

PERIÓDICO OFICIAL

“TIERRA Y LIBERTAD”

ÓRGANO DE DIFUSIÓN OFICIAL DEL GOBIERNO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS

Las Leyes y Decretos son obligatorios, por su publicación en este Periódico
Director: Mtro. Edgar Antonio Maldonado Ceballos
EXTRAORDINARIA

Cuernavaca, Mor., a 25 de noviembre de 2025	6a. época	6493
---	-----------	------

SUMARIO

GOBIERNO DEL ESTADO

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DEL ESTADO

Convocatoria para elegir a nueve ciudadanos mexicanos, de preferencia morelenses que integrarán la Comisión de Selección que designará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción.

.....Pág. 2

Decreto Número Novecientos Treinta y Nueve.- Por el que se autoriza al Poder Ejecutivo Estatal, otorgar la prórroga al Título de concesión que otorgó el Gobierno del Estado Libre y Soberano de Morelos, a través del entonces Titular del Poder Ejecutivo, Licenciado Sergio Alberto Estrada Cajigal Ramírez, a favor de la sociedad mercantil denominada “Región Central de Autopistas, S.A. de C.V.”, para la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada “Autopista Siglo XXI”, tramo “Huazulco-Jantetelco” con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal, por un plazo igual al originalmente otorgado (20 años).

.....Pág. 5

Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos.

.....Pág. 13

Ley de Turismo para el Estado de Morelos.

.....Pág. 50

Al margen superior un escudo del estado de Morelos que dice: "TIERRA Y LIBERTAD".- LA TIERRA VOLVERÁ A QUIENES LA TRABAJAN CON SUS MANOS.- PODER LEGISLATIVO. 2024 – 2027.- LVI LEGISLATURA.- MORELOS.- H. CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS.- Un logotipo que dice: CTPDPyA.- Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción.-Y un logotipo que dice.- Diputadas y Diputados Locales.- H. Congreso Morelos.- 2024-2027.

COMISIÓN DE TRANSPARENCIA, PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y ANTICORRUPCIÓN

ACUERDO DE LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA, PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y ANTICORRUPCIÓN, POR EL QUE SE EMITE LA CONVOCATORIA PÚBLICA PARA ELEGIR A LAS NUEVE PERSONAS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE SELECCIÓN QUE DESIGNARÁ AL COMITÉ DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL SISTEMA ESTATAL ANTICORRUPCIÓN.

LA LVI LEGISLATURA DEL CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS, A TRAVÉS DE LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA, PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y ANTICORRUPCIÓN, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 40 FRACCIÓN XLIV DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS, 18 DE LA LEY DEL SISTEMA ANTICORRUPCIÓN DEL ESTADO DE MORELOS, 83 QUÁTER DE LA LEY ORGÁNICA PARA EL CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS, 51 Y 54 FRACCIÓN III DEL REGLAMENTO PARA EL CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS; Y

CONSIDERANDO

I. QUE EL 19 DE ABRIL DE 2017, SE PUBLICÓ EN EL PERIÓDICO OFICIAL "TIERRA Y LIBERTAD" ÓRGANO DE DIFUSIÓN DEL GOBIERNO DEL ESTADO DE MORELOS, LA LEY DEL SISTEMA ANTICORRUPCIÓN DEL ESTADO DE MORELOS;

II. QUE LA FRACCIÓN I DEL ARTÍCULO 18 DE LA LEY DEL SISTEMA ANTICORRUPCIÓN DEL ESTADO DE MORELOS, SEÑALA QUE EL CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS CONSTITUIRÁ UNA COMISIÓN DE SELECCIÓN INTEGRADA POR NUEVE MEXICANOS, DE PREFERENCIA MORELENSES, POR UN PERÍODO DE TRES AÑOS, DE LOS CUALES CINCO SERÁN PROPUESTOS POR LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR Y DE INVESTIGACIÓN DEL ESTADO Y CUATRO SERÁN PROPUESTOS POR ORGANIZACIONES DE LA SOCIEDAD CIVIL ESPECIALIZADA EN MATERIA DE FISCALIZACIÓN, DE RENDICIÓN DE CUENTAS O COMBATE A LA CORRUPCIÓN; Y

III. QUE LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA, PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y ANTICORRUPCIÓN DEL CONGRESO DEL ESTADO DE MORELOS, ES EL ÓRGANO FACULTADO LEGALMENTE PARA LLEVAR A CABO EL PROCESO DE SELECCIÓN DE LOS INTEGRANTES DE DICHA COMISIÓN HASTA ANTES DE LA DESIGNACIÓN.

Por lo anterior, la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción del estado de Morelos, acuerda la siguiente:

CONVOCATORIA PARA ELEGIR A NUEVE CIUDADANOS MEXICANOS, DE PREFERENCIA MORELENSES QUE INTEGRARÁN LA COMISIÓN DE SELECCIÓN QUE DESIGNARÁ AL COMITÉ DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL SISTEMA ESTATAL ANTICORRUPCIÓN.

LA COMISIÓN DE TRANSPARENCIA, PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y ANTICORRUPCIÓN, CON FUNDAMENTO EN EL ARTÍCULO 18, FRACCIÓN I DE LA LEY DEL SISTEMA ANTICORRUPCIÓN DEL ESTADO DE MORELOS.

CONVOCA

- A las instituciones de educación superior y de investigación del Estado, para proponer candidatas o candidatos para seleccionar a cinco miembros de la Comisión de Selección que nombrará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción, para lo cual deberán enviar los documentos que acrediten el perfil solicitado en la presente convocatoria; y

- A las organizaciones de la sociedad civil que tengan experiencia comprobada en materia de fiscalización, de rendición de cuentas o combate a la corrupción, para seleccionar a cuatro miembros de la Comisión de Selección que nombrará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción, para lo cual deberán enviar los documentos que acrediten el perfil solicitado en la convocatoria, de conformidad con las siguientes:

BASES

PRIMERA: Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la fracción I del artículo 18 de la Ley del Sistema Anticorrupción del Estado de Morelos, la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción del Congreso del Estado de Morelos; acuerda los requisitos de elegibilidad para designar a los nueve ciudadanos mexicanos, de preferencia morelenses que integrarán la Comisión de Selección que nombrará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción, quienes deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser ciudadano mexicano por nacimiento, de preferencia morelense, con una residencia mínima en el Estado de cinco años, en pleno ejercicio de sus derechos políticos y civiles;

b) Gozar de buena reputación y no haber sido condenado por delito que amerite pena de más de un año de prisión; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza y otro que lastime seriamente la buena fama en el concepto público, será inhabilitada para el cargo, cualquiera que haya sido la pena;

c) Contar con credencial para votar vigente, expedida por el Instituto Nacional Electoral (INE);

d) No haber desempeñado el cargo de Consejero Jurídico, Secretario ni Subsecretario de despacho en la Administración Pública o ser integrante del Órgano de Administración Judicial (OAJ);

e) Haber destacado por su contribución en materia de fiscalización, rendición de cuentas, combate a la corrupción o por su actividad destacada en la sociedad civil organizada; y

f) No haber sido dirigente o candidato de algún partido político en los tres años anteriores a la emisión de la presente convocatoria.

SEGUNDA: La Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción será la encargada de recibir las propuestas de las personas candidatas a ocupar alguno de los nueve cargos para integrar la comisión de selección que designará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción, y para dar cumplimiento a la Base Primera de esta Convocatoria las instituciones de educación superior, de investigación y a las organizaciones de la sociedad civil del Estado de Morelos, deberán presentar sus propuestas acompañadas por duplicado, de la siguiente documentación:

1. Currículum Vitae, en el que se precise la fecha y lugar de nacimiento, los datos generales y número telefónico de la candidata o candidato; y, que contenga principalmente experiencia profesional, académica o administrativa en materia de fiscalización, de rendición de cuentas, combate a la corrupción o por su actividad destacada en la sociedad civil organizada; (original)

2. Copia certificada del acta de nacimiento legalmente expedida por la autoridad competente o copia simple si es en formato con firma electrónica QR;

3. Copia simple de la credencial para votar, vigente, por ambos lados, expedida por el Instituto Nacional Electoral (INE); de la persona candidata o persona propuesta;

4. Carta firmada por la persona candidata o persona propuesta, en donde manifieste su voluntad expresa de participar en el proceso de selección, así como una exposición breve de su proyecto de trabajo y una descripción de las razones que justifican su idoneidad para el cargo; (original)

5. Carta bajo protesta de decir verdad, de ser persona de reconocida honorabilidad y no haber sido condenada por delito intencional que merezca pena corporal de más de un año de prisión, destituida o suspendida de empleo si se trata de juicio de responsabilidad; pero si se tratare de robo, fraude, falsificación, abuso de confianza u otro que afecte seriamente la buena fama en el concepto público, inhabilitará para el cargo cualquiera que haya sido la pena; (original)

6. Carta bajo protesta de decir verdad, en la que manifieste que no se encuentra suspendida o privada en el ejercicio de sus derechos civiles o políticos; (original)

7. Carta bajo protesta de decir verdad, en que manifieste no haber desempeñado el cargo de Consejero Jurídico, Secretario ni Subsecretario de despacho en la Administración Pública o ser integrante del Órgano de Administración Judicial (OAJ); (original)

8. Carta bajo protesta de decir verdad, en la que manifieste no haber sido dirigente o candidato de algún partido político en los tres años previos a la emisión de la presente convocatoria; (original)

9. Escrito bajo protesta de decir verdad, en la que el o la interesada manifieste residir en el Estado de Morelos, por lo menos cinco años previos a publicación de este instrumento; (original)

10. Documentos que respalden que ha destacado por su contribución en materia de fiscalización, de rendición de cuentas, combate a la corrupción o por su actividad destacada en la sociedad civil organizada; (original)

11. Carta bajo protesta de decir verdad en que manifieste que: "He leído y acepto las bases, procedimientos y deliberaciones de la convocatoria para ocupar alguno de los nueve cargos para integrar la Comisión de Selección que designará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción"; (original)

12. Escrito en el que se manifieste bajo protesta de decir verdad que la documentación e información presentada es verídica y que se autoriza a la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción para que, en caso de ser necesario, lleve a cabo investigaciones para corroborar por los medios legales que juzgue convenientes, la información a que se refieren los numerales anteriores; (original)

Dichos documentos deberán estar firmados en su margen derecho; y en los casos de las cartas bajo protesta de decir verdad, además deberán contar con firma autógrafa de la persona candidata.

Los documentos originales, podrán ser requeridos en cualquier momento del proceso por la Comisión Dictaminadora para realizar el cotejo de los mismos con las copias exhibidas.

TERCERA: La documentación a la que se refiere la Base anterior, se presentará en la oficina de la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción del Congreso del Estado de Morelos, ubicada en calle Guillermo Gándara número 101, Colonia Amatitlán, Cuernavaca, Morelos, 1er piso, C.P. 62410, a partir del día siguiente hábil a la publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" y hasta el tercer día hábil posterior, en un horario de lunes a viernes de las 9:00 a las 14:30 horas.

CUARTA: Agotada la etapa de recepción, la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción, verificará que los documentos recibidos acrediten los requisitos a que se refiere la Base Segunda de la presente Convocatoria y, dentro de los tres días hábiles siguientes, serán validados. De las personas candidatas propuestas y validados sus documentos, se formarán dos listados, uno de las instituciones de educación superior y otro de las organizaciones de la sociedad civil. La falta de alguno de los documentos requeridos o su presentación, fuera del tiempo y forma establecidos, será motivo suficiente para no validarse.

QUINTA: Los listados descritos en el resolutivo anterior, de las personas candidatas para formar parte de la Comisión de Selección que nombrará al Comité de Participación Ciudadana del Sistema Estatal Anticorrupción, serán publicados en la Gaceta Legislativa y en el portal de Internet del Congreso del Estado de Morelos.

SEXTA: La Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción, acordará el formato y los horarios de las comparecencias, en su caso, de las personas propuestas, las cuales serán públicas.

SÉPTIMA: La Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción, hará el análisis de las propuestas y presentarán ambos listados de las personas candidatas que hayan cumplido con los requisitos, al término de lo marcado en la base CUARTA. Dichos listados no serán vinculatorios en la decisión que tome el pleno del Congreso.

OCTAVA: La Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción, someterá a las personas propuestas para la discusión, votación y en su caso aprobación ante el pleno del Congreso del Estado.

NOVENA: La votación del pleno del Congreso del Estado se llevará a cabo por cédula, la primera será de las personas propuestas de las instituciones de educación superior y de investigación hasta obtener las cinco personas integrantes; la segunda sobre las personas propuestas de las organizaciones de la sociedad civil hasta tener las cuatro personas integrantes.

DÉCIMA: Los casos no previstos en la presente Convocatoria serán resueltos por la Comisión de Transparencia, Protección de Datos Personales y Anticorrupción.

TRANSITORIOS

ÚNICO. Publíquese la presente Convocatoria en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos, en la Gaceta Legislativa y en el portal de Internet del Congreso del Estado de Morelos.

Recinto Legislativo a los diecinueve días del mes de noviembre del año dos mil veinticinco.

ATENTAMENTE

DIPUTADOS INTEGRANTES DE LA COMISIÓN DE
TRANSPARENCIA,
PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES Y
ANTICORRUPCIÓN
DIPUTADO
ALBERTO SÁNCHEZ ORTEGA
PRESIDENTE
DIPUTADO
LUIS EDUARDO PEDRERO GONZÁLEZ
SECRETARIO
DIPUTADO
FRANCISCO ERIK SÁNCHEZ ZAVALA
VOCAL
DIPUTADO
ISAAC PIMENTEL MEJÍA
VOCAL
DIPUTADO
ALFREDO DOMÍNGUEZ MANDUJANO
VOCAL
RÚBRICAS.

Al margen superior izquierdo un escudo del estado de Morelos que dice: "TIERRA Y LIBERTAD". LA TIERRA VOLVERÁ A QUIENES LA TRABAJAN CON SUS MANOS.- y un logotipo que dice: MORELOS.- LA TIERRA QUE NOS UNE.- GOBIERNO DEL ESTADO 2024-2030.

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN, GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS A SUS HABITANTES SABED:

La Quincuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Morelos, en ejercicio de la facultad que le otorga la fracción II del artículo 40 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, aprobó al tenor de lo siguiente:

Los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación, presentaron a consideración del Pleno, el dictamen con proyecto de decreto POR EL QUE SE AUTORIZA AL PODER EJECUTIVO ESTATAL, OTORGAR LA PRÓRROGA AL TÍTULO DE CONCESIÓN QUE OTORGÓ EL GOBIERNO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS, A TRAVÉS DEL ENTONCES TITULAR DEL PODER EJECUTIVO, LICENCIADO SERGIO ALBERTO ESTRADA CAJIGAL RAMÍREZ, A FAVOR DE LA SOCIEDAD MERCANTIL DENOMINADA "REGIÓN CENTRAL DE AUTOPISTAS, S.A. DE C.V.", PARA LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA ESTATAL DE CUOTA DENOMINADA "AUTOPISTA SIGLO XXI", TRAMO "HUAZULCO-JANTETELCO" CON UNA LONGITUD DE 6.5 KM DE JURISDICCIÓN ESTATAL, POR UN PLAZO IGUAL AL ORIGINALMENTE OTORGADO (20 AÑOS), en los siguientes términos:

"I.- ANTECEDENTES.

1. En Sesión Ordinaria del Pleno de la LVI Legislatura, llevada a cabo el día 15 de julio de 2025, la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos presentó la iniciativa citada en el epígrafe del presente dictamen.

2. En consecuencia, de lo anterior, la Diputada Jazmín Solano López, Presidenta de la Mesa Directiva de la LVI Legislatura del Congreso del Estado de Morelos, ordenó su turno respectivo a la Diputada Martha Melissa Montes de Oca Montoya, Presidenta de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación, para su análisis y dictamen correspondiente.

3. En reunión extraordinaria de esta Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación llevada a cabo el día 15 de julio de 2025 y existiendo el quórum legal establecido en la normatividad interna del Congreso del Estado, las diputadas y diputados integrantes de las mismas, después de analizar y discutir la iniciativa de mérito y realizar la valoración respectiva aprobamos el dictamen en SENTIDO POSITIVO.

II.- MATERIA DE LA INICIATIVA

La iniciativa tiene como propósito autorizar al poder ejecutivo estatal, otorgar una prórroga al título de concesión que en su momento lo concedió el Gobierno del Estado Libre y Soberano de Morelos, a través del entonces Titular del Poder Ejecutivo, Licenciado Sergio Alberto Estrada Cajigal Ramírez, a favor de la Sociedad Mercantil denominada "Región Central de Autopistas, S.A. de C.V.", para la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada "autopista siglo xxi", tramo "huazulco-jantetelco" con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal, por un plazo igual al originalmente otorgado (20 años).

III.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa presentada por la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos Margarita González Saravia Calderón, se fundamenta en la siguiente exposición de motivos:

"Para la presente Administración Pública Estatal, la clave para construir una sociedad justa y equitativa es la creencia en principios y valores como guía fundamental, con pilares como la transparencia, la honestidad y el compromiso con el bienestar común; en ese sentido, la gestión gubernamental de esta Administración Pública Estatal se sujeta, entre otros, al Eje denominado "Economía para el bienestar", mediante el cual se plantea el impulso del desarrollo económico con un enfoque de desarrollo humano y social para atender a todos los sectores que dan vida y que engrandecen a nuestro Estado. Por ello se contempla la mejora de la infraestructura en comunicaciones y transportes; el uso racional y sostenible de los recursos naturales; la inversión estratégica en Morelos, así como la creación y desarrollo de empresas locales de cualquier sector y de todas las dimensiones.

En abono a lo anterior, es preciso destacar que uno de los factores que más contribuyen al desarrollo socioeconómico del Estado es la infraestructura carretera, toda vez que sirve de fomento a las actividades productivas, al facilitar el tránsito de personas y la adecuada distribución de bienes y servicios que se utilizan para satisfacer las necesidades sociales.

En ese sentido, destaca la puesta en marcha de la Autopista Siglo XXI, correspondiendo al Estado el tramo carretero Huazulco-Jantetelco, que si bien ha contribuido a una explotación más ordenada del desarrollo regional, permitiendo con ello fortalecer la actividad económica, en especial de la agricultura y el turismo, y ha impulsado la expansión de la industria, el comercio y los servicios, mediante la articulación de nuevos polos de atracción, así como también ha favorecido el reordenamiento territorial. Destacando al efecto que dicho tramo sirve como puente para vincular flujos vehiculares provenientes del golfo de México y sureste del país con la región del pacífico sur y occidente del país como eje troncal que enriquecerá hoy el sistema carretero.

También lo es que, para poder dar cumplimiento a las expectativas de crecimiento de las vías de comunicación terrestre y dada la austeridad presupuestaria de aquel entonces, el Gobierno del Estado optó por incluir la participación de la iniciativa privada, recurriendo a la figura jurídica de la concesión, bajo el argumento de desarrollar la infraestructura carretera bajo esquemas modernos y funcionales sin necesidad de efectuar millonarias inversiones que lo obligaran a desatender programas prioritarios.

Por tanto, en fecha 03 de junio de 2005, fue publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 4395¹, el "DECRETO NÚMERO SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS POR EL QUE SE AUTORIZA AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO ESTATAL PARA QUE OTORGUE A PARTICULARES LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN, REHABILITACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS TRAMOS CARRETEROS ESTATALES QUE SEAN SUSCEPTIBLES DE SER CONCESIONADOS DE ACUERDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE", instrumento que, en términos de su artículo segundo, previó que el Ejecutivo Estatal otorgara el Título de Concesión a aquel particular que garantizara las mejores condiciones económicas, de calidad, seguridad y plazos para el Gobierno Estatal; siendo que, en términos de lo dispuesto en su artículo tercero, el referido Título de Concesión correspondiente se debe sujetar al plazo máximo previsto por el artículo 19 de la Ley General de Bienes del Estado.

Instrumento legislativo que fuera reformado mediante "DECRETO NÚMERO MIL CIENTO DOS POR EL QUE SE ADICIONA EL INCISO E) AL ARTÍCULO PRIMERO, ASÍ COMO EL ARTÍCULO CUARTO TRANSITORIO DEL DECRETO NÚMERO SEISCIENTOS OCHENTA Y SEIS, POR EL QUE SE AUTORIZA AL TITULAR DEL PODER EJECUTIVO ESTATAL PARA QUE OTORGUE A PARTICULARES LA CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN, REHABILITACIÓN Y OPERACIÓN DE LOS TRAMOS CARRETEROS ESTATALES QUE SEAN SUSCEPTIBLES DE SER CONCESIONADOS DE ACUERDO CON LA NORMATIVIDAD VIGENTE", a efecto de integrar el tramo Huazulco-Jantetelco al tramo carretero denominado Jantetelco-Xicatlacotla (El Higuérón), el cual también forma parte del eje troncal Golfo - Pacífico, mismo que lleva el nombre de "Autopista Siglo XXI" y que sin la citada adición quedaría trunco el proyecto carretero, en virtud de la finalidad de unir precisamente los tramos de San Bartolo Cohuecan (Límites del Estado de Puebla) y Jantetelco-Xicatlacotla (El Higuérón), lo cual implica el encadenamiento del kilometraje que une a ambas entidades y en donde se encuentra inmerso dicho tramo carretero.

En esa tesitura, con fecha 06 de septiembre de 2006, previos trámites de ley, el Gobierno del Estado Libre y Soberano de Morelos otorgó el Título de Concesión a favor de la sociedad mercantil denominada "Región Central de Autopistas S.A. DE C.V.", para la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal, por un plazo de veinte años, contados a partir de la fecha de su firma. Instrumento que fuera publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 4518, de fecha 14 de marzo de 2007².

Por tales motivos, teniendo en consideración el bienestar común de las y los morelenses, la iniciativa que se somete a consideración de esa Legislatura, tiene como objeto solicitar sea autorizado el otorgamiento de una prórroga, esto es, la ampliación del plazo del Título de Concesión a favor de la sociedad mercantil denominada "Región Central de Autopistas S.A. DE C.V.", de fecha 06 de septiembre del 2006, para que continúe la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal; esto, a razón del informe que emite la Dirección General del Organismo Público Descentralizado denominado Operador de Carreteras de Cuota, el cual tiene por objeto crear, formular, dirigir, operar, administrar, regular y evaluar la construcción, rehabilitación, equipamiento y mantenimiento de la infraestructura carretera de cuota en el Estado de Morelos, por si o a través de terceros, mediante el otorgamiento de concesiones.

Ello, teniendo en consideración que la autopista Huazulco-Jantetelco, hoy permite una disminución significativa en el tiempo de viaje entre las poblaciones antes citadas, así como circular por un trayecto directo y seguro en comparación con vías alternas de tipo federal o estatal que suelen atravesar poblaciones y por tanto tienen más reductores de velocidad en tramos congestionados; de igual forma, al disminuir en tiempo de viaje los transportistas, tanto de carga como de pasajeros, han visto una reducción en costos de operación así como de combustible, lo cual beneficia no sólo a las empresas que dependen de la carretera para desplazar productos, sino también a los transportistas locales que suelen transportar productos regionales como alimentos y artesanías, lo cual impacta en el precio final de los productos, beneficiando con ello a los consumidores.

Cabe destacar que la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI" tramo Huazulco-Jantetelco, es parte de un corredor que une puntos económicos clave en México, como los puertos de Veracruz y Acapulco, lo que permite un flujo de bienes más ágil y eficiente entre estas dos zonas de alto valor comercial, contribuyendo a que empresas y productores puedan distribuir y recibir mercancías en menor tiempo; e incluso, la mejora en la conectividad facilita el acceso de la población local con oportunidades de trabajo en otras regiones, permitiendo con ello una movilidad laboral más ágil y económica, además de beneficiar a las empresas al expandir su capacidad para contratar personal de diversas regiones.

¹ Disponible en línea, consultable el 28 de febrero de 2025, en <https://periodico.morelos.gob.mx/obtenerPDF/2005/4395.pdf>

² Disponible en línea, consultable al 28 de febrero de 2025, en: <https://periodico.morelos.gob.mx/obtenerPDF/2007/4518.pdf>

En ese sentido, es preciso señalar que la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI" tramo Huazulco-Jantetelco, ha elevado la competitividad de Morelos como destino de inversión especialmente en industrias relacionadas con la logística, la distribución y el comercio; además de que al día de hoy no sólo ha generado el incremento de los viajes de fines de semana desde ciudades cercanas, atrayendo a visitantes que buscan disfrutar de la naturaleza, cultura y clima de Morelos; sino que además ha facilitado el acceso a sitios arqueológicos, balnearios y ciudades históricas, teniendo un aumento en el sector turístico, lo cual repercute directamente en la economía local, beneficiando con la derrama económica a hoteles, restaurantes, comercios y prestadores de servicios turísticos.

Lo anterior, sin dejar de precisar que dicho tramo carretero permite crear empleo en mantenimiento seguridad y operación de la caseta, lo cual contribuye a mejorar la calidad de vida de las comunidades cercanas; sin perjuicio de que la conectividad atrae también inversiones en el sector inmobiliario con la creación de desarrollos residenciales y comerciales dentro del Estado.

En tal virtud, la autopista está diseñada para mejorar la seguridad de los usuarios toda vez que ofrece una circulación fluida, lo que contribuye en la reducción del índice de accidentes, motivando a los usuarios a elegir esta vía sobre rutas libres, consolidándola como parte de un corredor regional que genera beneficios sustanciales en términos de economía, seguridad y desarrollo social y turístico, no sólo para el estado de Morelos sino también para los Estados conectados.

Por lo expuesto, es que para la presente Administración Pública Estatal resulta viable continuar incluyendo la participación privada en ciertas acciones de Gobierno, siendo una de ellas las relativas al desarrollo, conservación y mantenimiento de las vías terrestres de competencia estatal, por ser rentable para el Estado; de ahí que la presente Iniciativa que se somete a esa Legislatura local busca ampliar el Título de Concesión para la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal, por un plazo de veinte años más contados a partir de la fecha de su firma.

Lo anterior, al amparo del marco normativo vigente en el Estado, por lo que teniendo en consideración que, de conformidad con el artículo 19 de la Ley General de Bienes del Estado de Morelos, las concesiones relativas a bienes del dominio público estatal no crean derechos reales, únicamente da derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones en los términos en que se otorgue la concesión sin perjuicio de terceros, la cual podrá otorgarse por un plazo máximo de treinta años; previéndose que la misma puede ser prorrogada hasta por plazos similares a los señalados originalmente, siendo este Congreso local quien, conforme al ámbito de atribuciones que le son conferidas constitucional y legalmente, pueda otorgar la concesión así como la prórroga, sujetándose a los aspectos establecidos por el propio artículo 19 referido, a saber:

I.- El monto de la inversión que pretenda hacer el concesionario,

II.- El plazo de amortización de la inversión;

III.- El beneficio social y económico que represente para la localidad o región;

IV.- La necesidad de la actividad o servicio que se preste;

V.- El cumplimiento que haga el concesionario, de las obligaciones a su cargo; y

VI.- La reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado.

Al finalizar el primer plazo de la concesión, las obras, instalaciones y demás bienes dedicados a la explotación de la concesión, revertirán en favor del Estado.

Para el caso de prórroga o de otorgamiento de una nueva concesión, se dará preferencia al concesionario original, y para la determinación del monto de la contribución, se tomarán en cuenta, además del terreno, las obras, instalaciones y demás bienes dedicados a la explotación de la concesión.

En razón de lo manifestado, es menester hacer del conocimiento de ese Poder Legislativo que, mediante escrito de fecha 26 de marzo de 2025, el administrador único de la persona moral "Región Central de Autopistas S. A. de C.V.", solicitó la ampliación del plazo de vigencia del Título de Concesión de la "Autopista Siglo XXI" tramo Huazulco-Jantetelco, por un periodo adicional de veinte años, de conformidad en lo dispuesto por el citado artículo 19 de la Ley General de Bienes Estado de Morelos; acreditando al efecto los extremos siguientes:

I. El monto de inversión es de \$120,420,000.00 (Ciento veinte millones cuatrocientos veinte mil pesos 00/100 M.N.).

II. El plazo de amortización de la inversión será de veinte años adicionales al título de concesión de fecha 06 de septiembre de 2006, iniciando el día 06 de septiembre de 2026 y concluyendo el día 05 de septiembre de 2046.

III. El beneficio social y económico que represente para la localidad o región:

a) Ahorro en los tiempos de traslado. La "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco permite la disminución en el tiempo de viaje entre Huazulco y Jantetelco, al ofrecer un trayecto directo y seguro, en comparación con vías alternativas de tipo federal o estatal que suelen atravesar poblaciones.

b) Impacto en costos de operación y transporte. Al disminuir el tiempo de viaje, los transportistas, tanto de carga como de pasajeros, verán una reducción en los costos de operación.

c) Facilitación del comercio interregional. La "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco es parte de un corredor que une puntos económicos clave en México, como los puertos de Veracruz y Acapulco, permitiendo un flujo más ágil y eficiente de bienes entre estas zonas de valor comercial.

d) Incremento en la movilidad laboral. Al mejorar la conectividad entre localidades del estado de Morelos y zonas industriales de estados vecinos, la "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco facilita el acceso de la población local a oportunidades de trabajo en otras regiones.

e) Atracción de nuevas inversiones. Una infraestructura vial moderna y funcional es uno de los factores que los inversionistas consideran al elegir ubicaciones para nuevas instalaciones.

f) Acceso mejorado a zonas turísticas. El estado de Morelos, cuenta con una gran variedad de atractivos turísticos, como sitios arqueológicos, balnearios y ciudades históricas, por lo que la "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco facilita el acceso a estos lugares para visitantes nacionales y extranjeros.

g) Desarrollo de la economía local. Un aumento en el turismo repercute de manera directa en la economía local, beneficiando con la derrama económica a hoteles, restaurantes, comercios y prestadores de servicios

h) Eventos y turismo de fin de semana. Esta infraestructura también facilita los viajes de fin de semana desde ciudades cercanas, atrayendo visitantes que buscan escapar de áreas urbanas y disfrutar de la naturaleza, cultura y clima de Morelos.

i) Estimulación del comercio local. La "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco permite a las pequeñas y medianas empresas acceder a mercados más amplios al reducir la distancia.

j) Creación de empleos en la operación. La operación de la "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco crea empleos en mantenimiento, seguridad y operación de la caseta de cobro.

k) Incentivo para desarrollos comerciales: La conectividad mejorada también atrae inversiones en el sector inmobiliario, beneficiando la región con desarrollos residenciales y comerciales.

l) Menor número de accidentes: La "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco está diseñada para mejorar la seguridad de los usuarios mediante un trazo más controlado y una infraestructura que minimiza las colisiones. En comparación con las carreteras federales o estatales, que suelen tener cruces a nivel y menor control sobre los accesos, la "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco ofrece circulación más segura y fluida, o que contribuye a reducir el número de accidentes.

IV. La necesidad de la actividad o servicio que se preste.

En el presente punto es necesario estar acorde al desarrollo integral que exige la dinámica económica y social, así como la movilidad terrestre y la modernidad de infraestructura vial.

En este sentido, es preciso señalar que el Plan Nacional de Desarrollo 2025- 2030³, en su Eje General 3, Economía Moral y Trabajo, como parte de los objetivos estratégicos, contempla iniciativas para desarrollar infraestructura estratégica que habilite una República mejor conectada, lo que incluye la mejora del transporte de pasajeros y de bienes, así como de la infraestructura carretera, lo cual permitirá conectar de manera más eficiente a las distintas regiones del país, impulsando el desarrollo económico; previendo para ello el Objetivo 3.7 Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro; el cual se pretende alcanzar a través de la Estrategia 3.7.2 Fomentar la construcción, modernización y conservación de la infraestructura de transporte para garantizar la movilidad de personas, bienes, servicios y turistas nacionales e internacionales, asegurando condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En este contexto, la autopista Huazulco-Jantetelco, concesionada desde 2006, se ha convertido en un activo clave del corredor logístico regional, ha contribuido a una explotación más ordenada del desarrollo regional, permitiendo con ello fortalecer la actividad económica, en especial de la agricultura y el turismo, que ha impulsado la expansión de la industria, el comercio y los servicios mediante la articulación de nuevos polos de atracción, así como también favorecido el reordenamiento territorial. Es importante destacar que la "Autopista Siglo XXI" sirve como puente para vincular flujos vehiculares provenientes del Golfo de México y sureste del país con la región del pacífico sur y occidente del como eje troncal que enriquecerá el sistema carretero.

No puede dejarse de observar que la autopista Huazulco-Jantetelco hoy permite una disminución significativa en el tiempo de viaje entre las poblaciones antes citadas, así como circular por un trayecto directo y seguro en comparación con vías alternas de tipo federal o estatal que suelen atravesar poblaciones y por tanto tienen más reductores de velocidad en tramos congestionados, de igual forma al disminuir el tiempo de viaje los transportistas (tanto de carga como de pasajeros) han experimentado una reducción en costos de operación, lo cual ha beneficiado no sólo a las empresas que dependen de la carretera para desplazar productos, sino también a los transportistas locales que suelen trasladar productos regionales como alimentos y artesanías, lo cual impacta al precio final de los productos, beneficiando con ello a los consumidores.

³ Disponible en línea, consultable al 07 de mayo de 2025 en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/981072/PND_2025-2030_v250226_14.pdf.

La autopista es parte de un corredor que une puntos económicos clave en México como los puertos de Veracruz y Acapulco, permite un flujo de bienes más ágil y eficiente entre estas dos zonas de alto valor comercial, contribuyendo a que empresas y productores puedan distribuir y recibir mercancías en menor tiempo, mejorar la conectividad, se facilita el acceso de la población local a oportunidades de trabajo en otras regiones, permitiendo con ello una movilidad laboral más ágil y económica, además de beneficiar a las empresas al expandir su capacidad para contratar personal de diversas regiones.

La autopista Huazulco-Jantetelco, ha elevado la competitividad de Morelos como destino de inversión especialmente en industrias relacionados con la logística, la distribución y el comercio, además ha facilitado el acceso a sitios arqueológicos, balnearios y ciudades históricas, teniendo un aumento en el turismo; todo lo cual repercute directamente en la economía local, beneficiando con derrama económica a hoteles, restaurantes y otros comercios y prestadores de servicios turísticos en ese sentido, es importante destacar que esta vía de comunicación ha generado el incremento de los viajes de fines de semana desde ciudades cercanas atrayendo a visitantes que buscan disfrutar de la naturaleza, cultura y clima de Morelos.

Adicionalmente la autopista permite crear empleo para el mantenimiento, seguridad y operación de la caseta, lo cual contribuye a mejorar la calidad de vida de las comunidades cercanas; adicional a ello la conectividad atrae también inversiones en el sector inmobiliario con la creación de desarrollos residenciales y comerciales.

La autopista está diseñada para mejorar la seguridad de los usuarios dado que ofrece una circulación fluida, lo que contribuye a reducir el índice de accidentes lo cual motiva a los usuarios a elegir esta vía sobre rutas libres, consolidándola como parte de un corredor regional que genera beneficios sustanciales, no sólo para el estado de Morelos, sino también para los Estados conectados en términos de economía, seguridad, desarrollo social y turístico.

V. El cumplimiento que haga el concesionario de las obligaciones a su cargo:

a) Acredita su domicilio en el estado de Morelos mediante constancia de situación fiscal de fecha 30 de enero de 2025.

b) Acredita el cumplimiento al capital contable mínimo con el estado de situación financiera al 31 de diciembre de 2024, así como el estado de resultados de la misma fecha antes citada. Así mismo presenta los estados financieros dictaminados al 31 de diciembre de 2023 y 2022 (reformulados).

c) Presenta el programa de mantenimiento menor para el caso de la prórroga de la concesión (del año 2026 al 2046).

d) Presenta el Programa de mantenimiento mayor para el caso de la prórroga de la concesión (del año 2026 al 2046).

e) Presenta la proyección financiera de los flujos para el caso de la prórroga, los costos y la recuperación de la inversión.

f) Presenta el pronóstico de tráfico para la prórroga de la concesión de fecha 07 de febrero del 2025, realizado por la empresa "Grupo Cal y Mayor".

g) Presenta también las bases de la regulación tarifaria.

h) Presenta el mecanismo para la aplicación de penas convencionales.

i) Presenta las normas para calificar el estado físico de las carreteras concesionadas de cuota (S.C.T, ahora S.I.C.T.).

j) Presenta el reglamento de explotación de la concesión para operar, conservar, mantener y explotar la autopista estatal de cuota "Autopista Siglo XXI", tramo Huazulco-Jantetelco con longitud de 6.5 Km de jurisdicción estatal.

k) Presenta el contrato de fideicomiso irrevocable de inversión, administración y fuente de pago número F/11545.

l) Presenta los datos de la póliza de fianza número BKY-0066-0100720 emitida por Berkley International Compañía de Garantías México S. A. de C. V.

Los documentos referidos en los incisos a) al 1) se encuentran en la carpeta anexa al presente escrito.

La reinversión que se haga para el mejoramiento de las instalaciones o del servicio prestado. En este punto se cuenta con la proyección derivada programa de operación y mantenimiento menor, así como de mantenimiento mayor, para el caso de la prórroga a la concesión y la proyección financiera los flujos.

En respuesta a lo anterior, mediante oficio número OCC/098/ABR/2025/DRI de fecha 08 de abril de 2025, el Director General de Organismo Operador de Carreteras de Cuota, informó al administrador único de la persona moral "Región Central de Autopistas S. A. de C.V.", que derivado del análisis a su petición, y toda vez que es atribución del organismo resolver sobre la solicitud de prórroga que haga el interesado, previo informe que el titular del organismo presente a la Junta de Gobierno para que se le autorice llevar a cabo los procesos necesarios para el otorgamiento de la prórroga en términos de la normativa aplicable; se pondría a consideración de su cuerpo colegiado la solicitud correspondiente.

En consecuencia, en sesión extraordinaria de la Junta de Gobierno del citado Organismo Público Estatal Descentralizado denominado Operador de Carreteras de Cuota, celebrada el pasado 25 de abril de 2025, se dictó un acuerdo que a la letra dice:

02/JG-OCC/3a. Extraordinaria/4/23-04-25: Los integrantes de la Junta de Gobierno se dan por enterados del informe del Director General del Organismo Operador de Carreteras de Cuota respecto a la solicitud de ampliación del plazo de vigencia del Título de Concesión para la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la Autopista Siglo XXI, tramo Huazulco-Jantetelco; en consecuencia se autoriza al mismo para llevar a cabo los procesos necesarios conforme a la Ley para el otorgamiento de prórroga a la concesión a través del Ejecutivo del Estado, relacionados con el tramo carretero de cuota antes descrito, de conformidad por el artículo cuarto fracción V y XIII del reglamento de la Junta de Gobierno del Organismo Operador de Carreteras de Cuota.

Por las consideraciones expuestas, desde la visión de la presente Administración Pública Estatal, resulta viable mantener la concesión vigente y otorgar una prórroga al concesionario actual, máxime cuando ello representa una estrategia de administración eficiente de riesgos y de maximización del valor social actual, considerando los siguientes argumentos clave:

- El Gobierno del Estado de Morelos transfiere riesgos.

En modelos de inversión en infraestructura, uno de los principios clave es la distribución eficiente de riesgos, esto es, deben ser asumidos por la parte mejor posicionada para gestionarlos. Al mantener la concesión, el riesgo operativo, de tráfico, mantenimiento, eventos fortuitos, inflación, obsolescencia tecnológica y siniestros es transferido al concesionario privado.

Mas aun, previendo que la Administración Pública Estatal no está diseñada para asumir riesgos operativos o de mercado, por lo que transferirlos permite enfocar los recursos estatales en funciones de mayor prioridad social (educación, salud, seguridad), sin comprometer su estabilidad presupuestaria ante contingencias en un solo proyecto vial.

