Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

PROGRAMA SECTORIAL DE MOVILIDAD SEGURA Y TRANSPORTE EFICIENTE

OBSERVACIONES GENERALES.-

Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original





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

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

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.

Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

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.

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 reformo 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, accesibiliad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad"

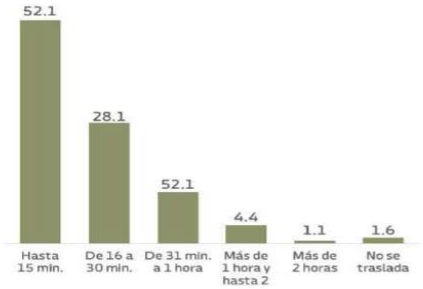
Las formas en las que se organizan especialmente las ciudades condicionan los patrones de movilidad de su población y las características de los viajes, (modos de transporte , motivos, tiempos y costos de viajes), por ello, es fundamental la planeación e implementación de acciones que contribuyen a optimizar 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.

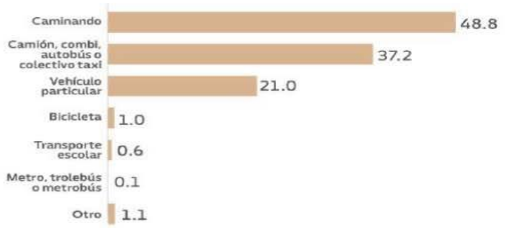
Según datos del Censo de Población y Vivienda 2020, respecto al tiempo de desplazamiento de la población que asiste a la escuela, al 52.1 por ciento le lleva hasta 15 minutos, al 28.1 por ciento de 16 a 30 minutos, al 12.2 por ciento de 31 minutos a una hora, al 4.4 por ciento más de una hora y hasta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

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 (grafica 2).

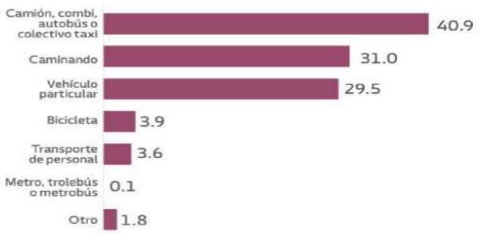
En relación a la población ocupada, según datos del Censo de Población y Vivienda 2020, el tiempo de desplazamiento al lugar de trabajo, al 30.1 por ciento le lleva hasta 15 minutos para llegar a su centro de trabajo, al 26.5 por ciento de 16 a 30 minutos, al 16.8 por ciento de 31 minutos a una hora,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

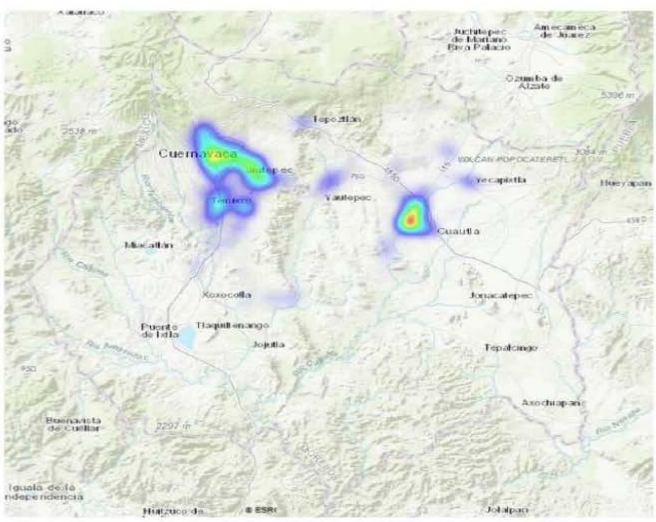
En relación al modo o medio de traslado para llegar a l lugar de trabajo, el 40.9 por ciento lo realiza en camión, autobús, combi colectiva o taxi, el 31 por ciento lo realiza caminando, el 29.5 por ciento en vehículo particular y el 3.9 por ciento se desplaza en bicicleta y el 3.6 por ciento en transporte personal (grafica 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, privilegio 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 ciclopista de Rio 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

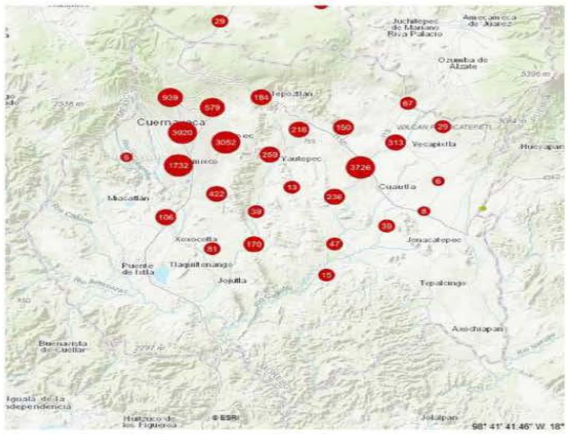


Fuente: INEGI. Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas (Atus).

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

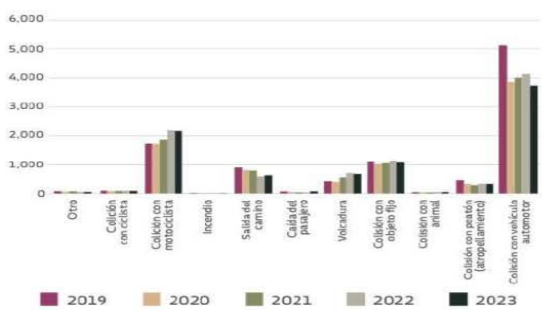
(Imagen 1 y 2).

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



Fuente: INEGI. 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).

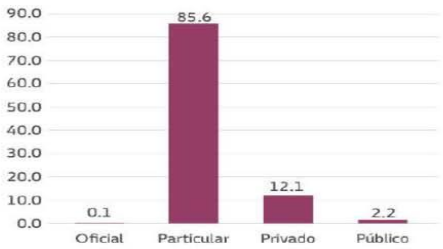
Gran parte de los accidentes viales son causados por la mala planeación de rutas carentes de señalización necesaria o elementos que faciliten la percepción del tránsito de vehículos motorizados y transeúntes, Aunado a la falta de cultura vial, da como resultado siniestros viales que pudieron prevenirse.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

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).

