa al transporte público, lo cual permite evaluar la legalidad y regularidad del servicio. Asimismo, el porcentaje de cobertura del transporte público revela el alcance territorial de la red de transporte y su capacidad para atender la demanda ciudadana.

A su vez, la necesidad de regularizar el transporte privado y particular representa un reto constante para garantizar condiciones de seguridad, competitividad y sostenibilidad. En paralelo, el porcentaje de participación modal de transporte sustentable en la movilidad urbana permite valorar el avance hacia un modelo más equitativo y ambientalmente responsable.

Por último, el porcentaje de infraestructura destinada a la movilidad activa, especialmente en lo relativo a ciclovías, así como el mapeo de rutas intermunicipales en relación con el total planeado, constituyen elementos fundamentales para fortalecer la accesibilidad, la conectividad territorial y la seguridad vial no motorizada.

Estos indicadores permiten establecer una línea base para diseñar estrategias integrales que impulsen un sistema de transporte más eficiente, incluyente y sustentable en el Estado de Morelos.

Indicadores:

- % de cumplimiento del marco normativo en revisiones realizadas por parte de supervisión operativa para transporte público (Número de inspecciones realizadas, número de inspecciones aprobadas o en cumplimiento).
- Porcentaje de cobertura del transporte público.
- Regularizar el transporte privado y particular.
- % de participación modal de transporte sustentable en la movilidad urbana.
- % de infraestructura para movilidad activa (ciclovías). (número de kilómetros construidos) (mapeo de rutas intermunicipales)(total de km planeados).