- Recibe una contribución inmediata y segura.

La contribución de \$ 120,420,000.00 (Ciento veinte millones cuatrocientos veinte mil pesos 00/100 M.N.) por la ampliación de la concesión, representa una inyección inmediata de liquidez no condicionada, superior al valor presente neto de los flujos esperados a veinte años, siempre que el Organismo Operador de Carreteras de Cuota la explotara de manera directa.

La recepción de la contribución permite atender necesidades urgentes y visibles de la población actual, con mayor retorno social por peso invertido. Esta asignación de recursos maximiza el bienestar actual, sin condicionar el gasto a flujos futuros inciertos. Es decir, la inversión inmediata en infraestructura social o servicios básicos tiene mayor impacto económico que ingresos graduales con efecto limitado.

Además de lo mencionado, el Gobierno Estatal no deja de recibir recursos a lo largo del plazo de concesión que se otorgue al efecto, pues el concesionario está obligado a pagarle una contraprestación anual ligada a los peajes de la autopista.

- No incurre en inversiones adicionales.

El Gobierno Estatal, al recuperar la autopista, se encuentra constreñido construir una nueva caseta de cobro, así como a invertir en sistemas de peaje, vigilancia, telepeaje, contratación de personal, oficinas administrativas a y tecnología.

Esto requeriría asignar recursos públicos, comprometer deuda o reestructurar el presupuesto aprobado, lo cual genera un costo financiero y político alto. Los recursos públicos son escasos y deben ser destinados a actividades donde el costo de oportunidad sea menor; de ahí que considerar invertir en la operación de un activo que ya está funcionando y autofinanciado por un privado, resultaría poco eficiente socialmente.

- Se beneficia de la experiencia técnica y operativa de un operador consolidado.

Esto es, se generan economías de escala en personal, materiales y equipos; reduce costos unitarios de operación y mantenimiento; al tiempo que homogeneiza sistemas de cobro y vigilancia, mejorando la interoperabilidad y experiencia del usuario.

Mas aún, teniendo en consideración que un Concesionario que administra un corredor completo puede negociar mejores tarifas con proveedores, evitar duplicidades y optimizar logística; de esta forma, el Gobierno Estatal evita la creación, desde cero, de una estructura operativa vial, que requeriría tiempo, recursos y capacitación. En cambio, aprovecha un sistema ya maduro y probado, maximizando resultados sin duplicar esfuerzos.

Por las consideraciones vertidas, resulta por demás inminente la necesidad de plantear la presente Iniciativa, teniendo por objeto impulsar el desarrollo económico de la Entidad, con un enfoque de desarrollo humano y social para atender a todos los sectores que dan vida y que engrandecen a nuestro Estado.

Finalmente, no se omite mencionar que si bien, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley de Planeación para el Estado de Morelos, todas las iniciativas de Ley y Reglamentos, decretos y acuerdos que formule el Ejecutivo Estatal, señalarán las relaciones que, en su caso, existan entre ellos y el Plan Estatal de Desarrollo; el artículo 5 de la misma Ley, establece que el Plan Rector deberá ser elaborado por el Sistema Estatal de Planeación Democrática para el Desarrollo Sostenible y deberá remitirlo, a través de la persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, al Congreso del Estado para su examen y opinión, dentro de los primeros seis meses de cada 4 administraciones estatales; y conforme a la Novena Disposición Transitoria de la citada Ley, por única ocasión, el plazo para elaborar y remitir el Plan Rector no excederá de nueve meses, contados a partir de la integración del Sistema Estatal de Planeación Democrática para el Desarrollo Sostenible.

En tanto, el artículo 6 de la misma Ley supra citada, refiere que, en el primer cuatrimestre del primer año de ejercicio constitucional, la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal remitirá al Congreso del Estado para su examen y opinión, el Plan Estatal de Desarrollo y los criterios que sirvieron de base para su formulación.

En ese sentido, como es del conocimiento público, el pasado 01 de octubre de 2024, conforme a la normativa constitucional, dio inicio la presente Administración Pública Estatal, por lo tanto, el Plan Rector como el Plan Estatal de Desarrollo se encuentran dentro de los plazos en que deben ser elaborados y remitidos al Congreso del Estado, por ende, para el asunto en particular, aún no es posible indicar dicha vinculación."

IV. IMPACTO PRESUPUESTAL.

De conformidad con lo previsto en la reforma al artículo 43 de la Constitución Local, mediante la publicación del Decreto número mil ochocientos treinta y nueve, por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5487, el 07 de abril de 2017, en el que se estableció que las Comisiones encargadas del estudio de las iniciativas, en la elaboración de los dictámenes con proyecto de ley o decreto, incluirán la estimación sobre el impacto presupuestario del mismo, debe estimarse que dicha disposición deviene del contenido del artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, que tiene como objetivos el incentivar la responsabilidad hacendaria y financiera para promover una gestión responsable y sostenible de las finanzas públicas y fomentar su estabilidad, con política de gasto con planeación desde la entrada en vigor de la legislación para no ejercer gasto que no se contemple en el presupuesto, mediante la contención del crecimiento del gasto en servicios personales, consolidando el gasto eficiente que limite el crecimiento del gasto de nómina.

Con base en lo antes manifestado, esta comisión dictaminadora, considera que la propuesta de reforma y la adición legal no genera ningún impacto presupuestal en las finanzas estatales o municipales.

V.- VALORACIÓN DE LA INICIATIVA

Con fundamento en las potestades establecidas en los artículos 60 en su fracción VI de la Ley Orgánica para el Congreso del Estado de Morelos, correlacionada con los artículos 51, 54, 55 y 57 del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, los integrantes de la comisión de Puntos Constitucionales y Legislación, procedimos al estudio y análisis de la iniciativa presentada.

Esta Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación estima procedente la autorización solicitada por el Poder Ejecutivo del Estado, con base en los siguientes razonamientos:

La autopista “Siglo XXI”, tramo Huazulco-Jantetelco, ha demostrado ser una infraestructura eficiente que genera beneficios directos e indirectos a la población. La prórroga del Título de Concesión garantiza la continuidad operativa de un proyecto público-privado que ha funcionado con estabilidad durante casi dos décadas, sin generar pasivos ni comprometer recursos estatales.

A través de esta figura jurídica, el Estado preserva la titularidad del bien público, al tiempo que se asegura de que la operación, mantenimiento y mejoras corran por cuenta del concesionario. Esto resulta especialmente relevante en contextos de restricción presupuestaria, en los que la inversión privada permite avanzar en la modernización sin comprometer el equilibrio de las finanzas públicas.

Cabe destacar que la solicitud viene acompañada de un plan de inversión por \$120,420,000.00 pesos, así como de los elementos requeridos por el artículo 19 de la Ley General de Bienes del Estado de Morelos. Se acredita un beneficio económico directo a la región, un plazo razonable de amortización y la continuidad de una infraestructura que cumple con estándares de seguridad, operación y servicio.

Además, el tramo carretero no solo facilita el tránsito entre Huazulco y Jantetelco, sino que articula un eje logístico fundamental entre el Golfo y el Pacífico. Mejora la conectividad entre zonas de producción agrícola, industrial y turística, y fomenta la integración regional entre municipios del oriente de Morelos y estados vecinos como Puebla y Guerrero.

Es así que la autopista ha tenido efectos comprobables en el fomento del turismo, la atracción de inversiones inmobiliarias, la reducción de costos logísticos para empresas locales, y la generación de empleos directos e indirectos. Además, ha contribuido a mejorar la seguridad vial, disminuir accidentes y facilitar el acceso a servicios esenciales para las comunidades aledañas.

Por otra parte, el proyecto se encuentra alineado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030, que prevé el fortalecimiento de la infraestructura carretera como medio para construir una República mejor conectada. También se articula con el eje estatal “Economía para el Bienestar”, impulsado por el Gobierno de Morelos.

Es menester destacar que la solicitud no implica una modificación sustantiva a las condiciones contractuales originales, por lo que no se vulneran derechos de terceros ni se alteran los compromisos previamente adquiridos. Se garantiza certeza jurídica tanto para el concesionario como para el Estado, respetando la normatividad aplicable en materia de bienes del dominio público.

Por ello, la prórroga propuesta se sujeta a evaluación, supervisión y autorización del Congreso local, con base en criterios normativos claros, verificables y previamente establecidos por ley. Esto contribuye a la rendición de cuentas, evita la discrecionalidad administrativa y fortalece el papel de control constitucional del Poder Legislativo.

Por otra parte, el artículo 19 de la Ley General de Bienes del Estado de Morelos establece que las concesiones otorgadas respecto de bienes del dominio público estatal pueden ser otorgadas por un plazo máximo de hasta treinta años, y pueden ser prorrogadas por plazos iguales a los señalados originalmente, siempre que se acredite el cumplimiento de los requisitos establecidos.

“Las concesiones podrán prorrogarse por plazos similares a los originalmente señalados...”

En este caso, el Título de Concesión fue otorgado por 20 años, por lo que la solicitud de prórroga por un periodo igual está plenamente respaldada por el marco normativo aplicable. Es decir, No se crean derechos reales sobre los bienes del dominio público

El mismo artículo 19 establece con claridad que las concesiones no generan derechos reales sobre el bien objeto de concesión, sino exclusivamente un derecho de uso o aprovechamiento en los términos y plazos que determine la autoridad estatal. Esto asegura que la titularidad del bien permanezca en manos del Estado, y que la concesión sea una herramienta de administración eficiente del patrimonio público.

“...las concesiones relativas a bienes del dominio público estatal no crean derechos reales, únicamente dan derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones...”

Requisitos que deben observarse para el otorgamiento o prórroga

El artículo 19 también señala que, para el otorgamiento o prórroga de una concesión, deberán observarse criterios objetivos tales como:

- El monto de la inversión;
- El plazo de amortización;
- El beneficio social y económico;
- La necesidad de la actividad o servicio;
- El cumplimiento del concesionario;
- Y la reinversión en obras o servicios.

En la iniciativa se acredita cada uno de estos elementos. Se presenta un plan de inversión por \$120.4 millones, un cronograma de amortización a 20 años, un listado detallado de beneficios económicos y sociales (turismo, conectividad, seguridad vial, atracción de inversiones), así como la constancia del cumplimiento del concesionario y la intención de reinversión.

De igual forma, la Ley también prevé expresamente que, en caso de prórroga, se otorgará preferencia al concesionario original, lo cual da seguridad jurídica a los operadores privados, fomenta la inversión de largo plazo y reduce los costos administrativos del Estado.

"Para el caso de prórroga... se dará preferencia al concesionario original..."

En este caso, la solicitud de prórroga es presentada por la misma persona moral a la que se otorgó el Título en 2006, lo cual habilita al Ejecutivo para aplicar este principio, siempre sujeto a la autorización del Congreso.

Finalmente, el artículo 19 deja en claro que toda concesión debe estar orientada al interés público y puede ser revocada en caso de incumplimiento, lo cual establece un adecuado equilibrio entre la iniciativa privada y la potestad pública. La prórroga solicitada no implica la pérdida de facultades por parte del Estado, sino su ejercicio dentro de un marco de control y legalidad.

VI. CONCLUSIONES

En mérito de lo anterior y derivado de un análisis, investigación y estudio jurídico, así como por haber agotado una discusión al interior de esta Comisión Legislativa, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 53, 55, 59 numeral 1 y 60 fracción VI, de la Ley Orgánica; 51, 54, 104 y 106, del Reglamento, ambos ordenamientos para el Congreso del Estado de Morelos y derivado de la valoración tanto en lo general como en lo particular, se aprueba en sus términos el dictamen SENTIDO POSITIVO..."

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta LVI Legislatura del Congreso del Estado, ha tenido a bien expedir el siguiente:

DECRETO NÚMERO NOVECIENTOS TREINTA Y NUEVE

POR EL QUE SE AUTORIZA AL PODER EJECUTIVO ESTATAL, OTORGAR LA PRÓRROGA AL TÍTULO DE CONCESIÓN QUE OTORGÓ EL GOBIERNO DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS, A TRAVÉS DEL ENTONCES TITULAR DEL PODER EJECUTIVO, LICENCIADO SERGIO ALBERTO ESTRADA CAJIGAL RAMÍREZ, A FAVOR DE LA SOCIEDAD MERCANTIL DENOMINADA "REGIÓN CENTRAL DE AUTOPISTAS, S.A. DE C.V.", PARA LA OPERACIÓN, CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA ESTATAL DE CUOTA DENOMINADA "AUTOPISTA SIGLO XXI", TRAMO "HUAZULCO-JANTETELCO" CON UNA LONGITUD DE 6.5 KM DE JURISDICCIÓN ESTATAL, POR UN PLAZO IGUAL AL ORIGINALMENTE OTORGADO (20 AÑOS)

ARTÍCULO PRIMERO. Se autoriza al Poder Ejecutivo Estatal, otorgar la prórroga al Título de Concesión anteriormente referido, a favor de la Sociedad Mercantil denominada "Región Central de Autopistas, S. A. de C. V.", para continuar con la operación, conservación, mantenimiento y explotación de la autopista estatal de cuota denominada "Autopista Siglo XXI", tramo "Huazulco-Jantetelco" con una longitud de 6.5 km de jurisdicción estatal.

ARTÍCULO SEGUNDO. Para la formalización de la prórroga señalada en el artículo anterior, se deberá suscribir el instrumento jurídico correspondiente hasta por un plazo similar al señalado originalmente, observando lo dispuesto por el artículo 19 de la Ley General de Bienes del Estado de Morelos y demás disposiciones normativas aplicables.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Remítase el presente decreto a la persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal para su publicación correspondiente en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión oficial del estado de Morelos.

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

TERCERA. Con excepción de lo establecido en el presente decreto, se mantendrá vigente íntegramente en todos sus términos y será aplicable en lo que corresponda, lo dispuesto en el decreto 686, publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 4395, de fecha 03 de junio de 2005.

CUARTA. La firma de la prórroga al Título de Concesión, no constituye de manera alguna novación o modificación a los términos y condiciones a los derechos y obligaciones previamente adquiridos por la Concesionaria, por lo que las demás condiciones y anexos contenidos en dicho Título se mantendrán vigentes en todos sus términos y serán aplicables en lo que corresponda, con excepción de las que por su propia naturaleza deban modificarse para su debido cumplimiento.

Poder Legislativo del Estado de Morelos, Sesión Ordinaria de Pleno del trece de noviembre de dos mil veinticinco.

Diputados integrantes de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Morelos. Dip. Isaac Pimentel Mejía, presidente. Dip. Guillermina Maya Rendón, secretaria. Dip. Alberto Sánchez Ortega, secretario. Rúbricas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, Palacio de Gobierno, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los veinticinco días del mes de noviembre del dos mil veinticinco.

"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN"

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN
GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS
SECRETARIO DE GOBIERNO
EDGAR ANTONIO MALDONADO CEBALLOS
RÚBRICAS.

Al margen superior izquierdo un escudo del estado de Morelos que dice: "TIERRA Y LIBERTAD". LA TIERRA VOLVERÁ A QUIENES LA TRABAJAN CON SUS MANOS.- y un logotipo que dice: MORELOS.- LA TIERRA QUE NOS UNE.- GOBIERNO DEL ESTADO 2024-2030.

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN, GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS A SUS HABITANTES SABED:

La Quincuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Morelos, en ejercicio de la facultad que le otorga la fracción II del artículo 40 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, aprobó al tenor de lo siguiente:

Los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación, presentaron a consideración del Pleno el dictamen con proyecto por el que se expide LA LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS, en los siguientes términos:

"I.- DEL PROCESO LEGISLATIVO

a) Mediante oficio SSLyP/DPyTL/AÑO2/P.O.1/1000/25, de fecha 23 de septiembre de 2025, el Diputado Isaac Pimentel Mejía, turno a la comisión de Puntos Constitucionales y legislación la Iniciativa con proyecto de Decreto por el que se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, presentada por la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos la C. Margarita González Saravia Calderon, para su análisis y dictamen correspondiente.

b) En reunión ordinaria de esta Comisión Legislativa llevada a cabo el día 13 de noviembre de 2025 y existiendo el quórum legal establecido en la normatividad interna del Congreso del Estado, las diputadas y diputados integrantes de la misma, después de analizar y discutir la iniciativa de mérito y realizar la valoración respectiva aprobamos el dictamen en SENTIDO POSITIVO.

II.- MATERIA DE LA INICIATIVA

A manera de síntesis la iniciativa propuesta por la Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos C. Margarita González Saravia Calderón, tiene por objeto abrogar la Ley de Transporte del Estado de Morelos y se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos Saravia, con el propósito de pasar de una Ley que ya se encuentra obsoleta e incluir al Estado de Morelos en una nueva era de modernización y así mismo la regularización de un transporte concesionado, entre otros, que en todo momento se garantice la movilidad en condiciones de seguridad y certeza, de manera eficiente y sostenible.

III.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La Gobernadora Constitucional del Estado Libre y Soberano de Morelos, justifica su propuesta legislativa, en razón de lo siguiente:

"La movilidad es un elemento clave para el desarrollo del país y de toda su población, al permitir el funcionamiento de las actividades económicas, la estructuración de los asentamientos humanos y la configuración de los espacios, a través de las infraestructuras y el transporte, se desarrollan las actividades productivas y permiten acceder a las personas a satisfacer sus necesidades básicas de bienes y servicios que posibiliten tener una vida digna, lo que debería ser en condiciones de seguridad vial.

En ese sentido, el pasado 18 de diciembre de 2020, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se reforman y adicionan diversas disposiciones de los artículos 4, 73, 115 y 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en materia de movilidad y seguridad vial.

Así, el artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, reconoce como derecho humano que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Además de lo anterior, el artículo que antecede reconoce el derecho humano a la protección de la salud, a un medio ambiente sano para su desarrollo y bienestar, así como el de disfrutar de una vivienda adecuada, que en íntima relación con las necesidades sociales de viaje, sea accesible y conectada a los equipamientos que permitan el esparcimiento, el empleo y la educación, entre otros, de manera accesible e integrada.

En ese sentido, el artículo 27 de la Constitución Federal, relativo a la planeación y ordenamiento de los asentamientos humanos, establece que se dictarán "las medidas necesarias para ordenar los asentamientos humanos y establecer adecuadas provisiones, usos, reservas y destinos de tierras, aguas y bosques, a efecto de ejecutar obras públicas y de planear y regular la fundación, conservación, mejoramiento y crecimiento de los centros de población".

Por su parte, el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, otorga diversas facultades y servicios a cargo de los Ayuntamientos y que tienen relación directa con la movilidad y seguridad vial, entre ellos las calles y sus equipamientos; la policía y el tránsito. También se incluyen aquellas facultades, que en los términos de las leyes federales y estatales relativas, entre otras la determinación de las normas para ordenamiento territorial y desarrollo urbano, que definen los usos del suelo; el desarrollo regional y el ordenamiento ecológico, incluyendo las zonas federales, así como lo relacionado con programas de transporte público.

Asimismo, el artículo 116, fracción VII, de nuestra Carta Magna, considera los convenios entre Federación y Estados, así como entre estados y sus Ayuntamientos, para obras y prestación de servicios públicos, cuando así se considere necesario.

Por otro lado, la movilidad y seguridad vial se reconocen como parte de otras agendas y acciones transversales, por lo que su fundamento también se encuentra en las garantías a un medio ambiente sano, a la protección de la salud, el derecho a la vida digna, vivienda adecuada, a la cultura física, a la práctica del deporte y la accesibilidad a bienes y servicios, todos ellos reconocidos en el artículo 4 Constitucional.

Por su parte, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 4º, párrafo vigesimoprimer, establece que "Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad". Este precepto constitucional consagra un derecho humano fundamental y mandata a las autoridades de los tres órdenes de gobierno a desarrollar el marco normativo y las políticas públicas necesarias para su plena efectividad.

Asimismo, el 17 de mayo de 2022, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, ordenamiento de observancia general en todo el territorio nacional que tiene por objeto sentar las bases y principios para garantizar el ejercicio del derecho a la movilidad. Dicha Ley, en sus artículos transitorios, establece la obligación para las legislaturas de las Entidades Federativas de realizar las adecuaciones a sus marcos jurídicos correspondientes en un plazo determinado, a fin de armonizarlos con las disposiciones de la Ley General.

En ese sentido, es facultad y obligación de ese Honorable Congreso del Estado de Morelos, de conformidad con el artículo 40, fracción II, de la Constitución Política local, legislar en todas las materias que no estén expresamente reservadas a la Federación, siendo la movilidad, el transporte y la seguridad vial competencias concurrentes que requieren de una regulación estatal robusta, moderna y alineada con el Pacto Federal.

Por otra parte, cabe destacar que la Ley de Transporte del Estado de Morelos, actualmente en vigor, fue promulgada en un contexto social y jurídico distinto, resultando hoy un instrumento legal obsoleto e insuficiente para responder a los complejos desafíos contemporáneos. Su enfoque se centra primordialmente en la regulación del servicio de transporte concesionado, omitiendo un abordaje integral de la movilidad como un sistema y un derecho, y careciendo de los paradigmas modernos de seguridad vial, inclusión, sostenibilidad y gobernanza que exige el nuevo marco constitucional.

Cabe señalar, que mediante Decreto Número Seis, publicado Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6349 Extraordinaria, de fecha 30 de septiembre de 2024, se creó el Organismo Público Descentralizado denominado Coordinación General de Movilidad y Transporte, cuyo objeto es garantizar la movilidad en condiciones de seguridad y certeza, de manera eficiente y sostenible, coadyuvando con las autoridades correspondientes en la protección de la vida y la integridad física de los usuarios y no usuarios de la vía pública en el Estado, a través de implementación de políticas públicas en la materia; lo que refuerza la necesidad de un marco legal integral y actualizado.

De tal manera, la problemática actual en el estado de Morelos, caracterizada por altas tasas de siniestralidad vial, un servicio de transporte público con áreas de oportunidad significativas en calidad y seguridad, una infraestructura que privilegia al vehículo motorizado en detrimento de peatones y ciclistas, y los retos de congestión y contaminación, demanda con urgencia un nuevo marco normativo que ofrezca soluciones estructurales y de largo plazo.

En ese sentido, la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos que se propone, representa una transformación integral del marco jurídico. Este nuevo ordenamiento está plenamente alineado con la Constitución Federal y la Ley General en la materia, y se estructura sobre los principios de un enfoque de derechos humanos, la jerarquía de la movilidad, la Estrategia Global Visión Cero, la perspectiva de género, la sostenibilidad ambiental, la integración del transporte y una gobernanza participativa y transparente.

La presente Ley introduce instrumentos de política pública de vanguardia, tales como el Sistema Estatal de Movilidad, el Programa Estatal, la Estrategia Estatal, el Registro Estatal, la Base de Datos de Siniestralidad Vial, las auditorías de seguridad vial, la regulación de las Empresas de Redes de Transporte y la creación del Observatorio Ciudadano. Estos mecanismos dotarán al Estado de las herramientas necesarias para una planeación, gestión y evaluación eficaces de la movilidad, basadas en evidencia y con una clara orientación hacia la protección de la vida y el bienestar de la población.

Por lo tanto, la expedición de esta Ley es una condición indispensable para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Morelos, fortalecer su competitividad económica y turística, construir ciudades más justas, seguras y humanas, y contribuir a la protección del medio ambiente. Representa un paso decisivo hacia la consolidación de un estado moderno, responsable y comprometido con los derechos y el bienestar de todas las personas.

Al respecto, nuestra Nación ha emprendido una transformación profunda en la manera de concebir el desplazamiento de las personas y los bienes. Históricamente, el marco jurídico se había enfocado en el "tránsito" y el "transporte", una visión centrada en la regulación de vehículos, rutas y concesiones. Sin embargo, esta perspectiva resultó insuficiente para abordar las complejas realidades sociales, económicas y ambientales del siglo XXI. El crecimiento urbano, la crisis climática, las brechas de desigualdad y la inaceptable pérdida de vidas en siniestros viales exigían un cambio de paradigma.

La movilidad como Derecho Humano se materializó con la histórica reforma al artículo 4º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de diciembre de 2020, que consagró el derecho de toda persona a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. Este mandato constitucional no es una mera declaración programática; es una obligación vinculante para todos los órdenes de gobierno, que nos compele a crear las condiciones materiales y normativas para su pleno ejercicio.

Para dar contenido a este derecho, el Congreso de la Unión expidió la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022. Dicho ordenamiento establece las bases y principios rectores para la planeación, diseño, implementación y evaluación de las políticas públicas en la materia. Define un lenguaje común y una visión compartida para todo el país, centrada en la protección de la vida y la priorización de las personas, especialmente las más vulnerables. La Ley General mandata expresamente a las legislaturas de las Entidades Federativas a armonizar sus marcos normativos locales con sus disposiciones, un imperativo que hoy nos convoca.

El estado de Morelos, con su invaluable riqueza cultural, su vocación turística y su dinámica económica, enfrenta desafíos significativos en materia de movilidad. La Ley de Transporte del Estado de Morelos, que se propone abrogar, fue un instrumento concebido bajo el paradigma anterior. Si bien en su momento representó un esfuerzo por ordenar el servicio de transporte, hoy se muestra a todas luces superada por la realidad y desfasada respecto al nuevo marco constitucional y legal de la Nación.

En dichas consideraciones, se estima que la legislación vigente resulta insuficiente por las siguientes razones fundamentales:

1. Enfoque Reduccionista: Se limita a regular el transporte como un servicio público concesionado. Su objeto principal es la administración de permisos, concesiones y sanciones a los operadores, dejando en un segundo plano las necesidades integrales de desplazamiento de la ciudadanía, la seguridad de todos los usuarios de la vía y la interacción entre los distintos modos de transporte. No contempla la movilidad como un sistema interconectado y complejo.

2. Ausencia de una Visión de Seguridad Vial Sistémica: La Ley actual aborda la seguridad vial de manera reactiva y fragmentada, principalmente a través de reglamentos de tránsito que sancionan al infractor. Carece de los principios de la "Visión Cero", que parte de la premisa ética de que ninguna muerte en el tránsito es aceptable, y del Enfoque de Sistemas Seguros, que reconoce la falibilidad humana y diseña un sistema (vías, vehículos y velocidades) que minimice las consecuencias de los errores. La alarmante cifra de siniestros, lesiones y fallecimientos en nuestras calles y carreteras es la evidencia más trágica de esta insuficiencia.

3. Invisibilización de los Usuarios Vulnerables: El marco actual no establece una "Jerarquía de la Movilidad" clara, principio rector de la citada Ley que otorga prioridad en el uso del espacio vial y en la asignación de recursos a los usuarios más vulnerables: peatones (especialmente niñas, niños, personas con discapacidad y adultos mayores), ciclistas y usuarios del transporte público. La infraestructura en nuestras ciudades sigue privilegiando al automóvil particular, generando entornos hostiles, inaccesibles y peligrosos para quienes caminan o usan la bicicleta.

4. Carencia de Perspectiva de Género e Inclusión: La Ley vigente ignora las diferentes experiencias y necesidades de movilidad que tienen mujeres y hombres. No reconoce la "Movilidad del Cuidado", es decir, los múltiples viajes, generalmente realizados por mujeres, asociados a la gestión del hogar y el cuidado de otras personas, que suelen ser cortos, encadenados y fuera de las horas pico. Tampoco establece mecanismos para prevenir y atender la violencia de género, como el acoso sexual, en el transporte y el espacio público.

5. Desactualización ante las Nuevas Tecnologías: El marco jurídico actual no fue diseñado para regular las nuevas modalidades de transporte que operan a través de plataformas digitales (Empresas de Redes de Transporte - ERT) ni la creciente micromovilidad (bicicletas y patinetes compartidos). Esta ausencia de regulación genera incertidumbre jurídica, competencia desleal y desprotección para los usuarios.

6. Gobernanza Débil y Participación Ciudadana Limitada: La toma de decisiones se concentra en la autoridad de transporte, sin la existencia de un Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial que articule de manera transversal a todas las dependencias estatales y municipales involucradas (desarrollo urbano, obras públicas, medio ambiente, salud y seguridad pública). Asimismo, carece de un Observatorio Ciudadano que funja como órgano de consulta, seguimiento y evaluación de las políticas públicas, garantizando la transparencia y la rendición de cuentas.

Así, Morelos no puede permitirse un marco legal anclado en el pasado. Continuar bajo la inercia de la Ley actual significa perpetuar un sistema de movilidad inequitativo, inseguro, ineficiente y que frena el potencial de desarrollo de nuestro Estado.

La presente Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, no es una simple reforma, sino la fundación de un andamiaje jurídico completamente nuevo, diseñado para colocar a nuestro Estado a la vanguardia nacional y garantizar el derecho a la movilidad para todas y todos. Este nuevo ordenamiento se sustenta en los siguientes pilares fundamentales:

1. Centralidad en la persona y sus derechos: La Ley transita de un enfoque vehicular a uno antropocéntrico. Reconoce la movilidad como un derecho habilitador, una llave que permite acceder a otros derechos fundamentales como la salud, la educación, el trabajo y la cultura. Cada artículo está permeado por los principios de accesibilidad, igualdad e inclusión, con un mandato claro para eliminar las barreras físicas, sociales y económicas que hoy limitan el desplazamiento de miles de morelenses.

2. Jerarquía de la movilidad como eje rector: Se establece de manera explícita la pirámide de la movilidad, que deberá guiar toda política, programa y proyecto de inversión. En la cúspide se encuentran los peatones, seguidos de los ciclistas, los usuarios y operadores del transporte público, el transporte de carga y, finalmente, los usuarios de vehículos particulares. Esto implica una reorientación radical de las prioridades: banquetas amplias y accesibles, redes de ciclovías seguras, un transporte público digno y eficiente, y una gestión inteligente del automóvil.

3. Seguridad vial con enfoque de "Visión Cero": Se adopta el paradigma ético y técnico de que todas las muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito son prevenibles. La Ley crea las bases para una política de seguridad vial basada en un Enfoque de Sistemas Seguros, que gestiona las velocidades máximas de acuerdo con la vulnerabilidad humana, promueve el diseño de calles "que perdonan" errores, exige vehículos más seguros y fomenta una cultura de corresponsabilidad entre todos los actores del sistema. Se establecen instrumentos clave como las auditorías de seguridad vial y la creación de una Base de Datos Única de Siniestralidad para una toma de decisiones basada en evidencia.

4. Inclusión, equidad y perspectiva de género: La iniciativa incorpora de manera transversal la perspectiva de género, reconociendo y atendiendo las necesidades específicas de las mujeres y la importancia de la "Movilidad del Cuidado". Se mandata el diseño de infraestructura y servicios que sean seguros, accesibles y adecuados para todas las personas, independientemente de su género, edad, condición física o social. Se establecen obligaciones claras para prevenir y erradicar la violencia sexual y el acoso en el transporte público, creando entornos de confianza para todas las usuarias.

5. Sistema Integrado de Transporte Público: Se sientan las bases para transformar el actual modelo de "hombre-camión", caracterizado por la competencia desleal, hacia un verdadero sistema integrado. La Ley promueve la modernización del transporte a través de modelos de Ruta-Empresa, el establecimiento de un sistema de recaudo centralizado, la profesionalización de los operadores y la renovación de la flota con vehículos más seguros, accesibles y de bajas emisiones. Se busca ofrecer a la ciudadanía un servicio confiable, digno y eficiente que se constituya como la columna vertebral de la movilidad en el Estado.

6. Regulación de Nuevas Modalidades y Tecnologías: El proyecto de Ley llena el vacío normativo existente al establecer un marco claro para la operación de las Empresas de Redes de Transporte (ERT) y la micromovilidad. Se busca aprovechar los beneficios de la innovación tecnológica, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los usuarios, condiciones laborales justas, la protección de datos personales y una contribución justa al desarrollo de la infraestructura de movilidad del Estado.

7. Gobernanza Moderna y Participación Efectiva: Se crea el Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial como la instancia máxima de coordinación entre las autoridades estatales y municipales. Este sistema garantizará una planeación integral y transversal. Se instituye también el Consejo Estatal y los Consejos Municipales de Movilidad, así como el Observatorio Ciudadano Estatal, como mecanismos permanentes de participación social, consulta y evaluación, asegurando que las voces de la academia, la sociedad civil, el sector privado y la ciudadanía en general sean escuchadas e incorporadas en la construcción de las políticas públicas.

8. Sostenibilidad y Armonía con el Entorno: La Ley está firmemente comprometida con la sostenibilidad ambiental. Promueve activamente la movilidad activa (caminar y andar en bicicleta), el transporte público y el uso de tecnologías limpias. Establece instrumentos de gestión de la demanda, como los programas de verificación vehicular y la regulación de estacionamientos, para desincentivar el uso irracional del automóvil particular, contribuyendo así a la reducción de emisiones contaminantes, la mejora de la calidad del aire y la lucha contra el cambio climático.

Es la herramienta que nos permitirá saldar una deuda con la ciudadanía, garantizar su derecho a moverse de forma segura, digna y sostenible. Es el instrumento para proteger la vida en nuestras calles, para construir ciudades más humanas y equitativas, para fortalecer la competitividad de nuestra economía turística y para asegurar un futuro más limpio y saludable para las próximas generaciones de morelenses.

No pasa desapercibido que en la emisión del presente instrumento se observaron los principios de simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, austeridad e imparcialidad que señala el artículo 8, primer párrafo de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado Libre y Soberano de Morelos.

Finalmente, la presente Iniciativa cumple con lo dispuesto en el artículo 12, de la Ley de Planeación para el Estado de Morelos, al encontrarse plenamente vinculada con el "Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030", publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", de fecha 09 de mayo de 2025, número 6423 Extraordinaria, en su Eje Rector número 2 "Economía para el bienestar", relativo a incorporar la movilidad y transporte como prioridades estratégicas para garantizar un sistema sustentable, accesible y seguro; a través del objetivo estratégico número 2.7 consistente en Garantizar un transporte público, privado y particular de calidad, sustentable, accesible y seguro; para lo cual, se prevé la Estrategia número 2.7.4 relacionada con Fortalecer la educación vial a través del Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, para fomentar el respeto a las normas de tránsito, mejorar la movilidad y reducir accidentes viales; en base a la línea de acción número 2.7.4.4 conforme a la 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 usuarios de las vías de comunicación."

IV.-VALORACIÓN DE LA INICIATIVA

De conformidad con las atribuciones conferidas a la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación y en apego a la fracción II del artículo 104 del Reglamento para Congreso del Estado de Morelos, se procede a analizar en lo general las iniciativas para determinar su procedencia o improcedencia.

La iniciativa de Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos encuentra su sustento en los artículos 4º, 27, 73, 115 y 116 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que reconocen como derecho humano la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad, y obligan a los tres órdenes de gobierno a generar los instrumentos normativos para garantizar su pleno ejercicio.

Asimismo, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación, establece un marco de concurrencia normativa que vincula a las entidades federativas a armonizar sus legislaciones. La presente iniciativa da cumplimiento cabal a dicho mandato, constituyéndose en un ordenamiento de avanzada, integral y alineado con la visión federal y los compromisos internacionales asumidos por México en materia de desarrollo sostenible, derechos humanos y seguridad vial.

A nivel estatal, se cumple con el mandato del artículo 40, fracción II, de la Constitución local, que faculta al Congreso a legislar en materias concurrentes como la movilidad, el transporte y la seguridad vial. De igual forma, la iniciativa se vincula al Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030, particularmente en el Eje Rector 2 “Economía para el Bienestar”, que establece como prioridad estratégica garantizar un transporte público, privado y particular de calidad, sustentable y seguro.

Resulta necesario mencionar que, la Ley de Transporte actualmente vigente en el estado de Morelos resulta insuficiente y obsoleta, ya que responde a una lógica meramente concesional y administrativa, reducida al otorgamiento de permisos y sanciones, sin atender de manera integral los retos de la movilidad contemporánea.

En contraste, la iniciativa que se dictamina parte de un cambio de paradigma; de un enfoque vehicular y fragmentado a uno antropocéntrico, sistémico y de derechos humanos. Esta transición se traduce en la centralidad de la persona, la priorización de los usuarios vulnerables, la adopción de la estrategia “Visión Cero” y la jerarquía de la movilidad como principios rectores.

De esta manera, la nueva Ley no sólo moderniza el marco normativo, sino que lo convierte en un instrumento de política pública integral que permitirá al estado de Morelos colocarse a la vanguardia nacional en la materia.

Por otra parte, uno de los aportes más relevantes de la iniciativa es la adopción del enfoque de “Visión Cero”, que reconoce que ninguna muerte en hechos de tránsito es aceptable y que todas son prevenibles. Este paradigma implica la transición hacia un sistema seguro, que no deposita toda la responsabilidad en el individuo, sino en el diseño de calles, vehículos, velocidades y políticas públicas que reduzcan la posibilidad de siniestros y mitiguen sus consecuencias.

Al respecto, la iniciativa en análisis contempla, lo siguiente:

- La creación de la Base de Datos Única de Siniestralidad Vial, para una toma de decisiones basada en evidencia.
- La implementación de auditorías de seguridad vial en proyectos de infraestructura.
- La incorporación de dispositivos de seguridad obligatorios (cinturones, cascos, sistemas de retención infantil).
- El reconocimiento y garantía de los derechos de las víctimas de siniestros viales, en consonancia con la Ley General de Víctimas y la Ley estatal correspondiente.

Estos elementos configuran un sistema robusto de prevención, atención y reparación, que contribuirá a disminuir la siniestralidad y a salvar vidas en Morelos.

Asimismo, la propuesta reconoce que la movilidad no es neutra y que afecta de manera diferenciada a mujeres, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad. Por ello, introduce un enfoque inclusivo y de accesibilidad universal, eliminando barreras físicas, sociales y económicas.

Entre sus innovaciones destacan:

- La obligación de aplicar el diseño universal en toda la infraestructura de movilidad.
- El reconocimiento de la movilidad del cuidado, que visibiliza los traslados cotidianos vinculados a labores de cuidado, mayormente realizados por mujeres.
- La incorporación de medidas para prevenir y atender la violencia de género, particularmente el acoso en el transporte público y el espacio urbano.
- La exigencia de infraestructura accesible y segura para personas con discapacidad, garantizando su plena autonomía y dignidad.

Este componente sitúa a la Ley como una herramienta efectiva para materializar los principios de igualdad sustantiva y no discriminación.

Además, la iniciativa establece un Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, articulado con Consejos Estatales y Municipales, así como con un Observatorio Ciudadano. Estos órganos promueven la participación activa de la sociedad civil, la academia, el sector privado y los propios usuarios, fortaleciendo la transparencia, la rendición de cuentas y la gobernanza democrática en la toma de decisiones.

Se crea también a nivel de Ley la Coordinación General de Movilidad y Transporte como organismo público descentralizado, dotado de autonomía técnica y operativa, encargado de planear, regular, gestionar y supervisar el sistema estatal. Esto permite superar la dispersión institucional y garantizar una política pública integral y coordinada.

Por otra parte, la Ley promueve de manera decidida la movilidad activa (peatonal y ciclista), la modernización del transporte público y el uso de tecnologías limpias. Asimismo, incorpora instrumentos como:

- Programas de zonas de bajas emisiones.
- Regulación de estacionamientos y gestión de la demanda vehicular.
- Impulso a la micromovilidad y la movilidad eléctrica.
- Evaluaciones de impacto y factibilidad en movilidad para nuevos desarrollos urbanos.

Estas disposiciones contribuyen directamente a la reducción de emisiones contaminantes, a la mejora de la calidad del aire y al cumplimiento de los compromisos internacionales de México en materia ambiental y climática.