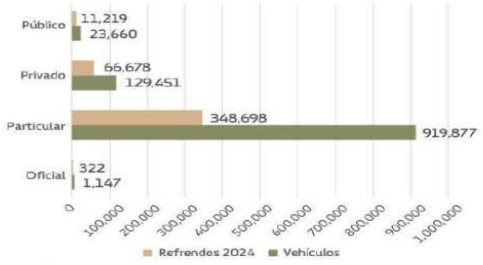
Del total del padrón vehicular en relación al cumplimiento del refrendo vehicular 2024, solo el 51 por ciento del transporte privado, el 47 por ciento del público, el 37 por ciento del particular y el 28 por ciento del oficial, ha realizado su trámite, lo que refleja un bajo porcentaje al cumplimiento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

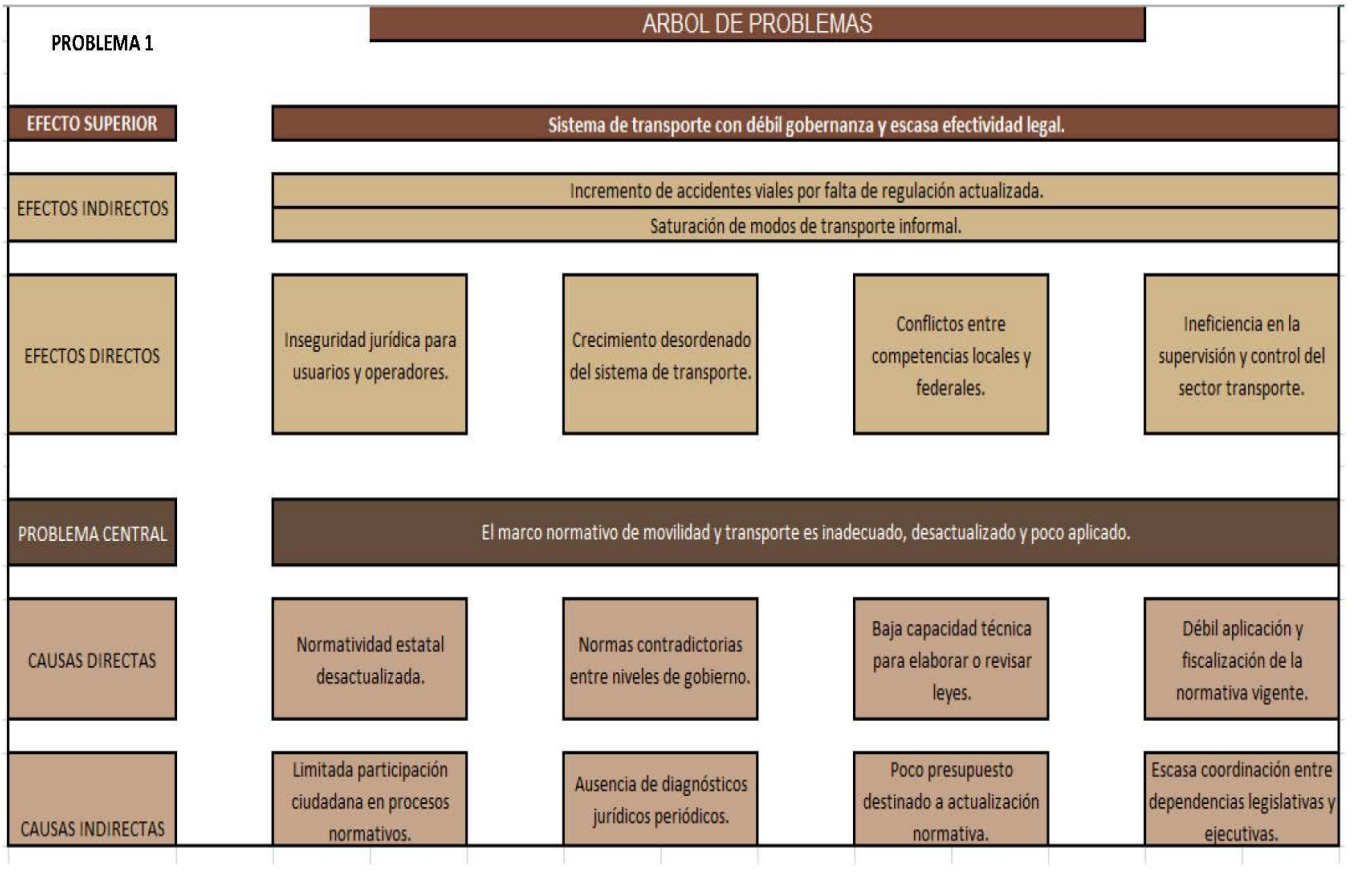


Fuente: Elaboración propia con datos del registro administrativo del padrón vehicular.

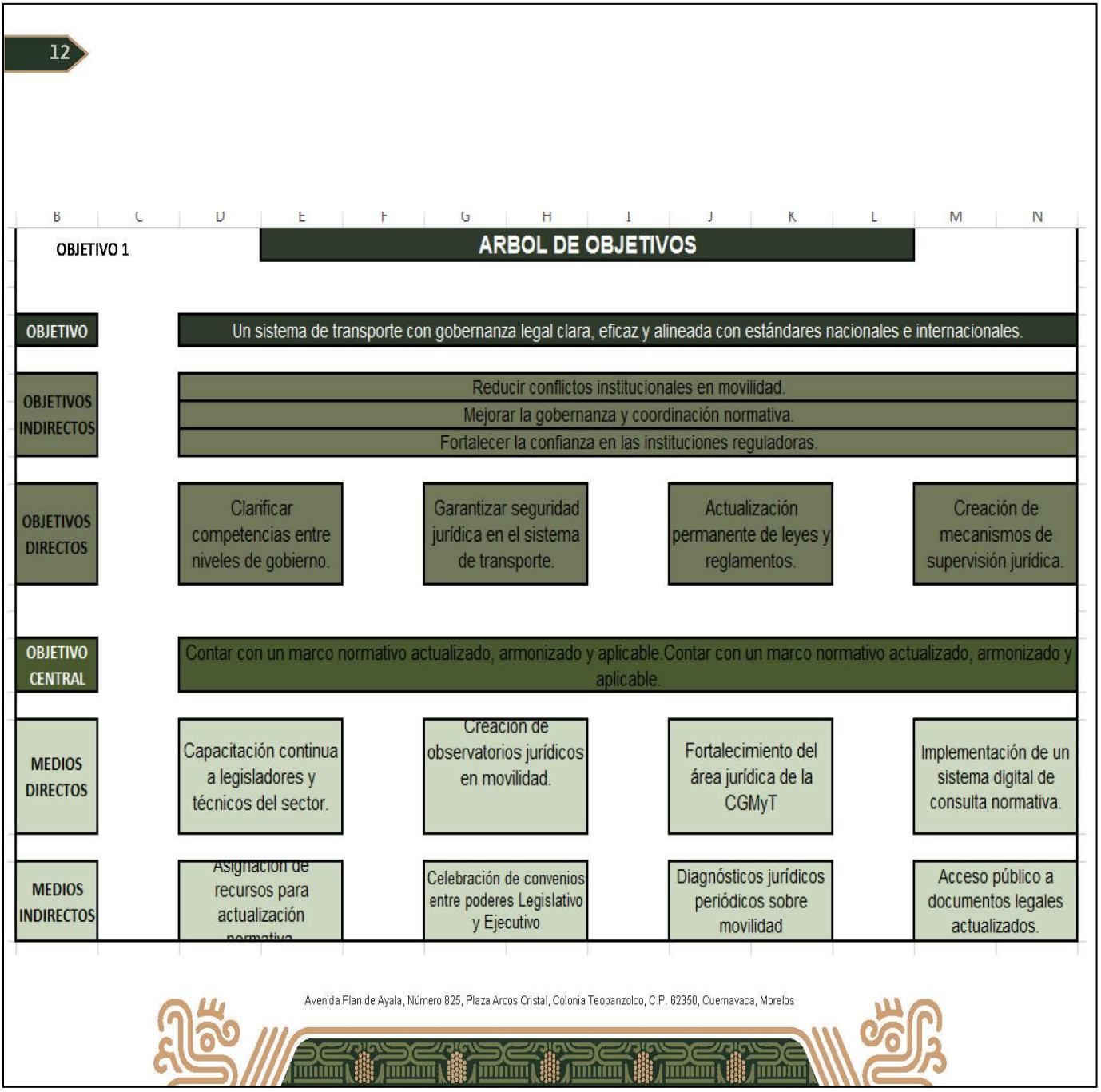
Si bien han existido diferentes visiones y estrategias para hacer ciudades, la realidad que nos acoge hoy en día ha dejado como obsoletas las prácticas antiguas. Sin embargo al reconocer las debilidades en materia jurídica, en seguridad vial, en registro de padrón vehicular, en infraestructura y en territorio, 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

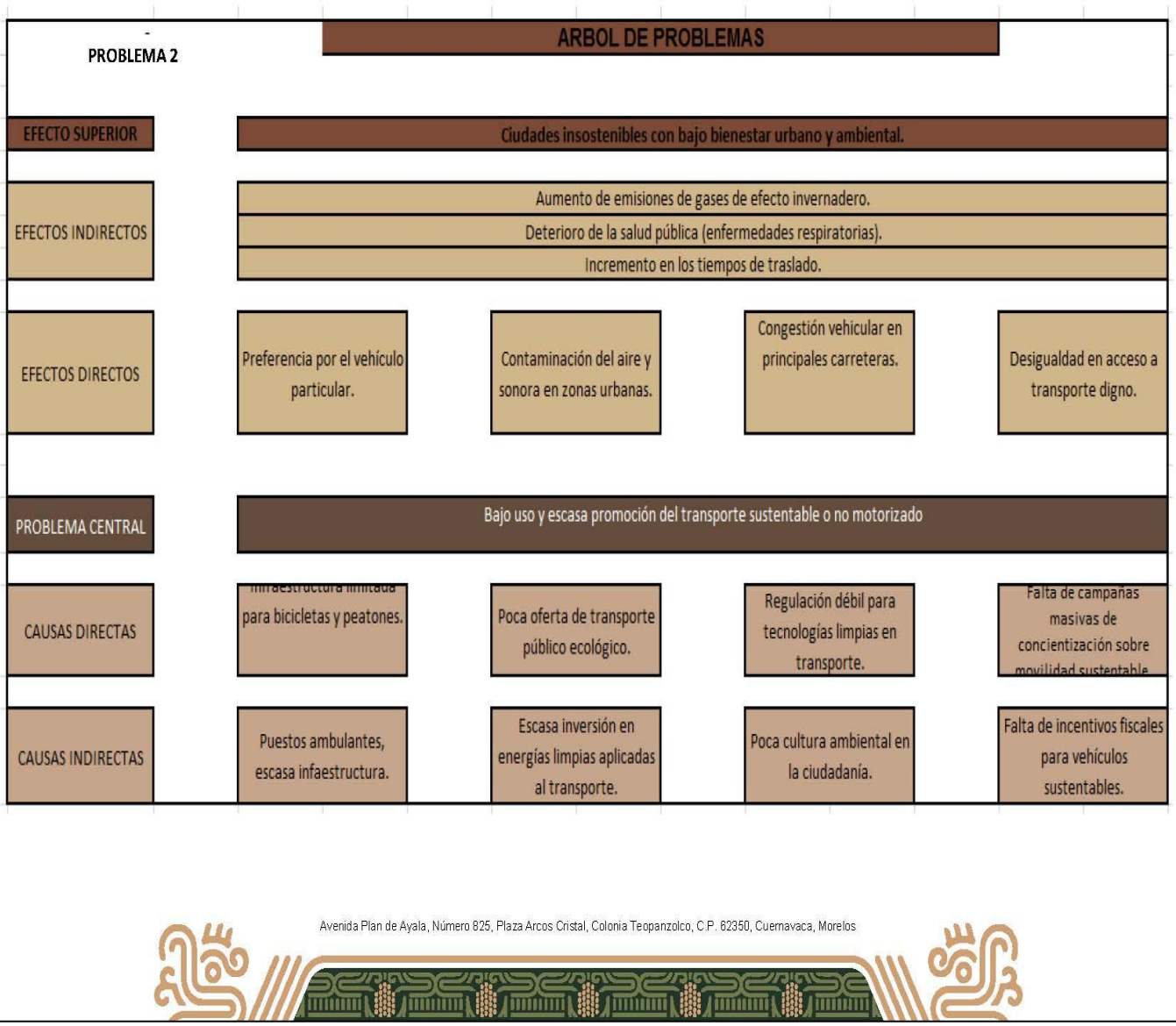
F) **ÁRBOL DE PROBLEMAS Y ÁRBOL DE OBJETIVOS**