En otro orden de ideas, la iniciativa responde a la realidad actual de las Empresas de Redes de Transporte (ERT), las plataformas digitales y los sistemas de micromovilidad, estableciendo reglas claras que brindan certeza jurídica tanto a usuarios como a prestadores de servicios.

De igual manera, incorpora el concepto de arenero regulatorio, que permitirá al Estado experimentar con nuevas tecnologías y modelos de negocio en entornos controlados, fomentando la innovación y la competitividad, sin descuidar la seguridad y los derechos de las personas.

A guisa de corolario, la iniciativa de Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos representa una respuesta integral, moderna y visionaria a los retos que enfrenta nuestra entidad. Coloca en el centro a las personas, protege la vida y la integridad, elimina barreras de accesibilidad, fomenta la equidad de género, impulsa la sustentabilidad y democratiza la gobernanza en la materia.

Se trata, sin lugar a duda, de una de las reformas más relevantes en la historia reciente de Morelos, al construir un andamiaje jurídico que incidirá directamente en la calidad de vida de millones de habitantes, en la competitividad económica, en la seguridad vial y en el respeto de los derechos humanos.

Por todo lo anterior, esta Comisión estima que la iniciativa reúne los elementos de constitucionalidad, legalidad y técnica legislativa suficientes, y que sus beneficios sociales, ambientales y económicos hacen impostergable su aprobación en sentido positivo.

Por lo tanto, esta comisión dictaminadora considera procedente la propuesta de esta Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos.

V. IMPACTO PRESUPUESTAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 43 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, así como en el numeral 97 del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, que establece que las comisiones encargadas del estudio de las iniciativas, en la elaboración de dictámenes con proyecto de ley o decreto incluirán la estimación sobre el impacto presupuestario del mismo en concurrencia con el contenido del artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, que tiene como objetivos el incentivar la responsabilidad hacendaria y financieras para promover una gestión responsable y sostenible de las finanzas públicas y fomentar su estabilidad, con política de gastos complementación desde la entrada en vigor de la legislación para no ejercer gasto que no se contemple en el presupuesto. La presente iniciativa carece de impacto presupuestal, en razón de que es una secretaría que ya se encuentra en funciones y no se estima la creación de nuevas áreas.

Por lo anterior y con fundamento en las atribuciones conferidas en los artículos 53, 55, 60 fracción VI de la Ley Orgánica para el Congreso del Estado de Morelos; 51, 54 fracción I, 61 y 104 fracción III del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, los integrantes de la Comisión de Puntos Constitucionales y Legislación de la LVI Legislatura dictaminan en SENTIDO POSITIVO...”

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta LVI Legislatura del Congreso del Estado, ha tenido a bien expedir la siguiente:

LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS

ARTÍCULO ÚNICO. Se expide la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, para quedar como a continuación se indica:

LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

DEL ESTADO DE MORELOS

TÍTULO PRIMERO

DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO, PRINCIPIOS Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en todo el territorio del estado de Morelos, cuyo objeto es establecer las bases, principios y directrices para planear, regular, gestionar, supervisar y evaluar la movilidad de las personas y el transporte de bienes y mercancías, así como los servicios relacionados, garantizando el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Artículo 2. La interpretación de esta Ley corresponde al Ejecutivo del Estado, a través de la Coordinación General de Movilidad y Transporte, y a los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, favoreciendo en todo tiempo la protección más amplia a la vida y la integridad de las personas, de conformidad con los principios establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimiento Administrativo para el Estado de Morelos.

Artículo 3. Para los efectos de esta Ley, además de las definiciones contenidas en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, se entenderá por:

I. Ayuntamientos, a los 36 Ayuntamientos que conforman el Estado Libre y Soberano de Morelos;

II. Bicimoto eléctrica ligera, al vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de baja potencia, que puede operar de dos formas: con un motor eléctrico auxiliar que únicamente asiste el pedaleo del conductor, desactivándose al dejar de pedalear o al alcanzar una velocidad determinada; o bien, como un motor de combustión interna de hasta 50 cm³ o eléctrico que permite la propulsión autónoma del vehículo mediante un acelerador, con una velocidad máxima limitada por diseño, cuya potencia nominal no excede los límites establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas, y que por diseño no desarrolla velocidades superiores a las establecidas para vehículos de movilidad personal;

III. Bloque Estratégico de Actuación, a la categorización del Estado de un sistema de transporte público, que combina su nivel de integración y su modelo de gestión, y que sirve como base para definir las acciones prioritarias de mejora, de conformidad con la política nacional de transporte público colectivo urbano;

IV. Concesión, al acto administrativo, mediante el cual la autoridad competente otorga a una persona física o moral el derecho y la obligación de prestar un servicio público de transporte de pasajeros o de carga, utilizando en su caso bienes del dominio público, bajo las condiciones, modalidades, tarifas y estándares de calidad y seguridad en términos de la presente Ley, su Reglamento y el título de concesión respectivo;

V. Coordinación General, a la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos;

VI. Coordinador General, a la persona titular de la Coordinación General de Movilidad y Transporte;

VII. Consejo Estatal, al Consejo Estatal de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos;

VIII. Consejos Municipales, a los Consejos Municipales de Movilidad y Transporte;

IX. Corredor de Transporte, al eje vial o conjunto de ellos en los cuales se ordena la prestación del servicio de transporte público bajo esquemas operativos, empresariales y de infraestructura unificados, con el fin de mejorar la eficiencia, seguridad y calidad del servicio;

X. Depósito Vehicular, al lugar público o concesionado destinado al resguardo de los vehículos retirados de la circulación por infracciones a esta Ley y su Reglamento, o por diversas causas legales, entendiéndose para los efectos de esta Ley como sinónimo de corralón;

XI. Desarrollo Orientado al Transporte, al modelo de planificación y diseño urbano que busca crear comunidades compactas, de usos mixtos, peatonales y con una alta calidad de vida, estructuradas alrededor de estaciones de transporte público de alta capacidad;

XII. Empresa de Redes de Transporte o ERT, a la persona moral cuyo objeto es la intermediación, promoción o administración de plataformas y aplicaciones informáticas para la contratación del servicio de transporte privado de pasajeros;

XIII. Estado, al Estado Libre y Soberano de Morelos;

XIV. Esquema de Integración, al grado de interacción entre los elementos físicos, operacionales, tarifarios y de información de un sistema de transporte, que determinan la experiencia de viaje de la persona usuaria;

XV. Estrategia Estatal, a la Estrategia Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XVI. Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, al documento técnico y jurídico expedido por la Coordinación General, que determina el cumplimiento de los objetivos y principios de esta Ley y que es de carácter obligatorio para toda construcción, ampliación o modificación de un desarrollo o infraestructura que por su naturaleza pueda generar impactos significativos en la movilidad;

XVII. Inteligencia Artificial del Vehículo, al conjunto de sistemas y algoritmos avanzados incorporados en un vehículo que le permiten percibir su entorno, procesar información, tomar decisiones y ejecutar acciones de conducción de manera autónoma o semi-autónoma, con el objetivo de optimizar la seguridad y eficiencia de la movilidad;

XVIII. Ley General, a la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial;

XIX. Manual de Diseño de Calles, al instrumento técnico y normativo de carácter obligatorio que establece los criterios, estándares, especificaciones y lineamientos para el diseño y construcción de la infraestructura vial. Su finalidad es garantizar que las calles sean seguras, accesibles, incluyentes y funcionales para todas las personas usuarias, priorizando de acuerdo con la jerarquía de la movilidad y los principios de diseño universal y calle completa;

XX. Modelo de Gestión, al grado de participación y responsabilidad de la autoridad pública en la planeación, operación, regulación y financiamiento de los servicios de transporte;

XXI. Modelo de Gestión Objetivo, al esquema de administración y evaluación de los servicios de movilidad, transporte y seguridad vial, basado en el cumplimiento de metas e indicadores cuantificables y predefinidos con base en su modalidad. Este modelo se enfoca en la medición de resultados (como puntualidad, frecuencia, cobertura, reducción de siniestros, satisfacción del usuario) en lugar de únicamente en los procesos, permitiendo una evaluación transparente del desempeño y la mejora continua del sistema;

XXII. Modificación vehicular, a la alteración, conversión, adaptación o cambio en la estructura, sistemas o componentes físico-mecánicos de un vehículo que difiera de las especificaciones originales del fabricante. Incluye de manera enunciativa y no limitativa, la sustitución de partes sustantivas, la instalación de aditamentos o dispositivos especiales, y cualquier cambio que afecte sus dimensiones, capacidad, seguridad o emisiones contaminantes;

XXIII. Micromovilidad, a la modalidad de transporte enfocada en trayectos cortos dentro de entornos urbanos, que utiliza vehículos ligeros de uso personal o compartido. Su propulsión puede ser por esfuerzo humano (como bicicletas, patinetas y patines) o mediante un motor eléctrico de baja potencia. En su variante eléctrica, estos vehículos se caracterizan por una velocidad máxima de diseño que no excede los 25 km/h, posicionándose como una alternativa sostenible al transporte motorizado convencional;

XXIV. Movilidad Eléctrica, al conjunto de sistemas, tecnologías, infraestructuras y servicios orientados al desplazamiento de personas y bienes mediante el uso de vehículos propulsados, total o parcialmente, por uno o más motores eléctricos, cuya energía se almacena en dispositivos a bordo, como baterías recargables, incluyendo vehículos destinados al servicio público con propulsión eléctrica, como autobuses, vagonetas y bicitaxis eléctricos, los cuales deben cumplir con los estándares de seguridad, accesibilidad y eficiencia para el servicio que prestan; motocicletas, automóviles y vehículos de carga ligeros o pesados que utilizan motorización eléctrica;

XXV. Nivel de Servicio, a la medida de desempeño que representa la calidad del servicio de cada uno de los modos de movilidad, con base en factores como tiempo de viaje, comodidad, seguridad y costo;

XXVI. Periódico Oficial, al Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos;

XXVII. Observatorios Ciudadanos de Movilidad y Seguridad Vial, a los espacios de participación, deliberación y consulta entre la sociedad civil, especialistas, academia y autoridades. Su objetivo es el estudio, investigación, evaluación y propuesta de políticas públicas, programas y acciones en la materia; así como la capacitación a la comunidad y la difusión de información para mejorar la movilidad y la seguridad vial desde una perspectiva ciudadana y técnica;

XXVIII. Padrón Único de Movilidad y Transporte, al instrumento de registro público y administrativo que integra, organiza, controla y actualiza la información relativa a las concesiones, permisos, autorizaciones, vehículos, bases, operadores y demás elementos que conforman el servicio de transporte en todas sus modalidades. Su objetivo es brindar certeza jurídica, facilitar el control y supervisión por parte de la autoridad y permitir la consulta pública de la información no confidencial;

XXIX. Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable o PIMUS, a la herramienta de planeación estratégica a largo plazo que tiene como objetivo principal guiar el desarrollo de la movilidad en un área urbana o metropolitana hacia formas más sostenibles. Se basa en un diagnóstico exhaustivo y la participación ciudadana para proponer un conjunto coordinado de acciones que mejoren la accesibilidad, la seguridad vial y la calidad de vida, al tiempo que reducen la congestión, las emisiones contaminantes y el impacto ambiental del transporte;

XXX. Plataformas Digitales de Transporte, a la modalidad de servicio de transporte que, a través de aplicaciones informáticas, sistemas de comunicación, o plataformas digitales y tecnológicas, conectan a usuarios que demandan un servicio de movilidad con conductores u operadores que ofrecen dicho servicio. Este concepto incluye tanto el transporte de personas como el de bienes, mercancías y entregas a domicilio;

XXXI. Proceso de Planeación, al proceso de ordenación racional y sistemática de acciones que, a través del diagnóstico, la definición de objetivos, estrategias y metas, garantiza el ejercicio del derecho a la movilidad. Su fin es alinear las políticas públicas, programas e inversiones para conformar un sistema de movilidad y seguridad vial que sea seguro, accesible, eficiente, sostenible, inclusivo y de calidad;

XXXII. Programa Sectorial de Movilidad, al instrumento de planeación derivado de la Estrategia Estatal, enfocado en atender las necesidades específicas de subsectores como el transporte de carga, el transporte turístico, la movilidad no motorizada o la gestión de estacionamientos;

XXXIII. Red Vial Primaria, al conjunto de vías cuya función principal es facilitar los flujos de tránsito de largo recorrido entre las principales zonas generadoras de viajes dentro de una zona urbana o entre Ayuntamientos del Estado. Su gestión y regulación será competencia primordial de la Coordinación General;

XXXIV. Registro Estatal de Movilidad, al conjunto de registros administrados por la Coordinación General, que incluye el de licencias y permisos de conducir, el Registro Público del Transporte, el de siniestros de tránsito y el de Empresas de Redes de Transporte;

XXXV. Registro Público del Transporte, al instrumento a cargo de la Coordinación General que contiene el censo de concesiones, permisos, vehículos, rutas, itinerarios, bases y operadores del servicio de transporte público y privado en el Estado;

XXXVI. Reglamento, al Reglamento de la presente Ley;

XXXVII. Revisión físico-mecánica, al procedimiento de inspección y evaluación periódica y obligatoria para los vehículos (revista vehicular), especialmente los del servicio de transporte. Tiene por objeto verificar y constatar que cumplen con las condiciones de seguridad, operatividad, control de emisiones, y demás especificaciones técnicas y normativas aplicables. Incluye la inspección de sistemas mecánicos (frenos, suspensión), eléctricos, de seguridad (cinturones, carrocería), de accesibilidad, así como la cromática e identidad gráfica autorizada;

XXXVIII. Señalización, al conjunto integrado de dispositivos, marcas y señales viales que indican la geometría de las vías, sus acotamientos, las velocidades máximas, la dirección de tránsito, la preferencia de paso, así como sus bifurcaciones, cruces y pasos a nivel. Su objetivo es prevenir, regular y guiar la circulación de personas y vehículos, garantizando su adecuada visibilidad y comprensión para todos los usuarios de la vía;

XXXIX. Servicio Público, a la actividad técnica, de interés general y utilidad pública, regulada y supervisada por el Estado, encaminada a satisfacer la necesidad colectiva de desplazamiento de personas y bienes. Debe ser prestado de forma continua, uniforme, regular y accesible, garantizando condiciones de seguridad, calidad y eficiencia para todos los usuarios, de acuerdo con la pirámide de la jerarquía de la movilidad y los principios de esta Ley;

XL. Siniestro Vial, todo evento o hecho de tránsito en la vía pública o privada que produce daños materiales, lesiones o la muerte a personas, derivado del uso o la interacción de vehículos, peatones o ciclistas;

XLI. Sistema Estatal, al Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XLII. Sistemas de Retención Infantil, a los dispositivos de seguridad certificados para limitar la movilidad del cuerpo de personas menores de doce años, a fin de disminuir el riesgo de lesiones en caso de colisión;

XLIII. Soluciones Basadas en la Naturaleza, a las acciones para proteger, gestionar de forma sostenible y restaurar los ecosistemas naturales o modificados, que abordan los desafíos de la movilidad, como la gestión de aguas pluviales y la reducción de islas de calor, de manera efectiva y adaptativa, proporcionando simultáneamente beneficios para el bienestar humano y la biodiversidad;

XLIV. Supervisión Operativa, al conjunto de actos de inspección, vigilancia y control realizados en la vía pública por personal autorizado, con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable. Comprende la revisión documental, las condiciones de los vehículos, la correcta prestación del servicio de transporte y el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial;

XLV. Tarjeta de Circulación, al instrumento público, en formato físico o digital, expedido por la Coordinación General, que funge como el documento oficial de identificación de un vehículo motorizado en todas sus modalidades. Su propósito fundamental es acreditar que el vehículo ha cumplido con los requisitos de registro y control vehicular, autorizándolo legalmente para transitar en las vías públicas;

XLVI. Transporte de Pasajeros Especializado, al que se presta para satisfacer necesidades particulares de grupos específicos, tales como estudiantes, personal de empresas o turistas, bajo un contrato específico y sin ofrecerse al público en general;

XLVII. Tumbaburros o Mataburros, a los accesorios frontales o traseros, fijos o desmontables, no originales de fábrica, instalados en vehículos automotores, diseñados para proteger la carrocería del vehículo, pero que, por su estructura o material, incrementan el riesgo de lesiones graves o fatales a peatones, ciclistas y ocupantes de otros vehículos en caso de colisión.

XLVIII. UMA, a la Unidad de Medida y Actualización vigente en la Entidad;

XLIX. VCA, al vehículo automotor eléctrico que, mediante un sistema de inteligencia artificial, sensores, cámaras y sistemas de geolocalización, es capaz de operar y desplazarse de forma segura sin la intervención de un conductor humano a bordo, correspondiendo a un nivel de automatización 4 o 5 de la clasificación de la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) o su equivalente internacional;

L. Vehículo eléctrico, al vehículo cuyo desplazamiento es impulsado por uno o más motores eléctricos;

LI. Vía Recreativa, al programa que consiste en la restricción temporal de la circulación de vehículos motorizados en ciertas vías públicas, con el fin de destinarlas de forma exclusiva al esparcimiento, la actividad física y la convivencia social de peatones y ciclistas, y

LII. Violencias Contra las Mujeres, a cualquier acción u omisión, basada en su género, que les cause daño o sufrimiento en el espacio público o en los sistemas de movilidad y transporte.

CAPÍTULO II

DE LAS AUTORIDADES EN MATERIA DE MOVILIDAD

Y SUS ATRIBUCIONES GENERALES

Artículo 4. Son autoridades en materia de movilidad, transporte y seguridad vial en el estado de Morelos, en el ámbito de sus respectivas competencias:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal;

II. El Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

III. La Coordinación General de Movilidad y Transporte;

IV. Los Ayuntamientos;

V. Las Secretarías de Gobierno, Infraestructura, Salud, Administración y Finanzas, Mujeres, Seguridad Pública y Protección Ciudadana, y Desarrollo Sustentable, todas del Poder Ejecutivo Estatal, como autoridades coadyuvantes, y

VI. Las demás que se señalen en esta Ley y otros ordenamientos jurídicos.

La Coordinación General, será un órgano dotado con autonomía técnica y operativa, especializado en la planeación, regulación, supervisión y evaluación del Sistema Estatal.

Artículo 5. Las Secretarías, Dependencias y Organismos Auxiliares de la Administración Pública Estatal y Municipal cuyas atribuciones se relacionen con el desarrollo urbano, obras públicas, el medio ambiente, la seguridad pública, mujeres, la salud y hacienda, actuarán como autoridades coadyuvantes y deberán coordinarse con la Coordinación General para el cumplimiento de los objetivos de esta Ley.

Artículo 6. Las autoridades competentes, en el ejercicio de sus atribuciones, deberán garantizar en todo momento la aplicación de los principios rectores establecidos en esta Ley, con un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género.

Artículo 7. El Estado y los Ayuntamientos podrán celebrar convenios de coordinación para la ejecución de proyectos en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, particularmente en zonas metropolitanas o conurbadas.

Artículo 8. Los Ayuntamientos podrán celebrar convenios de coordinación con el Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, para la gestión coordinada de funciones operativas.

CAPÍTULO III

DE LAS ATRIBUCIONES DE LA PERSONA TITULAR DEL PODER EJECUTIVO ESTATAL

Artículo 9. Corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal:

I. Presidir el Sistema Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

II. Formular y conducir la política estatal en la materia, de conformidad con los principios y objetivos de esta Ley;

III. Expedir el Reglamento de la presente Ley y los demás ordenamientos jurídicos necesarios para su debida aplicación;

IV. Celebrar convenios de coordinación con la Federación, con otras Entidades Federativas y con los Ayuntamientos del Estado para la implementación de acciones y programas en materia de movilidad y seguridad vial;

V. Otorgar, revocar, renovar, modificar o suspender las concesiones para la prestación del Servicio de Transporte Público y Privado, en cualquiera de sus modalidades, por sí o a través de la Coordinación General, desahogando el procedimiento respectivo citado en la presente Ley y su Reglamento, y

VI. Las demás que le confiera la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos y demás normativa legal aplicable.

Artículo 10. El Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, ejercerá la rectoría sobre el Sistema de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial en el Estado, garantizando una visión integral y coordinada.

Artículo 11. El Poder Ejecutivo Estatal promoverá y garantizará la asignación de recursos suficientes en el proyecto de Presupuesto de Egresos correspondiente que remita al Congreso del Estado para el cumplimiento de los objetivos y programas derivados de la presente Ley.

Artículo 12. El Poder Ejecutivo Estatal, a través de la autoridad competente, será responsable de la política de comunicación social en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, promoviendo campañas permanentes de sensibilización y cultura vial.

Artículo 13. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal podrá delegar en la Coordinación General las facultades que estime pertinentes para la eficiente administración de la movilidad, el transporte y la seguridad vial, de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

CAPÍTULO IV

DE LAS ATRIBUCIONES DE LA COORDINACIÓN GENERAL

Artículo 14. La Coordinación General será la responsable de planear, regular, organizar, gestionar, supervisar, evaluar y sancionar en materia de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado.

Así mismo, tendrá la naturaleza jurídica de un Organismo Público Descentralizado, conforme lo establecido en su Decreto de creación.

Artículo 15. Corresponde a la Coordinación General, además de las atribuciones establecidas en el Decreto de creación y su Estatuto Orgánico, las siguientes:

I. Elaborar y proponer para aprobación del Sistema Estatal, la Estrategia Estatal;

II. Fungir como Secretaría Técnica del Sistema Estatal y presidir el Consejo Estatal;

III. Integrar y administrar el componente de información del Sistema Estatal, denominado como Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

IV. Otorgar, renovar, modificar, suspender o revocar las concesiones y permisos para la prestación del servicio de transporte público y privado;

V. Expedir, renovar, suspender o cancelar las licencias y permisos para conducir en todas sus modalidades;

VI. Establecer y operar los centros de evaluación y certificación para la obtención de licencias;

VII. Realizar o supervisar las revisiones físico-mecánicas de los vehículos de transporte público y privado;

VIII. Regular, registrar y supervisar a las Empresas de Redes de Transporte;

IX. Diseñar e implementar, en coordinación con las autoridades competentes, los operativos de supervisión y vigilancia del transporte y de seguridad vial;

X. Determinar y autorizar las tarifas del transporte público, y previo estudio técnico, el cual será revisado anualmente;

XI. Elaborar y proponer proyectos de infraestructura vial y de transporte público sostenible;

XII. Brindar asistencia técnica a los Ayuntamientos en la materia de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XIII. Diseñar, implementar y administrar la Ventanilla Única Digital de Movilidad y Transporte, a través de la cual se podrán realizar todos los trámites y servicios a cargo de la Coordinación General, incluyendo la expedición de licencias, el pago de derechos y multas, y los trámites relativos a concesiones y permisos en todas sus modalidades, con el fin de agilizar los procesos y combatir la corrupción, y

XIV. Las demás que le confieran esta Ley, su Reglamento y otros ordenamientos.

Además de las atribuciones previstas, podrá celebrar convenios de colaboración con entidades públicas y privadas, emitir lineamientos técnicos en el ámbito de su competencia y proponer a las autoridades competentes la constitución de fideicomisos públicos o privados y fungir como autoridad rectora del modelo Ruta-Empresa.

Artículo 16. La Coordinación General podrá autorizar, de forma temporal y en zonas geográficas delimitadas, la implementación de proyectos piloto o espacios de prueba controlados y temporalmente delimitados, para probar nuevas tecnologías, modelos de negocio o servicios de movilidad no previstos explícitamente en esta Ley. El Reglamento establecerá las bases y requisitos para la autorización y evaluación de dichos proyectos, garantizando en todo momento la seguridad de las personas usuarias y la protección del interés público.

Artículo 17. La Coordinación General para la aplicación de la presente Ley y su Reglamento, podrá emitir los manuales, guías, lineamientos y normas técnicas que considere necesarias.

Artículo 18. La Coordinación General será la encargada de administrar el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, observando para ello la normativa aplicable y en coordinación con la instancia competente, asegurando que sus recursos se destinen a los fines establecidos en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 19. La Coordinación General coordinará las acciones de los Observatorios Ciudadanos de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, proveyendo la información y el apoyo logístico para su adecuado funcionamiento.

CAPÍTULO V

DE LAS ATRIBUCIONES DE LOS AYUNTAMIENTOS

Artículo 20. Corresponde a los Ayuntamientos, en el ámbito de su jurisdicción territorial, sin perjuicio de las atribuciones concurrentes de la Coordinación General:

I. Formular, aprobar y ejecutar sus Programas Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, en congruencia con la Estrategia Estatal;

II. Expedir y mantener actualizados sus reglamentos de tránsito, los cuales deberán estar homologados con las disposiciones mínimas de seguridad vial establecidas en esta Ley;

III. Regular, gestionar y controlar el tránsito de vehículos y peatones en las vías públicas de su competencia;

IV. Instalar y dar mantenimiento a la señalización vial y a los dispositivos de control de tránsito en su jurisdicción;

V. Autorizar la ubicación y el diseño de paradas, bases, sitios y terminales de transporte público, previo dictamen de factibilidad de la Coordinación General;

VI. Planear, diseñar y construir la infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista en las vías de su competencia;

VII. Determinar y administrar los espacios para estacionamiento en la vía pública, incluyendo los destinados a personas con discapacidad;

VIII. Aplicar las sanciones por las infracciones a sus reglamentos de tránsito;

IX. Participar en el Sistema Estatal y en el Consejo Estatal, e instalar y operar su propio Consejo Municipal, de conformidad con el Reglamento de esta Ley, y

X. Las demás que les confiera esta Ley y otros ordenamientos.

Artículo 21. Los Ayuntamientos, a través de sus áreas competentes, serán los primeros respondientes en la atención de siniestros de tránsito ocurridos en vías de su jurisdicción, debiendo aplicar los protocolos correspondientes y alimentar la Base de Datos Única de Siniestralidad, cuya integración, administración y operación recaerá en la Coordinación General, conforme a los artículos 48 y 49 de esta Ley.

Artículo 22. En materia de desarrollo urbano, los Ayuntamientos serán responsables de autorizar los proyectos de edificación y urbanización, exigiendo el cumplimiento de los Estudios de Impacto de Movilidad y las Evaluaciones de Factibilidad a que se refiere esta Ley.

Artículo 23. Los Ayuntamientos promoverán la creación de cuerpos de policía de tránsito especializados, con capacitación en gestión de la movilidad, seguridad vial, perspectiva de género y atención a víctimas.

Artículo 24. Los Ayuntamientos podrán celebrar convenios entre sí para la gestión coordinada de la movilidad en zonas conurbadas, con el apoyo técnico de la Coordinación General.

Artículo 25. Es facultad de los Ayuntamientos regular los servicios de estacionamiento en la vía pública, incluyendo la implementación de sistemas de parquímetros.

CAPÍTULO VI

DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA MOVILIDAD

Y LA POLÍTICA PÚBLICA

Artículo 26. La gestión de la movilidad bajo esta Ley tendrá como máxima la protección de la vida y la integridad física de las personas, transitando hacia una visión de cero muertes y lesiones graves por siniestros de tránsito.

Artículo 27. La planeación, diseño, implementación y evaluación de la política pública de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado y sus Ayuntamientos se regirán por los siguientes principios:

I. Accesibilidad, garantizar el acceso pleno en igualdad de condiciones, con dignidad y autonomía a todas las personas al espacio público, infraestructura, servicios y vehículos, eliminando barreras físicas, culturales y económicas;

II. Calidad del servicio, garantizar que los sistemas, infraestructura, servicios y vehículos cuenten con los requerimientos y condiciones para su óptimo funcionamiento;

III. Confiabilidad, dar certeza en los tiempos de recorrido, horarios de operación y puntos de abordaje y descenso, para una planeación efectiva de los viajes;

IV. Cuidado colectivo, incorporar transversalmente la dimensión del cuidado colectivo en el sistema de transporte público, para atender las necesidades de los traslados vinculados al cuidado;

V. Diseño universal, establecer que todos los componentes de los sistemas de movilidad deben seguir criterios de diseño universal para incluir a todas las personas;

VI. Eficiencia, maximizar los desplazamientos ágiles y asequibles, optimizando los recursos ambientales, económicos y tecnológicos;

VII. Equidad e Inclusión, reconocer condiciones y aspiraciones diferenciadas para lograr el ejercicio de iguales derechos y oportunidades;

VIII. Habitabilidad, generar condiciones para que las vías cumplan con las funciones de movilidad y creación de espacio público de calidad;

IX. Innovación Tecnológica, incorporar nuevos modelos de gestión y mecanismos de operación e integración para un funcionamiento óptimo;

X. Justicia Social, garantizar el acceso equitativo y universal a la movilidad y seguridad vial para todas las personas, priorizando a los grupos en situación de vulnerabilidad y considerando al transporte público como un instrumento fundamental para reducir las desigualdades sociales, asegurar la dignidad humana, promover el bien común y la solidaridad, y facilitar el ejercicio pleno de todos los derechos humanos interrelacionados con la movilidad;

XI. Legalidad, regular la planeación, diseño y operación en un marco que garantice el debido ejercicio del derecho a la movilidad;

XII. Movilidad Activa, promover ciudades caminables, así como el uso de la bicicleta y otros modos de transporte no motorizados;

XIII. Multimodalidad, ofrecer múltiples modos y servicios de transporte articulados e integrados entre sí;

XIV. Participación, establecer mecanismos para la participación activa de la sociedad en todo el ciclo de la política pública;

XV. Perspectiva de género, eliminar las causas de la desigualdad y promover la igualdad entre mujeres y hombres;

XVI. Progresividad, garantizar que el derecho a la movilidad y sus derechos relacionados estén en constante evolución;

XVII. Rectoría del Estado, construir y consolidar instituciones sólidas, transparentes y eficientes, responsables de garantizar el acceso a servicios de transporte público;

XVIII. Seguridad Vial y Visión Cero, proteger la vida y la integridad física de las personas bajo el principio de que toda muerte o lesión grave por siniestros de tránsito es prevenible, adoptando un Enfoque de Sistemas Seguros que reconoce la falibilidad humana y diseña un sistema que minimice las consecuencias de los errores;

XIX. Sostenibilidad financiera y ambiental, lograr sistemas de transporte con sostenibilidad financiera a partir de la gestión responsable de los recursos y la diversificación de las fuentes de ingreso, promoviendo una movilidad de bajas emisiones, y

XX. Transparencia y rendición de cuentas, garantizar la máxima publicidad y acceso a la información relacionada con la movilidad y la seguridad vial.

CAPÍTULO VII DE LA JERARQUÍA DE LA MOVILIDAD Y EL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS

Artículo 28. La planeación, el diseño, la construcción, la operación, la gestión y la presupuestación de la infraestructura y los servicios de movilidad en el Estado y sus Ayuntamientos deberán favorecer en todo momento a las personas y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía:

I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, edad, así como para personas con discapacidad y movilidad limitada;

II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos de movilidad personal no motorizados;

III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo y diferenciado;

IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes, mercancías y servicios de transporte privado intermediados por plataformas tecnológicas, y

V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Artículo 29. Los vehículos de emergencia, tales como ambulancias, vehículos de bomberos, protección civil y vehículos policiales, tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y personas usuarias de la vía cuando circulen con las señales luminosas y audibles en funcionamiento. Las personas conductoras y las personas transeúntes deberán cederles el paso.

Artículo 30. La gestión de la seguridad vial en el Estado se basará en el Enfoque de Sistemas Seguros.

Los factores de riesgo concurrentes en la seguridad vial se tomarán bajo el Enfoque de Sistemas Seguros, siendo los siguientes:

I. Velocidades elevadas: Circular rápido aumenta el riesgo y la gravedad de los siniestros;

II. Infraestructura deficiente: Calles mal diseñadas, poca señalización o pasos peatonales inseguros facilitan errores y accidentes;

III. Condiciones del vehículo: Fallas mecánicas o autos inseguros incrementan el peligro ante errores humanos;

IV. Comportamientos inseguros: Manejar distraído, cansado, bajo efectos de alcohol o drogas, y a efecto de no poner en riesgo vidas, se deberá exigir:

- a) El uso de cinturones de seguridad;
- b) Sistemas de retención infantil, y
- c) cascos para motociclistas.

V. No respetar las reglas de tránsito: Ignorar semáforos, límites de velocidad o reglas para peatones y ciclistas multiplica los riesgos.

Se deben reconocer y garantizar los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y los demás derechos de conformidad con lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte, la Ley General de Víctimas, así como la Ley de Víctimas del Estado de Morelos.

Los factores de riesgo deberán ser tomados en cuenta con base en evidencia y conocimiento local e internacional, para lo cual se debe establecer sistemas de seguimiento, información, documentación y control de lo relativo a la seguridad de los sistemas de movilidad.

Las acciones de concertación son necesarias entre los sectores público, privado y social con enfoque multisectorial, a través de mecanismos eficientes y transparentes de participación.

TÍTULO SEGUNDO

DE LA GOBERNANZA Y LA PARTICIPACIÓN

CIUDADANA

CAPÍTULO I

DEL SISTEMA ESTATAL

Artículo 31. Se crea el Sistema Estatal como un mecanismo de coordinación, liderazgo y toma de decisiones estratégicas entre las autoridades estatales y municipales, para la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de la política pública en la materia. Este Sistema establecerá canales de interacción permanente para la articulación de la política pública en la materia con la participación de los sectores social, privado y académico.

Artículo 32. El Sistema Estatal estará integrado por:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal quien la presidirá por sí o por la persona que ésta designe;

II. La persona titular de la Jefatura de la Oficina de la Gubernatura del Estado;

III. La persona titular de la Coordinación General quien fungirá como Secretaría Técnica;

IV. La persona titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal;

V. La persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal;

VI. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Agropecuario del Poder Ejecutivo Estatal;

VII. La persona titular de la Secretaría de Infraestructura del Poder Ejecutivo Estatal;

VIII. La persona titular de la Secretaría de Bienestar del Poder Ejecutivo Estatal, y

IX. La persona titular de la Presidencia Municipal de cada Ayuntamiento del Estado de Morelos, o la persona designada por ésta.

El Sistema Estatal podrá invitar a participar a otras autoridades de movilidad que se consideren necesarias, así como a aquellas que se estime pertinentes para el debido cumplimiento del objeto de la presente Ley, quienes contarán con voz, pero sin voto.

Los cargos de las personas integrantes del Sistema Estatal serán honoríficos, su organización y funcionamiento se detallarán en el Reglamento de la Ley y demás disposiciones normativas aplicables.

Artículo 33. El Sistema Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

I. Formular, aprobar, evaluar y publicar la Estrategia Estatal;

II. Emitir los lineamientos para su organización y funcionamiento, garantizando mecanismos de participación ciudadana efectivos;

III. Establecer las bases de diseño, planeación, operación y evaluación de las políticas públicas estatales en materia de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

IV. Proponer los criterios técnicos para la homologación de los reglamentos de tránsito municipales, de conformidad con la normativa aplicable;

V. Promover la celebración de convenios de coordinación entre el Estado y los Ayuntamientos y entre Ayuntamientos, para la gestión de la movilidad y la seguridad vial;

VI. Analizar y, en su caso, aprobar las metodologías para la realización de estudios de impacto de movilidad y auditorías de seguridad vial, y

VII. Las demás que le confiera esta Ley y demás normativa aplicable.

CAPÍTULO II

DEL CONSEJO ESTATAL

Artículo 34. Se crea el Consejo Estatal como un órgano de carácter consultivo, deliberativo y de participación ciudadana, auxiliar del Sistema Estatal y de la Coordinación General.

Artículo 35. El Consejo Estatal sesionará de forma ordinaria al menos una vez cada seis meses, y de forma extraordinaria las veces que se estimen necesarias por convocatoria de su Presidente o una tercera parte de las personas integrantes. Sus sesiones serán públicas y sus acuerdos se registrarán en actas, de conformidad con lo que establezca la normativa aplicable.

El Consejo Estatal estará integrado por:

a) Con voz y voto:

I. La persona titular de la Coordinación General, quien lo presidirá;

II. La persona titular de la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General, o la persona que éste designe, quien fungirá como Secretaría Técnica, y

III. Una persona representante de cada uno de los Consejos Municipales, que será la persona titular de la Presidencia Municipal o la persona que éste designe.

b) Con voz, pero sin voto:

I. Una persona representante de instituciones de educación superior y centros de investigación con experiencia en la materia;

II. Una persona representante de colegios de profesionistas relacionados con la ingeniería, la arquitectura y el urbanismo;

III. Una persona representante de organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la movilidad peatonal, ciclista, de personas con discapacidad y a la seguridad vial;

IV. Una persona representante de las cámaras empresariales en el Estado, y

V. Una persona representante de concesionarios y permisionarios de las distintas modalidades del transporte por región.

Los cargos en el Consejo Estatal serán honoríficos, su organización y funcionamiento se regulará en el Reglamento.

Artículo 36. El Consejo Estatal tendrá las siguientes atribuciones:

I. Emitir opiniones y recomendaciones sobre la Estrategia Estatal y los programas que de ella emanen;

II. Analizar y proponer soluciones a las problemáticas de movilidad, transporte y seguridad vial en el Estado;

III. Promover la participación ciudadana y la cultura de la movilidad;

IV. Dar seguimiento al cumplimiento de los objetivos de esta Ley, y

V. Fungir como instancia de mediación en los conflictos que surjan entre los distintos actores de la movilidad.

CAPÍTULO III

DE LOS CONSEJOS MUNICIPALES

Artículo 37. Cada uno de los Ayuntamientos del Estado deberá instalar su respectivo Consejo Municipal, como instancia de consulta y participación a nivel local.

Dichos Consejos estarán presididos por la persona titular de la Presidencia Municipal o la persona que ésta designe al efecto, e integrados de forma honorífica por representantes de la sociedad local.

Su integración, organización y funcionamiento se regulará en el Reglamento.

Artículo 38. Los Consejos Municipales tendrán, en su ámbito territorial, funciones análogas a las del Consejo Estatal, enfocadas en la problemática local o municipal, y servirán como el principal canal de comunicación y coordinación con las autoridades municipales y la Coordinación General, debiendo promover también sus Observatorios Ciudadanos Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial.

CAPÍTULO IV

DEL OBSERVATORIO CIUDADANO ESTATAL DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 39. Se crea el Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial como instancia autónoma de participación ciudadana, de carácter consultivo. Se integrará de manera honorífica por personas representantes de instituciones académicas, colegios de profesionistas, organizaciones de la sociedad civil y del sector empresarial. Su objeto es el análisis, monitoreo, evaluación y generación de opiniones técnicas y recomendaciones sobre las políticas públicas en la materia para fortalecer la transparencia y la rendición de cuentas.

Artículo 40. El Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, tendrá las siguientes atribuciones:

I. Dar seguimiento a la implementación de la Estrategia Estatal y a la incidencia de siniestros de tránsito;

II. Establecer, de entre sus personas integrantes, quien fungirá como órgano técnico de apoyo para el seguimiento de los acuerdos y resoluciones que se emitan;

III. Solicitar a las autoridades competentes, a través de la Coordinación General, la información pública necesaria para sus análisis, la cual deberá ser entregada en formatos de datos abiertos;

IV. Emitir opiniones técnicas no vinculantes sobre proyectos de infraestructura y programas de movilidad;

V. Publicar una opinión técnica anual sobre el estado de la movilidad y la seguridad vial en Morelos, la cual será presentada ante el Congreso del Estado y la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal;

VI. Fomentar la deliberación pública informada sobre los retos de la movilidad en el Estado;

VII. Formular propuestas y recomendaciones a las autoridades competentes;

VIII. Difundir información y conocimiento para fortalecer la cultura de la movilidad y la seguridad vial, y

IX. Fomentar la transparencia y la rendición de cuentas.

La organización y funcionamiento del Observatorio Ciudadano Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial se regulará en el Reglamento y demás normativa aplicable.