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.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
Celebración de convenios entre poderes Legislativo y Ejecutivo
Diagnósticos jurídicos periódicos sobre movilidad
Acceso público a documentos legales actualizados.

13


ARBOL DE PROBLEMAS
PROBLEMA 2
EFECTO SUPERIOR
Ciudades insostenibles con bajo bienestar urbano y ambiental.
EFECTOS INDIRECTOS
Aumento de emisiones de gases de efecto invernadero.
Deterioro de la salud pública (enfermedades respiratorias).
Incremento en los tiempos de traslado.
EFECTOS DIRECTOS
Preferencia por el vehículo particular.
Contaminación del aire y sonora en zonas urbanas.
Congestión vehicular en principales carreteras.
Desigualdad en acceso a transporte digno.
PROBLEMA CENTRAL
Bajo uso y escasa promoción del transporte sustentable o no motorizado
CAUSAS DIRECTAS
para bicicletas y peatones.
Poca oferta de transporte público ecológico.
Regulación débil para tecnologías limpias en transporte.
Falta de campañas masivas de concientización sobre
CAUSAS INDIRECTAS
Puestos ambulantes, escasa infaestructura.
Escasa inversión en energías limpias aplicadas al transporte.
Poca cultura ambiental en la ciudadanía.
Falta de incentivos fiscales para vehículos sustentables.

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

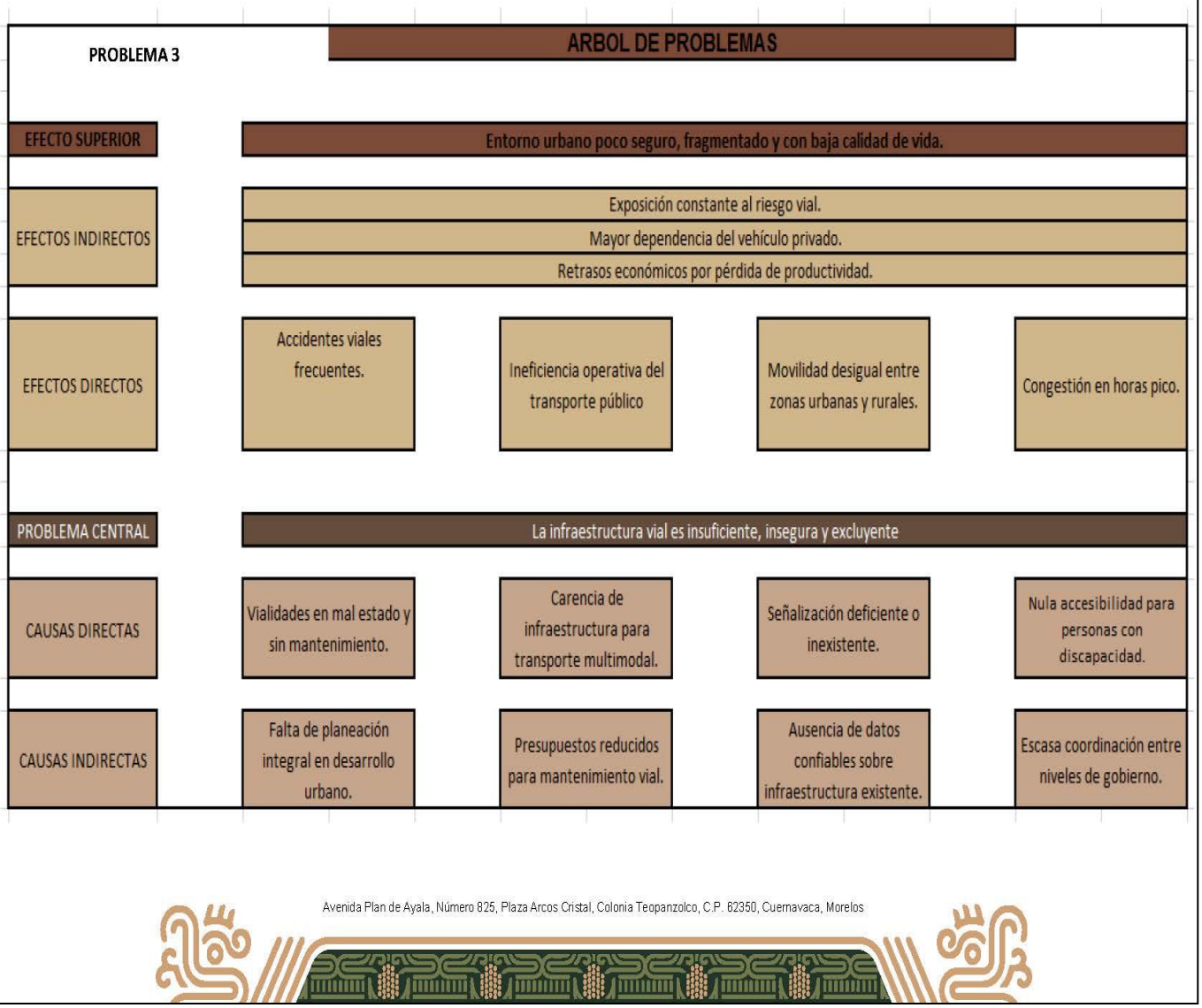
14

OBJETIVO 2

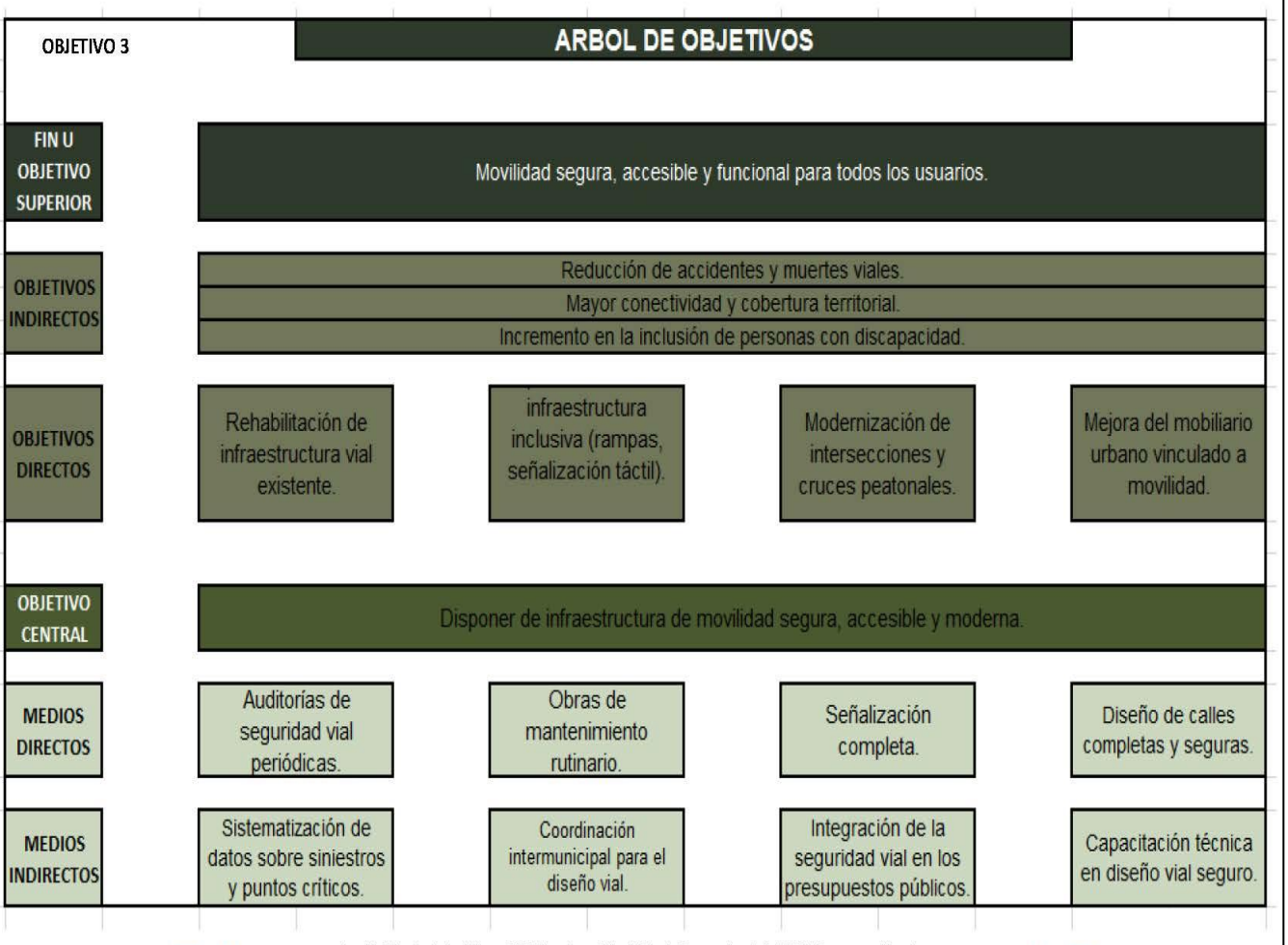
ARBOL DE OBJETIVOS

FIN U OBJETIVO SUPERIOR	Ciudades más limpias, saludables y sostenibles con transporte equitativo.				
OBJETIVOS INDIRECTOS	Disminución del impacto ambiental.	Mejora en salud pública por menor contaminación.	Mayor inclusión en el sistema de transporte.		
OBJETIVOS DIRECTOS	Aumento del uso de transporte limpio y colectivo.	infraestructura sustentable (ciclovías, transporte eléctrico).	Fomento de cultura ciudadana ambiental.	Reducción del uso del vehículo particular.	
OBJETIVO CENTRAL	Incrementar el uso de modos de transporte sustentables en zonas urbanas.				
MEDIOS DIRECTOS	Instalación de estaciones de carga para vehículos eléctricos.	Red de ciclovías conectadas con transporte público.	Campañas educativas sobre transporte verde.	Promoción de zonas de bajas emisiones.	
MEDIOS INDIRECTOS	Planes de transición energética	Gestión de recursos para infraestructura verde.	Integración del cambio climático en la planeación del transporte.	Gestión de recursos internacionales para infraestructura verde.	

15


ARBOL DE PROBLEMAS
PROBLEMA 3
EFECTO SUPERIOR
Entorno urbano poco seguro, fragmentado y con baja calidad de vida.
EFECTOS INDIRECTOS
Exposición constante al riesgo vial.
Mayor dependencia del vehículo privado.
Retrasos económicos por pérdida de productividad.
EFECTOS DIRECTOS
Accidentes viales frecuentes.
Ineficiencia operativa del transporte público
Movilidad desigual entre zonas urbanas y rurales.
Congestión en horas pico.
PROBLEMA CENTRAL
La infraestructura vial es insuficiente, insegura y excluyente
CAUSAS DIRECTAS
Vialidades en mal estado y sin mantenimiento.
Carencia de infraestructura para transporte multimodal.
Señalización deficiente o inexistente.
Nula accesibilidad para personas con discapacidad.
CAUSAS INDIRECTAS
Falta de planeación integral en desarrollo urbano.
Presupuestos reducidos para mantenimiento vial.
Ausencia de datos confiables sobre infraestructura existente.
Escasa coordinación entre niveles de gobierno.