TÍTULO TERCERO

DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN Y GESTIÓN

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN, PROGRAMACIÓN Y PROYECCIÓN

Artículo 41. La planeación de la movilidad en el Estado será un proceso continuo, estratégico y participativo, orientado a la consolidación de un sistema integrado de movilidad que garantice la accesibilidad universal y la seguridad de las personas.

Artículo 42. La Estrategia Estatal será el instrumento rector de la planeación en la materia. Tendrá una visión de largo plazo de al menos veinte años y establecerá los objetivos, metas, indicadores y líneas de acción prioritarias. Deberá ser formulada por el Sistema Estatal, con la participación del Consejo Estatal y actualizada al menos cada seis años.

Artículo 43. La Estrategia Estatal deberá ser congruente con los planes de desarrollo urbano, de ordenamiento territorial y de protección al ambiente, contendrá, como mínimo lo siguiente:

I. Un diagnóstico exhaustivo de la situación de la movilidad, el transporte y la seguridad vial en el Estado y un diagnóstico de las brechas existentes;

II. Una cartera de programas y proyectos estratégicos, priorizados con base en su impacto social, accesibilidad, de seguridad y sostenibilidad; que incluya movilidad del cuidado y perspectiva de género, y un programa de acción para atender las necesidades de desplazamiento de las mujeres y de las personas que realizan tareas de cuidado, así como para prevenir y erradicar la violencia de género en el transporte y el espacio público;

III. Los mecanismos de financiamiento y las fuentes de recursos para su ejecución, y

IV. El sistema de seguimiento y evaluación de sus metas e indicadores.

Artículo 44. Los Ayuntamientos elaborarán sus Programas Municipales de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial y el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) en concordancia con su entorno, según corresponda, los cuales deberán estar alineados a la Estrategia Estatal y a sus respectivos planes de desarrollo urbano, los cuales deberán incluir los subprogramas que determine el Reglamento.

Artículo 45. Cuando una zona metropolitana o conurbación involucre a dos o más Ayuntamientos del Estado, la Coordinación General, en conjunto con los Ayuntamientos involucrados, formulará Programas Metropolitanos de Movilidad. Dichos programas establecerán las políticas, proyectos y mecanismos de coordinación para la gestión integrada de la movilidad y el transporte en el territorio compartido. Los Programas de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, deberán contener, de manera enunciativa más no limitativa, los siguientes subprogramas:

I. De infraestructura y movilidad peatonal y no motorizada;

II. De reordenamiento y mejora del transporte público;

III. De gestión del tránsito y seguridad vial;

IV. De administración de estacionamientos en vía pública y fuera de ella, y

V. De logística y transporte de carga urbana.

Artículo 46. La Coordinación General, a través de las unidades administrativas que determine su Reglamento, brindará asesoría técnica a los Ayuntamientos que así lo soliciten para la elaboración de sus programas, estudios y proyectos en la materia.

CAPÍTULO II

DEL SISTEMA ESTATAL DE INFORMACIÓN DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 47. La Coordinación General será responsable de integrar, administrar y operar el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial en coadyuvancia con la Agencia de Transformación Digital Estatal. Este Sistema concentrará, estandarizará y publicará la información e indicadores para la planeación, gestión y evaluación de la política pública.

Artículo 48. El Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial se integrará, al menos, por los siguientes registros:

I. Registro Público del Transporte, que incluye las siguientes modalidades: Transporte Público, Transporte Privado y Transporte Particular;

II. Registro Estatal de Licencias y Permisos de Conducir, incluyendo seguros asociados y puntos;

III. Registro de Infracciones, incluyendo reincidencia y responsabilidad en siniestros viales cometidos bajo el influjo de alcohol o drogas;

IV. Registro Estatal del Archivo de Expedientes de Trámites en todas sus modalidades y Correspondencia relativa a la Coordinación General;

V. Base de Datos Única de Siniestralidad Vial con el registro georreferenciado de siniestros de tránsito, con datos detallados sobre ubicación, tipo de vehículos, características de las víctimas, factores de riesgo concurrentes (velocidad, alcohol) y cinemática del trauma;

VI. Datos del primer respondiente y de la atención médica prehospitalaria por cada siniestro;

VII. Encuestas de movilidad origen-destino, incluyendo la movilidad del cuidado;

VIII. Registro de Empresas de Redes de Transporte (ERT), sus vehículos y conductores;

IX. Registro de permisos de carga en la modalidad público, privado y particular;

X. Registro de gestión de validaciones y Constancias de Identidad Vehicular;

XI. Registro de gestión de validaciones de las Pólizas de Seguros emitidos por las aseguradoras y Fondos de Garantía;

XII. Registro de certificaciones de revisión físico-mecánica, y

XIII. La implementación e inventario de la infraestructura vial, peatonal y ciclista.

Artículo 49. La Base de Datos Única de Siniestralidad Vial será alimentada por la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal, las policías de tránsito municipales y la Fiscalía General del Estado. Contendrá para cada siniestro, y como mínimo, la siguiente información georreferenciada:

I. Ubicación, fecha, hora y clasificación del siniestro vial;

II. Número y tipo de vehículos involucrados;

III. Número de personas lesionadas y fallecidas, desagregadas por tipo de persona usuaria y características sociodemográficas;

IV. Causas probables del siniestro, incluyendo factores de riesgo como velocidad, alcohol o distracción, y

V. Características de la vía y del entorno.

Artículo 50. Las autoridades estatales y municipales competentes tienen la obligación de recabar y remitir a la Coordinación General, de forma periódica y estandarizada, la información necesaria para mantener actualizado el Sistema Estatal de Información. La Coordinación General celebrará convenios con la Fiscalía General del Estado, la Secretaría de Salud, la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal y los Ayuntamientos para garantizar el flujo constante y estandarizado de información para alimentar la Base de Datos Única de Siniestralidad Vial.

Artículo 51. La información contenida en el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, que no sea considerada como reservada o confidencial en términos de la legislación en materia de transparencia, será de acceso público y se publicará en un portal de datos abiertos.

Artículo 52. La Coordinación General, con la participación del Consejo Estatal, definirá y publicará un Sistema de Indicadores Clave de Desempeño (KPIs) para evaluar el cumplimiento de los objetivos de la Estrategia Estatal. Estos indicadores medirán, al menos, la reducción de siniestros, los tiempos de viaje, la calidad del servicio de transporte público, la satisfacción de las personas usuarias y el cambio modal hacia la movilidad sostenible. Los resultados de estos indicadores serán públicos, de fácil acceso y se actualizarán de forma semestral en el portal de datos abiertos del portal de la Coordinación General. El Observatorio Ciudadano de Movilidad y Seguridad Vial utilizará estos indicadores como base para la elaboración de su opinión técnica anual y podrá emitir recomendaciones para la mejora del desempeño.

CAPÍTULO III

DE LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE LA DEMANDA

Y EL IMPACTO EN LA MOVILIDAD

Artículo 53. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos, podrá proponer y establecer zonas de tránsito controlado o de bajas emisiones en áreas urbanas de alta demanda de viajes, con el fin de priorizar la seguridad vial, la movilidad activa, el transporte público y reducir el volumen de vehículos contaminantes o de alto riesgo, de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Artículo 54. Las disposiciones para la operación de las zonas a que se refiere el artículo anterior podrán incluir, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Restricciones de circulación por horario, día, tipo de vehículo o nivel de emisiones contaminantes;

II. Tarifas por acceso o congestiónamiento, cuyos ingresos se destinarán al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, y

III. Sistemas de control y vigilancia automatizados para verificar el cumplimiento de las disposiciones.

Artículo 55. El Poder Ejecutivo Estatal y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán implementar instrumentos económicos, fiscales y tarifarios para incentivar el uso de modos de transporte sostenibles y desincentivar el uso del vehículo particular motorizado, como la política de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT).

Artículo 56. Estarán sujetos a la obtención de una Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, previo a la licencia de construcción municipal, todos aquellos proyectos, obras y actividades, públicos o privados, que por su magnitud y características puedan alterar significativamente los patrones de movilidad o la seguridad vial. La Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad será emitida por la Coordinación General, previo análisis del estudio presentado por el promovente, de acuerdo con el procedimiento y los criterios que se establezcan en el Reglamento.

El Reglamento establecerá los umbrales y tipologías de proyectos sujetos a esta disposición, incluyendo, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Desarrollos habitacionales de más de 50 viviendas;

II. Centros comerciales, educativos, hospitalarios o de oficinas con una superficie construida mayor a 2,500 m²;

III. Zonas y parques industriales, y

IV. Cualquier otra edificación que implique una concurrencia masiva de personas o vehículos.

Artículo 57. El Estudio de Impacto de Movilidad que el promovente presente para sustentar la solicitud de la Evaluación de Factibilidad en Materia de Movilidad, deberá ser elaborado por un especialista en la materia y contener, como mínimo:

I. Diagnóstico de las condiciones de movilidad preexistentes en el área de influencia;

II. Estimación de la generación y atracción de viajes por modo de transporte;

III. Análisis del impacto sobre la capacidad de la red vial y del servicio de transporte público;

IV. Análisis de impacto sobre la seguridad vial de peatones, ciclistas y demás personas usuarias, y

V. Propuesta detallada y presupuestada de medidas de mitigación.

Artículo 58. Las medidas de mitigación deberán estar dirigidas a reducir y compensar el impacto generado, pudiendo incluir, según la escala del proyecto:

I. A escala local, mejora de banquetas, construcción de cruces peatonales seguros, conectividad con ciclovías existentes y mejora de paradas de transporte público, y

II. A escala de corredor o ciudad, aportaciones en obra o económicas para financiar proyectos de transporte masivo, ciclovías, sistemas de bicicletas públicas, o programas de gestión de la velocidad.

Artículo 59. Se crea el Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, administrado por la Coordinación General, el cual operará en términos de la normativa aplicable y de conformidad con los lineamientos que en su momento expida la autoridad competente. A dicho fondo se destinarán los recursos derivados de multas por infracciones estatales a esta Ley. Sus recursos se emplearán exclusivamente para financiar los proyectos y programas previstos en esta Ley. Los recursos derivados de multas serán recaudados por la autoridad fiscal del Estado, la cual deberá enterarlos íntegramente a dicho Fondo en los términos que establezcan los convenios de colaboración correspondientes.

TÍTULO CUARTO

DE LA MODERNIZACIÓN Y TRANSFORMACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

CAPÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES GENERALES DEL SERVICIO PÚBLICO

Artículo 60. El servicio de transporte público es una función de utilidad pública e interés general, cuya rectoría corresponde al Poder Ejecutivo Estatal. Su prestación deberá garantizar el desplazamiento o movilidad de la población, de manera segura, accesible, continua, eficiente, de calidad y con tarifas justas, conforme a los estudios técnicos correspondientes.

Artículo 61. La rectoría del servicio de transporte público corresponde al Poder Ejecutivo Estatal, quien la ejercerá a través de la Coordinación General, con las facultades de planeación, regulación, gestión, supervisión, evaluación y sanción establecidas en esta Ley y su Reglamento.

Artículo 62. El servicio de transporte público de pasajeros se clasifica en colectivo e individual. El servicio colectivo puede ser:

I. Colectivo, operado en paraderos o estaciones fijas y sistemas de pago centralizado;

II. Convencional, operado con autobuses, combis o tipo panel en rutas definidas, con base de llegada y salida, paradas intermedias, tarifas autorizadas y horarios fijos, y

III. Servicio individual, es aquel que se presta sin itinerario ni horario fijo.

CAPÍTULO II

DEL RÉGIMEN DE LAS CONCESIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Y LOS MODELOS DE GESTIÓN

SECCIÓN PRIMERA

DE LAS DISPOSICIONES COMUNES

Artículo 63. La prestación del servicio de transporte público en sus modalidades de colectivo, individual de pasajeros (taxi) y de carga, requerirá de una concesión, mediante la cual la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, a través de la Coordinación General, confiere a una persona física o moral el derecho para la prestación de dicho servicio, en los términos y condiciones que establecen esta Ley, su Reglamento y el título respectivo.

Artículo 64. El otorgamiento de concesiones se realizará mediante licitación pública, asegurando los principios de legalidad, transparencia, competencia y libre concurrencia.

Las bases de todo concurso deberán privilegiar a ciudadanos morelenses, garantizando la calidad, la seguridad, la accesibilidad, la eficiencia y la sostenibilidad de las propuestas.

En ningún caso podrán otorgarse más de tres concesiones del servicio de transporte público, registradas a nombre de una sola persona, aun cuando se trate de una modalidad distinta.

Artículo 65. La convocatoria para la licitación pública deberá contener, como mínimo:

I. El objeto de la licitación, incluyendo la descripción de las rutas o corredores;

II. Los requisitos de carácter técnico, financiero, legal y administrativo que deberán cumplir los interesados;

III. La declaratoria de necesidad y el estudio técnico que justifique el otorgamiento de la concesión;

IV. Los criterios de evaluación de las propuestas, especificando la ponderación de cada uno;

V. El plazo y lugar para la adquisición de las bases y la presentación de propuestas, y

VI. Las garantías que deberán otorgarse.

El procedimiento de la licitación correspondiente se llevará a cabo conforme a la Ley de la materia.

Artículo 66. La concesión podrá otorgarse hasta por un plazo máximo de diez años, o el plazo que mejor se ajuste al proyecto de movilidad correspondiente, tomando en cuenta la vida útil de las unidades vehiculares que se pretendan incorporar al servicio autorizado.

Las concesiones se podrán renovar por un plazo igual, siempre que el concesionario:

I. Lo solicite a la Coordinación General con antelación a su vencimiento, en términos de lo dispuesto en el Reglamento;

II. Haya cumplido con todas las obligaciones estipuladas en esta Ley, su Reglamento y el título de concesión, y

III. Exista una evaluación favorable de su desempeño por parte de la Coordinación General, que garanticen la calidad y seguridad del servicio.

Artículo 67. Las concesiones son intransferibles, salvo los supuestos que esta Ley expresamente establece, cualquier acto que implique la cesión, gravamen, enajenación o transferencia de los derechos derivados de una concesión sin la autorización expresa y por escrito de la Coordinación General, será nulo de pleno derecho y causa de revocación. El procedimiento para la transmisión de derechos se regulará en el Reglamento.

Artículo 68. Será nula de pleno derecho toda concesión otorgada en contravención a las disposiciones de esta Ley, particularmente si:

I. Se otorga sin seguir el procedimiento de licitación pública, salvo en los casos de excepción debidamente fundados y motivados que prevea la Ley de la materia;

II. Es otorgada por una autoridad incompetente;

III. Se basa en información o documentos falsos presentados por el solicitante, y

IV. Cualquier otra causal prevista en las leyes respectivas.

Artículo 69. Las concesiones se extinguen por las causas y bajo los procedimientos establecidos en esta Ley y su Reglamento, incluyendo, entre otras:

I. Vencimiento del plazo de vigencia;

II. Renuncia del titular;

III. Desaparición del objeto o finalidad de la concesión;

IV. Resolución judicial;

V. Caducidad en los siguientes casos:

a) Por no iniciar la prestación del servicio dentro del plazo fijado en la concesión;

b) Por muerte de la persona titular, y

c) Por carecer de instalaciones, equipo y accesorios exigidos por la presente Ley y su Reglamento y demás normativa legal aplicable.

VI. Revocación.

El procedimiento para la extinción de las concesiones se regulará en el Reglamento.

Artículo 70. La Coordinación General podrá revocar la concesión, previo derecho de audiencia al titular, por las causas graves siguientes:

I. Prestar el servicio en condiciones distintas a las autorizadas, afectando la seguridad de los usuarios;

II. Interrumpir el servicio de forma total o parcial sin causa justificada;

III. Ceder, gravar o transferir la concesión o sus derechos sin autorización expresa;

IV. No mantener vigentes las pólizas de seguro requeridas;

V. Dejar de cumplir con las obligaciones inherentes a la concesión o con las condiciones y modalidades dadas para la prestación del servicio;

VI. Realizar cobros por conceptos no establecidos o mayores a los estipulados en la normativa legal;

VII. Acumular sanciones por infracciones graves de manera reiterada, conforme a lo previsto en el Reglamento, y

VIII. Las demás que se establezcan en el título de concesión.

El procedimiento para la revocación de la concesión se regulará en el Reglamento.

Artículo 71. El título de concesión deberá contener, además de los requisitos generales que establezca el Reglamento, como mínimo, lo siguiente:

I. El nombre completo de la persona física o moral concesionaria, así como datos fiscales;

II. La descripción precisa de la modalidad de concesión autorizada;

III. La vigencia de la concesión, y

IV. Derechos, obligaciones y demás particularidades.

SECCIÓN SEGUNDA DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO MODELO RUTA-EMPRESA

Artículo 72. La Coordinación General realizará un diagnóstico por región de transporte público colectivo para determinar su bloque estratégico de actuación actual. Con base en ello, establecerá un modelo de gestión objetivo y un plan maestro de transición para migrar de esquemas de concesión individual a modelos de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, según corresponda.

Artículo 73. La concesión para el servicio de transporte público colectivo en rutas, corredores o cuencas de servicio se otorgará exclusivamente a personas morales constituidas bajo el modelo de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, el otorgamiento de éstas será preferentemente a los actuales concesionarios del transporte público, en términos de la normativa aplicable. Queda prohibido el otorgamiento de nuevas concesiones individuales para esta modalidad.

Artículo 74. La Coordinación General elaborará y publicará un Plan Maestro de Transición que definirá las etapas, incentivos y plazos para la migración de las rutas operadas bajo esquemas individuales al modelo de gestión ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores.

Dicho Plan deberá incluir, como mínimo:

I. El diagnóstico operativo y financiero de cada ruta o sistema (bloque estratégico de actuación);

II. La agrupación de concesionarios individuales existentes en una nueva persona moral para que participen con preferencia en la licitación de su ruta, siempre que acrediten el cumplimiento de los requisitos técnicos, financieros y administrativos, y

III. El procedimiento a seguir en la licitación pública correspondiente.

Artículo 75. El título de concesión deberá contener, además de los requisitos generales que establezca el Reglamento, como mínimo, lo siguiente:

I. El nombre y razón social de la persona moral concesionaria;

II. La descripción precisa de la ruta, corredor o cuenca de servicio, incluyendo itinerarios, horarios y frecuencias;

III. La descripción detallada y características de la flota vehicular autorizada, la cual deberá cumplir con las normas de seguridad, accesibilidad y bajas emisiones, así como de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes;

IV. Un plan de negocio que garantice la sostenibilidad financiera de la operación;

V. Un programa de mantenimiento preventivo y correctivo de la flota, con indicadores de cumplimiento;

VI. Un programa gradual de sustitución de la flota vehicular por unidades de bajas o cero emisiones, preferentemente eléctricas, de conformidad con las metas establecidas en la Estrategia Estatal y las Normas Oficiales Mexicanas. La Coordinación General podrá establecer incentivos para acelerar esta transición;

VII. Un esquema de remuneración para los concesionarios que se establecerá preferentemente con base en kilómetros programados efectivamente recorridos y cumplidos, con indicadores de desempeño, y que podrá complementarse con incentivos por calidad y eficiencia del servicio. Dicho esquema deberá garantizar los derechos laborales de los operadores, eliminando la competencia por el pasaje;

VIII. Un plan de seguridad vial y de capacitación continúa para todo el personal, enfocado en la prevención de siniestros y la atención a usuarios;

IX. La obligación de instalar y mantener en funcionamiento los sistemas tecnológicos para el recaudo centralizado, geolocalización, conteo de pasajeros y video vigilancia que determine la Coordinación General;

X. Las tarifas autorizadas y sus reglas de aplicación;

XI. La concesión podrá otorgarse hasta por un plazo máximo de diez años, o el plazo que mejor se ajuste al proyecto de movilidad correspondiente, tomando en cuenta la vida útil de las unidades vehiculares que se pretendan incorporar al servicio autorizado, así como las reglas para su renovación;

XII. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y

XIII. Las obligaciones en materia de seguros, las causales de revocación, cancelación y terminación.

SECCIÓN TERCERA

DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL (TAXI)

Artículo 76. La concesión para el servicio de transporte público individual (taxi) podrá ser otorgada a personas físicas. La concesión se vinculará a un único vehículo que cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes.

Artículo 77. El título de concesión para el servicio de transporte público individual, deberá especificar:

I. La zona o área geográfica de operación autorizada;

II. La obligación de utilizar un taxímetro digital gestionada a través de una aplicación tecnológica autorizada, dicha aplicación deberá calcular la tarifa de forma electrónica y facilitar el cobro mediante efectivo o medios electrónicos, a elección del usuario;

III. Las características de la cromática, insignias y número de identificación del vehículo;

IV. Las obligaciones relativas a la operación en bases, sitios o, en su caso, a través de plataformas digitales autorizadas;

V. La obligación de contar con los equipos de seguridad y comunicación que la Coordinación General determine;

VI. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y

VII. Un programa gradual de sustitución de la unidad vehicular por una unidad de bajas o cero emisiones, preferentemente eléctrica, de conformidad con las metas establecidas en la Estrategia Estatal y las Normas Oficiales Mexicanas. La Coordinación General podrá establecer incentivos para acelerar esta transición.

SECCIÓN CUARTA

DE LA CONCESIÓN PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA

Artículo 78. La concesión para el servicio de transporte público de carga se otorgará a personas físicas o morales y se clasificará, al menos, en:

I. Carga General, para el transporte de mercancías que no requieren condiciones especiales de manejo, y

II. Carga Especializada, para el transporte de materiales o residuos peligrosos, objetos indivisibles de gran peso o volumen, o mercancías que requieran condiciones controladas como refrigeración.

Artículo 79. El título de concesión para el servicio de carga, además de lo común, deberá establecer:

I. La clasificación de la carga autorizada (general o especializada);

II. Las características y especificaciones técnicas del vehículo o flota autorizada, que cumpla con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular y cromática establecidas en el Reglamento y en las normas técnicas correspondientes, de conformidad con las Normas Oficiales Mexicanas aplicables en materia de peso, dimensiones y seguridad;

III. Las rutas, horarios y zonas de operación permitidas, así como las restricciones para la circulación en áreas urbanas;

IV. La obligación de solicitar a sus operadores la aprobación de los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento, y

V. La obligación de contar con seguros de cobertura amplia para daños a terceros, a la infraestructura vial y por riesgo ambiental, especialmente en el caso de carga especializada.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COMPLEMENTARIO LOCAL SECCIÓN PRIMERA

DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 80. Se reconoce el servicio de transporte público complementario local como una modalidad prestada en vehículos de baja capacidad, como mototaxis y bicitaxis, cuya finalidad es atender las necesidades de movilidad de primer y último tramo. Su operación se autorizará exclusivamente en zonas específicas donde el servicio colectivo convencional no sea técnica o financieramente viable, y su función será alimentar las rutas de este último, sin competir con ellas.

Para la cual se deberán observar los criterios siguientes:

I. Principio de Complementariedad. Entendiéndose como un servicio alimentador y de proximidad, cuya función es conectar a los usuarios desde zonas de baja densidad poblacional o difícil acceso, hacia las vías primarias donde operan las rutas con itinerarios autorizados de transporte público colectivo. Dicho servicio no podrá prestarse dentro de los derroteros autorizados para Transporte Público Colectivo;

II. Registro vehicular de mototaxis y bicitaxis y límite de permisos. En cada uno de los polígonos de operación se realizará el censo vehicular correspondiente de los mototaxis y bicitaxis existentes, para la creación de un registro estatal a cargo de la Coordinación General. Ninguna autoridad podrá otorgar nuevos permisos o altas que incrementen el número total de unidades registradas en términos del Reglamento y demás normativa aplicable, y

III. Determinación de Polígonos y Estudios Técnicos de Operación. La Coordinación General es la única autoridad facultada para autorizar, modificar o negar la operación del servicio de mototaxis o bicitaxis en coordinación con los municipios, en términos del Reglamento y demás normativa aplicable.

Artículo 81. La prestación de este servicio requerirá de un permiso anual de operación expedido por la Coordinación General previo acuerdo de operación con los Ayuntamientos en donde se autorice dicha modalidad de transporte público. Este permiso no constituye una concesión de transporte público individual (taxi) y no otorga los mismos derechos ni está sujeto al mismo régimen. El permiso será de carácter personal, intransferible y estará vinculado a un único vehículo y a un operador específico. Su otorgamiento estará supeditado a la disponibilidad definida en los estudios técnicos que realice la Coordinación General para cada zona de servicio.

SECCIÓN SEGUNDA

DE LA OPERACIÓN Y SUS REGLAS

Artículo 82. La Coordinación General, previa opinión técnica del Ayuntamiento correspondiente, publicará en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", los acuerdos que definan los polígonos o zonas de servicio autorizadas para esta modalidad. Queda estrictamente prohibida la operación de mototaxis y bicitaxis fuera de su zona de servicio autorizada, así como su circulación en vías primarias, corredores de transporte público y vías de acceso controlado. El Reglamento establecerá las sanciones por el incumplimiento de esta disposición, que podrán incluir la revocación del permiso.

Artículo 83. La tarifa para esta modalidad será establecida por la Coordinación General con base en los estudios de costos de operación para cada zona. Dicha tarifa deberá estar visible en todo momento para el usuario. La Coordinación General promoverá e incentivará la incorporación de sistemas de pago electrónico en estas unidades. El Reglamento podrá establecer la obligatoriedad de contar con aditamentos tecnológicos para el cobro, como terminales bancarias o sistemas de pago mediante códigos QR, como requisito para el refrendo del permiso en las zonas que por su desarrollo así lo ameriten.

SECCIÓN TERCERA

DE LOS VEHÍCULOS Y SU VERIFICACIÓN

Artículo 84. Los vehículos autorizados para este servicio (mototaxis y bicitaxis) deberán cumplir con las normas técnicas que emita la Coordinación General, las cuales especificarán, como mínimo:

I. Características de seguridad estructural, que garantice la estabilidad, con una cabina o carrocería que proteja a los pasajeros;

II. Capacidad máxima, la cual no podrá exceder de tres a cuatro pasajeros, según cada caso, además del operador;

III. Equipamiento de seguridad, sistema de frenos eficiente, luces reglamentarias (delanteras, traseras, direccionales y de freno), espejos retrovisores y cinturones de seguridad para todas las plazas de pasajeros, y

IV. Identidad vehicular y cromática, deberán portar placa y engomado vehicular, tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión y vigencia estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley, así como cromática con un número de identificación, el permiso visible o insignia que los identifique claramente como prestadores de servicio autorizado en su zona y tener a la vista la tarifa autorizada por la Coordinación General para la zona de servicio.

Artículo 85. Los vehículos adscritos a esta modalidad deberán someterse a una revisión físico-mecánica periódica establecida en el Reglamento, como requisito indispensable para el refrendo de su permiso anual de operación.

Dicha revisión será realizada en los centros de verificación autorizados por la Coordinación General y evaluará, al menos, el correcto funcionamiento del sistema de frenos, suspensión, dirección, luces, llantas, identidad vehicular y cromática, así como la integridad estructural del vehículo, de conformidad con la normativa aplicable.

SECCIÓN CUARTA

DE LOS OPERADORES

Artículo 86. Para operar un vehículo de transporte público complementario local, la persona operadora deberá contar con una licencia de conducir de tipo "Motociclista" (Tipo B) y, adicionalmente, obtener una Certificación de Aptitud expedida por la Coordinación General. La simple portación de la licencia de motociclista no autoriza por sí misma la prestación del servicio. El Reglamento establecerá que la obtención de la Certificación de Aptitud requerirá, además, aprobar los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General, y un curso específico de capacitación, en términos de su Reglamento.

Artículo 87. La capacitación para los operadores de esta modalidad, será requisito para la Certificación de Aptitud, deberá incluir, como mínimo:

I. Conocimiento de la normativa de tránsito y de las reglas específicas de su zona de operación;

II. Manejo a la defensiva y percepción del riesgo, enfocado en las vulnerabilidades de su vehículo;

III. Nociones básicas de mecánica para la detección de fallas, y

IV. Protocolos de atención al usuario, con énfasis en perspectiva de género y atención a personas con discapacidad.

CAPÍTULO IV

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS CONCESIONARIAS

Artículo 88. Son derechos de las personas concesionarias:

I. Prestar el servicio de transporte público en los términos y condiciones establecidos en el título de concesión;

II. Cobrar a las personas usuarias la tarifa autorizada por la Coordinación General;

III. Proponer modificaciones a las condiciones de operación del servicio, las cuales deberán ser evaluadas y, en su caso, autorizadas por la Coordinación General, y

IV. Las demás que establezca esta Ley y su Reglamento.

Artículo 89. Son obligaciones de las personas concesionarias:

I. Prestar el servicio de manera continua, uniforme, regular, segura y eficiente;

II. Cumplir con los derroteros, itinerarios, horarios y frecuencias autorizadas;

III. Utilizar únicamente vehículos que cumplan con las especificaciones técnicas, de seguridad, accesibilidad y ambientales establecidas en la normatividad aplicable y que estén debidamente registrados;

IV. Contratar y mantener vigente una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro de vida y gastos médicos para las personas usuarias o Fondo de Garantía, con la cobertura mínima que establezca el Reglamento;

V. Mantener la flota vehicular en óptimas condiciones físico-mecánicas, de seguridad y de higiene, realizando el mantenimiento preventivo y correctivo que corresponda de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de esta Ley. La Coordinación General realizará evaluaciones periódicas a los programas de revisión físico-mecánicas y podrá adoptar las medidas necesarias conducentes en todas sus modalidades pudiendo fijar normas técnicas acorde a las necesidades para garantizar el servicio de transporte público;

VI. Instalar en los vehículos, el rastreador del Sistema de Posicionamiento Global, que deberá contar cuando menos con los siguientes servicios:

a) Plataforma para consulta vía web;

b) Localización en tiempo real;

c) Alerta por exceder el límite de velocidad;

d) Geocercas;

e) Reproducción histórica de movimientos con 60 días de anterioridad;

f) Acceso ilimitado a la plataforma;

g) Creación de subcuentas para poder acceder a la plataforma;

h) Auto-reporte de posicionamiento cada minuto, y

i) Las demás que considere la Coordinación General instalar.

VII. Garantizar que todas las personas operadoras cuenten con licencia de conducir vigente del tipo apropiado y con la certificación de capacidades expedida por la Coordinación General;

VIII. Capacitar y profesionalizar de manera continua a su personal, especialmente en temas de seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres en el transporte público, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios;

IX. Brindar un trato digno y respetuoso a todas las personas usuarias;

X. Proporcionar a la Coordinación General toda la información que ésta les requiera para la integración del Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial;

XI. Instalar y mantener en funcionamiento los equipos de geolocalización, contadores de pasajeros, cámaras de video vigilancia y sistemas de pago electrónico centralizado que determine la Coordinación General en el Reglamento;

XII. Realizar todos los trámites conducentes en relación a su concesión ante la Coordinación General, de conformidad con lo estipulado en el Reglamento de esta Ley;

XIII. Reportar al Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, con la periodicidad que determine la Coordinación General, los datos sobre su operación, incluyendo kilómetros recorridos, pasajeros transportados, incidentes de seguridad y siniestros de tránsito;

XIV. Contar con protocolos de actuación para la prevención y atención de casos de acoso sexual y otras formas de violencia de género a bordo de las unidades y en la infraestructura asociada, en coordinación con las autoridades de seguridad y de atención a mujeres;

XV. Asegurar que al menos un porcentaje de su flota vehicular, que será determinado por la Coordinación General, cumpla con criterios de accesibilidad universal para personas con discapacidad motriz, visual y auditiva, y

XVI. Cumplir con las demás disposiciones de esta Ley, su Reglamento y el título de concesión.

CAPÍTULO V

DE LA TRANSFERENCIA DE DERECHOS

Artículo 90. En caso de fallecimiento, incapacidad permanente o declaración de ausencia de una persona física titular de una concesión otorgada bajo regímenes anteriores a esta Ley, los derechos de la misma podrán transmitirse a la persona beneficiaria designada o, en su defecto, a quien acredite el mejor derecho sucesorio, siempre que el beneficiario cumpla con los requisitos para ser concesionario en el plazo que fije la Coordinación General.

Artículo 91. El procedimiento para la transferencia de derechos de las concesiones en todas sus modalidades será regulado en el Reglamento, garantizando la continuidad del servicio y la seguridad jurídica de los interesados.

TÍTULO QUINTO

DEL TRANSPORTE PRIVADO, DE CARGA Y EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE

CAPÍTULO I

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO

Artículo 92. El servicio de transporte privado es aquel que realizan personas físicas o morales para satisfacer sus necesidades particulares de movilidad, sin que se ofrezca al público en general ni se cobre una contraprestación directa por el servicio, salvo los casos previstos en esta Ley.

Artículo 93. El servicio de transporte privado requerirá de un permiso expedido por la Coordinación General y se clasifica en las siguientes modalidades:

I. De personal, el que prestan las empresas para el traslado de sus empleados entre sus domicilios y los centros de trabajo;

II. Escolar, el que prestan las instituciones educativas para el traslado de sus estudiantes entre sus domicilios y los planteles. Este servicio deberá cumplir con los más altos estándares de seguridad y será objeto de una regulación específica y estricta en el Reglamento;

III. Turístico, el que se presta para el traslado de personas con fines recreativos, culturales o de esparcimiento a sitios de interés en el Estado;

IV. De servicios funerarios, el que se realiza para el traslado de féretros y deudos. Para obtener el permiso de la Coordinación General, el solicitante deberá acreditar, además de los requisitos de esta Ley, contar con las autorizaciones y cumplir con la normatividad emitida por las autoridades sanitarias competentes;

V. De servicios de emergencia, el que prestan las ambulancias y vehículos de atención médica de instituciones públicas o privadas;

VI. De mensajería y paquetería, el que se presta para la recolección, envío y entrega de paquetes y correspondencia, y

VII. De traslado de valores, el que se realiza en vehículos blindados y con características de seguridad específicas para el transporte de dinero y objetos de valor.

Artículo 94. Para obtener un permiso de transporte privado o registro anual de operación de transporte privado de pasajeros, según corresponda, los solicitantes deberán acreditar la propiedad, posesión o tenencia de los vehículos, contar con las pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigentes, así como un contrato de prestación de servicios con la institución o empresa correspondiente en su caso; los vehículos deberán cumplir con las especificaciones técnicas, de seguridad, de identidad vehicular para circular establecidas en el Reglamento y en las Normas Técnicas correspondientes de operación para cada modalidad, conforme al Cálculo del Factor de Capacidad Operativa y Demanda, emitido por la Coordinación General, en términos de los estudios técnicos correspondientes.

Artículo 95. Los vehículos destinados al transporte escolar y de personal deberán someterse a una revisión físico-mecánica anual de seguridad, la cual se enfocará en el estado de los sistemas de frenos, suspensión, dirección, llantas, luces y estructura del vehículo, y contar con dispositivos de control de velocidad, así como con personal operador debidamente certificado.

CAPÍTULO II

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA

Artículo 96. El servicio de transporte de carga consiste en el traslado de bienes y mercancías en el territorio del Estado. La regulación de los permisos de carga, tendrá por objeto garantizar la seguridad vial, proteger la infraestructura, mitigar los impactos ambientales y ordenar su circulación.

Artículo 97. El servicio de transporte de carga que se estipule en el Reglamento se clasifica en:

I. Público, el que se presta a terceros a cambio de una contraprestación, y podrá ser de carga general o especializada. Requerirá de una concesión expedida por la Coordinación General, y

II. Privado, el que realizan las empresas para transportar sus propias mercancías o insumos como parte de su cadena productiva, en vehículos cuyo peso bruto vehicular no exceda las 3.5 toneladas. Requerirá de un permiso expedido por la Coordinación General.

Artículo 98. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, podrá establecer:

I. Rutas y horarios específicos para la circulación de vehículos de carga, especialmente los de grandes dimensiones o los que transportan materiales peligrosos;

II. Zonas de acceso restringido para proteger áreas habitacionales, centros históricos y zonas ambientalmente sensibles, y

III. Puntos logísticos, de transferencia y de descanso para optimizar la distribución de mercancías y mejorar las condiciones laborales de las personas operadoras.

Artículo 99. Los vehículos de carga deberán cumplir con las Normas Oficiales Mexicanas en materia de peso, dimensiones, condiciones físico-mecánicas y baja emisión de contaminantes. La Coordinación General y las autoridades municipales podrán realizar operativos de verificación para constatar su cumplimiento.

A efecto de lo anterior, la Coordinación General emitirá las disposiciones normativas aplicables para la clasificación, tonelaje límite y requisitos de contar con una concesión Estatal, o en su caso, permiso de carácter privado, conforme a la capacidad de carga pesada especializada superior a las 3.5 toneladas.

Artículo 100. El transporte de materiales y residuos peligrosos se regirá por la legislación federal en la materia y por las disposiciones adicionales de seguridad que establezca la Coordinación General y las autoridades de protección civil del Estado.

Asimismo, para garantizar la seguridad vial estatal y prevenir riesgos asociados a la alta velocidad en el transporte de materiales con potencial peligroso, es obligatoria la instalación y mantenimiento de un Sistema de Limitación de Velocidad o gobernador electrónico, en todos los vehículos que presten el servicio de transporte de:

I. Sustancias, materiales o residuos peligrosos, incluyendo, de forma enunciativa mas no limitativa, gas licuado de petróleo (Gas LP), gas natural comprimido (GNC), explosivos, materiales inflamables, corrosivos o radioactivos, y

II. Carga especializada o sobredimensionada cuyo peso, dimensiones o naturaleza incrementen significativamente el riesgo de accidentes graves o daños colaterales.

Para efecto de lo señalado en las fracciones anteriores, la Coordinación General establecerá las disposiciones normativas correspondientes, los requisitos técnicos, homologación, procedimientos de certificación, calibración y verificación periódica obligatoria de los Sistemas de Limitación de Velocidad.

CAPÍTULO III

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PRIVADO CONTRATADO A TRAVÉS DE EMPRESAS DE REDES DE TRANSPORTE (ERT)

Artículo 101. El servicio regulado en este Capítulo es una modalidad de transporte privado, distinto del servicio público de taxi, cuya contratación se realiza exclusivamente a través de la intermediación de una Empresa de Redes de Transporte mediante herramientas tecnológicas. Su prestación por parte de particulares requerirá que tanto la ERT como el vehículo y la persona conductora estén debidamente registrados y autorizados por la Coordinación General.

Artículo 102. La Coordinación General es la autoridad facultada para regular, registrar, supervisar, fiscalizar y sancionar la prestación de este servicio, con el objetivo de garantizar la seguridad de las personas usuarias, la calidad del servicio, la equidad en el mercado y la protección de los datos personales.