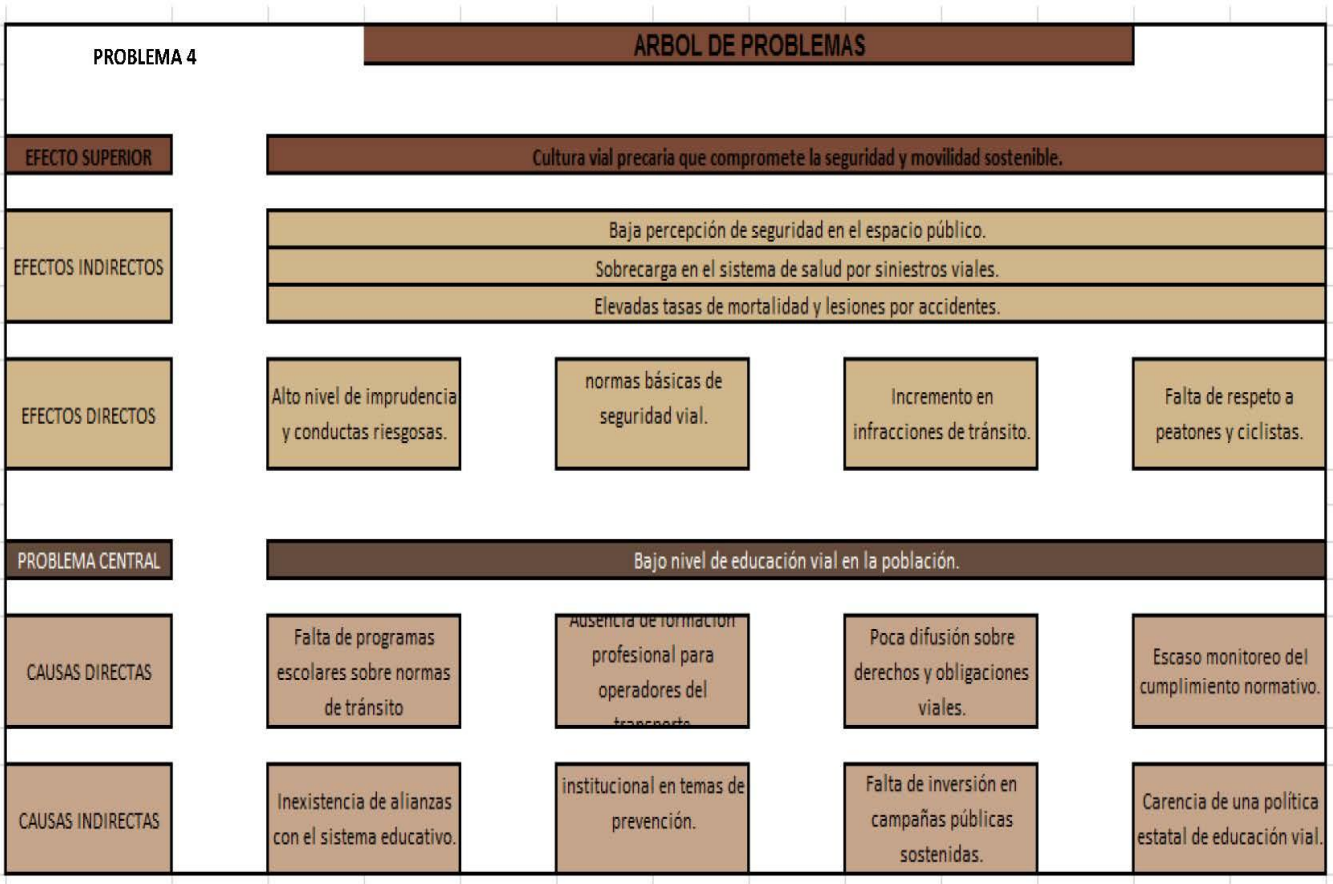
16


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.