Artículo 103. Para obtener y mantener el Registro anual de operación, toda ERT deberá cumplir, como mínimo, con los siguientes requisitos:

I. Estar legalmente constituida como persona moral en México, tener su domicilio fiscal en el país y estar inscrita en el Registro Federal de Contribuyentes;

II. Contar con un registro y padrón electrónico, permanentemente actualizado, de todos los vehículos y personas conductoras afiliadas que presten servicio en el Estado, el cual deberá ser interoperable con el Sistema Estatal de Información;

III. Establecer mecanismos de control y filtros de seguridad rigurosos para la selección y permanencia de las personas conductoras, incluyendo la verificación de antecedentes no penales por delitos dolosos, sexuales o de alto impacto, y la aplicación de exámenes toxicológicos;

IV. Contratar y mantener vigente una póliza de seguro de cobertura amplia que ampare la responsabilidad civil por daños a terceros, así como los gastos médicos y la vida de las personas ocupantes del vehículo y de terceros, con cobertura desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende del vehículo;

V. Transparentar a la persona usuaria, antes de la contratación del viaje, la tarifa estimada y sus componentes, la ruta sugerida, así como la identificación plena del vehículo y la persona conductora;

VI. Implementar mecanismos tecnológicos que permitan a la persona usuaria compartir la información de su viaje en tiempo real y contar con un botón digital de pánico en la aplicación, conectado directamente a los servicios de emergencia y seguridad pública del Estado;

VII. Proporcionar a la Coordinación General y a las autoridades de seguridad pública, acceso a un módulo de consulta o interfaz de programación de aplicaciones (API) seguro, para la consulta de información, así como remitir de forma periódica la información estadística disociada de los viajes realizados; o elegir la modalidad de adherirse a la aplicación estatal de prestación de servicios digitales de transporte privado mediante la interfaz de programación de Aplicaciones (API) seguro, registrador de datos de eventos (Caja Negra), bajo el esquema regulatorio emitido en el Reglamento para tal efecto;

VIII. Contar con un esquema de capacitación continua y certificada para sus conductores; especialmente en temas de seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios;

IX. La ERT deberá realizar una aportación periódica al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, equivalente a un porcentaje no menor al 1.5% del valor de cada viaje realizado en el territorio estatal, en términos de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y demás normativa aplicable;

X. Designar un representante legal con domicilio y poder amplio en el estado de Morelos para todos los efectos legales y notificaciones, y

XI. Cubrir anualmente el pago de derechos por la explotación del Registro de operación, cuyo monto se establecerá en la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos.

Artículo 104. Los vehículos utilizados para la prestación de este servicio deberán cumplir con:

I. Estar inscritos en el Registro Estatal de Movilidad y contar con un distintivo de identificación expedido por la Coordinación General;

II. Portar placas de circulación del estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión, modalidad y vigencia estarán establecidos en el Reglamento;

III. No exceder los diez años de antigüedad al momento de su alta inicial en la plataforma;

IV. Contar con un mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad para todas las plazas, frenos ABS y bolsas de aire frontales;

V. Contar con un seguro de cobertura amplia que especifique su uso para servicio de transporte privado de pasajeros, con validez desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende;

VI. Aprobar la verificación vehicular y la inspección físico-mecánica de seguridad que determine la normativa aplicable, y

VII. Las demás que se establezcan en el Reglamento.

Artículo 105. Las personas que conduzcan vehículos para una ERT deberán:

I. Contar con una licencia de conducir tipo "Chofer", expedida por la Coordinación General;

II. Aprobar los exámenes teóricos, prácticos, psicofísicos y toxicológicos correspondientes ante las instituciones autorizadas por la Coordinación General en términos de su Reglamento;

III. No tener antecedentes penales por delitos dolosos, sexuales, contra la salud o de alto impacto. La ERT será responsable de verificar esta condición de forma semestral;

IV. Acreditar haber recibido capacitación en materia de; seguridad vial, derechos humanos, perspectiva de género, prevención de la violencia y acoso sexual contra las mujeres, atención a personas con discapacidad y primeros auxilios, y

V. Estar inscritas en el registro de la ERT y en el Padrón Estatal de Conductores de ERT.

Artículo 106. La Coordinación General integrará y administrará el Padrón Estatal de Conductores de ERT. Las empresas podrán consultar este Padrón antes de dar de alta a un nuevo conductor y deberán reportar cualquier baja o sanción impuesta.

Artículo 107. Queda estrictamente prohibido a los prestadores de este servicio:

I. Hacer base, sitio o utilizar la vía pública para ofrecer el servicio de manera directa;

II. Recoger pasajeros en la vía pública que no hayan contratado el servicio previamente a través de la aplicación tecnológica;

III. Utilizar los carriles exclusivos o confinados para el transporte público, y

IV. Habilitar pagos por medios distintos a los autorizados en la plataforma, salvo disposición expresa de la Coordinación General.

Artículo 108. Las aplicaciones de las ERT que operen en el Estado deberán contar con un botón digital de pánico adscrito al vehículo, de fácil acceso, que al ser activado por el usuario o por el conductor envíe una alerta en tiempo real al centro de monitoreo de la ERT y, simultáneamente, al Centro de Coordinación, Comando, Control, Comunicaciones y Cómputo (C5) del Estado, compartiendo la geolocalización inmediata generada por la aplicación en el dispositivo móvil del usuario o del conductor, en su caso. La Coordinación General, en colaboración con las ERT y autoridades de seguridad, elaborará un protocolo detallado de integración tecnológica que será evaluado de forma periódica y actualizada progresivamente. Este protocolo deberá establecer estándares técnicos, requisitos de interoperabilidad y plazos de implementación, realizando pruebas piloto para garantizar su eficacia y la respuesta coordinada en emergencias.

CAPÍTULO IV

DEL SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS CON SISTEMA DE CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA

Artículo 109. Se regula la autorización, operación y supervisión del servicio de transporte de pasajeros prestado a través de Empresas de Redes de Transporte (ERT) que utilicen Vehículos de Conducción Automatizada (VCA) que, mediante un sistema de inteligencia artificial, sensores, cámaras y sistemas de geolocalización, son capaces de operar y desplazarse de forma segura sin la intervención de un conductor humano a bordo, correspondiendo a un nivel de automatización 4 o 5 de la clasificación de la Sociedad de Ingenieros Automotrices (SAE) o su equivalente internacional.

Artículo 110. Ninguna ERT podrá operar un VCA en el Estado sin una autorización expresa de la Coordinación General, contar con un registro anual de operación y padrón electrónico, el cual deberá ser interoperable con el Sistema Estatal de Información y estar debidamente registrada en el Padrón de Empresas de ERT, para lo cual deberá acreditar, como mínimo, lo siguiente:

I. Certificación de Seguridad, presentar un certificado emitido por un organismo nacional o internacional reconocido que valide la seguridad, fiabilidad y funcionalidad del sistema de conducción autónoma en entornos urbanos complejo;

II. Dominio de Diseño Operacional (ODD), definir y documentar claramente las condiciones geográficas, climáticas y de infraestructura vial bajo las cuales el VCA puede operar de forma segura, y obtener la aprobación de la Coordinación General para dicho dominio;

III. Plan de Ciberseguridad, implementar un protocolo robusto para proteger los sistemas del vehículo contra accesos no autorizados, hackeos o interferencias maliciosas que pongan en riesgo la seguridad, y

IV. Registrador de Datos de Eventos (Caja Negra), cada VCA deberá estar equipado con un dispositivo inviolable que registre continuamente los parámetros de operación, datos de los sensores y las decisiones del sistema de inteligencia artificial, especialmente los momentos previos, durante y posteriores a un siniestro vial.

Artículo 111. Los VCA para la prestación de este servicio deberán cumplir con:

I. Estar inscritos en el Registro Estatal de Movilidad y contar con un holograma o insignia distintiva de identificación expedido por la Coordinación General;

II. Portar placas de circulación del estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión, modalidad y vigencia estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley;

III. No exceder los 7 años de antigüedad al momento de su alta inicial en la plataforma;

IV. Contar con un mínimo de cuatro puertas, cinturones de seguridad para todas las plazas, frenos ABS y bolsas de aire frontales;

V. Contar con un seguro de cobertura amplia que especifique su uso para servicio de transporte por plataforma, con validez desde que el conductor acepta el viaje y hasta que el último pasajero desciende, y

VI. Aprobar la verificación vehicular y la revisión físico-mecánica de seguridad que determine la normativa aplicable.

Artículo 112. Las ERT que operen VCA tendrán las siguientes obligaciones indelegables:

I. Seguridad Vial:

a) Garantizar que la programación de la Inteligencia Artificial del vehículo cumpla y priorice estrictamente el reglamento de tránsito, incluyendo límites de velocidad, señales, semáforos y el respeto a la prioridad de peatones y ciclistas, y

b) Asegurar que los sistemas de sensores y cámaras sean capaces de detectar y reaccionar de forma segura ante imprevistos, como la presencia de vehículos de emergencia, obras en la vía o comportamientos erráticos de otros usuarios de la vía.

II. Seguridad del Usuario y Ciudadanía, las ERT que utilicen VCA deberán proporcionar a la Coordinación General y a las autoridades de seguridad pública, acceso a un módulo de consulta o interfaz de programación de aplicaciones (API) seguro, para la consulta en tiempo real de información de viajes en curso para fines de seguridad e investigación, así como remitir de forma periódica la información estadística disociada de los viajes realizados; o elegir la modalidad de adherirse a la aplicación estatal de prestación de servicios digitales de transporte privado mediante la Interfaz de Programación de Aplicaciones (API) seguro, bajo el esquema regulatorio emitido en el Reglamento para tal efecto;

III. Comunicación y Asistencia Remota, cada VCA deberá contar con un sistema de comunicación de audio y video bidireccional, claramente señalizado, que permita al usuario contactar de inmediato a un centro de control con operadores humanos las 24 horas del día para resolver dudas o reportar emergencias;

IV. Botón de Emergencia, el vehículo deberá incluir un botón de pánico físico o digital de fácil acceso que, al ser activado, notifique al centro de control de la ERT y, simultáneamente, a los servicios de emergencia públicos (911), transmitiendo la ubicación en tiempo real, y

V. Monitoreo Interno, el habitáculo será monitoreado por una cámara de video con el único fin de garantizar la seguridad del pasajero y registrar evidencia en caso de un incidente. Se deberá notificar a la persona usuaria de esta medida de forma clara antes de iniciar el viaje, asegurando el tratamiento de los datos conforme a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Morelos.

Artículo 113. La ERT será responsable conforme a los siguientes supuestos:

I. Responsabilidad Primaria, la ERT será la responsable primaria, objetiva y solidaria por cualquier daño, perjuicio o lesión que se genere a los usuarios, peatones, ciclistas, o a bienes públicos y privados, como consecuencia de la operación, acción u omisión de sus VCA. Esta responsabilidad subsistirá independientemente de las fallas del software, hardware o de la inteligencia artificial. La ERT podrá ser sancionada en términos de lo dispuesto en la presente Ley, su Reglamento y demás normativa aplicable.

II. Seguro de Cobertura Amplia y Especializada, las ERT deberán contratar y mantener vigente una póliza de seguro de cobertura amplia especial para vehículos autónomos, cuyo monto mínimo será determinado por la Coordinación General en el Reglamento. Dicha póliza deberá cubrir, sin excepción ni deducible para el afectado:

a) Daños a terceros en sus bienes y personas;

b) Gastos médicos de los ocupantes y de cualquier tercero afectado, y

c) Responsabilidad civil, legal y moral derivada del incidente.

Artículo 114. Los servicios prestados mediante VCA se sujetarán de manera enunciativa más no limitativa a lo siguiente:

I. Se sujetarán estrictamente a la estructura de tarifas, factores de cobro (distancia, tiempo, tarifa dinámica) y topes máximos autorizados por la Coordinación General para el servicio de transporte en ERT;

II. La aplicación deberá informar al usuario de manera clara y previa a la confirmación del viaje que el servicio será prestado por un Vehículo de Conducción Automatizada;

III. Integración de Sistemas de Cobro: Las ERT deberán garantizar que sus sistemas de cobro para viajes en VCA sean plenamente compatibles e integrables con cualquier plataforma o sistema de supervisión y control que la Coordinación General determine, a fin de permitir la auditoría y verificación del cumplimiento normativo, y

IV. Deberán realizar una aportación periódica al Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, equivalente a un porcentaje no menor al 1.5% del valor de cada viaje realizado en el territorio estatal, en términos de la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y demás normativa aplicable.

TÍTULO SEXTO

DE LA MICROMOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LA REGULACIÓN

Artículo 115. Se reconoce la micromovilidad como una modalidad de transporte personal que utiliza vehículos ligeros, de baja velocidad, propulsados por energía humana o eléctrica. Esto incluye, de manera enunciativa, bicicletas de pedaleo asistido y vehículos de movilidad personal como patinetas (scooters) eléctricos.

La regulación de esta modalidad busca fomentar su uso seguro como complemento al transporte público y alternativa al vehículo particular, priorizando siempre la seguridad de sus usuarios y la convivencia armónica con los peatones.

Artículo 116. La circulación de los vehículos de micromovilidad se sujetará a las siguientes bases, que serán detalladas en el Reglamento:

I. Reglas de Circulación, deberán circular preferentemente por la infraestructura ciclista y, en su ausencia, por el arroyo vehicular. Queda prohibida su circulación por banquetas y por carriles centrales de vías de acceso controlado;

II. Equipamiento de Seguridad, los usuarios deberán portar casco de seguridad certificado. Los vehículos deberán contar con sistema de frenos, luces y aditamentos reflejantes, y

III. Servicios de Alquiler (Sistemas de Micromovilidad Compartida), las personas morales que operen sistemas de micromovilidad compartida sin anclaje requerirán de un permiso de operación expedido por la Coordinación General. El Reglamento establecerá los requisitos para dicho permiso, incluyendo la definición de zonas de operación, el número máximo de unidades, las obligaciones de mantenimiento, la disposición de seguros y el correcto ordenamiento de los vehículos en el espacio público.

TÍTULO SÉPTIMO

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD

CAPÍTULO I

DE LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO VIAL Y CALLES COMPLETAS

Artículo 117. La planeación, diseño, construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura vial en el Estado se realizarán con base en el principio de diseño universal y la jerarquía de la movilidad, con el objetivo de crear calles seguras, inclusivas, accesibles, habitables y funcionales para todas las personas.

Artículo 118. Toda vía pública nueva, así como toda intervención de rehabilitación o mantenimiento mayor en vías existentes, deberá diseñarse bajo el concepto de Calle Completa, que consiste en la redistribución del espacio vial para dar cabida segura y eficiente a todos los modos de movilidad y transporte.

Artículo 119. Los proyectos de calle completa deberán incluir, según corresponda a las características de la vía:

I. Banquetas amplias, continuas, accesibles, con superficies uniformes, libres de obstáculos y con elementos de accesibilidad universal;

II. Cruces peatonales seguros a nivel de la calle, bien iluminados, señalizados y con tiempos semafóricos suficientes;

III. Infraestructura ciclista segregada, continua y conectada a la red;

IV. Carriles exclusivos o preferentes para el transporte público;

V. Diseño geométrico y dispositivos para la gestión y pacificación de la velocidad vehicular, y

VI. Mobiliario urbano, vegetación y sistemas de drenaje sostenible.

Artículo 120. Desincentivar la construcción de puentes peatonales. La infraestructura peatonal existente deberá ser progresivamente sustituida o adaptada para garantizar su accesibilidad y permeabilidad.

Artículo 121. La Coordinación General, en conjunto con las autoridades competentes en infraestructura y obras públicas, expedirá y mantendrá actualizado el Manual de Diseño de Calles para el Estado de Morelos, de observancia obligatoria para los proyectos de infraestructura vial estatales y municipales.

CAPÍTULO II

DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

Artículo 122. La Coordinación General y los Ayuntamientos, en el ámbito de sus competencias, planearán y desarrollarán una red de infraestructura ciclista segura, conectada, coherente, confortable y directa, en conjunto con las autoridades competentes en infraestructura y obras públicas.

Artículo 123. Los proyectos de infraestructura ciclista deberán cumplir con los siguientes criterios:

I. Seguridad, segregación física del tránsito motorizado en vías con velocidades superiores a 30 km/h; diseño de intersecciones seguras e iluminación adecuada;

II. Continuidad, las ciclovías deberán formar una red coherente y conectada, sin interrupciones abruptas, que vincule los principales centros generadores de viajes;

III. Coherencia, la red ciclista deberá estar claramente señalizada y balizada, ser de fácil comprensión y permitir trayectos directos y lógicos, y

IV. Comodidad, pavimentos en buen estado, anchos suficientes para permitir el rebase seguro, y pendientes adecuadas.

Artículo 124. Toda nueva edificación de uso comercial, de servicios, educativa o pública, así como las terminales y estaciones principales de transporte público, deberán contar con estacionamientos para bicicletas seguros, de fácil acceso y en un número proporcional a su capacidad, conforme lo determine el Reglamento.

CAPÍTULO III

DE LAS AUDITORÍAS E INSPECCIONES DE INFRAESTRUCTURA

Artículo 125. Las autoridades estatales y municipales deberán realizar Auditorías de Seguridad Vial a los proyectos de infraestructura nueva en todas sus etapas (planeación, diseño y construcción) y a la red vial existente, para identificar y corregir proactivamente las condiciones de riesgo.

Artículo 126. Las auditorías de seguridad vial deberán ser realizadas por personal técnico certificado y sus resultados serán públicos. Las recomendaciones emitidas deberán ser atendidas por la autoridad responsable del proyecto o de la vía, la cual deberá justificar técnicamente cualquier desviación.

**TÍTULO OCTAVO
DE LA SEGURIDAD VIAL
CAPÍTULO I**

DE LA GESTIÓN DE LA VELOCIDAD

Artículo 127. El exceso de velocidad es un factor de riesgo primordial en la severidad de los siniestros de tránsito. Salvo que la señalización vial indique un límite inferior, las velocidades máximas de circulación en el estado de Morelos para vehículos motorizados en las vías de jurisdicción estatal y municipal serán:

I. 20 km/h en zonas de alta vulnerabilidad, tales como entornos escolares, de hospitales, asilos, albergues y casas hogar;

II. 30 km/h en calles secundarias y calles terciarias dentro de áreas urbanas;

III. 50 km/h en avenidas primarias sin acceso controlado;

IV. 80 km/h en carriles centrales de vías de acceso controlado y en tramos de carreteras estatales que atraviesen zonas urbanas;

V. 80 km/h en carreteras estatales fuera de zonas urbanas;

VI. 50 km/h como velocidad máxima de operación en cualquiera de los accesos a una intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, para garantizar la gestión segura en puntos de conflicto, y

VII. Para las vías de jurisdicción federal, se aplicarán los límites de velocidad que determine la legislación federal en la materia.

Artículo 128. Las autoridades municipales deberán adecuar sus reglamentos de tránsito a los límites de velocidad establecidos en el artículo anterior. Se podrán utilizar dispositivos de gestión y pacificación del tránsito, de acuerdo con los manuales de diseño vial aplicables.

Artículo 129. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener una velocidad de operación mayor a 50 km/h en cualquiera de sus accesos.

CAPÍTULO II

DE LA PREVENCIÓN DE FACTORES DE RIESGO

Artículo 130. Queda estrictamente prohibido conducir cualquier tipo de vehículo bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas. Para tal efecto, se establecen los siguientes límites:

I. Para cualquier persona conductora de un vehículo automotor particular, la concentración de alcohol en sangre no deberá ser igual o superior a 0.5 gramos de alcohol por litro de sangre (g/L) o su equivalente de 0.25 miligramos por litro (mg/L) en aire espirado;

II. Para personas conductoras de motocicletas, la concentración de alcohol en sangre no deberá ser igual o superior a 0.2 g/dL o su equivalente de 0.1 mg/L en aire espirado, y

III. Para personas conductoras de vehículos destinados al transporte público de pasajeros, de carga, escolar o de emergencia, se establece una política de cero tolerancia.

Artículo 131. Las autoridades de seguridad pública estatales y municipales tienen la facultad y la obligación de realizar pruebas de alcoholemia de manera aleatoria y permanente a través de puntos de control conocidos como alcoholímetros.

Artículo 132. Queda prohibido a la persona conductora manipular teléfonos celulares o cualquier otro dispositivo electrónico o de comunicación, salvo que se utilice un sistema de manos libres instalado de fábrica o como accesorio fijo en el vehículo.

Artículo 133. Es obligatorio para todas las personas que viajan en un vehículo motorizado el uso del cinturón de seguridad en todas las plazas.

Artículo 134. Toda persona menor de doce años o con una estatura inferior a 1.35 metros deberá viajar en los asientos traseros del vehículo, utilizando un sistema de retención infantil debidamente certificado y adecuado a su edad, peso y talla.

CAPÍTULO III

DE LA SEGURIDAD EN MOTOCICLETAS

Artículo 135. Las personas que conduzcan o viajen en una motocicleta deberán utilizar en todo momento un casco de seguridad certificado, que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable o estándares internacionales equivalentes, debidamente abrochado y ajustado.

Artículo 136. Queda prohibido transportar en motocicleta a un número de personas que exceda la capacidad de diseño del vehículo. En ningún caso se podrá transportar a menores de doce años, o a personas que no puedan sujetarse por sí mismas de forma segura o que no alcancen a apoyar firmemente los pies en los estribos o posapiés.

Artículo 137. Las personas conductoras de motocicletas deberán circular en todo momento con las luces delanteras y traseras encendidas y utilizar un carril completo, quedando prohibido circular entre carriles o entre vehículos en movimiento.

Artículo 138. Todas las motocicletas que circulen en el Estado deberán contar con una placa de matrícula vigente y visible de circulación del Estado de Morelos y tarjeta de circulación física o digital, cuyos requisitos para su emisión estarán establecidos en el Reglamento de esta Ley. La Coordinación General promoverá, en coordinación con las autoridades de seguridad pública, operativos para verificar el cumplimiento de esta disposición.

CAPÍTULO IV

**DE LA VERIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES
FÍSICO-MECÁNICAS Y ESTÁNDARES DE
VEHÍCULOS**

Artículo 139. Todo vehículo destinado al servicio de transporte público, privado, particular, de carga, de ERT o VCA, deberá someterse a una revisión anual de sus condiciones físico-mecánicas en los centros autorizados por la Coordinación General o bien en las delegaciones habilitadas para tal efecto. Dicha verificación será requisito indispensable para la renovación de la tarjeta de circulación cuya emisión podrá ser física o digital, su modalidad y demás requisitos del refrendo anual, así como los requerimientos para su registro en el Sistema Estatal de Información de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, y su circulación en el estado serán establecidos en el Reglamento. Es responsabilidad de los propietarios de vehículos proporcionar información completa, veraz y correcta para la adecuada integración y registro de sus unidades en el Registro Público Vehicular (REPUVE).

Dicha revisión se enfocará en el estado de los sistemas de frenos, suspensión, dirección, llantas, luces y estructura del vehículo. La Coordinación General, estará facultada para los siguientes preceptos:

I. En coordinación con las autoridades competentes, implementar operativos para la supervisión de peso y dimensiones de los vehículos de carga en las vías de jurisdicción estatal, a fin de prevenir daños a la infraestructura y reducir riesgos de siniestralidad, y

II. A través de sus inspectores o supervisores, tendrá la facultad de retirar de la circulación de forma inmediata y remitir al depósito vehicular a cualquier unidad de transporte público que presente fallas sustanciales que pongan en riesgo la seguridad de las personas usuarias, o que no acrediten la documentación correspondiente al momento de la revisión, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley, sin perjuicio de las sanciones que correspondan a la persona concesionaria.

Artículo 140. Los vehículos particulares estarán sujetos a la revisión de condiciones físico-mecánicas en los términos y con la periodicidad que determinen los programas, el Reglamento y la normativa aplicable en la materia.

Artículo 141. Las flotillas tanto de vehículos privados como públicos serán objeto de un impulso significativo por parte de la Coordinación General, el cual podrá materializarse, entre otros, a través de programas de incentivos para la renovación de flota, o el diseño de acciones públicas específicas que promuevan la adquisición de vehículos con altos estándares de eficiencia energética y seguridad vial, con el propósito de fomentar un parque vehicular que cumpla con criterios rigurosos de eficiencia energética, control efectivo de emisiones contaminantes y altos estándares de seguridad vial.

Este impulso se basará estrictamente en las disposiciones establecidas por las Normas Oficiales Mexicanas vigentes, así como en otras normativas y regulaciones aplicables, sin dejar de lado la incorporación de las mejores prácticas y tecnologías reconocidas a nivel internacional en materia de movilidad sostenible y seguridad vehicular. Para asegurar el cumplimiento de estos objetivos, durante las revisiones físico-mecánicas periódicas, se deberá verificar que las flotillas cuenten con dispositivos y sistemas específicos que garanticen el cumplimiento de los estándares técnicos y de seguridad correspondientes.

En estricta observancia, los requerimientos se presentarán de la siguiente manera:

I. En el caso de vehículos ligeros, será obligatorio la instalación y correcto funcionamiento de sistemas avanzados como el control electrónico de estabilidad, que ayuda a prevenir pérdidas de control en situaciones críticas. Además, los vehículos deben cumplir estrictamente con los estándares de protección en impactos frontales, laterales, laterales de poste, y contar con sistemas de protección diseñados para salvaguardar la integridad de peatones. Todo ello debe estar respaldado por un desempeño general en seguridad que garantice la protección integral de todos los usuarios de la vía, incluyendo conductores, pasajeros y transeúntes;

II. Para los vehículos pesados, se exige la incorporación de tecnologías avanzadas de asistencia inteligente a la conducción, orientadas a la prevención de accidentes y mejora de la seguridad vial. Entre estas, destacan sistemas como el frenado autónomo de emergencia, que permite detener el vehículo automáticamente ante situaciones de riesgo; la asistencia de control de velocidad, que ayuda a mantener velocidades seguras y adecuadas; así como la asistencia para evitar desviaciones involuntarias de carril, lo que mejora sustancialmente el control y la estabilidad durante el manejo, y

III. En cuanto al transporte específico de niñas y niños, se establecerá la obligación de contar con sistemas de anclaje robustos y certificados para la correcta instalación de sistemas de retención infantil. Además, los vehículos deben estar equipados con sistemas de retención infantil adecuados para las diferentes edades y tamaños, complementados con cinturones de seguridad de tres puntos que aseguren una correcta sujeción y protección durante el viaje.

Artículo 142. Todos los vehículos motorizados nuevos que se comercialicen en el estado de Morelos deberán cumplir con los dispositivos y estándares de seguridad vehicular establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas vigentes y aplicables. La Coordinación General realizará campañas informativas sobre el desempeño de seguridad de los distintos modelos vehiculares.

Artículo 143. Queda prohibido instalar o utilizar en los vehículos, dispositivos como "tumbaburros" o "mataburros", que por su diseño incrementen la severidad de las lesiones a peatones, ciclistas u ocupantes de otros vehículos en caso de siniestro, salvo en aquellos vehículos de emergencia o seguridad pública debidamente autorizados por la Coordinación General.

TÍTULO NOVENO

DE LAS LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES Y CLASIFICACIÓN

Artículo 144. Para conducir cualquier vehículo motorizado en la vía pública del estado de Morelos es indispensable contar con una licencia o permiso de conducir vigente, expedido por la Coordinación General o por cualquier otra autoridad competente de la Federación o de las Entidades Federativas, que corresponda al tipo de vehículo que se conduce.

Artículo 145. Las licencias y permisos de conducir son documentos personales e intransferibles que acreditan la aptitud y los conocimientos de una persona para operar un vehículo motorizado. La Coordinación General es la única autoridad en el Estado facultada para su expedición.

Artículo 146. Las licencias de conducir se clasificarán de acuerdo con el tipo de vehículo y servicio, al menos en las siguientes categorías:

I. Tipo A – Automovilista, para conducir vehículos de uso particular que no excedan las 3.5 toneladas de peso bruto vehicular;

II. Tipo B – Motociclista, para conducir motocicletas de uso particular, motos de plataformas de ERT, vehículos de micromovilidad, mototaxis, bicitaxis y triciclos automotores de uso particular;

III. Tipo C - Chofer de Transporte Privado, para conducir vehículos de uso privado de más de 3.5 toneladas de peso bruto vehicular, o aquellos que presten servicio privado de carga o de personal, vehículos de plataformas de ERT;

IV. Tipo D - Chofer de Transporte Público, para conducir vehículos destinados al servicio de transporte público de pasajeros, ya sea colectivo o individual, y

V. Tipo E - Chofer de Transporte de Carga, para conducir vehículos destinados al servicio de transporte público o privado de carga de más de 3.5 toneladas, o que transporten materiales o residuos peligrosos.

Artículo 147. Las licencias que expida la Coordinación General podrán ser impresas en material plástico o de forma digital, mediante aplicaciones tecnológicas, mismas que permitirán la acreditación de las habilidades y requisitos correspondientes para la conducción del tipo de vehículo de que se trate y tendrán plena validez en territorio nacional. El Reglamento establecerá las subcategorías, modalidades, vigencias y los requisitos específicos para cada tipo de licencia.

CAPÍTULO II

DE LA EXPEDICIÓN, RENOVACIÓN Y CERTIFICACIÓN

Artículo 148. Para la expedición por primera vez de cualquier tipo de licencia o permiso de conducir, la persona solicitante deberá acreditar los requisitos siguientes:

I. Ser mayor de edad, salvo en los casos de permisos para menores que establezca el Reglamento, y

II. Presentar y aprobar un examen de valoración integral que demuestre su aptitud, conocimientos y habilidades para la conducción del tipo de vehículo correspondiente. Este examen constará de al menos:

a) Una evaluación teórica sobre los contenidos de esta Ley y su Reglamento pertinentes al tipo de vehículo y servicio, la señalización vial y los primeros auxilios;

b) Una evaluación de pericia y habilidades prácticas de conducción en simulador de tránsito real controlado, diferenciada por tipo de vehículo. Para tal efecto, la Coordinación General deberá contar con las herramientas tecnológicas habilitadas para la aplicación de la evaluación o certificar centros evaluadores con los dispositivos requeridos, y

c) Una evaluación psicofísica que certifique su aptitud visual, auditiva y motriz.

III. Los exámenes para la obtención de licencias de conducir serán diferenciados según el tipo de vehículo y servicio;

a) Para la licencia de Motociclista Tipo – B, el examen práctico deberá realizarse en simulador de circuito cerrado que evalúe la pericia en maniobras de baja velocidad, frenado de emergencia y esquite de obstáculos. Para tal efecto, la Coordinación General deberá contar con las herramientas tecnológicas habilitadas para la aplicación de la evaluación o certificar centros evaluadores con los dispositivos requeridos, y

b) Para las licencias de Tipo C – Chofer de Transporte Privado, Tipo D – Chofer de Transporte Público y Tipo E – Chofer de Carga, el proceso incluirá, además de los exámenes teórico, práctico y psicofísico, la aprobación de un curso de capacitación obligatoria y la obtención de un Certificado de Idoneidad.

IV. Cumplir con los demás requisitos de identificación y domicilio que establezca el Reglamento.

Las personas con discapacidad pueden obtener su licencia en igualdad de condiciones, previa acreditación de los requisitos aplicables en la materia. La Coordinación General realizará las acciones conducentes para garantizar su procedencia.

Artículo 149. La Coordinación General establecerá los centros de evaluación y certificación para la aplicación de los exámenes, los cuales podrán ser operados directamente por la autoridad o a través de terceros debidamente acreditados y supervisados, para garantizar su imparcialidad y rigor técnico. La evaluación teórica para la obtención de cualquier tipo de licencia deberá incluir un módulo específico sobre la vulnerabilidad de peatones y ciclistas, y las responsabilidades del conductor de vehículo motorizado frente a ellos, de acuerdo con la pirámide de la jerarquía de la movilidad.

El curso de capacitación obligatoria a que se refiere el inciso b) de la fracción III, del artículo anterior, deberá tener una duración mínima de 12 horas e incluirá, al menos, los siguientes temas:

I. Normativa en materia de movilidad y tránsito;

II. Manejo preventivo y defensivo y percepción del riesgo;

III. Mecánica básica para la detección de fallas;

IV. Derechos humanos, perspectiva de género y protocolos de actuación ante casos de acoso o violencia;

V. Atención a personas usuarias, con especial énfasis en personas con discapacidad y movilidad limitada, y

VI. Primeros auxilios y actuación como primer respondiente en siniestros de tránsito.

Artículo 150. Para la renovación de cualquier licencia de conducir, la persona solicitante deberá presentar una evaluación psicofísica y acreditar que no cuenta con sanciones por infracciones graves pendientes de cumplir, de acuerdo con la información del saldo de puntos de su licencia contenidos en el Registro Estatal de Movilidad.

Artículo 151. Para la renovación de las licencias Tipo C – Chofer de Transporte Privado para ERT, Tipo D – Chofer de Transporte Público o Tipo E – Chofer de Carga, el solicitante deberá, además de los requisitos del artículo anterior, acreditar haber cursado y aprobado un curso de actualización en materia de normatividad de tránsito, seguridad vial, derechos humanos, accesibilidad y perspectiva de género, con la periodicidad que establezca el Reglamento.

Artículo 152. La Coordinación General expedirá un certificado de idoneidad a las personas conductoras que aprueben el curso de capacitación obligatoria estipulada en el Reglamento. Dicho certificado será requisito indispensable para la obtención de las licencias Tipo B (en su modalidad de operación de plataformas de Empresas de Redes de Transporte), Tipo C – Chofer de Transporte Privado, Tipo D – Chofer de Transporte Público y Tipo E – Chofer de Carga.

CAPÍTULO III

DEL PERMISO DE CONDUCIR PARA MENORES DE EDAD

Artículo 153. La Coordinación General podrá expedir un permiso de conducir provisional a personas mayores de dieciséis años y menores de dieciocho, siempre que cumplan con los siguientes requisitos:

I. Acreditar un curso de capacitación y manejo en una escuela certificada por la Coordinación General;

II. Aprobar el examen de valoración integral a que se refiere el artículo 151 de esta Ley;

III. Presentar una carta aval firmada por el padre, madre o tutor legal, quien se obliga solidariamente por cualquier daño o perjuicio que el menor cause a terceros en la conducción del vehículo, y

IV. Contar con una póliza de seguro de cobertura amplia para el vehículo que conducirá.

Artículo 154. El permiso para menores de edad sólo autorizará la conducción de vehículos particulares tipo A y motocicletas tipo B. Tendrá una vigencia máxima de un año, al término de este periodo deberán de tramitar de nuevo su expedición, estará sujeto a restricciones de horario y circulación que se establecerán en el Reglamento, tales como la prohibición de conducir durante la noche.

CAPÍTULO IV

DEL SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCIR

Artículo 155. Se establece el sistema de puntos para las licencias de conducir. A cada licencia se le asignará un saldo de puntos inicial, el cual se irá reduciendo por la comisión de determinadas infracciones.

Artículo 156. El Reglamento de esta Ley establecerá el tabulador de puntos que se reducirán por cada tipo de infracción, así como el procedimiento para su aplicación y notificación al titular de la licencia.

Artículo 157. La acumulación de un número determinado de infracciones o la pérdida total de los puntos será causa de suspensión o cancelación de la licencia, de acuerdo con lo que establezca el Reglamento. La reincidencia en la conducción bajo los efectos del alcohol será causa de cancelación definitiva de la licencia.

TÍTULO DÉCIMO

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES

DE LAS PERSONAS USUARIAS

CAPÍTULO I

DE LOS DERECHOS GENERALES

DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 158. Todas las personas usuarias de los sistemas de movilidad y transporte en el estado de Morelos tienen derecho a desplazarse por la vía pública en condiciones de seguridad, accesibilidad, comodidad, higiene y eficiencia. Las autoridades, en el ámbito de su competencia, son responsables de garantizar el ejercicio pleno de estos derechos.

Artículo 159. En todo proceso de carácter administrativo, penal o civil derivado de un siniestro de tránsito, las víctimas directas e indirectas gozarán, como mínimo, de los siguientes derechos:

I. Recibir atención médica y psicológica de emergencia, de manera integral, gratuita y expedita;

II. Recibir información, orientación y asesoría jurídica para tomar decisiones informadas;

III. Garantizar el respeto a su dignidad, privacidad e intimidad, evitando la revictimización, y

IV. Acceder a los mecanismos de reparación integral del daño, en los términos de la Ley Estatal de Víctimas y demás disposiciones aplicables, considerando sus condiciones de vulnerabilidad.

Artículo 160. Las autoridades competentes, en el ámbito de sus respectivas atribuciones, deberán emitir los protocolos de actuación necesarios para garantizar los derechos de las víctimas, los cuales serán de observancia obligatoria para las personas servidoras públicas.

CAPÍTULO II

DE LOS DERECHOS ESPECÍFICOS

POR TIPO DE PERSONA USUARIA

Artículo 161. Son derechos de las personas transeúntes:

I. Disponer de vías y espacios públicos seguros, accesibles y diseñados para su uso, con banquetas libres de obstáculos, rampas, cruces seguros y alumbrado público adecuado;

II. Tener preferencia de paso en todas las intersecciones y zonas de cruce, debidamente señalizadas, y

III. Contar con el tiempo suficiente en los semáforos peatonales para cruzar las vías de manera segura, considerando las diferentes capacidades de la población.

Artículo 162. Son derechos de las personas ciclistas y usuarias de vehículos de movilidad personal no motorizados:

I. Circular por las vías públicas de manera segura, ocupando un carril completo;

II. Disponer de una red de infraestructura ciclista segura, conectada y continua;

III. Contar con espacios de estacionamiento seguros y suficientes en los centros generadores de viajes, y

IV. Ser respetadas en su prioridad de paso por los vehículos motorizados.

Artículo 163. Son derechos de las personas usuarias del transporte público:

I. Recibir un servicio de calidad, con unidades limpias, seguras y en buen estado mecánico;

II. Ser tratadas con dignidad, respeto y amabilidad por parte de las personas operadoras y demás personal del servicio;

III. Conocer de manera clara y accesible las rutas, horarios, frecuencias y tarifas del servicio;

IV. Pagar la tarifa autorizada y recibir el cambio exacto o bien realizar su pago a través del sistema de pago electrónico centralizado;

V. Acceder a los descuentos y exenciones tarifarias a los que tengan derecho, como personas adultas mayores, estudiantes y personas con discapacidad estipuladas en el Reglamento;

VI. Viajar con seguridad, contando con los seguros de vida y gastos médicos correspondientes;

VII. Disponer de asientos preferentes para personas con discapacidad, personas adultas mayores, mujeres embarazadas o con infantes en brazos;

VIII. Que las unidades cumplan con los horarios y frecuencias establecidas, y

IX. Presentar quejas y denuncias por la mala calidad del servicio y recibir una respuesta oportuna de la autoridad.

CAPÍTULO III DE LAS OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS USUARIAS

Artículo 164. Son obligaciones de todas las personas usuarias de la vía:

I. Acatar las disposiciones de esta Ley, su Reglamento y los señalamientos de tránsito;

II. Respetar la jerarquía de la movilidad y ceder el paso a los usuarios que tengan preferencia;

III. Comportarse de manera que no se obstaculice, ponga en riesgo o cause daño a otras personas o a la infraestructura pública, y

IV. Hacer uso responsable y consciente del espacio público, calles, infraestructura vial y señalamientos. La falta a esta disposición será sancionada de conformidad con lo establecido en el reglamento de esta Ley.

Artículo 165. Son obligaciones de las personas transeúntes:

I. Cruzar las vías por las esquinas, los pasos peatonales o los puentes y túneles destinados para tal fin;

II. Utilizar las banquetas y espacios peatonales, absteniéndose de caminar por la superficie de rodamiento vehicular, y

III. Atender las señales de los semáforos y de los agentes de tránsito.

Artículo 166. Son obligaciones de las personas usuarias del transporte público:

I. Pagar la tarifa correspondiente;

II. Abstenerse de realizar actos que pongan en riesgo la seguridad de los demás pasajeros o de la persona operadora;

III. No dañar, pintar o maltratar las unidades o la infraestructura del servicio;

IV. Ceder los asientos preferentes a quien los necesite, y

V. No fumar, ingerir bebidas alcohólicas o consumir sustancias psicoactivas a bordo de las unidades.

TÍTULO DÉCIMO PRIMERO DE LA EDUCACIÓN, CULTURA VIAL Y CAPACITACIÓN CAPÍTULO I DEL PROGRAMA ESTATAL DE EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL

Artículo 167. La Coordinación General, en coordinación con los Ayuntamientos y con el Instituto de la Educación Básica del Estado de Morelos y las instituciones de educación media superior y superior, diseñará e implementará el Programa Estatal de Educación y Cultura Vial. La Coordinación General colaborará con la autoridad educativa estatal para incorporar contenidos de movilidad, transporte y seguridad vial en los planes y programas de estudio de todos los niveles educativos, desde la educación básica hasta la media superior. La educación en esta materia deberá, como mínimo:

I. Desarrollar la percepción del riesgo y la comprensión de sus factores;

II. Fomentar el conocimiento y respeto por las normas de tránsito y la señalización vial;

III. Priorizar la protección de las personas usuarias más vulnerables, conforme a la jerarquía de la movilidad;

IV. Promover la elección de modos de desplazamiento sostenibles, seguros y saludables, y

V. Informar sobre los derechos y obligaciones de cada persona usuaria de la vía.

Artículo 168. El Programa Estatal de Educación y Cultura Vial tendrá los siguientes componentes mínimos:

I. La inclusión de contenidos transversales sobre seguridad vial, movilidad sostenible, pirámide de la jerarquía de la movilidad y convivencia en el espacio público en los planes y programas de estudio de la educación básica y media superior;

II. La realización de campañas permanentes de comunicación y sensibilización, a través de medios masivos y digitales, con pertinencia cultural y lingüística a toda la población sobre los principales factores de riesgo vial;

III. La oferta de cursos y talleres de ciclismo urbano, seguridad para motociclistas y manejo preventivo, abiertos a la ciudadanía, y

IV. La promoción de actividades lúdicas y recreativas, como las vías recreativas, que fomenten una cultura de movilidad activa y segura.