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

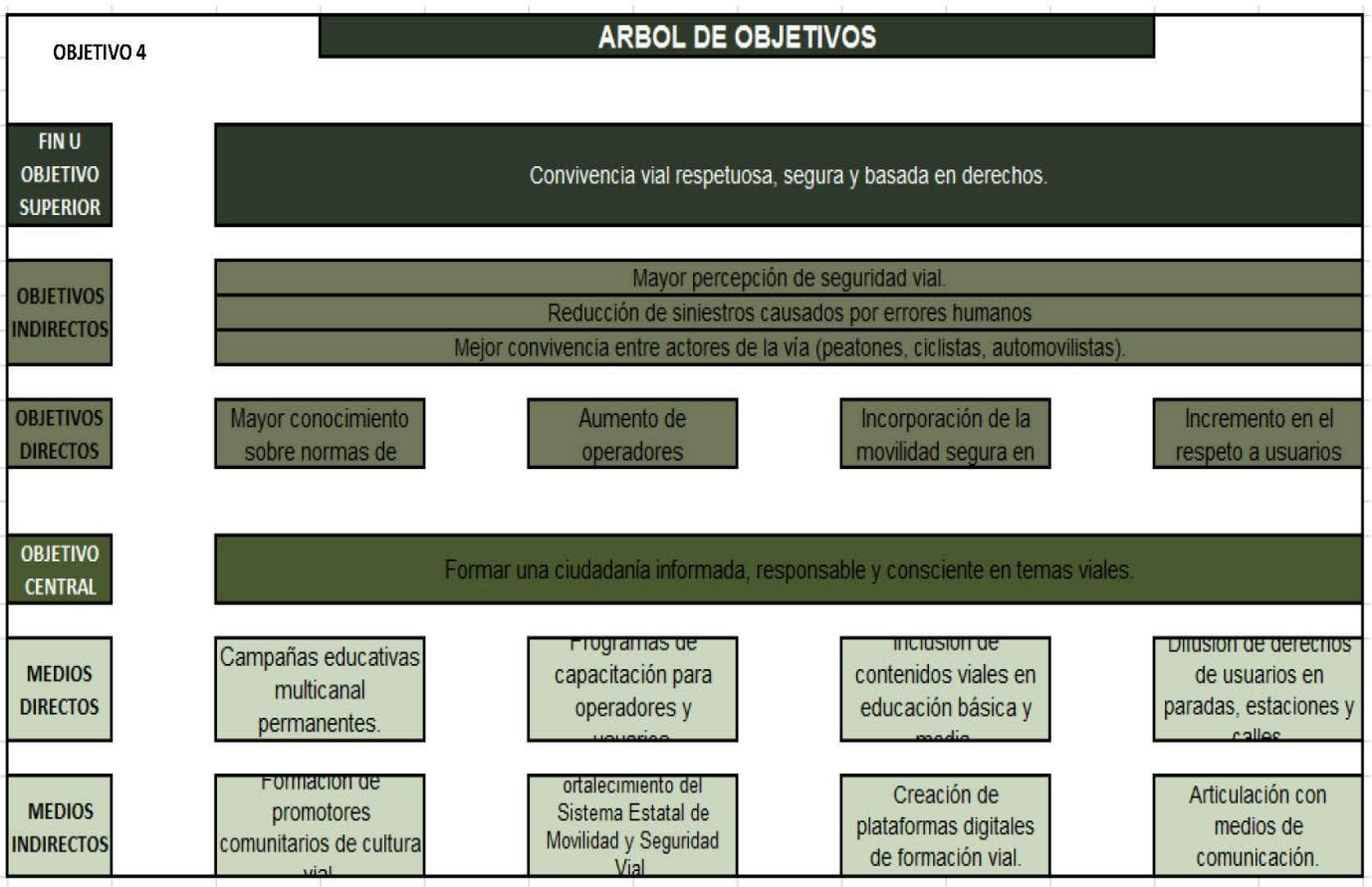
Última Reforma: Texto Original

17



Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

18

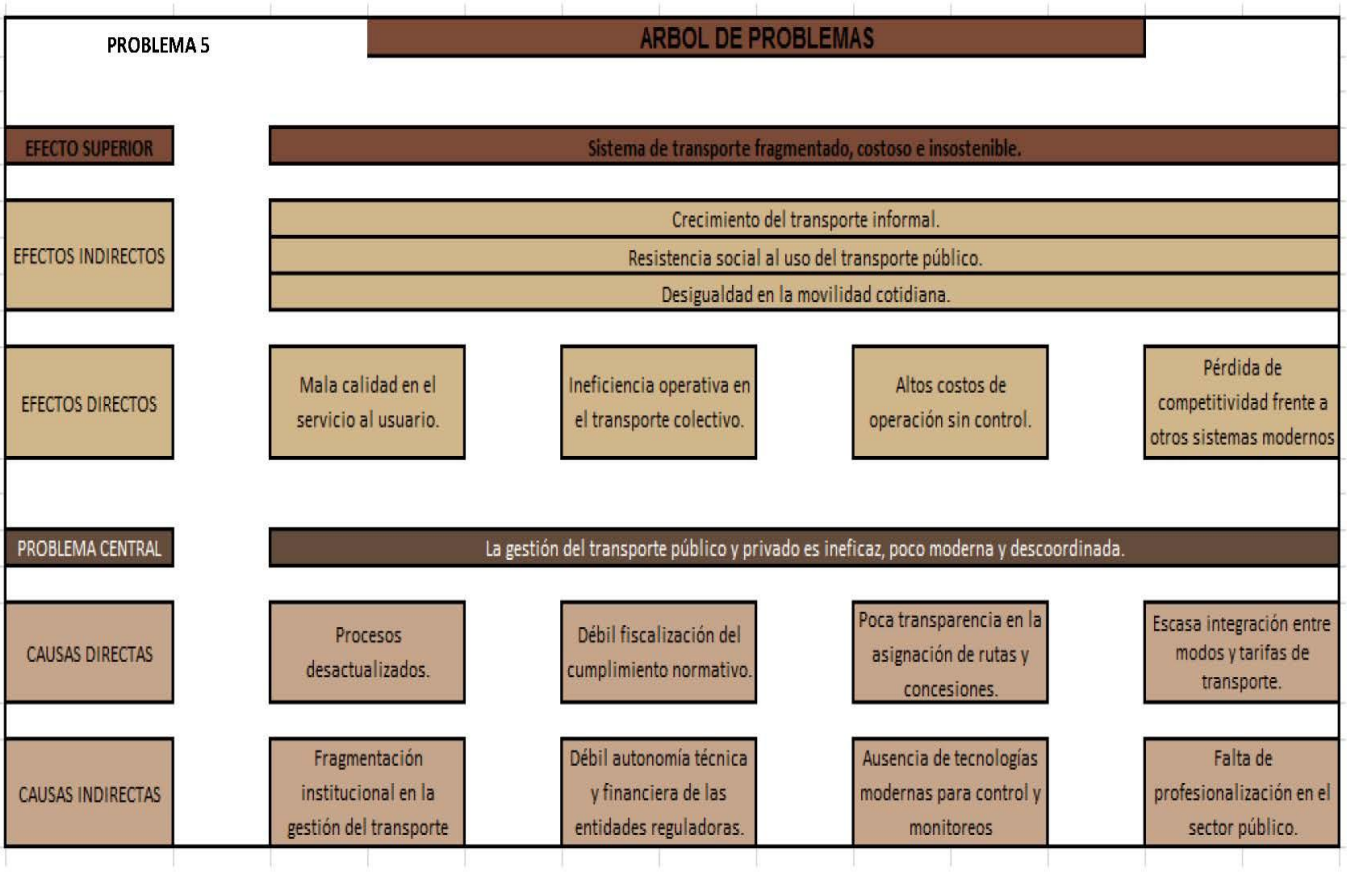

ARBOL DE OBJETIVOS
OBJETIVO 4
FIN U OBJETIVO SUPERIOR
Convivencia vial respetuosa, segura y basada en derechos.
OBJETIVOS INDIRECTOS
Mayor percepción de seguridad vial.
Reducción de siniestros causados por errores humanos
Mejor convivencia entre actores de la vía (peatones, ciclistas, automovilistas).
OBJETIVOS DIRECTOS
Mayor conocimiento sobre normas de
Aumento de operadores
Incorporación de la movilidad segura en
Incremento en el respeto a usuarios
OBJETIVO CENTRAL
Formar una ciudadanía informada, responsable y consciente en temas viales.
MEDIOS DIRECTOS
Campañas educativas multicanal permanentes.
Programas de capacitación para operadores y
Inclusión de contenidos viales en educación básica y
Difusión de derechos de usuarios en paradas, estaciones y calles
MEDIOS INDIRECTOS
Formación de promotores comunitarios de cultura vial
ortalecimiento del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial
Creación de plataformas digitales de formación vial.
Articulación con medios de comunicación.

17

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

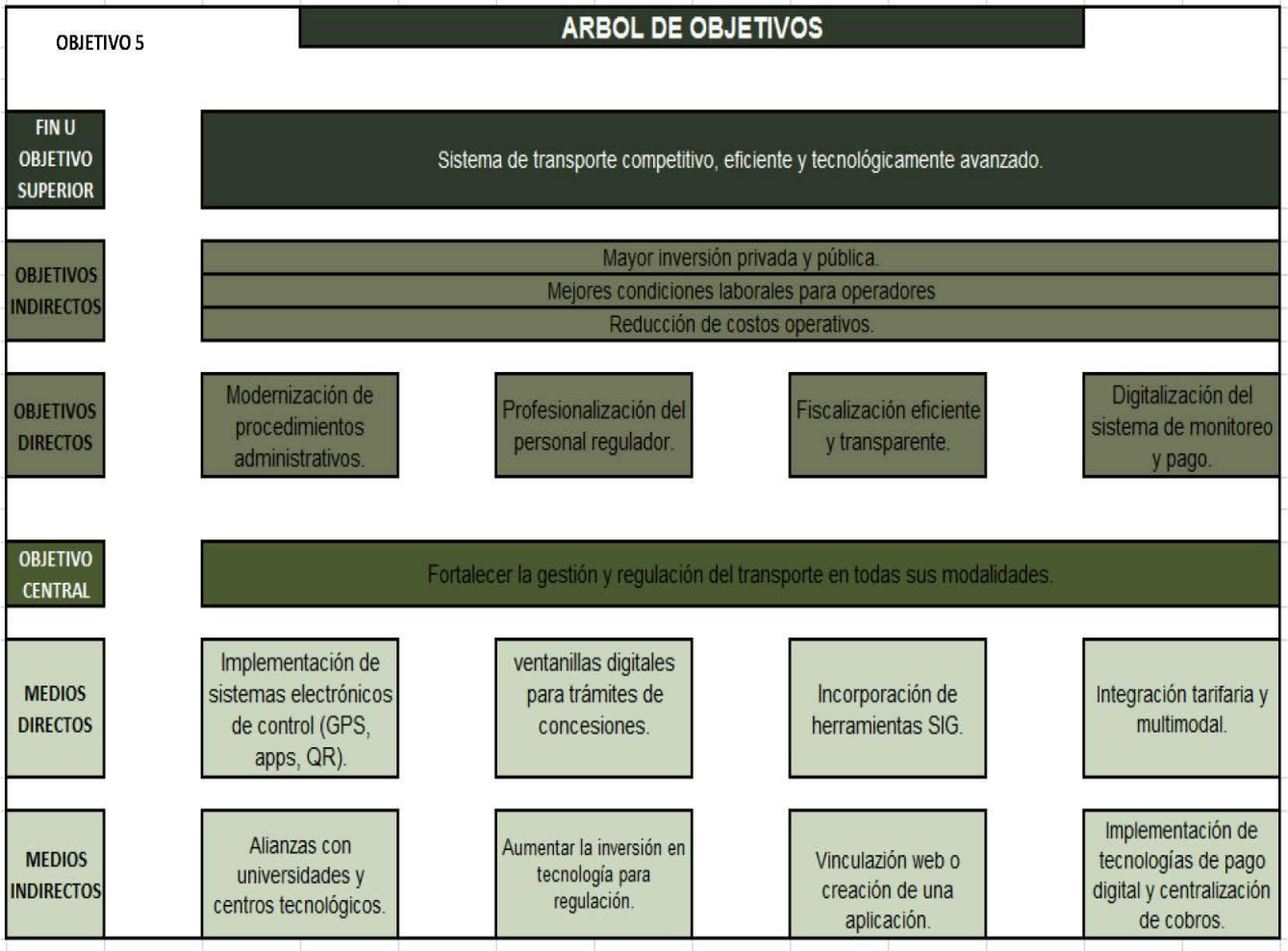
Última Reforma: Texto Original

19



Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

20


ARBOL DE OBJETIVOS
OBJETIVO 5
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.
Vinculazión web o creación de una aplicación.
Implementación de tecnologías de pago digital y centralización de cobros.

G) *DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS*

Objetivo 1

Fortalecer el marco que regla 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

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

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.

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.

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

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	OBJETIVO VINCULADO DEL PED 2024-2030
1. Fortalecer el marco que regula los diferentes modos de transporte.	• Fortalecer la gobernanza y el marco institucional de los servicios públicos.
2. Promover y fortalecer el uso de medios de transporte sustentables.	• Impulsar el desarrollo sustentable y la protección del medio ambiente.
3. Fortalecer la infraestructura en materia de transporte y movilidad.	• Modernizar la infraestructura pública con enfoque territorial y sustentable.
4. Garantizar la educación vial para fomentar una cultura de movilidad segura.	• Promover la cultura cívica, la educación y la seguridad en el entorno urbano.
5. Promover y fortalecer la administración y regulación del transporte en todas sus modalidades.	• Incrementar la eficiencia administrativa y la digitalización de trámites y servicios públicos.

Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

Consejería Jurídica del Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Dirección General de Normatividad.
Subdirección de Jurismática.

Última Reforma: Texto Original

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

Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”

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).

Publicación 2026/02/04
Expidió Poder Ejecutivo del Estado de Morelos.
Periódico Oficial 6521 “Tierra y Libertad”