Artículo 169. Los contenidos educativos a que se refiere la fracción I del artículo anterior deberán, como mínimo, desarrollar en los estudiantes la percepción del riesgo, el conocimiento de la normatividad, el respeto por las personas usuarias más vulnerables y la promoción de modos de desplazamiento sostenibles.

Artículo 170. Las campañas de comunicación deberán utilizar mensajes claros, basados en evidencia, con pertinencia cultural y lingüística, y con un enfoque de derechos humanos y perspectiva de género, visibilizando los riesgos diferenciados que enfrentan los grupos en situación de vulnerabilidad.

Artículo 171. Las autoridades estatales y municipales, en el ámbito de su competencia, promoverán entre sus empleados y las personas usuarias, estrategias para un uso reducido del automóvil en sus desplazamientos cotidianos, para contribuir a disminuir la congestión vial, la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero, así como a mejorar la eficiencia del sistema de movilidad, la seguridad vial, el entorno urbano y la calidad de vida de las personas usuarias de la vía.

CAPÍTULO II DE LA FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN PROFESIONAL

Artículo 172. La Coordinación General promoverá la capacitación y certificación continua del personal directivo, técnico, y profesional, tanto del sector público como privado, involucrado en la planeación, diseño, operación y evaluación de la infraestructura y los servicios de movilidad, transporte y seguridad vial.

Artículo 173. La Coordinación General, en colaboración con las autoridades competentes, establecerá las bases para la creación e implementación de un Servicio Profesional de Carrera para su personal técnico y operativo. Este servicio se fundamentará en el mérito, la honradez, la capacidad y la experiencia, con el propósito de garantizar la profesionalización, imparcialidad, especialización y continuidad en la gestión pública de la movilidad, el transporte y la seguridad vial. De esta forma, se asegura que la toma de decisiones técnicas responda a criterios objetivos y no a coyunturas políticas o periodos de gobierno.

Artículo 174. Las autoridades de seguridad pública y tránsito estatal y municipal deberán incluir en sus programas de formación inicial y continua, módulos especializados en:

I. Aplicación de la presente Ley y su Reglamento;

II. Actuación como primer respondiente en siniestros de tránsito, con base en protocolos homologados;

III. Protocolos de atención a víctimas con perspectiva de género y derechos humanos, y

IV. Gestión del tránsito para la pacificación y protección de personas usuarias vulnerables.

Artículo 175. La Coordinación General establecerá un Programa de Certificación para instructores de manejo y para las instituciones y escuelas de manejo que operen en el Estado, a fin de garantizar la calidad de la formación que imparten de conformidad con lo establecido en el Reglamento.

Artículo 176. Los concesionarios y permisionarios del servicio de transporte público y de carga tendrán la obligación de garantizar la capacitación continua de su personal operador, en los términos que establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 177. Las ERT deberán implementar un programa permanente de capacitación para sus conductores afiliados, enfocado en seguridad vial, normatividad local y prevención de la violencia de género, cuyo cumplimiento será verificado por la Coordinación General, en los términos que establece esta Ley y su Reglamento.

Artículo 178. La Coordinación General celebrará convenios con instituciones de educación superior para fomentar la creación de programas académicos de licenciatura y posgrado especializados en materia de movilidad, transporte y seguridad vial.

TÍTULO DÉCIMO SEGUNDO DE LA VERIFICACIÓN, INFRACCIONES Y SANCIONES CAPÍTULO I

DE LA VERIFICACIÓN Y SUPERVISIÓN

Artículo 179. La Coordinación General en colaboración con las autoridades federales y municipales, en el ámbito de sus respectivas competencias, serán las encargadas de vigilar y verificar el cumplimiento de las disposiciones de esta Ley y su Reglamento.

Artículo 180. La Coordinación General, a través de su personal debidamente acreditado, realizará actos de inspección y vigilancia para verificar que los servicios de transporte público, de carga y de ERT cumplan con las condiciones de seguridad, calidad, documentación y demás obligaciones establecidas.

Dichos actos se realizarán mediante supervisiones y operativos en vía pública y las visitas de verificación domiciliarias que se estimen convenientes. El área correspondiente de la Coordinación General actuará en el ámbito estatal con funciones de vigilancia, inspección, control y reporte operativo.

Artículo 181. Para los efectos de esta Ley, se entenderá como supervisores al personal autorizado de la Coordinación General, quienes tendrán a su cargo las atribuciones siguientes:

I. Vigilar el exacto cumplimiento de las disposiciones de la presente Ley, su Reglamento y demás ordenamientos aplicables;

II. Vigilar las condiciones de seguridad, comodidad e higiene de las terminales, paradas, sitios y demás servicios auxiliares del transporte;

III. La vigilancia y revisión de los vehículos destinados al Servicio de Transporte, que circulen en la infraestructura carretera del Estado;

IV. Revisar la documentación necesaria que deben portar los operadores del transporte en los vehículos para la prestación del servicio;

V. Practicar inspecciones a los vehículos del servicio de transporte del Estado;

VI. Ejecutar operativos de inspección, vigilancia y control, de conformidad con los planes y programas autorizados;

VII. Elaborar las boletas de infracciones a los conductores de los vehículos del Servicio de Transporte Público y Privado cuando se infrinja alguna disposición a la presente Ley o su Reglamento;

VIII. Hacer del conocimiento de la autoridad competente hechos o conductas que se presuman constitutivos de algún delito;

IX. Coordinarse con autoridades municipales, estatales o federales para la ejecución de acciones conjuntas de supervisión, y

X. Las demás que le confiera la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 182. Las autoridades de seguridad pública y vialidad, tanto del Estado como de sus Ayuntamientos, en estricta observancia, realizarán los actos de vigilancia y supervisión que garanticen el cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de todas las personas usuarias. El ejercicio de estas facultades deberá apegarse a los principios rectores de la Ley General, asegurando que toda intervención y sanción sea objetiva, proporcional y transparente, en concordancia con lo dispuesto por el mismo ordenamiento y en el Reglamento de esta Ley.

La vigilancia se enfocará de manera prioritaria en aquellas conductas de riesgo que atentan directamente contra la seguridad vial y la vida, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso de distractores. Esta vigilancia se aplicará sin distinción, en estricto respeto a los derechos humanos y a la jerarquía de la movilidad establecida en la presente Ley.

Artículo 183. El personal que realice funciones de verificación e inspección deberá:

I. Estar debidamente identificado, portar en todo momento su uniforme, identificación oficial vigente y oficio de comisión;

II. Actuar con legalidad, objetividad, imparcialidad, profesionalismo y con estricto apego a los protocolos establecidos, respetando en todo momento los derechos humanos de las personas;

III. Elaborar actas circunstanciadas de sus intervenciones, debidamente firmadas y sustentadas con evidencia documental o digital;

IV. Abstenerse de recibir cualquier tipo de dádiva, beneficio, gratificación o contraprestación indebida;

V. Reportar de inmediato cualquier irregularidad detectada a su superior jerárquico;

VI. Cumplir estrictamente con los protocolos y lineamientos operativos que establezca la Coordinación General, y

VII. Someterse a evaluaciones periódicas de desempeño.

Artículo 184. La ciudadanía podrá denunciar ante la Coordinación General o la autoridad municipal correspondiente cualquier acto de abuso de autoridad, extorsión o violación a los derechos humanos por parte del personal de verificación, supervisión, inspección o de tránsito.

Artículo 185. Las personas físicas y morales están obligadas a proporcionar a los supervisores nombrados para tal efecto por la autoridad competente, previa acreditación como tales, los informes, documentos y datos que sean necesarios para el ejercicio de sus funciones.

CAPÍTULO II DE LAS INFRACCIONES Y MEDIDAS DE SEGURIDAD

Artículo 186. Se considera infracción a toda acción u omisión que contravenga las disposiciones de esta Ley y su Reglamento y todas aquellas que de ella emanen.

Artículo 187. Cuando una persona conductora cometa una infracción a las normas de tránsito, el agente de la policía de tránsito competente deberá elaborar el acta de infracción correspondiente, la cual deberá estar debidamente fundada y motivada, y notificarla al infractor, entregando una copia de la misma.

Artículo 188. La Coordinación General y los Ayuntamientos podrán emplear sistemas y equipos tecnológicos, como cinemómetros (radares de velocidad) y sistemas de fotodetección, para constatar la comisión de infracciones, particularmente las relacionadas con los límites de velocidad y el respeto a la luz roja del semáforo. El Reglamento establecerá los protocolos para su operación y la notificación de las sanciones derivadas.

Artículo 189. Como medida de seguridad para salvaguardar la vida y la integridad de las personas, las autoridades competentes podrán retirar un vehículo de la circulación por causas graves y remitirlo a un depósito vehicular además de los que se señalen en el Reglamento de la Ley, en los siguientes casos:

I. Cuando la persona conductora presente una concentración de alcohol en sangre o aire espirado superior a la permitida, y no se encuentre un acompañante en condiciones de conducir;

II. Cuando el vehículo no cuente con placas de matrícula o permiso de circulación vigente, o utilice placas metálicas de identificación en vehículo distinto al autorizado;

III. Cuando el vehículo sea ostensiblemente contaminante o presente fallas mecánicas evidentes o condiciones físico-mecánicas que pongan visiblemente en riesgo la seguridad vial y la del usuario;

IV. Por prestar el servicio de transporte público sin la concesión o permiso correspondiente;

V. Por abandonar el vehículo en la vía pública;

VI. Por estacionarse en un lugar prohibido que obstruya gravemente la circulación o un espacio destinado a servicios de emergencia o para personas con discapacidad;

VII. Por carecer de las pólizas de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros o fondo de garantía que establece la Ley;

VIII. Cuando el operador del transporte público haya agotado sus puntos en su licencia de conducir;

IX. Por alterar en cualquier forma el diseño, estructura, capacidad y construcción original de los vehículos destinados al servicio de transporte público, sin autorización expresa y por escrito de la Coordinación General, y

X. Cuando se interrumpa total o parcialmente una vía pública o bien se invadan oficinas públicas como medio de presión a las autoridades con los vehículos del Servicio de Transporte Público, Privado o Carga.

Artículo 190. Los supervisores, en ejercicio de su responsabilidad, podrán retener en garantía de pago de las infracciones por conceptos de violación a la presente Ley y su Reglamento, cualquiera de los elementos de circulación.

Artículo 191. En caso de que un supervisor detecte un vehículo operando Servicios de Transporte Público concesionado o sin concesión, Servicios de Transporte Privado o de Carga, relacionado en hechos que puedan ser constitutivos de delitos, tendrá la obligación de ponerlo a disposición del Ministerio Público o autoridad correspondiente, conjuntamente con su operador, para el deslinde de responsabilidad correspondiente.

Artículo 192. El procedimiento para la liberación de los vehículos remitidos al depósito vehicular se establecerá en el Reglamento, y requerirá, como mínimo, el pago de la multa correspondiente y de los derechos por los servicios de arrastre y resguardo, cuyas tarifas serán aplicables conforme a las disposiciones normativas aplicables.

CAPÍTULO III DE LAS SANCIONES

Artículo 193. Las infracciones de carácter general a la presente Ley y su Reglamento serán sancionadas de acuerdo con su gravedad. Las sanciones podrán consistir en:

- I. Amonestación verbal o escrita;
- II. Multa, expresada en Unidades de Medida y Actualización (UMA);
- III. Retiro de puntos de la licencia de conducir;
- IV. Suspensión de la licencia de conducir;
- V. Cancelación definitiva de la licencia de conducir;
- VI. Suspensión de la concesión o permiso de transporte;
- VII. Revocación de la concesión o permiso de transporte, y
- VIII. Retiro del vehículo de la circulación.

Artículo 194. El Reglamento de esta Ley contendrá el tabulador de infracciones y sanciones, clasificando las faltas en leves, graves y muy graves, de acuerdo al nivel de riesgo que generan para la seguridad vial.

Artículo 195. Se considerarán, al menos, como infracciones muy graves, y se sancionarán con las multas más altas y la reducción de puntos en la licencia, las siguientes conductas:

- I. Conducir con una concentración de alcohol o bajo el influjo de sustancias psicoactivas superior a la permitida;
- II. Exceder en más de 20 km/h los límites de velocidad establecidos;

III. Prestar el servicio de transporte público sin concesión;

IV. No respetar la luz roja del semáforo o la señal de alto;

V. Circular en carriles a contraflujo o en los exclusivos para el transporte público, y

VI. No utilizar el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil.

Artículo 196. Adicionalmente, se sancionará a los operadores, permisionarios y concesionarios del Transporte Público, de acuerdo con el tabulador respectivo detallado en el Reglamento de esta Ley, por las siguientes conductas:

I. Por no mostrar la tarifa autorizada en lugar visible del vehículo;

II. Cuando el vehículo no reúna las condiciones adecuadas en su estado físico interior y exterior, y en su sistema mecánico o electrónico, a juicio de la autoridad competente;

III. Por hacer uso de la vía pública para el establecimiento de terminales no autorizadas, o que estas causen molestias a los habitantes o establecimientos aledaños;

IV. Por no señalar en la unidad el número económico o el número de la ruta asignada, o por no acatar la cromática asignada por la Coordinación General;

V. Cuando el operador del transporte público no porte el uniforme de trabajo durante el servicio;

VI. Cuando el operador del transporte no tenga a la vista de los usuarios el original de su gafete de operador;

VII. Cuando el operador no acate las normas de tránsito, horarios, frecuencias e itinerarios;

VIII. Por aplicar tarifas no autorizadas;

IX. Por comportamiento indebido y falta de cortesía con el público;

X. Por abastecer combustible con el motor encendido o con pasajeros a bordo;

XI. Por tolerar que viajen personas en los estribos o en lugares no destinados para ello;

XII. Por circular con las puertas abiertas o no extremar las precauciones al abrirlas;

XIII. Por no disponer de asientos reservados para personas con discapacidad, mujeres embarazadas o adultos mayores, y

XIV. Por accionar equipos con sonido estridente dentro de los vehículos.

Artículo 197. Se sancionará con multa de entre cien y trescientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización, al que preste el servicio en cualquiera de sus modalidades careciendo de concesión, permiso o con placas de identificación de Transporte Público en vehículo distinto al autorizado. En caso de reincidencia, la multa ascenderá a entre trescientas y quinientas veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización. Para garantizar el pago de esta sanción, la autoridad del transporte deberá retener en garantía el vehículo en el que se cometió la infracción.

Artículo 198. La reincidencia en la comisión de infracciones graves en un periodo de un año será causa de suspensión de la licencia de conducir. La reincidencia en la conducción bajo los efectos del alcohol será causa de cancelación definitiva de la licencia.

Artículo 199. Se procederá a la suspensión del gafete de operador en los siguientes casos:

I. Por treinta días:

a) Cuando opere un vehículo con la certificación no vigente;

b) Cuando se presenten más de dos quejas de personas usuarias dentro de un periodo de noventa días naturales por no dar cambio exacto, o por ofender o discriminar a las y los pasajeros, y

a) Cuando se presenten más de dos quejas de usuarios dentro de un periodo de noventa días naturales por no aplicar la exención de pago o descuentos correspondientes.

II. Por sesenta días:

I. Por reincidencia en las acciones del numeral anterior en un periodo de sesenta días, y

II. Cuando no permita que le realicen el examen toxicológico en el tiempo, lugar y forma establecidos.

III. Por noventa días:

a) Por acumular tres infracciones a los ordenamientos de tránsito en un periodo de treinta días, y

b) Por agredir física o verbalmente a los supervisores del transporte o cualquier otro funcionario de la Coordinación General.

Artículo 200. Procede la cancelación definitiva del gafete de operador en los casos siguientes:

I. Por violar en forma reiterada y sistemática las disposiciones de esta Ley o su Reglamento, no obstante que se hayan aplicado sanciones de amonestación, multa y suspensión;

II. Por haber sido suspendido su gafete en dos ocasiones por cualquiera de los motivos señalados en el artículo anterior;

III. Por abandono del vehículo o de persona en caso de accidente;

IV. Por conducir bajo el influjo de bebidas alcohólicas o el efecto de enervantes o psicotrópicos;

V. Por permitir el uso del gafete de operador a una persona distinta al titular, y

VI. Por entregar documentos falsos para la obtención del gafete de operador.

El operador del transporte, cuyo gafete haya sido cancelado, no tendrá derecho a que se le devuelva o renueve.

Artículo 201. El producto de las multas impuestas por las autoridades estatales, en el ejercicio de sus respectivas facultades de imposición y recaudación, deberá destinarse a la constitución del Fondo Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, cuyos recursos se aplicarán exclusivamente a acciones de mejora de la infraestructura peatonal y ciclista, equipamiento para la seguridad vial, y programas de educación y cultura de la movilidad.

Los Municipios, en caso de estimarlo procedente, podrán constituir un Fondo con características similares al estatal.

Artículo 202. Se considerarán circunstancias agravantes en la comisión de infracciones de tránsito, y darán lugar a la imposición de las sanciones más altas, las siguientes:

I. Que el infractor sea operador de un vehículo de transporte público de pasajeros o de carga;

II. Que la infracción haya sido causa directa de un siniestro de tránsito con resultado de lesiones graves o muerte;

III. Que el infractor se dé a la fuga tras cometer la infracción o participar en un siniestro, y

IV. Transportar a un menor de doce años en el asiento del copiloto o sin su sistema de retención infantil correspondiente.

Artículo 203. Sin perjuicio de las sanciones aplicables a la persona operadora, la persona concesionaria del servicio de transporte público será sancionada cuando sus vehículos o personal incurran en infracciones graves o muy graves de manera reiterada, o cuando se acredite que la infracción se debió a una omisión en sus obligaciones de mantenimiento, capacitación o supervisión.

Artículo 204. La conducción de cualquier vehículo motorizado, así como los VCA que no cuenten con una póliza de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros vigente será considerada una infracción grave. El vehículo podrá ser retirado de la circulación como medida de seguridad hasta que se acredite la contratación del seguro.

TÍTULO DÉCIMO TERCERO DEL USO DE TECNOLOGÍAS PARA LA TRANSPARENCIA Y EL CONTROL DE LA SUPERVISIÓN OPERATIVA CAPÍTULO I DEL USO DE EQUIPOS DE GRABACIÓN AUDIOVISUAL

EN LABORES DE SUPERVISIÓN OPERATIVA

Artículo 205. Se regula el uso, almacenamiento y acceso a los sistemas de grabación de audio y video portátiles (cámaras corporales) y los instalados en vehículos oficiales (cámaras en patrullas), utilizados por el personal de supervisión operativa. Su finalidad es transparentar la actuación de la autoridad, prevenir actos de corrupción, fortalecer la confianza ciudadana, así como generar un acervo probatorio que proteja la integridad y la actuación legal tanto de los ciudadanos como del personal operativo durante sus funciones.

Artículo 206. El uso de los equipos de grabación audiovisual se regirá en todo momento por los siguientes principios:

I. Legalidad, su uso se limitará estrictamente a las finalidades previstas en este ordenamiento y la normativa aplicable;

II. Necesidad y Proporcionalidad, la grabación se realizará únicamente cuando sea necesaria para el cumplimiento de las funciones de supervisión y seguridad vial, siendo la medida idónea para alcanzar los fines perseguidos;

III. Transparencia y Notificación, el personal operativo deberá informar a los ciudadanos que están siendo grabados al inicio de cualquier interacción, siempre que las circunstancias lo permitan y no ponga en riesgo la seguridad del operativo. Las patrullas con sistemas de grabación deberán contar con señalética visible que así lo indique;

IV. Confidencialidad y Privacidad, la información obtenida será tratada como confidencial. Se garantizará la protección de los datos personales y el derecho a la privacidad de las personas que intervengan, conforme a la Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados y la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Morelos, y

V. Integridad y No Alteración, se implementarán los mecanismos tecnológicos necesarios para asegurar que las grabaciones no puedan ser editadas, alteradas o eliminadas por personal no autorizado, garantizando la cadena de custodia digital.

CAPÍTULO II DE LA OPERACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GRABACIÓN

Artículo 207. El personal de Supervisión Operativa adscrito a la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General, que porte una cámara corporal tiene la obligación de activarla al inicio de toda interacción con la ciudadanía derivada de sus funciones, incluyendo, de manera enunciativa más no limitativa:

I. Revisiones a unidades de transporte público o mercantil;

II. Entrevistas con operadores, concesionarios o usuarios;

III. Procedimientos de aplicación de infracciones o sanciones, y

IV. Atención a siniestros de tránsito o situaciones de conflicto.

La grabación deberá continuar de manera ininterrumpida hasta la conclusión de la interacción o el procedimiento. El personal podrá desactivar la cámara durante periodos de descanso, en conversaciones privadas con otros compañeros que no se relacionen con un procedimiento en curso, o en situaciones donde se requiera proteger la intimidad de víctimas vulnerables, debiendo justificar la desactivación en su informe de actividades.

Artículo 208. Los sistemas de grabación audiovisual instalados en las patrullas se activarán de forma automática al encender el vehículo o las señales luminosas y sonoras de emergencia (torreta). Estos sistemas capturarán imágenes y audio del exterior del vehículo para documentar el contexto de las operaciones, así como del interior del habitáculo en la zona destinada a personas puestas a disposición, para garantizar el respeto a sus derechos humanos durante el traslado. La grabación de audio en la cabina de los supervisores solo se activará durante un procedimiento oficial o interacción directa con la ciudadanía, para proteger las conversaciones privadas del personal.

CAPÍTULO III DE LA GESTIÓN, RESGUARDO Y ACCESO A LA INFORMACIÓN

Artículo 209. Al finalizar el turno, las grabaciones serán transferidas de forma automática y encriptada a un servidor seguro y centralizado, bajo la responsabilidad del área de Supervisión Operativa adscrita a la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General. Las grabaciones se conservarán por un periodo mínimo de noventa días naturales. Aquellas que formen parte de una investigación, queja, procedimiento administrativo o proceso judicial, se conservarán hasta la total conclusión del mismo. Transcurrido el plazo, el material será eliminado de forma permanente y segura, conforme a los protocolos establecidos.

Artículo 210. El acceso a las grabaciones estará estrictamente restringido y sólo se autorizará mediante solicitud fundada y motivada para los siguientes fines:

I. Servir como elemento de prueba en investigaciones sobre quejas o denuncias por presuntos actos de corrupción, abuso de autoridad o cualquier otro acto contrario a los principios de actuación policial o cuando lo solicite la autoridad competente;

II. Constituir un medio de defensa para el personal operativo frente a acusaciones infundadas;

III. Fines de capacitación y mejora continua, previa disociación de los datos personales de los ciudadanos que aparezcan en las imágenes, y

IV. Aportar pruebas en procedimientos administrativos o judiciales, a solicitud de la autoridad competente.

Queda estrictamente prohibido el uso de las grabaciones para fines de vigilancia general, para buscar de manera aleatoria infracciones disciplinarias menores del personal o para cualquier fin distinto a los establecidos en este artículo.

Artículo 211. Es responsabilidad del supervisor portar, cuidar y operar correctamente el equipo asignado, así como reportar de inmediato cualquier falla técnica.

La obstrucción intencional del lente o micrófono, la no activación deliberada de la cámara o micrófono durante una interacción obligatoria, así como la manipulación, daño o destrucción del equipo o las grabaciones, se sancionará conforme al régimen de responsabilidades aplicable, sin perjuicio de las responsabilidades penales que pudieran derivarse.

TÍTULO DÉCIMO CUARTO DE LOS MEDIOS DE DEFENSA CAPÍTULO I

DE LOS MEDIOS DE IMPUGNACIÓN

Artículo 212. Las personas afectadas por los actos y resoluciones de las autoridades de movilidad y transporte emitidos con fundamento en esta Ley y su Reglamento, podrán interponer el recurso de revisión o, en su caso, promover el juicio contencioso administrativo, en los términos que establece la Ley de Justicia Administrativa del Estado de Morelos.

Artículo 213. El recurso de revisión se interpondrá por escrito ante la misma autoridad que emitió el acto, dentro de los quince días hábiles siguientes a su notificación. Deberá expresar los agravios que el acto recurrido causa al promovente y ofrecer las pruebas que considere pertinentes.

Artículo 214. La interposición del recurso suspenderá la ejecución del acto impugnado, particularmente en lo que se refiere al cobro de multas, siempre y cuando se garantice en los términos previstos en el Código Fiscal para el Estado de Morelos. No se suspenderá la ejecución de sanciones que impliquen la cancelación de licencias o concesiones, o el retiro de vehículos por causas graves de seguridad vial.

Artículo 215. La autoridad resolverá el recurso de revisión en un plazo no mayor a treinta días hábiles contados a partir de la interposición del mismo, confirmando, modificando o revocando el acto impugnado. La resolución que recaiga al recurso será la que ponga fin al procedimiento en la vía administrativa.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Remítase la presente Ley a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, para los efectos de lo dispuesto por los artículos 44, 47 y 70, fracción XVII, inciso a), de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos.

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

TERCERA. Se abroga la Ley de Transporte del Estado de Morelos, publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5172, del 26 de marzo de 2014, y se derogan todas las disposiciones de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan a la presente Ley.

CUARTA. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal deberá expedir el Reglamento de la presente Ley en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

QUINTA. El Sistema Estatal y el Consejo Estatal de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial, así como el Observatorio Ciudadano Estatal, deberán quedar formalmente instalados en un plazo no mayor a ciento veinte días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SEXTA. Los Ayuntamientos del estado de Morelos deberán crear, adecuar o modificar sus respectivos Reglamentos de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial a las disposiciones de la presente Ley, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SÉPTIMA. La Coordinación General de Movilidad y Transporte, deberá expedir y mantener actualizado el Manual de Diseño de Calles para el Estado de Morelos, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

OCTAVA. Las concesiones, permisos y autorizaciones otorgados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley continuarán vigentes en los términos en que fueron expedidos, acreditando estar debidamente regularizados en sus trámites, pero sus titulares deberán ajustarse a las obligaciones de transición, operación, seguridad y equipamiento que establece el nuevo ordenamiento en los plazos que fije el Reglamento.

NOVENA. Los procedimientos y recursos administrativos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley se seguirán tramitando y se resolverán conforme a las disposiciones vigentes al momento de su inicio.

DÉCIMA. Las disposiciones contenidas en la presente Ley que para su implementación requieran la erogación de recursos financieros, se realizarán conforme a la suficiencia presupuestal con que cuente la Coordinación General.

DÉCIMA PRIMERA. Respecto a la atribución conferida a la Coordinación General en el artículo 15, fracción VI, de esta Ley, que faculta el establecimiento y operación de centros de evaluación y certificación para la obtención de licencias, la Coordinación General, en coordinación con la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal y demás autoridades competentes, deberá:

I. Realizar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, un análisis exhaustivo de factibilidad administrativa, técnica y presupuestal para el establecimiento y operación de dichos centros, y

II. Con base en el análisis referido, elaborar e implementar, en un plazo no mayor a treinta días naturales, un programa de implementación gradual que garantice la adecuada asignación de recursos humanos, materiales y financieros, así como la infraestructura tecnológica necesaria para asegurar la plena operatividad de los centros de evaluación y certificación.

Lo anterior, conforme a la suficiencia presupuestal que al efecto autorice la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal, en términos de la normativa aplicable.

DÉCIMA SEGUNDA. La Coordinación General deberá elaborar y publicar, en un plazo no mayor a ciento ochenta días naturales contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Plan Maestro de Transición referido en el Artículo 74. Dicho Plan definirá las etapas, los incentivos y los plazos para la migración de las rutas operadas bajo esquemas de concesión individual a los modelos de gestión de ruta-empresa, cuenca de servicio o corredores, en congruencia con los principios de eficiencia, seguridad y sostenibilidad que rigen esta Ley.

DÉCIMA TERCERA. Las concesiones de transporte público otorgadas bajo el modelo hombre-camión que se encuentren vigentes a la fecha de entrada en vigor de la presente Ley podrán continuar operando en las mismas condiciones establecidas en sus títulos originales, existiendo la posibilidad de organizarse, quienes así lo deseen, bajo la modalidad ruta-empresa, con la finalidad de obtener economías en la adquisición, administración, mantenimiento y operación del parque vehicular, y con ello, lograr la mejoría sustantiva en los estándares de calidad y mejoramiento constante del sistema de transporte público.

DÉCIMA CUARTA. A partir de la primera renovación posterior a la entrada en vigor de esta Ley, cada concesión que se renueve deberá incorporar gradualmente ciertos estándares y requisitos de manera progresiva y escalonada, con el fin de asegurar que el servicio evolucione hacia los nuevos estándares de calidad y eficiencia para la gestión de la movilidad sostenible.

DÉCIMA QUINTA. En un plazo no mayor a noventa días naturales a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, la Coordinación General deberá establecer y publicar en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" los lineamientos y la periodicidad del Programa de Certificación para instructores de manejo e instituciones y escuelas de manejo a que se refiere el Artículo 176 de esta Ley, garantizando la continua actualización y estandarización de la formación impartida en materia de movilidad y seguridad vial en el Estado.

Poder Legislativo del Estado de Morelos, Sesión Ordinaria de Pleno del día trece de noviembre de dos mil veinticinco.

Diputadas y Diputados integrantes de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Morelos. Dip. Isaac Pimentel Mejía, presidente. Dip. Guillermina Maya Rendón, secretaria. Dip. Alberto Sánchez Ortega, secretario. Rúbricas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, Palacio de Gobierno, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los veinticuatro días del mes de noviembre del dos mil veinticinco.

"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN"
GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO
LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS
MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN
SECRETARIO DE GOBIERNO
EDGAR ANTONIO MALDONADO CEBALLOS
RÚBRICAS.

Al margen superior izquierdo un escudo del estado de Morelos que dice: "TIERRA Y LIBERTAD". LA TIERRA VOLVERÁ A QUIENES LA TRABAJAN CON SUS MANOS.- y un logotipo que dice: MORELOS.- LA TIERRA QUE NOS UNE.- GOBIERNO DEL ESTADO 2024-2030.

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN, GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS A SUS HABITANTES SABED:

La Quincuagésima Sexta Legislatura del Congreso del Estado Libre y Soberano de Morelos, en ejercicio de la facultad que le otorga la fracción II del artículo 40 de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, aprobó al tenor de lo siguiente:

Los integrantes de Comisiones Unidas de Puntos Constitucionales y Legislación y de Turismo, presentaron a consideración del Pleno, el dictamen con proyecto de LEY DE TURISMO PARA EL ESTADO DE MORELOS, en los siguientes términos:

"I.- ANTECEDENTES.

1. En Sesión Ordinaria del Pleno de la LVI Legislatura, que tuvo verificativo el día 13 de noviembre de 2025, el Diputado Francisco Erik Sánchez Zavala, del Grupo Parlamentario del Partido Acción Nacional, presentó la iniciativa citada en el epígrafe del presente dictamen.

2. En consecuencia, de lo anterior, el Diputado Isaac Pimentel Mejía, Presidente de la Mesa Directiva de la LVI Legislatura del Congreso del Estado de Morelos, ordenó el turno respectivo a las Comisiones de Puntos Constitucionales y Legislación y de Turismo, por medio del oficio número SSLyP/DPLyP/AÑO2/P.O.1/1211/25, para su análisis y dictamen correspondiente.

3. En reunión ordinaria de estas Comisiones Legislativas llevada a cabo el día 13 de noviembre de 2025 y existiendo el quórum legal establecido en la normatividad interna del Congreso del Estado, las diputadas y diputados integrantes de las mismas, después de analizar y discutir la iniciativa de mérito, se procedió a realizar la valoración respectiva, por tanto, aprobamos el dictamen en SENTIDO POSITIVO.

II.- MATERIA DE LA INICIATIVA

La iniciativa presentada por el Diputado Francisco Erik Sánchez Zavala tiene por objeto la organización, promoción, fomento y desarrollo de la actividad turística del Estado de Morelos, correspondiendo su aplicación a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, por conducto de la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal y a los Ayuntamientos que conforman el Estado Libre y Soberano de Morelos, por conducto de la unidad administrativa que para tal efecto determinen, conforme al ámbito de sus respectivas competencias.

III.- CONTENIDO DE LA INICIATIVA

La iniciativa presentada por el Diputado Francisco Erik Sánchez Zavala se fundamenta en la siguiente exposición de motivos:

"El artículo 73, fracción XXIX-K de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, prevé la facultad del Congreso de la Unión para expedir leyes en materia de turismo, estableciendo las bases generales de coordinación entre la Federación, las Entidades Federativas, los Municipios y, en su caso, las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como la participación de los sectores social y privado.

En ese sentido, la Ley General del Turismo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 17 de junio de 2009 y la cual tiene por objeto, entre otros, establecer las bases para la política, planeación y programación en todo el territorio nacional de la actividad turística, bajo los criterios de beneficio social, sustentabilidad, competitividad y desarrollo equilibrado de los Estados, Municipios y la Ciudad de México, a corto, mediano y largo plazo; lo anterior, partiendo de las bases generales de coordinación mencionadas en el párrafo que antecede, para lo cual, las entidades federativas deberán adecuar esa Ley a la legislación estatal en la materia.

Por su parte, el artículo 2 TER de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, establece el reconocimiento por parte de esta entidad federativa del Turismo como base fundamental y prioritaria del desarrollo estatal, destinándole en el Presupuesto de Egresos recursos necesarios para el cumplimiento y desarrollo de los programas relacionados con el rubro. Para lo cual, la ley secundaria determinará la forma y condiciones para su debido cumplimiento y aplicación.

De la misma manera, en términos de la Constitución mencionada en el párrafo que antecede, corresponde a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal dirigir la política turística estatal bajo los principios de sustentabilidad, competitividad, desarrollo social y seguridad integral a la inversión productiva, lo que conlleva a dotar de un marco legal acorde y congruente con la dinámica social y económica que caracteriza al turismo en el estado de Morelos.

Al respecto, cabe señalar que el turismo es una expresión de encuentro humano, no solo representando una actividad económica, sino también un fenómeno social y cultural que entrelaza identidades, territorios y aspiraciones, teniendo un impacto económico positivo al generar ingresos significativos a través del gasto que erogan los turistas, lo que contribuye al Producto Interno Bruto (PIB) fomentando empleo en sectores como la hotelería, el transporte y la gastronomía de la población beneficiada.

En Morelos, tierra de historia y diversidad, el turismo es un camino hacia el buen vivir, hacia una convivencia armónica entre las personas, las comunidades y la naturaleza, por lo que dicha actividad enfrenta transformaciones profundas que lo llevan a ser motor de bienestar, equidad y desarrollo sustentable.

No obstante, lo anterior, a manera de antecede, el texto original de la vigente Ley de Turismo del Estado de Morelos, data de finales del año 2008 y su última reforma tuvo lugar el día 28 de febrero de 2024, cuya principal modificación abarcó aspectos meramente administrativos. Esto es, a diecisiete años de la expedición de la Ley en mención, la dinámica social, las relaciones económicas y la tecnología han denotado cambios significativos que aún no estaban previstos al tiempo de su promulgación y que requieren ser regulados mediante el presente instrumento.

Bajo esas premisas, la normatividad turística de mérito busca fomentar el desarrollo sostenible, proteger los recursos naturales, culturales y garantizar los derechos de turistas y de las personas trabajadoras del estado de Morelos; destacando la importancia de la igualdad de género en el turismo que es el principio y práctica mediante la cual mujeres, hombres y personas con identidades de género diversas tienen los mismos derechos, oportunidades, condiciones y trato en el acceso, participación, toma de decisiones y distribución de beneficios dentro del sector turístico, asegurando el ejercicio pleno de sus derechos y eliminando cualquier forma de discriminación, exclusión o violencia por motivos de género, por lo cual, el Reglamento de esta Ley se precisarán los principios sobre los cuales se promoverá la igualdad de género en el sector turístico en el Estado; evitando con ello las barreras regulatorias anacrónicas o incompatibles con las nuevas formas de turismo.

Para ello, resulta necesario actualizar la normativa a las que estará sujeta la actividad turística, para que sean acordes y congruentes con las nuevas circunstancias que las permean, tanto en lo económico como en lo social y desde luego en su accesibilidad y sustentabilidad, alineándolas con los valores de solidaridad, justicia social, sostenibilidad y orgullo por nuestra tierra morelense.

Así las cosas, esta Ley busca contar con un marco legal renovado, moderno y alineado a las mejores prácticas nacionales e internacionales en la materia, con una visión integral y sostenible del turismo como motor económico, social, cultural y ambiental, estableciendo y regulando nuevas herramientas para lograr la mayor eficiencia en la materia, como lo son el observatorio turístico sostenible, la policía turística y procesos de gestión de crisis, entre otras. Además de lo anterior, se busca incluir a todos los segmentos de la actividad turística que ahora se identifican tanto en el estado de Morelos como en todo el país, reconociendo y organizando a las plataformas digitales que promueven el hospedaje temporal de visitantes en nuestra entidad e impulsando todos los esquemas de turismo comunitario.

En ese contexto, la normativa turística que se propone busca garantizar el derecho a un turismo como una expresión de crecimiento sostenido, descanso y esparcimiento, quedando prohibido todo tipo de discriminación en razón del origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas, así como el reconocimiento de la riqueza biocultural de Morelos como patrimonio turístico esencial, además de priorizar la conservación, transmisión y valorización de saberes ancestrales, la biodiversidad y la cultura comunitaria en el desarrollo turístico mediante el impulso de la participación y el liderazgo de mujeres en comunidades rurales, pueblos originarios y grupos marginados.

Asimismo, se destaca la inclusión de conceptos claros acerca de los servicios turísticos, las zonas turísticas y el patrimonio turístico, como ejes de planeación y protección, así como la equidad, accesibilidad e igualdad de género en el sector; lo anterior, reforzado mediante una mejor y mayor articulación entre gobierno, iniciativa privada, academia y comunidades bajo la constante de preponderar la sostenibilidad turística, como principio rector de la política pública en la materia.

Entre las adiciones al presente instrumento legislativo, destaca la incorporación de un título en el que se establece la “Marca Turística”, como identificativa insignia de Morelos, para su promoción como destino asociada al Programa Anual de Promoción Turística del Estado regulado a través de los lineamientos generales para su uso por parte de prestadores de servicios turísticos y entidades públicas o privadas que emita la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal, con el objeto de abonar al impulso a la competitividad y proyección nacional e internacional de Morelos como destino de excelencia.

Destaca también un nuevo título enfocado en la seguridad, protección y gestión de crisis turística en esta entidad federativa elevando a rango legal el esquema de coordinación y cooperación interinstitucional entre la Secretaría de Turismo y la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana, amabas del Poder Ejecutivo Estatal a fin de garantizar condiciones de seguridad, atención y orientación para turistas y visitantes nacionales e internacionales, a través de la Policía Turística; así como la coordinación con las Unidades Administrativas responsables de los tres niveles de gobierno, y con los distintos participantes del sector en la materia para diseñar e instrumentar estrategias enfocadas en la prevención y gestión de crisis en el turismo, estableciendo para ello planes de prevención y mecanismos institucionales orientados a anticipar, mitigar y gestionar los impactos negativos provocados por fenómenos naturales, sanitarios, sociales, tecnológicos, económicos o políticos que afecten la operación, imagen, seguridad, sostenibilidad o continuidad del sector turístico y de los destinos del estado.

Por todo lo anteriormente mencionado, la presente Ley de Turismo para el Estado de Morelos, se erige como un instrumento ético, social y económico, que busca equilibrar la prosperidad con la justicia, el crecimiento con la conservación y la innovación con la identidad morelense, colocando al turismo al servicio de la sociedad, reconociendo su potencial para generar empleo, fortalecer la identidad, redistribuir la riqueza y proteger el patrimonio biocultural, reconociendo que el turismo no debe ser privilegio de unos cuantos, sino un derecho compartido que genere bienestar en cada rincón de nuestro territorio.

No pasa desapercibido que en la emisión del presente instrumento se observaron los principios de simplificación, agilidad, economía, información, precisión, legalidad, transparencia, austeridad e imparcialidad que señala el artículo 8, primer párrafo de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado Libre y Soberano de Morelos.

Finalmente, la presente Iniciativa cumple con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley de Planeación para el Estado de Morelos, al encontrarse plenamente vinculada con el "Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030", publicado en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", de fecha 09 de mayo de 2025, número 6423 Extraordinaria, el cual establece en su Eje Rector 2, denominado "Economía para el Bienestar", en el rubro de Turismo, cuyo objetivo estratégico 2.3 tiene por objeto consolidar a Morelos en un destino turístico de primer nivel, combinando una oferta diversa e inclusiva y de calidad internacional, que involucre a las comunidades; donde se promueva la preservación y el uso responsable del patrimonio histórico, cultural y tradicional; dentro de un marco de sostenibilidad que valore y proteja la rica biodiversidad del Estado; lo anterior, mediante la estrategia 2.3.1 relativa a impulsar un desarrollo integral y sostenible en Morelos mediante la planeación estratégica, la realización de diagnósticos precisos y estudios especializados que permitan diseñar políticas y proyectos alineados con las necesidades reales del Estado; a través de la línea de acción 2.3.1.2 consistente en diseñar y actualizar políticas públicas que respondan eficazmente a las necesidades del sector turístico."

IV. VALORACIÓN DE LA INICIATIVA

Con fundamento en las potestades establecidas en los artículos 59, numeral 1 y 60, en sus fracciones V y VI, de la Ley Orgánica para el Congreso del Estado de Morelos, correlacionada con los artículos 51, 54, 55 y 57 del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos, los integrantes de la comisión legislativa encomendada de este asunto, procedimos al estudio y análisis de la iniciativa presentada.

En resumen, la Iniciativa planteada busca garantizar el derecho a un turismo como una expresión de crecimiento sostenido, descanso y esparcimiento, quedando prohibido todo tipo de discriminación en razón del origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana, así como priorizar la conservación, transmisión y valorización de saberes ancestrales, la biodiversidad y la cultura comunitaria en el desarrollo turístico mediante el impulso de la participación y el liderazgo de mujeres en comunidades rurales, pueblos originarios y grupos marginados.

V. IMPACTO PRESUPUESTAL

De conformidad con lo previsto en la reforma al artículo 43 de la Constitución Local, mediante la publicación del Decreto número mil ochocientos treinta y nueve, por el que se reforman diversas disposiciones de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5487, el 07 de abril de 2017, en el que se estableció que la Comisiones encargadas del estudio de las iniciativas, en la elaboración de los dictámenes con proyecto de ley o decreto, incluirán la estimación sobre el impacto presupuestario del mismo, debe estimarse que dicha disposición deviene del contenido del artículo 16 de la Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios, que tiene como objetivos el incentivar la responsabilidad hacendaria y financiera para promover una gestión responsable y sostenible de las finanzas públicas y fomentar su estabilidad, con política de gasto con planeación desde la entrada en vigor de la legislación para no ejercer gasto que no se contemple en el presupuesto, mediante la contención del crecimiento del gasto en servicios personales, consolidando el gasto eficiente que limite el crecimiento del gasto de nómina.

Con base en lo antes manifestado, las comisiones dictaminadoras, consideran que la expedición de la Ley de Turismo para el Estado de Morelos, no genera ningún impacto presupuestal en las finanzas estatales o municipales.

VI. JUSTIFICACIÓN DE CAMBIOS

Con fundamento en la fracción III, del artículo 106, del Reglamento para el Congreso del Estado de Morelos y por analogía de aplicación específica a la competencia constitucional local es aplicable mutatis mutandis la Tesis de jurisprudencia de la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, visible en el Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, tomo XXXIII-abril de 2011, página 228, de rubro siguiente: PROCESO LEGISLATIVO. LAS CÁMARAS QUE INTEGRAN EL CONGRESO DE LA UNIÓN TIENEN LA FACULTAD PLENA DE APROBAR, RECHAZAR, MODIFICAR O ADICIONAR EL PROYECTO DE LEY O DECRETO, INDEPENDIENTEMENTE DEL SENTIDO EN EL QUE SE HUBIERE PRESENTADO ORIGINALMENTE LA INICIATIVA CORRESPONDIENTE.

VII. CONCLUSIONES

En mérito de lo anterior y derivado de un análisis, investigación y estudio jurídico, así como por haber agotado una discusión al interior de estas Comisiones Legislativas, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 53, 55, 59, numeral 1, y 60, fracción I, de la Ley Orgánica; 51, 54, 104 y 106, del Reglamento, ambos ordenamientos para el Congreso del Estado de Morelos y derivado de la valoración tanto en lo general como en lo particular, se aprueba en sus términos el dictamen SENTIDO POSITIVO..."

Por lo anteriormente expuesto y fundado, esta LVI Legislatura del Congreso del Estado, ha tenido a bien expedir la siguiente:

LEY DE TURISMO PARA EL ESTADO DE MORELOS
TÍTULO PRIMERO
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I
DE LAS DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. La presente Ley es de orden público, interés social y de observancia general en el Estado de Morelos, tiene por objeto prever la organización, promoción, fomento y desarrollo de la actividad turística del Estado de Morelos; corresponde su aplicación a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal por conducto de la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal y a los Ayuntamientos que conforman el Estado Libre y Soberano de Morelos por conducto de la unidad administrativa que para tal efecto determinen.

Para lo no previsto en este ordenamiento serán de aplicación supletoria, la Ley General de Turismo, su Reglamento, la Ley Federal de Protección al Consumidor y su Reglamento, las Normas Oficiales Mexicanas aplicables a la actividad turística, así como al marco jurídico estatal aplicable.

Artículo 2. Para los efectos de esta Ley, se entiende en singular o plural por:

I. Alojamiento temporal de corto plazo, al servicio de estancia temporal en inmuebles de uso habitacional a cambio de una contraprestación;

II. Ayuntamientos, a los Ayuntamientos que conforman el Estado Libre y Soberano de Morelos;

III. Estado, al Estado Libre y Soberano de Morelos;

IV. Inmuebles, a las casas, villas, departamentos, bungalows, habitaciones y similares, ubicadas en el territorio del Estado de Morelos, ofrecidas para brindar el servicio de alojamiento temporal de corto plazo;

V. Intermediario o gestor de propiedad, a la persona física o moral que administra anuncios o inmuebles por cuenta de personas anfitrionas en plataformas tecnológicas;

VI. Ley, a la Ley de Turismo para el Estado de Morelos;

VII. Padrón de Plataformas Tecnológicas de Alojamiento Temporal de Corto Plazo, al registro de personas o empresas residentes en México o en el extranjero con autorización para operar, gestionar o administrar una plataforma tecnológica de alojamiento temporal de corto plazo;

VIII. Padrón de Personas Anfitrionas, al registro de personas físicas o morales que ofrecen servicios de alojamiento temporal de corto plazo;

IX. Patrimonio Turístico, al conjunto de bienes e instalaciones que generan el interés del mercado turístico por sus características y valores naturales, históricos y culturales, tangibles e intangibles, estéticos o simbólicos, que se deben de incorporar en el mismo al disponer de la infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo de la actividad turística y por lo mismo, requieren ser preservados, conservados y protegidos para el disfrute de la sociedad, determinado como tal por la Secretaría;

X. Persona anfitriona, a la persona física o moral que, en su carácter de propietario o poseedor legalmente reconocido, pone a disposición de los turistas, de forma parcial o total, un inmueble para brindar el servicio de Alojamiento Temporal de Corto Plazo;

XI. Persona Prestadora de Servicios Turísticos, a las personas físicas o morales que ofrezcan, proporcionen o contraten con el turista, la prestación de los servicios a que se refiere esta Ley y su Reglamento, incluidos los que se contraten a través de plataformas tecnológicas;

XII. Persona titular de la Secretaría, a la persona titular de la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal;

XIII. Plataforma Tecnológica, a las aplicaciones digitales, páginas de internet, redes sociales o similares, operadas por una persona física o moral, mexicana o extranjera, en su carácter de propietario, administrador, gestor, intermediario, promotor, facilitador o cualquier otra actividad análoga que permitan conectar a prestadores de servicios, con turistas y visitantes;

XIV. Poder Ejecutivo, al Poder Ejecutivo Estatal;

XV. Promoción turística, al conjunto de acciones planificadas y sistemáticas dirigidas a dar a conocer, difundir y posicionar los atractivos, productos y servicios turísticos del Estado en los mercados nacionales e internacionales;

XVI. Reglamento, al Reglamento de la Ley de Turismo para el Estado de Morelos;

XVII. Registro Estatal de Turismo, al catálogo público de personas físicas o morales prestadoras de servicios turísticos en el Estado;

XVIII. Residencia principal, al inmueble donde la persona anfitriona reside de manera habitual, acreditable conforme a los criterios que establezca el Reglamento;

XIX. Secretaría Federal, a la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Federal;

XX. Secretaría, a la Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal;

XXI. Sector Turístico, al conjunto de organizaciones públicas, privadas y sociales cuya actividad principal esté enfocada al turismo o a la persona turista y visitante;

XXII. Servicios Turísticos, a la actividad realizada por personas físicas o morales, para satisfacer alguna demanda o necesidad turística;

XXIII. Sostenibilidad turística, al principio rector del desarrollo turístico que busca maximizar los beneficios sociales, económicos, culturales y ambientales del turismo, minimizando al mismo tiempo sus impactos negativos a través de la gestión responsable de los recursos naturales y culturales, la inclusión de las comunidades locales en los procesos de toma de decisiones, la generación de empleo digno y oportunidades económicas locales, así como la preservación del patrimonio para las generaciones presentes y futuras;

XXIV. Turismo, a las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de descanso, esparcimiento, recreación, solaz y otros motivos, creando con esto beneficios económicos para la región visitada;

XXV. Turismo idiomático, a las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de origen, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con el fin de hacer una inmersión lingüística en un idioma distinto al de su entorno natural;

XXVI. Turista, a las personas que viajan temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual, pernoctando cuando menos una noche, y que utilicen alguno de los servicios turísticos a que se refiere esta Ley, incluidos los que se contraten a través de plataformas tecnológicas, sin perjuicio de lo dispuesto para efectos migratorios por la Ley General de Población;

XXVII. Visitante, a la persona que viaja trasladándose temporalmente fuera de su lugar de residencia habitual, sin realizar pernocta, siempre que no sea por motivos de empleo remunerado en el destino y que utilice alguno de los servicios a que se refiere esta Ley, y

XXVIII. Zona Turística, al área destinada, desarrollada o proyectada principalmente para la actividad turística y en la que se prestan servicios turísticos, incluyendo zonas arqueológicas, museos y establecimientos de turismo comunitario que son declaradas en razón de sus características naturales, ecológicas, históricas, gastronómicas, religiosas o culturales que constituyen un atractivo turístico o tengan potencial para desarrollar actividades turísticas.

Artículo 3. Esta Ley tiene por objeto establecer las bases para:

I. La planeación, promoción y fomento de actividades turísticas del Estado de Morelos, conforme al Plan Estatal de Desarrollo y al Programa Sectorial de Turismo;

II. El desarrollo de la oferta turística estatal, de infraestructura básica turística, patrimonio, equipamiento y servicios turísticos;

III. La promoción turística del Estado a nivel local, nacional e internacional;

IV. Propiciar la inversión local, nacional e internacional en esta materia, que permita el desarrollo sostenible del estado;

V. La capacitación e incremento de la competitividad de las personas prestadoras de servicios turísticos;

VI. Promover y fomentar una cultura turística entre las personas habitantes del Estado;

VII. Implementar programas para la promoción del turismo social y turismo comunitario;

VIII. Orientar, informar y auxiliar a las personas turistas y visitantes;

IX. Establecer mecanismos necesarios para la creación, conservación, preservación, mejoramiento, protección y aprovechamiento de los recursos atractivos y patrimonio turístico del Estado;

X. Promover la equidad de trato, servicios y oportunidades en los programas del sector turístico hacia los grupos sociales vulnerables;

XI. Establecer las medidas pertinentes para lograr que el Poder Ejecutivo y los Ayuntamientos cuenten con mayores recursos para impulsar el desarrollo turístico;

XII. Promover ante las autoridades municipales la elaboración de planes, programas y reglamentos de desarrollo urbano turísticos, así como el ordenamiento del territorio turístico bajo criterios de sostenibilidad;

XIII. Promover y asesorar, en coordinación con el Instituto Nacional de Antropología e Historia y la Secretaría de Cultura del Poder Ejecutivo Estatal, a las autoridades municipales para la preservación, rehabilitación, restauración, renovación, revitalización y regeneración del patrimonio arquitectónico e histórico, así como la elaboración de los manifiestos y declaratorias de los centros históricos y zonas de atracción turística;

XIV. La emisión de políticas y estrategias para la formulación de los programas relativos al fomento de las actividades turísticas;

XV. Diseñar, operar y administrar, en coordinación de la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal el Padrón de Plataformas Tecnológicas de Alojamiento Temporal de Corto Plazo y el Padrón de Personas Anfitrionas a que se refiere esta Ley;

XVI. La colaboración con las Dependencias y Entidades que tengan a su cargo la administración y conservación de parques, bosques, lagos, lagunas, ríos, zonas arqueológicas, monumentos artísticos e históricos, museos y demás sitios de atractivo turístico, con el objeto de impulsar y fomentar su aprovechamiento turístico;

XVII. La colaboración con las Dependencias, Entidades, empresas, instituciones educativas y actores del sector turístico que tengan a su cargo la generación de información que derive en una gestión sostenible de la actividad turística en el estado de Morelos;

XVIII. Otorgar a las personas con discapacidad, el acceso a la infraestructura apropiada para el uso y disfrute de las actividades turísticas, así como su participación plena dentro de los programas de turismo accesible, en conjunto con el sector privado y social vinculado al turismo en el Estado;

XIX. Salvaguardar la igualdad de género y la igualdad sustantiva de género en la instrumentación y aplicación de políticas de apoyo y fomento al turismo;

XX. Determinar las normas para la integración y operación del Registro Estatal de Turismo;

XXI. Promover y fomentar, de manera permanente, las actividades encaminadas a fortalecer los segmentos y productos turísticos definidos como prioritarios para el Estado de Morelos;

XXII. Fomentar y desarrollar acciones para diversificar la actividad turística, considerada como un factor de desarrollo local integrado, apoyando el aprovechamiento de las actividades propias de las comunidades bajo un modelo de sostenibilidad turística;

XXIII. Gestionar servicios de asistencia y apoyo para la prevención y gestión de crisis dirigidos a las personas turistas, visitantes y prestadores de servicios turísticos en situaciones de emergencia, desastres y contingencia, y

XXIV. En general, la realización de toda clase de actividades que tiendan a favorecer y acrecentar el flujo de turistas y visitantes nacionales e internacionales, hacia el Estado.

Artículo 4. El Estado reconoce la riqueza biocultural de Morelos como un componente esencial de su patrimonio turístico. Esta comprende la sabiduría ancestral de los pueblos originarios, la biodiversidad y los sistemas culturales asociados, así como el sentido de pertenencia comunitaria.

Su conservación, transmisión y puesta en valor se considerarán elementos prioritarios en la planeación, promoción y desarrollo turístico y se garantizarán como parte de los derechos culturales de las comunidades locales.

CAPÍTULO II

DE LAS PERSONAS PRESTADORAS DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Artículo 5. Se consideran servicios turísticos, los prestados por:

I. Hoteles, moteles, albergues, hostales, campamentos, haciendas turísticas y fincas de agroturismo, alojamientos rurales, paradores de casas rodantes y demás establecimientos de alojamiento temporal que presten servicios a turistas y visitantes;

II. Las agencias, sub agencias y operadoras de viajes y de turismo;

III. Guías de turistas y visitantes, de acuerdo con la siguiente clasificación:

a) Guía general: persona que cuenta con estudios de guía a nivel técnico, reconocidos en los términos de las leyes de la materia y que puede desempeñar esta actividad a nivel nacional, con un dominio global de los atractivos turísticos del estado de Morelos, y

b) Guía especializado: persona que tiene conocimientos o experiencia acreditable sobre algún tema o actividad específicos ofertados dentro del estado de Morelos.

IV. Las arrendadoras o empresas de automóviles u otros medios de transporte público de pasajeros, incluyendo transportes especializados en excursiones o viajes de turismo;

V. Restaurantes, cafeterías, servicios de catering para eventos turísticos, bares, discotecas, centros nocturnos, casinos, palenques y establecimientos similares que presten servicios a turistas y visitantes;

VI. Sitios arqueológicos, museos y galerías de arte;

VII. Parques temáticos y de atracciones, parques acuáticos y balnearios, marinas, clubes de playa y otros centros de recreación similares que presten servicios a turistas y visitantes;

VIII. Spas y otros establecimientos dedicados al turismo de salud;

IX. Jardines y espacios abiertos donde se organicen eventos a cambio de una contraprestación con o sin servicios de alojamiento y que contribuyen a la atracción de turistas y visitantes, la generación de actividad turística y el desarrollo económico local, a los que se les aplicará la tasa del impuesto sobre hospedaje vigente en el estado de Morelos;

X. Centros de enseñanza de idiomas, lenguas indígenas, cultura, ciencia y tecnología cuyos servicios estén orientados a turistas;

XI. Las empresas de sistema de intercambio de servicios turísticos;

XII. Las empresas organizadoras y operadores de congresos, convenciones, ferias o recintos feriales, exposiciones y reuniones de grupos de trabajo o capacitación que generen flujos de turismo;

XIII. Empresas organizadoras de eventos de carácter artístico, cultural o deportivo que generen flujos de turismo;

XIV. Empresas de turismo alternativo enfocados a la naturaleza, aventura o ecoturismo;

XV. Empresas dedicadas a la filmación de películas, videos, comerciales o programas de televisión y a servicios relacionados con esta actividad, y

XVI. Personas dedicadas a la elaboración de arte popular y artesanías, así como empresas, personas o grupos dedicados a cualquier expresión y manifestación de la cultura tradicional, los agroproductos identitarios y las personas cocineras tradicionales.

Las personas prestadoras de servicios que no se encuentren comprendidas en este artículo y que por su naturaleza estén vinculadas con la prestación de servicios turísticos en el Estado, están obligadas a inscribirse en el Registro Estatal de Turismo, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el Reglamento.

Artículo 6. Las personas prestadoras de servicios turísticos, así como la persona turista y visitante, gozarán de los derechos y obligaciones que establece esta Ley y su Reglamento, además de la Ley General de Turismo, su Reglamento, la Ley Federal de Protección al Consumidor y su Reglamento, así como las Normas Oficiales Mexicanas y las demás disposiciones normativas, incluidas las de carácter estatal aplicables a la actividad turística.

Artículo 7. En la prestación de servicios turísticos y la atención a la persona turista y visitante, queda estrictamente prohibida cualquier clase de discriminación en razón del origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas. La trasgresión a esta disposición será sancionada de acuerdo con la legislación aplicable.

Artículo 8. Las personas prestadoras de servicios turísticos, independientemente de las facultades que les conceden las leyes federales, gozarán de los siguientes derechos:

I. Recibir servicios de vinculación y facilitación, así como asesoramiento técnico, información y auxilio de la Secretaría, ante las diversas oficinas gubernamentales, respecto al sector turístico;

II. Ser consideradas en las estrategias de relaciones públicas, difusión y promoción turística de la Secretaría tanto a nivel nacional e internacional, conforme a lo dispuesto en el Reglamento;

III. Ser incluidos en los catálogos, directorios y guías turísticas que elabore la Secretaría con fines promocionales, informativos o estadísticos, conforme a lo dispuesto en el Reglamento;

IV. Participar en los programas de capacitación y cultura turística que promueva o lleve a cabo la Secretaría;

V. Recibir información adecuada sobre el sector turístico, que incluya estadísticas, inventarios, planes, estudios y programas en general sobre el comportamiento de la actividad turística que disponga la Secretaría para llevar a cabo servicios de calidad;

VI. Participar a través de los organismos intermedios que los agrupan, en los procesos de diseño de políticas públicas y en la formulación e implementación de acciones que impacten en la actividad turística;

VII. Recibir asesoría y vinculación ante las autoridades competentes para la obtención de financiamiento y apoyo para la obtención de créditos;

VIII. Recibir apoyo de la Secretaría, dentro de su competencia, siempre que sea solicitado para beneficio del sector turístico, y

IX. Ser inscritos en el Registro Nacional y Estatal de Turismo.

Artículo 9. Las personas prestadoras de servicios turísticos del Estado, tendrán las siguientes obligaciones:

I. Inscribirse y mantener vigentes sus datos dentro de los registros oficiales como en el Registro Nacional de Turismo y en el Registro Estatal de Turismo;

II. Colaborar en la política municipal, estatal y nacional de fomento turístico y atender las recomendaciones que para tal efecto formule la Secretaría;

III. Atender las recomendaciones que formulen las unidades administrativas competentes en materia de seguridad e higiene, medio ambiente y protección civil, aplicables a la operación del establecimiento donde se presten los servicios turísticos, de conformidad con lo que establezcan las Normas Oficiales Mexicanas respectivas;

IV. Contar con medidas de seguridad y protección de las personas turistas y visitantes, incluyendo la capacitación de primeros auxilios de su personal y la colaboración con autoridades locales;

V. Contar con seguros de responsabilidad civil para proteger a las personas turistas y visitantes en caso de incidentes;

VI. Participar en los programas de capacitación que la Secretaría instrumente en materia de prevención y gestión de crisis en el sector turístico del Estado, así como en materia de medidas para la prevención contra el tráfico y la trata de personas;

VII. Proporcionar la información y documentación oficial que tanto la Secretaría como las autoridades competentes le requieran en todo lo relativo a los servicios que presten, así como participar y aportar la información que le sea solicitada por la Secretaría en el marco de una estrategia de medición y evaluación de la actividad turística desde un enfoque de sostenibilidad;

VIII. Anunciar en los lugares visibles de acceso al establecimiento, sus precios y tarifas y los servicios que éstos incluyen. Cuando se trate de la prestación de servicios de guías de turistas, al momento de la contratación del servicio informarán su tarifa y lo que ésta incluye;

IX. Prestar los servicios a las personas turistas y visitantes sin discriminación por diversas razones, incluyendo el origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;

X. Resaltar el idioma nacional en las leyendas en que anuncien al público su razón social, denominación o los servicios que prestan, sin perjuicio del uso de otros idiomas, ya sea en su promoción impresa o en formato digital;

XI. Realizar su publicidad preservando la idiosincrasia nacional, sin alteración o falseamiento de los hechos históricos o de las manifestaciones de la cultura;

XII. Implementar y mejorar las medidas de seguridad e higiene en los establecimientos y lugares donde prestan sus servicios, de conformidad con lo que establece la normatividad aplicable;

XIII. Proporcionar a las personas turistas y visitantes los bienes o servicios ofrecidos en los términos acordados, excepto en casos fortuitos, de fuerza mayor o cuando la persona turista y visitante incumpla con el pago del servicio contratado o contravenga los reglamentos internos de los prestadores de servicios, avalados por las Normas Oficiales Mexicanas;

XIV. Deberán contar con las instalaciones necesarias y adecuadas que permitan y faciliten el acceso y desplazamiento de las personas con discapacidad y personas adultas mayores;

XV. Reembolsar, bonificar o compensar la suma correspondiente al servicio incumplido, o bien prestar otro servicio de la misma calidad o equivalencia al que hubiera incumplido, a elección de la persona turista y visitante;

XVI. Entregar a la persona turista, de forma impresa o digital, el documento que acredite el servicio o bienes contratados en términos de la normativa aplicable o, en su caso, la factura correspondiente;

XVII. Poner a disposición y mantener visibles los mecanismos mediante los cuales las personas turistas y visitantes puedan presentar quejas, reclamaciones o inconformidades, así como los lugares y horarios de atención, ya sea ante la propia empresa prestadora del servicio, o bien ante la Secretaría por los medios que ésta defina;

XVIII. Brindar y garantizar al turista servicios de información y auxilio turístico;

XIX. Participar en el manejo responsable de los recursos naturales, arqueológicos, históricos y culturales, estableciendo anuncios visibles en las zonas que por su naturaleza requieran de cuidado y manejo especial por parte de las personas turistas y visitantes, lo anterior, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables;

XX. Cumplir con los ordenamientos y normas en materia de protección al medio ambiente, así como implementar los mecanismos para la separación y reciclado de productos de desecho, el ahorro y reciclado de agua, el manejo de aguas residuales y el ahorro de energía;

XXI. Cumplir con las obligaciones y contribuciones señaladas en la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos, en particular respecto al pago del impuesto al hospedaje, en sus diferentes modalidades, ya sea hotelera, de alojamiento temporal, de jardines que ofrezcan servicios de alojamiento, entre otros, y

XXII. Las demás que les señalen esta Ley, su Reglamento y demás disposiciones normativas aplicables.

CAPÍTULO III

DE LA IGUALDAD DE GÉNERO EN EL SECTOR TURÍSTICO DEL ESTADO

Artículo 10. La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de las Mujeres del Poder Ejecutivo Estatal y demás organismos de igualdad de género y otras dependencias competentes en el Estado, deberá:

I. Incorporar la perspectiva de género en todos los instrumentos de planeación, normatividad, programas y presupuestos relacionados con el turismo estatal;

II. Diseñar e implementar programas específicos para fortalecer la participación y liderazgo de las mujeres en el sector turístico, particularmente en comunidades rurales, pueblos originarios y grupos marginados;

III. Promover la generación y desagregación de estadísticas por sexo e identidad de género, así como estudios sobre las condiciones laborales, empresariales y sociales de las mujeres en el turismo;

IV. Establecer mecanismos de capacitación y sensibilización sobre igualdad de género dirigidos a las personas funcionarias públicas y personas prestadoras de servicios turísticos;

V. Fomentar entornos laborales turísticos seguros, libres de violencia y discriminación, que respeten los derechos laborales y de cuidado de las mujeres trabajadoras, y

VI. Establecer criterios de evaluación y monitoreo para medir el avance en materia de igualdad de género en el sector turístico.

TÍTULO SEGUNDO

GOBERNANZA TURÍSTICA

CAPÍTULO I

DE LA INTEGRACIÓN DEL SECTOR TURÍSTICO

Artículo 11. El sector turístico del Estado de Morelos, está integrado por:

I. El Poder Ejecutivo:

a) La Secretaría, y

b) Las Dependencias y organismos auxiliares del Poder Ejecutivo Estatal que se constituyan en el marco de la legislación estatal aplicable, cuyo objeto principal sea la promoción y desarrollo de la actividad turística.

II. Los Ayuntamientos, a través de las dependencias y organismos auxiliares de la Administración Pública Municipal orientadas a la promoción y desarrollo de la actividad turística, así como a la atención, seguridad y auxilio a las personas turistas y visitantes;

III. Los organismos integradores y gremiales de Servicios Turísticos tanto privados, como sociales, sin menoscabo de considerar a los prestadores de servicios turísticos individuales;

IV. Los organismos de carácter mixto:

a) El Consejo Estatal de Turismo;

b) Los Consejos Municipales de Turismo;

c) El Comité Técnico del Observatorio Turístico Sostenible del Estado de Morelos;

d) El Comité de Prevención y Gestión de Crisis del Estado de Morelos, cuya integración, funciones y responsabilidades se señalan en el Reglamento, y

e) En general, todas las organizaciones, comités y consejos que se integren con participantes tipificados en materia turística en dos o más de las fracciones anteriores.

Los organismos del sector turístico, serán por este sólo hecho, interlocutores válidos y órganos de consulta de la Secretaría y de las demás dependencias y organismos auxiliares del Ejecutivo Estatal en materia de promoción y desarrollo de la actividad turística, así como de la prevención y gestión de crisis que afecten al sector turístico en el Estado.

Artículo 12. Los organismos auxiliares de la Secretaría para la promoción y desarrollo de la actividad turística son:

- I. El Fideicomiso Turismo Morelos, y
- II. El Fideicomiso Centro de Congresos y Convenciones de Morelos.

CAPÍTULO II

DEL CONSEJO ESTATAL DE TURISMO

Artículo 13. El Consejo Estatal de Turismo es un órgano colegiado en el que participan personas funcionarias del sector público y representantes del sector social, el cual fungirá como una instancia de consulta directa de la Secretaría y otras dependencias y organismos auxiliares del Poder Ejecutivo Estatal en materia turística, con el objeto de hacer recomendaciones en la materia, propiciando la concurrencia activa, comprometida y responsable de los sectores público, social, académico y privado, cuya actuación incida directa o indirectamente en el turismo de la entidad, para la concertación de las políticas, planes y programas en la materia.

En los Ayuntamientos, se podrán conformar órganos de asesoría y consulta en materia turística.

Artículo 14. El Consejo Estatal de Turismo se compondrá por:

I. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, quien lo presidirá por sí o por la persona representante que para tal efecto designe;

II. La persona titular de la Secretaría, quien ocupará la vicepresidencia;

III. La persona titular de la Secretaría de Cultura del Poder Ejecutivo Estatal;

IV. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Sustentable del Poder Ejecutivo Estatal;

V. La persona titular de la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal;

VI. La persona titular de la Secretaría de Desarrollo Económico y del Trabajo del Poder Ejecutivo Estatal;

VII. La persona titular de la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal;

VIII. La persona titular de la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Poder Ejecutivo Estatal;

IX. La persona titular de la Dirección General del Fideicomiso Turismo Morelos;

X. La persona titular del Fideicomiso del Centro de Congresos y Convenciones de Morelos;

XI. La persona titular de la Comisión de Turismo del Congreso del Estado;

XII. Una persona representante de los Ayuntamientos, misma que será designada por la Junta de Gobierno del Instituto de Desarrollo y Fortalecimiento Municipal del Estado de Morelos;

XIII. Cinco personas representantes del sector empresarial turístico, entre las que deberán estar incluidas las siguientes:

a) La Cámara de Comercio, Servicios y Turismo (CANACO SERVYTUR);

b) La Cámara Nacional de la Industria de Restaurantes y Alimentos Morelos (CANIRAC Morelos);

c) La Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX Morelos),

d) Una persona representante de la Asociación de Institutos para la Enseñanza del Español en Cuernavaca, y

e) La Asociación Tesoros de México, A.C., Capítulo Morelos.

XIV. Una persona representante de la Asociación de Hoteles del Estado de Morelos, A.C.;

XV. Una persona representante de la Asociación de Balnearios y Parques Acuáticos del Estado de Morelos, A.C.;

XVI. Una persona representante acreditada del gremio de Prestadores de Servicios de Hospedaje a través de Plataformas Digitales o sitios de internet, en el estado de Morelos;

XVII. Una persona representante por cada "Pueblo Mágico" acreditada por la Secretaría Federal, en el estado de Morelos;

XVIII. Una persona representante acreditada del gremio de Turoperadores y Agencias de Viajes, establecidas en el estado de Morelos;

XIX. Una persona representante acreditada del segmento de Turismo Comunitario, y

XX. Una persona representante acreditada del segmento de Turismo de Bodas en el estado de Morelos.

El Consejo Estatal de Turismo podrá invitar a participar en sus sesiones a personas titulares o representantes de otros organismos e instituciones de los sectores público, social, privado y académico, que estime conveniente para el desahogo o solución de algún asunto de interés en materia de turismo, las cuales solo tendrán derecho a voz.

Asimismo, podrá constituir las comisiones y grupos de trabajo específicos que se requieran para el adecuado desahogo de los asuntos de su competencia.

El Consejo Estatal de Turismo tendrá a una persona con la función de Secretariado Técnico, misma que será designada por la persona titular de la Secretaría, a cargo de la vicepresidencia.

Artículo 15. El Consejo Estatal de Turismo, tendrás las siguientes atribuciones:

I. Ser enlace entre los sectores público, social, académico y privado, para recabar las opiniones de dichos sectores en materia turística;

II. Conocer los programas, informes y acciones de la Secretaría;

III. Proponer a la Secretaría acciones o programas en la materia;

IV. Proponer mejoras en la planeación de las acciones de la Secretaría, y

V. Proponer mejoras en el proceso de prevención y respuesta ante una crisis en el sector turístico del Estado.

Artículo 16. El Consejo Estatal de Turismo sesionará válidamente debiendo estar presentes la Persona Titular de la Presidencia o la persona titular de la vicepresidencia del mismo, así como la mayoría de sus integrantes, sus decisiones serán válidas cuando sean aprobadas por mayoría simple de votos de las personas presentes. En caso de empate, quien presida la sesión tendrá voto de calidad.

Artículo 17. Las Sesiones del Consejo Estatal de Turismo, se convocarán y desarrollarán de conformidad con lo previsto al efecto por el Reglamento de esta Ley, el Acuerdo por el que se Establecen los Lineamientos para la Celebración de Sesiones de Los Distintos Órganos Colegiados que Actúan y Participan en la Administración Pública del Estado de Morelos y demás normatividad aplicable; las personas integrantes del mismo durarán en su encargo por todo el tiempo que subsista su designación y sus nombramientos serán honoríficos, debiendo designar a sus respectivos suplentes, en los términos que al efecto determine el Reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO III

DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS AYUNTAMIENTOS

Artículo 18. Son atribuciones de los Ayuntamientos en materia turística:

I. Establecer mecanismos de coordinación intergubernamental con la Secretaría, dependencias y entidades estatales competentes para la planeación, desarrollo, promoción, ordenamiento y evaluación de la actividad turística en su territorio;

II. Formular, mediante procesos de planeación participativa, el Programa Municipal de Turismo alineado al Plan Estatal de Desarrollo y al Programa Sectorial de Turismo;

III. Participar de forma activa y corresponsable en los sistemas estatales y regionales de información, planeación y promoción turística, conforme a los instrumentos establecidos por la autoridad estatal competente;

IV. Desarrollar e incorporar, dentro de sus planes anuales operativos, programas específicos que garanticen el desarrollo de actividades en el turismo comunitario y rural, de acuerdo a la vocación turística del municipio;

V. Crear en el ámbito de su competencia los medios de apoyo y fomento a la inversión en materia turística del municipio que se trate;

VI. Establecer Consejos Municipales de Turismo, con la participación de las personas prestadoras de servicios, del sector social y privado, las comunidades y las propias autoridades municipales, como órgano de consulta e interlocución con la Secretaría;

VII. Implementar medidas de simplificación administrativa y mejora regulatoria que faciliten la instalación y operación de empresas dedicadas a la prestación de servicios turísticos;

VIII. Promover y coordinar las obras y servicios públicos, así como las medidas administrativas necesarias para procurar la adecuada atención y seguridad de las personas turistas, visitantes y al propio desarrollo turístico de la comunidad;

IX. Realizar las adecuaciones necesarias a las obras y servicios públicos para que las personas con discapacidad tengan acceso a todos los lugares turísticos;

X. Promover con las personas prestadoras de servicios turísticos y la comunidad en general, prácticas que mejoren la imagen de los centros turísticos y que resalten atractivos y valores locales a fin de fomentar una mayor afluencia de turistas y visitantes al Municipio, preservando la identidad, los usos y costumbres locales;

XI. Fomentar la actividad artesanal y los productos representativos de la región para efectos turísticos;

XII. Integrar y mantener actualizado el inventario del patrimonio y servicios turísticos municipales, coadyuvando con el Registro Estatal de Turismo;

XIII. Promover la inserción en los bandos y reglamentos municipales, normas tendientes al fomento de la actividad turística, la protección del patrimonio turístico, la imagen urbana, la calidad de los servicios y la atención a las personas turistas y visitantes;

XIV. Ser vigilantes del desempeño de la actividad turística en el ámbito de sus respectivas competencias;

XV. Realizar una labor permanente de promoción, difusión y orientación turística;

XVI. Promover los programas de señalética en términos de la normativa aplicable;

XVII. Operar módulos de información y orientación para las personas turistas y visitantes en su territorio;

XVIII. Recibir y canalizar las quejas de las personas turistas y visitantes, para su atención ante la autoridad competente;

XIX. Colaborar con la Secretaría en los programas de capacitación destinados a las personas prestadoras de servicios turísticos;

XX. Colaborar con el Comité de Prevención y Gestión de Crisis en el sector turístico en las acciones de prevención, atención, comunicación y evaluación que dicho comité determine, y

XXI. En general, promover la observancia de las disposiciones emanadas de la presente Ley y su Reglamento.

TÍTULO TERCERO

DE LA PLANEACIÓN Y POLÍTICA TURÍSTICA

CAPÍTULO I

DE LA PLANEACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Artículo 19. La planeación de la actividad turística estará a cargo de la Secretaría, la que coordinará el Programa Sectorial de Turismo, el cual especificará los objetivos prioritarios y políticas que regirán al sector turístico en el Estado.

Artículo 20. La Secretaría participará, promoverá y coadyuvará en las acciones que realicen los Gobiernos Municipales y los sectores social y privado dentro del proceso integral de planeación turística de los Ayuntamientos, con el fin de facilitar, intensificar y ampliar la actividad turística, tomando en consideración los siguientes aspectos:

I. El aprovechamiento sostenible, eficiente y racional de los recursos naturales y culturales, salvaguardando el desarrollo económico del sector, el equilibrio ecológico y el patrimonio turístico, de conformidad con las disposiciones legales;

II. La planeación de acciones encaminadas al óptimo aprovechamiento de los principales atractivos turísticos del Estado, así como las medidas que servirán para su amplia difusión en el ámbito nacional e internacional;

III. La planeación de acciones basadas en tendencias y resultados de la medición de la actividad turística derivadas del Observatorio Turístico Sostenible del Estado de Morelos;

IV. Las condiciones de los mercados emisores de personas turistas y visitantes del estado de Morelos;

V. La naturaleza y características de los recursos turísticos existentes en el territorio que corresponda;

VI. El impacto ambiental de la actividad turística;

VII. Los riesgos naturales, ambientales, de salud, de seguridad e higiene así como sociales, políticos y económicos presentes en el territorio del Gobierno Municipal respectivo;

VIII. La vocación turística de cada región o Municipio;

IX. La distribución de la población y las actividades económicas predominantes;

X. El fomento e inclusión de las comunidades en la actividad turística, respetando su cultura, patrimonio y tradiciones, y

XI. La armonía, concurrencia y concordancia con los programas de ordenamiento ecológico y con los planes o programas de desarrollo urbano y uso del suelo vigentes.

CAPÍTULO II

DEL PROGRAMA SECTORIAL DE TURISMO

Artículo 21. El Programa Sectorial de Turismo será de interés público y tendrá por objeto fijar principios normativos y fundamentales para la planeación, fomento y desarrollo del turismo en el Estado, así como asegurar la congruencia entre los propósitos y las acciones en materia turística, mediante la planeación, presupuestación y evaluación de las actividades correspondientes. La formulación y adecuación del programa será periódica, considerando las propuestas y recomendaciones del Consejo Estatal de Turismo.

La Secretaría cuidará que el Programa Sectorial de Turismo estatal sea congruente con los lineamientos establecidos por el Plan Nacional de Desarrollo, el Programa Sectorial de Turismo Federal, el Plan Estatal de Desarrollo y el Plan Rector.

Artículo 22. El Programa Sectorial de Turismo tendrá una vigencia sexenal y deberá contemplar los siguientes aspectos:

I. Especificar los objetivos, metas, líneas de acción y políticas de largo, mediano y corto plazo de esta actividad a escala estatal, con observancia de lo establecido en los instrumentos jurídicos, administrativos y de política económica que sean aplicables;

II. Tomar en cuenta las tendencias mundiales, los criterios de sostenibilidad y los avances tecnológicos, las condiciones del mercado, las exigencias y las posibilidades estatales y municipales dentro del marco de facultades y el presupuesto que determinen las leyes correspondientes;

III. Contener un diagnóstico y un pronóstico de la situación del turismo en la Entidad;

IV. Fomentar el desarrollo de aquellas regiones que sean atractivas para la inversión turística;

V. Incorporar el ordenamiento turístico del territorio y planificar el desarrollo del turismo en equilibrio con las dinámicas sociales, económicas y ambientales de los destinos, evitando la concentración excesiva de alojamientos turísticos en zonas residenciales, la creación de límites de carga turística en destinos con alta afluencia para preservar la identidad local y la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre proyectos turísticos que afecten la calidad de vida de las comunidades locales;

VI. Fomentar el desarrollo en la infraestructura de los lugares turísticos con las adecuaciones necesarias para las personas con discapacidad;

VII. Contener un registro de las zonas de desarrollo prioritarias, para su conservación y desarrollo, en términos de la normativa aplicable;

VIII. Considerar las necesidades y expectativas de la región a desarrollar, así como las disposiciones en materia ecológica y en materia de protección del patrimonio turístico, en términos de la normativa aplicable;

IX. Investigar y analizar la oferta y la demanda de los servicios turísticos y sus líneas de acción, con la finalidad de atraer mayores inversiones turísticas que promuevan el crecimiento de ese sector;

X. Promover la integración y desarrollo de productos turísticos así como la atención a segmentos prioritarios, y

XI. Un sistema de indicadores estratégicos y de sostenibilidad, con metas que midan los avances, impactos y resultados de las políticas, acciones y proyectos implementados en el marco del Programa Sectorial de Turismo.

Artículo 23. El Programa Sectorial de Turismo y sus adecuaciones, previa aprobación por parte de la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, se publicarán en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos.

Artículo 24. El Programa Sectorial de Turismo será de observancia obligatoria para toda la administración pública estatal e indicativo para los gobiernos municipales, así como los sectores privado y social del Estado.

Artículo 25. La Secretaría informará y evaluará ante el Consejo Estatal de Turismo de manera semestral el cumplimiento del Programa Sectorial de Turismo.

TÍTULO CUARTO

DESARROLLO Y COMPETITIVIDAD DEL SECTOR TURÍSTICO

CAPÍTULO I

DEL DESARROLLO Y FOMENTO DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA

Artículo 26. La Secretaría, en coordinación con las personas prestadoras de servicios que integran el sector turístico, será la encargada de asesorar, fomentar, promover y apoyar los proyectos de inversión turística que se pretendan realizar en el Estado, asimismo, se coordinará con las dependencias y entidades de los tres ámbitos de Gobierno para la elaboración de estudios y proyectos de interés turístico para el Estado.

Artículo 27. La Secretaría, promoverá ante las dependencias respectivas y el Gobierno Federal el desarrollo de proyectos para la ejecución de obras de infraestructura turística.

De la misma forma, gestionará ante las autoridades correspondientes el otorgamiento de facilidades, beneficios y estímulos, aprovechando los mecanismos ya existentes, para aquellas personas prestadoras de servicios turísticos que inviertan en:

I. Remodelación, ampliación, equipamiento, rehabilitación y desarrollo de la infraestructura o servicios turísticos, considerando además las necesidades de las personas con discapacidad;

II. Adquisición de equipos que contribuyan al ahorro de energía eléctrica y agua, así como para el tratamiento de aguas residuales o disposición final de residuos de cualquier tipo;

III. Mantenimiento de accesos, paradores y sitios de interés histórico de los alrededores del establecimiento en donde se presten los servicios turísticos;

IV. Realización o promoción de visitas a lugares de interés turístico dentro de los Municipios del Estado en donde se encuentre la persona prestadora de servicios turísticos, y

V. Las demás que establezca la Secretaría.

Artículo 28. La Secretaría gestionará la operación de un Sistema Estatal de Facilitación Turística a nivel municipal, mediante una ventanilla única de facilitación turística, que tendrá por objeto implementar acciones de simplificación administrativa ante autoridades nacionales, estatales o municipales, que agilice la instalación y operación de empresas dedicadas a la prestación de servicios turísticos en el nivel en mención.

Artículo 29. La Secretaría promoverá en todos los municipios del Estado, en coordinación con los demás integrantes del sector turístico, la implementación de programas orientados al rescate de la imagen urbana, con especial énfasis en el equipamiento, servicios e infraestructura básica turística en los centros y ciudades del Estado.

Artículo 30. La Secretaría promoverá un programa de señalética que ejecutará en coordinación con las autoridades federales y municipales, con el objeto de facilitar el acceso de las personas turistas y visitantes a las zonas, destinos y sitios turísticos del Estado.

CAPÍTULO II

DE LAS ZONAS DE DESARROLLO TURÍSTICO

Artículo 31. La Secretaría, en forma conjunta con las unidades administrativas competentes de los tres órdenes de gobierno, propondrá a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal las Zonas de Desarrollo Turístico, a efecto de que se emitan las declaratorias del uso de suelo en términos de las leyes respectivas, con el fin de crear, conservar o ampliar los centros dedicados al turismo en los términos que corresponda.

Artículo 32. Podrán ser consideradas como Zonas de Desarrollo Turístico, aquellas que por sus características naturales e histórico-culturales constituyan un atractivo turístico, respetando las zonas naturales protegidas, de conformidad con lo previsto en la normativa aplicable. Lo anterior, de conformidad con lo establecido en los planes, programas y estudios de factibilidad y sustentabilidad, así como los demás instrumentos de planeación turística mencionados en la presente Ley.

Artículo 33. La Secretaría podrá emitir su opinión en los asuntos de su competencia ante las instancias correspondientes, para que éstas sean consideradas en el otorgamiento de permisos y estímulos para la realización de proyectos de inversión en Zonas de Desarrollo Turístico en el Estado.

Artículo 34. Con el fin de preservar el carácter propio de las poblaciones del Estado, conforme a sus valores naturales, culturales e históricos, la Secretaría podrá proponer a las autoridades competentes que las mismas sean declaradas zonas de interés o de desarrollo turístico, así como las medidas relacionadas con su conservación, protección, delimitación e inafectabilidad.

Artículo 35. La Secretaría integrará y administrará el Registro Estatal de Zonas de Interés y Desarrollo Turístico, en el que se inscribirán las declaratorias correspondientes a dichas zonas, así como los proyectos de desarrollo turístico que cumplan con los requisitos señalados en esta Ley y en las disposiciones de carácter general que al efecto emita la propia Secretaría.

Artículo 36. La Secretaría fomentará la coordinación interinstitucional y metropolitana entre los municipios que integran la zona metropolitana de la Ciudad de Cuernavaca, con especial énfasis en aquellos que presentan mayor desarrollo turístico, infraestructura instalada, concentración de servicios y flujo de visitantes.

Dicha coordinación tendrá por objeto el diseño, implementación y evaluación conjunta de políticas públicas, programas y estrategias en materia de promoción turística, seguridad, movilidad, conectividad, ordenamiento territorial y sostenibilidad del destino, privilegiando un enfoque territorial integral, eficiente y complementario entre los municipios colindantes.

La Secretaría promoverá mecanismos de concertación, intercambio de información y planeación conjunta entre autoridades municipales, estatales y, en su caso, federales, a fin de fortalecer el desarrollo equilibrado de los destinos turísticos metropolitanos del Estado, evitando la duplicidad de esfuerzos y maximizando el aprovechamiento de los recursos públicos y capacidades institucionales en la materia.

CAPÍTULO III

DEL TURISMO COMUNITARIO

Artículo 37. El turismo comunitario es una modalidad de turismo sostenible gestionada de forma participativa con comunidades locales, especialmente rurales, de pueblos originarios y afrodescendientes, en la que las personas que habitan el territorio son protagonistas en la organización, operación y distribución de los beneficios de la actividad turística, promoviendo el respeto a su identidad cultural, sus derechos colectivos y la conservación de su territorio y patrimonio natural y cultural.

En el Reglamento se precisarán los principios sobre los cuales se llevará a cabo el desarrollo del turismo comunitario en el Estado.

Artículo 38. La Secretaría y las demás dependencias competentes deberán:

I. Diseñar e implementar políticas públicas específicas para el fortalecimiento del turismo comunitario, en coordinación con las comunidades organizadas respectivas;

II. Impulsar programas de formación, asistencia técnica, promoción y financiamiento para iniciativas comunitarias de turismo, priorizando aquellas con base en la economía social y solidaria;

III. Establecer mecanismos de certificación o reconocimiento que visibilicen las buenas prácticas de turismo comunitario con base en criterios de sostenibilidad, equidad y participación;

IV. Promover el respeto a los derechos colectivos, culturales y ambientales de las comunidades locales en el marco del desarrollo turístico del estado, y

V. Generar instrumentos de evaluación y monitoreo que midan el impacto social, económico, cultural y ambiental del turismo comunitario, desde la perspectiva de las propias comunidades.

CAPÍTULO IV

DEL TURISMO SOCIAL

Artículo 39. El turismo social es una modalidad de turismo orientada a garantizar el derecho efectivo al descanso, la recreación y la participación turística de todas las personas, en especial de aquellos sectores en situación de vulnerabilidad o con menores oportunidades de acceso, tales como personas con discapacidad, personas adultas mayores, jóvenes, niñas y niños, trabajadores, pueblos originarios, pueblos y comunidades afromexicanas y comunidades de escasos recursos. Su finalidad es democratizar el acceso al turismo como herramienta de inclusión, desarrollo humano y cohesión social.

En el Reglamento, se precisarán los principios sobre los cuales se llevará a cabo el desarrollo del turismo social en el Estado.

Artículo 40. La Secretaría, en coordinación con otras dependencias públicas y otros actores del sector turístico, deberá:

I. Establecer políticas públicas, programas y mecanismos de financiamiento que garanticen el acceso de sectores vulnerables a actividades turísticas, recreativas y culturales;

II. Promover alianzas con instituciones educativas, sindicatos, cooperativas, organizaciones sociales y personas prestadoras de servicios para el desarrollo de productos turísticos sociales, accesibles y culturalmente pertinentes;

III. Impulsar la creación y fortalecimiento de infraestructura turística accesible e incluyente, así como el diseño de rutas, paquetes y experiencias turísticas adaptadas a distintos perfiles poblacionales;

IV. Generar instrumentos de evaluación que midan el impacto social del turismo en términos de inclusión, calidad de vida, acceso equitativo y percepción del bienestar, y

V. Establecer campañas de sensibilización para fomentar una cultura turística basada en el respeto, la equidad y el reconocimiento del turismo como derecho social.

CAPÍTULO V

DEL REGISTRO Y CONTROL DEL SERVICIO DE ALOJAMIENTO TEMPORAL DE CORTO PLAZO CONTRATADO MEDIANTE PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS

Artículo 41. La Secretaría diseñará, operará y administrará, en coordinación con la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal, el Padrón de Plataformas Tecnológicas de Alojamiento Temporal de Corto Plazo y el Padrón de Personas Anfitrionas físicas o morales, con la finalidad de llevar un registro de la oferta y demanda de plataformas tecnológicas que operan en el Estado y el número de personas anfitrionas y propiedades dedicadas a ofrecer alojamiento temporal de corto plazo.

En el Reglamento, se establecerán los lineamientos para salvaguardar la seguridad en el manejo de la información de las personas huéspedes, asegurar la calidad de los servicios contratados, el cumplimiento de las normas de seguridad y protección civil, las obligaciones y contribuciones señaladas en la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos.

Artículo 42. Las Plataformas Tecnológicas entregarán a la Secretaría, de manera trimestral, información agregada y anonimizada para fines estadísticos, de planeación y de cumplimiento, consistente en:

I. Número de anuncios activos de inmuebles en el Estado;

II. Noches reservadas;

III. Tipo de unidad anunciada como puede ser: vivienda completa, cuarto privado u otros;

IV. Perfil del viajero que indique su procedencia, y

V. Estancia promedio.

La Secretaría garantizará el uso exclusivo de estos datos para fines públicos y la protección de la información respectiva deberá resguardarse en términos de la normativa aplicable.

Proporcionar información falsa o ser omiso en la entrega de los informes de referencia, será motivo de baja del padrón.

Artículo 43. Las Plataformas Tecnológicas deberán coadyuvar con la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal, respecto a la obligación solidaria de la retención y entero del impuesto sobre hospedaje, en los términos que establezcan la Ley General de Hacienda del Estado de Morelos y demás disposiciones normativas aplicables.

Asimismo, la Secretaría de Administración y Finanzas del Poder Ejecutivo Estatal, podrá suscribir convenios con las Plataformas para facilitar el cumplimiento de sus obligaciones fiscales.

Artículo 44. La Secretaría podrá coordinarse y participar con los ayuntamientos, en la planeación y diseño de estrategias para promover las mejores condiciones para la prestación de los servicios de alojamiento temporal de corto plazo.

Artículo 45. Las personas anfitrionas están obligadas a darse de alta en el Padrón de Personas Anfitrionas del estado de Morelos y mantener vigente su registro, el cual tendrá una validez de dos años y deberá renovarse en el período de noventa días previos a su vencimiento, así como a inscribir la cantidad de inmuebles y establecimientos de uso habitacional que se ofrezcan bajo la forma de alojamiento temporal de corto plazo.

Asimismo deberán rendir semestralmente a la Secretaría, un reporte del número de ocasiones en las que se han ocupado los inmuebles, la cantidad de noches ocupadas durante el periodo a reportar, así como del número de quejas recibidas.

Las personas anfitrionas deberán exhibir en un sitio visible del inmueble los números de emergencia, los números de contacto para solicitar la asistencia de la persona anfitriona o su representante, así como la constancia y folio del inmueble otorgado por la Secretaría.

La Secretaría expedirá en el Reglamento los formatos y lineamientos para la visibilidad del folio así como la constancia y folio de registro correspondiente a las Personas Anfitrionas por cada uno de los establecimientos o inmuebles que registren.

Artículo 46. Las personas físicas o morales, mexicanas o extranjeras residentes en el país o en el extranjero que administren, operen, o intermedien una Plataforma Tecnológica y los intermediarios, en su calidad de gestores o administradores, están obligados a inscribirse en el Padrón de Plataformas Tecnológicas de Alojamiento Temporal de Corto Plazo del Estado y mantener vigente su registro, el cual será válido durante un período de dos años. El registro deberá ser renovado en los noventa días anteriores a su vencimiento.

Las personas físicas o morales extranjeras que administren, operen o intermedien Plataformas Tecnológicas deberán señalar domicilio procesal en los Estados Unidos Mexicanos para efectos de oír y recibir todo tipo de notificaciones o equivalente así como ejecución de sanciones.

En el Reglamento, se precisarán las características y requisitos para su registro, las obligaciones de las Plataformas Tecnológicas y las que correspondan a las personas anfitrionas así como los mecanismos de verificación y sanciones respectivas, de ser el caso.

CAPÍTULO VI DE LA CAPACITACIÓN Y COMPETITIVIDAD TURÍSTICA

Artículo 47. La Secretaría promoverá acciones de colaboración con las instituciones, dependencias y autoridades competentes para el desarrollo e implementación de programas de capacitación, consultoría y certificación turística, además de formular recomendaciones en la elaboración de los mismos, tendientes a incrementar la competitividad de las personas prestadoras de servicios turísticos y el nivel y la calidad profesional de las y los empresarios, así como de las personas que trabajan en el sector.

La Secretaría, en uso de sus facultades, promoverá entre las personas prestadoras de servicios turísticos la obtención de certificaciones basadas en normas de aceptación nacional e internacional en términos de la normativa aplicable.

Artículo 48. La Secretaría en el ámbito de su competencia solicitará a las autoridades de educación pública del Estado un registro actualizado de las instituciones educativas dedicadas a la especialidad del turismo que estén reconocidas oficialmente, con el objeto de dar a conocer a las personas prestadoras de servicios turísticos que así lo soliciten, la información sobre dicho particular.

Artículo 49. La Secretaría promoverá el establecimiento de programas de vinculación escuela-empresa con el fin de coadyuvar en la adecuación de los planes y programas de estudio de los centros de enseñanza turística, con las necesidades del mercado y de las personas prestadoras de servicios turísticos, fomentando la concientización turística en todos los niveles educativos.

En los citados programas, se deberá contemplar capacitación respecto a la atención de las personas con discapacidad, prevención y gestión de crisis, protocolos de prevención al tráfico y trata de personas, así como elementos del turismo sostenible.

Artículo 50. La Secretaría propondrá a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, la celebración de acuerdos con la Secretaría de Trabajo y Previsión Social del Poder Ejecutivo Federal para el desarrollo de programas relacionados con la capacitación y adiestramiento que tengan como finalidad instruir a aquellas personas trabajadoras de establecimientos turísticos, para el desarrollo de sus actividades de acuerdo a los términos que marque la legislación federal en materia de trabajo.

Artículo 51. La Secretaría impulsará programas de capacitación en coordinación con las dependencias y entidades federales, estatales y municipales, así como con organismos sociales y privados, a efecto de obtener su asistencia y colaboración para la impartición de cursos de capacitación turística para las personas prestadoras de servicios turísticos, las personas responsables del área de turismo en los municipios y al personal de contacto.

Artículo 52. La Secretaría, en coordinación con las instancias del gobierno federal y estatal competentes, elaborará el Programa de Competitividad Turística del Estado, el cual será el instrumento rector de la política pública orientado a mejorar, fortalecer y sostener la capacidad del sector turístico estatal para generar valor, atraer visitantes, innovar, impulsar la digitalización del sector, elevar la calidad de los servicios, fomentar el empleo digno y promover un desarrollo territorial equilibrado y sostenible.

Este programa establecerá estrategias, acciones y mecanismos de coordinación interinstitucional público-privada para impulsar la competitividad integral de los destinos, productos, empresas y talentos del sector turístico.

Los objetivos, alcances y lineamientos para su diseño e implementación deberán ser señalados en el Reglamento de esta Ley.

Artículo 53. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal a través de la Secretaría, considerando la factibilidad presupuestaria en el ejercicio fiscal que corresponda, promoverá acciones y mecanismos necesarios para llevar a cabo programas y proyectos de investigaciones y desarrollo turístico, a efecto de consolidar el impulso del sector turístico del Estado de Morelos.

TÍTULO QUINTO

SEGMENTOS Y PRODUCTOS TURÍSTICOS

CAPÍTULO ÚNICO

DE LOS SEGMENTOS Y PRODUCTOS TURÍSTICOS PRIORITARIOS

PARA EL ESTADO DE MORELOS

Artículo 54. Para los efectos de la presente Ley y con el objetivo de fomentar la diversificación y desarrollo sostenible de la actividad turística en el Estado de Morelos, se reconocen los siguientes segmentos turísticos estratégicos, cuya promoción y desarrollo serán prioritarios para las autoridades estatales y municipales en coordinación con el sector privado, los cuales se definieran y establecerán en el Reglamento.

I. Turismo de bodas y lunamieleros;

II. Turismo de reuniones y eventos;

III. Turismo comunitario, a la modalidad de turismo que se desarrolla en comunidades rurales o indígenas, en la que los habitantes locales participan activamente como anfitriones, prestadores de servicios y custodios del patrimonio natural y cultural, promoviendo el desarrollo sustentable y el bienestar comunitario;

IV. Turismo cultural, a la actividad motivada por el interés en conocer, disfrutar, estudiar o experimentar manifestaciones del patrimonio tangible e intangible, como la historia, la arquitectura, las artes, la gastronomía, las tradiciones, las lenguas y las expresiones populares;

V. Turismo de naturaleza, al turismo basado en actividades recreativas que implican contacto con la naturaleza en ambientes terrestres, aéreos o acuáticos, realizadas bajo condiciones de seguridad;

VI. Turismo gastronómico, al segmento basado en la exploración, disfrute y valoración de la cocina local y regional, la visita a mercados, rutas gastronómicas, talleres culinarios y experiencias vinculadas a la identidad alimentaria, a la cocina tradicional y a los agroproductos de los destinos del Estado;

VII. Turismo de entretenimiento, a la actividad turística relacionada con la oferta de espectáculos, parques temáticos, actividades recreativas, conciertos, festivales y otras formas de esparcimiento y diversión;

VIII. Turismo científico, al turismo motivado por visitas, viajes de estudios y estancias a institutos de educación superior y centros de investigación, con el objetivo de aprovechar la oferta educativa de institutos de ciencia y tecnología ubicados en el Estado;

IX. Turismo de salud, bienestar y médico, al turismo vinculado con la prestación de servicios de salud preventiva, estética, médica o terapéutica, así como actividades orientadas al bienestar físico, emocional, superación personal y metafísica, como spas, temazcales, terapias tradicionales o retiros de descanso;

X. Turismo idiomático, al turismo orientado al aprendizaje del idioma español y lenguas originarias por parte de personas extranjeras, a través de programas académicos, estancias culturales, voluntariado y experiencias de inmersión lingüística;

XI. Turismo religioso, a la actividad turística motivada por la fe, la devoción, el interés espiritual o cultural hacia lugares, rutas, festividades, manifestaciones o prácticas religiosas de una comunidad;

XII. Turismo deportivo, al turismo relacionado con la práctica o asistencia a eventos deportivos, ya sean de carácter profesional, amateur o recreativo, en disciplinas individuales o colectivas;

XIII. Turismo recreativo, a la modalidad de turismo que tiene como finalidad el descanso, la recreación, el esparcimiento o el disfrute de actividades libres, sin un objetivo específico más allá de disfrutar del tiempo libre;

XIV. Agroturismo, al turismo que se desarrolla en unidades de producción agrícola, ganadera o agroindustrial, donde la persona visitante participa u observa procesos productivos, conoce prácticas sostenibles y se vincula con el medio rural;

XV. Turismo inclusivo, a la modalidad turística orientada a garantizar el acceso efectivo a servicios, espacios y experiencias turísticas a personas con discapacidad, personas mayores, personas afrodescendientes, integrantes de la comunidad LGBTQ+, y otros grupos en situación de discriminación o vulnerabilidad;

XVI. Turismo senior, al turismo dirigido a personas adultas mayores y en retiro, con servicios, itinerarios y actividades adaptadas a sus intereses, capacidades y necesidades, que promueve su participación activa y el envejecimiento saludable;

XVII. Turismo residencial, a la actividad turística asociada a la adquisición, renta o uso temporal de viviendas de descanso por parte de turistas nacionales o extranjeros, que generan estadías prolongadas y participación en la vida comunitaria, y

XVIII. Turismo cinematográfico, al turismo motivado por el interés en locaciones utilizadas en producciones audiovisuales, así como la participación o visita a filmaciones, festivales, museos o rutas relacionadas con el cine y la televisión. A través de la Comisión de Filmaciones de la Secretaría, se promoverán locaciones morelenses para producciones audiovisuales.

Artículo 55. El Poder Ejecutivo, a través de la Secretaría, impulsará una política integral de fomento a la gastronomía del Estado como elemento estratégico del desarrollo turístico sustentable, reconociendo su valor cultural, social, económico y de identidad regional.

Dicha política tendrá como objetivos prioritarios:

I. El desarrollo de productos turísticos gastronómicos, que articule experiencias auténticas en torno a la cocina tradicional y contemporánea del Estado, incorporando rutas, festivales, eventos, espacios de degustación, talleres y otras actividades que fortalezcan el atractivo del destino;

II. La promoción de la gastronomía morelense, tanto a nivel nacional como internacional, destacando su riqueza, diversidad y vinculación con el patrimonio biocultural del estado, especialmente a través de plataformas digitales, ferias, medios especializados y colaboraciones con chefs, cocineras tradicionales, productores y otras figuras relevantes;

III. La capacitación y profesionalización de actores del sector gastronómico y turístico, incluyendo cocineras y cocineros tradicionales, emprendedores, prestadores de servicios turísticos y productores locales, con énfasis en la calidad, innovación, sostenibilidad, higiene, hospitalidad y conservación del patrimonio alimentario, y

IV. La integración de agroproductos locales y regionales a las cadenas de valor del turismo gastronómico, fomentando circuitos cortos de comercialización, el consumo responsable, el aprovechamiento sustentable de ingredientes endémicos, así como la generación de valor agregado para las comunidades rurales.

La Secretaría coordinará la política integral de fomento a la gastronomía del Estado con las dependencias estatales competentes en materia de cultura, desarrollo económico, medio ambiente, desarrollo agropecuario, salud y educación, así como con los municipios, instituciones académicas, cámaras empresariales, organizaciones de la sociedad civil y comunidades locales.

TÍTULO SEXTO INFORMACIÓN Y SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA CAPÍTULO I

DE LA INFORMACIÓN TURÍSTICA

Artículo 56. La Secretaría tendrá a su cargo la operación, el mantenimiento y la actualización permanente de un Sistema de Información Turística Estatal, que le auxilie en la toma de decisiones así como en la planificación integral en la materia, con el propósito de proporcionar servicios de información y orientación a las personas turistas y visitantes, así como compilar estadísticas basadas en modelos de sostenibilidad para establecer las tendencias del comportamiento del sector turístico, que puedan ser usadas para el mejor conocimiento y gestión del propio sector.

Artículo 57. Para la integración del Sistema de Información Turística Estatal, las autoridades estatales y municipales relacionadas con la actividad turística y las personas prestadoras de servicios turísticos deberán proporcionar a la Secretaría, la información de manera oportuna, completa y veraz que ésta les requiera, única y exclusivamente para su integración en dicho Sistema y en el del Observatorio Turístico Sostenible.

Artículo 58. La Secretaría deberá impulsar acciones, mecanismos y programas de participación de los sectores social, académico y privado, a fin de promover su participación activa en la integración del Sistema de Información Turística Estatal.

Artículo 59. La Secretaría realizará encuestas, sondeos de opinión y otros estudios necesarios para el monitoreo y la toma de decisiones sobre acciones que impacten en la actividad turística, el diseño e implementación de políticas públicas y la elaboración de planes y programas de promoción y desarrollo del sector turístico, debiendo para tal efecto participar o colaborar con las personas prestadoras de servicios turísticos, las autoridades estatales y municipales, las asociaciones y cámaras e instituciones educativas relacionadas con la actividad turística y, en general, cualquier actor de interés que realice actividades en la materia.

Artículo 60. La información que proporcionen las personas prestadoras de servicios y las autoridades señaladas en esta Ley, sólo podrá ser utilizada con fines estadísticos, de estudio, análisis, evaluación y planeación de la actividad turística, por lo que no podrá ser divulgada en forma nominativa por ningún modo ni medio.

La Secretaría garantizará la confidencialidad de la información de las empresas y de los prestadores de servicios turísticos, así como el buen uso de la misma en términos de la normativa aplicable, sin fines de fiscalización, y no podrá proporcionar la misma de manera individualizada ni mucho menos podrá ser usada como prueba en juicios de cualquier naturaleza.

Artículo 61. La Secretaría tendrá a su cargo el Observatorio Turístico Sostenible con el objetivo de dar seguimiento, análisis y evaluación del impacto de la actividad turística en la economía, el medio ambiente y el bienestar, así como la inclusión de las comunidades receptoras del turismo y el respeto a su cultura y tradiciones.

El Observatorio Turístico Sostenible coordinará e impulsará la participación de todos los agentes y actores públicos y privados del sector turístico, así como de los vinculados al mismo, para proponer políticas y acciones que contribuyan al desarrollo sostenible e inclusivo del turismo en el Estado, cuya operación se establecerá de acuerdo a los lineamientos y mejores prácticas internacionales en la materia que al efecto tenga a bien emitir la Secretaría.

Artículo 62. El Observatorio Turístico Sostenible coordinará y llevará a cabo, de forma directa o indirecta, la recopilación, almacenamiento, procesamiento, generación y difusión de la información y estadísticas necesarias para el seguimiento, análisis y evaluación de la evolución y desempeño de la actividad turística y su impacto, a la vez que facilitará la toma de decisiones en los sectores público y privado, así como las de los proyectos de investigación académica; de conformidad con lo estipulado en su Acuerdo de Creación.

Artículo 63. La Secretaría coadyuvará con las instancias federales, estatales y municipales, en la facilitación de los servicios de información, protección y auxilio de las personas visitantes y turistas que visiten el Estado.

CAPÍTULO II

DEL REGISTRO ESTATAL DE TURISMO

Artículo 64. La Secretaría tendrá a su cargo la integración, organización y actualización del Registro Estatal de Turismo, cuyo objeto consistirá en captar información y concentrar datos estadísticos, que sirvan de apoyo para el control de los servicios turísticos, con el objetivo de conocer mejor el mercado turístico y establecer comunicación con las empresas cuando se requiera, así como para planear y programar las actividades turísticas.

Para efectos de la implementación del Registro en mención, se requerirá por escrito a los prestadores de servicios turísticos la siguiente información:

I. Nombre o razón social de la persona física o moral que presta o prestará el servicio;

II. Lugar y domicilio en el que se prestan o prestarán los servicios turísticos;

III. Fecha de apertura o inicio de operaciones del establecimiento turístico;

IV. Tipo de servicios que presta y su categoría, conforme a las normas oficiales mexicanas o internacionales, y

V. La demás información que la Secretaría estime necesaria para fines de difusión y análisis estadístico.

Artículo 65. Todas las personas físicas y morales prestadoras de servicios turísticos deberán inscribirse en el Registro Nacional de Turismo, cuando su actividad esté contemplada en las disposiciones federales aplicables.

El Registro Estatal de Turismo será obligatorio exclusivamente para aquellas personas físicas o morales que, por su naturaleza, no estén contempladas en el catálogo federal del Registro Nacional de Turismo, o bien para aquellas que, aun estando registradas a nivel federal, deseen complementar su información ante la Secretaría para fines estadísticos, promocionales o de planeación local, debiendo además, acreditar ante la Secretaría, que tienen reconocido tal carácter por las autoridades municipales competentes.

Artículo 66. Las personas prestadoras de servicios turísticos, contarán con un plazo de treinta días naturales para inscribirse al Registro Estatal de Turismo, a partir de que inicien operaciones, en términos de lo dispuesto en el artículo que antecede.

Artículo 67. Las personas prestadoras de servicios turísticos, deberán actualizar su información contenida en el Registro Estatal de Turismo, cuando menos cada 3 años o bien, en cuanto ésta cambie.

Artículo 68. El Registro Estatal de Turismo operará bajo el principio de máxima publicidad, por lo que la información contenida o que se desprenda del mismo deberá estar disponible al público en general, en la forma y términos que determine la propia Secretaría, con excepción de aquellos datos que, en términos de la normativa respectiva, sean de carácter confidencial o reservado.

Artículo 69. La Secretaría deberá difundir la información que derive del Registro Estatal de Turismo, con el objeto de que se haga llegar al público en general, a través de los medios que ésta determine.

Artículo 70. La inscripción en el Registro Estatal del Turismo será gratuita y se realizará mediante los formatos y el procedimiento que para tal efecto establezca la Secretaría, los cuales deberán ser publicados en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos, así como las modificaciones que con posterioridad se incorporen al mismo.

Artículo 71. La Secretaría otorgará la constancia de inscripción en el Registro Estatal de Turismo a aquellas personas físicas y morales prestadoras de servicios turísticos que se encuentran inscritas en el mismo, en términos de la normativa aplicable.

CAPÍTULO III

DEL TURISMO SOSTENIBLE Y DE NATURALEZA

Artículo 72. Para efectos de la presente Ley se entiende por turismo sostenible aquel que se lleva a cabo para:

I. Promover el mejoramiento de la oferta turística y de la actividad turística en general, de manera que las autoridades competentes busquen las medidas de protección, conservación, remediación y mejoramiento de los atractivos naturales y culturales, así como de los servicios y facilidades que constituyen o puedan ser un atractivo para el turismo, buscando a su vez el respeto a las costumbres y tradiciones de las comunidades;

II. Buscar el uso racional de la riqueza turística para la generación de empleos, la mayor captación de divisas y la derrama económica para el beneficio de la población en su conjunto, así como de las empresas y personas prestadoras de servicios turísticos;

III. Facilitar la integración de las comunidades a proyectos turísticos, de acuerdo con las propuestas que presenten las autoridades federales, estatales y municipales;

IV. Intervenir en la solución de necesidades de carácter e inclusión social en las zonas de influencia de desarrollos turísticos;

V. Promover de manera especial una cultura de protección y preservación del medio ambiente y la reducción, reutilización y reciclado de recursos sólidos, el ahorro y reciclado del agua, el manejo de las aguas residuales, el ahorro de energía y la generación de energías limpias por fuentes alternativas, orientada a la práctica y desarrollo de la actividad turística, y

VI. Procurar la buena convivencia entre el turismo y la población local así como respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades locales, conservando sus atractivos culturales, sus valores tradicionales y arquitectónicos.

Artículo 73. Son herramientas para la sostenibilidad de la actividad turística:

I. El ordenamiento territorial;

II. El ordenamiento ecológico, en los términos de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y demás normativa aplicable;

III. La Ley de Planeación correspondiente;

IV. El Inventario Turístico del Estado;

V. El Registro Nacional de Turismo;

VI. El Registro Estatal de Turismo;

VII. El Observatorio Turístico Sostenible del estado de Morelos, y

VIII. El Consejo Estatal de Turismo.

Artículo 74. La Secretaría y dependencias públicas que se relacionen con el sector turístico, así como las personas prestadoras de servicios turísticos en el Estado, promoverán de manera especial la educación ambiental de las personas turistas y visitantes así como de las personas residentes locales, fomentando la práctica y desarrollo de la actividad turística sostenible.

Asimismo, participarán en la regulación, administración y vigilancia de las Zonas de Desarrollo Turístico Sustentable de los Municipios del Estado, conforme a los convenios que al efecto se suscriban.

Artículo 75. El turismo de naturaleza es aquel que tiene como fin realizar actividades recreativas en contacto directo con la naturaleza y las expresiones culturales que le envuelven con la actitud y compromiso de conocer, respetar, disfrutar y participar en la conservación de los recursos naturales y culturales.

Artículo 76. El turismo de naturaleza tiene las siguientes categorías:

I. El ecoturismo, cuya finalidad consiste en realizar actividades de apreciación y conocimiento mediante la observación y la realización de actividades de la naturaleza a través del contacto con la misma;

II. El turismo de aventura, que incluye actividades deportivas y recreativas, impuestas por la naturaleza, dichas actividades son agrupadas de acuerdo al espacio natural en que se desarrollan, pudiendo ser en agua, tierra o aire;

III. El turismo rural, cuya finalidad consiste en realizar actividades de convivencia e interacción con una comunidad rural, ejidos y pueblos originarios en todas aquellas expresiones sociales, culturales y productivas, que permitan conocer los valores tradicionales, formas de vida, manejo ambiental, usos y costumbres cotidianas de la misma, y

IV. El turismo comunitario, como modelo de gestión turística donde la comunidad local es protagonista en la planificación, operación y beneficios del turismo, aprovechando los recursos naturales, culturales y las tradiciones del destino turístico.

Artículo 77. Las personas prestadoras de servicios turísticos, personas físicas y morales que brinden servicios de turismo de naturaleza, deberán sujetarse a los ordenamientos de equilibrio ecológico territorial federal o estatal, según corresponda, así como a la demás normativa aplicable en la materia, a efecto de que su realización sea acorde con la aptitud natural de la región y las condiciones naturales de la misma.

Artículo 78. En los proyectos de turismo de naturaleza, se tendrá que observar que dicha actividad cumpla con los criterios siguientes:

I. Con la protección y preservación de la vida silvestre, sus especies y ecosistemas;

II. La compatibilidad de la biodiversidad con el desarrollo de la actividad turística;

III. La conservación de la imagen del entorno;

IV. El respeto de la libertad personal y colectiva, así como de la entidad sociocultural, en especial de las comunidades y los pueblos originarios, para que permitan el acceso y disfrute del patrimonio turístico y natural a las personas turistas y visitantes;

V. Capacidad por parte de las comunidades y pueblos originarios de ofrecer servicios turísticos, y

VI. Protección a la arquitectura de los inmuebles donde se vayan a prestar los servicios turísticos, conservando los elementos del ambiente natural, promoviendo la utilización de materiales y tecnologías adaptables para la zona que proporcionen armonía y estética que hagan posible la autosuficiencia y sostenibilidad.

TÍTULO SÉPTIMO PROMOCIÓN Y MARCA TURÍSTICA CAPÍTULO ÚNICO DE LA PROMOCIÓN TURÍSTICA

Artículo 79. La Secretaría, en colaboración con el Fideicomiso Turismo Morelos, elaborará el Programa Anual de Promoción Turística del Estado.

Artículo 80. El Programa Anual de Promoción Turística del Estado establecerá los objetivos, estrategias y metas en cuanto a afluencia de turistas y generación de beneficios económicos y sociales e identificará los principales mercados, productos, nichos y segmentos de consumidores con mayor potencial de crecimiento, así como los medios e instrumentos para alcanzar los resultados.

Artículo 81. La formulación, aprobación, ejecución, seguimiento y evaluación del Programa Anual de Promoción Turística del Estado se regirá por los siguientes criterios:

I. Alineación con los planes y programas nacionales, estatales y municipales en materia de turismo;

II. Sustentación en diagnósticos y evidencia estadística cuando exista;

III. Participación corresponsable de los sectores público y privado;

IV. Inclusión de criterios de sostenibilidad en sus vertientes ambiental, sociocultural y económica;

V. Transparencia, rendición de cuentas así como máxima publicidad, y

VI. Flexibilidad y capacidad de respuesta ante contingencias.

Artículo 82. Para efectos de esta Ley, la promoción turística tendrá por objeto conocer, difundir y posicionar los atractivos, productos y servicios turísticos del Estado en los mercados nacionales e internacionales, con la finalidad de atraer la afluencia del turismo.

Artículo 83. Corresponde a la Secretaría, en materia de promoción turística:

I. Formular y vigilar la ejecución del Programa Anual de Promoción Turística del Estado, en coordinación con los organismos auxiliares de la Secretaría para la promoción y desarrollo de la actividad turística, en conjunto con los Municipios del estado y con los sectores público, social y privado;

II. Diseñar, registrar, administrar, proteger y promover la Marca Turística del estado de Morelos;

III. Establecer lineamientos generales para el uso de la Marca Turística del Estado por parte de prestadores de servicios turísticos y entidades públicas o privadas;

IV. Celebrar convenios con dependencias federales, estatales, municipales y con organismos privados nacionales e internacionales para fines de promoción, e

V. Integrar y administrar un sistema de evaluación y seguimiento de resultados de la promoción turística.

Artículo 84. La Secretaría coadyuvará con el Fideicomiso Turismo Morelos en la realización de acciones de promoción turística para el estado de Morelos, pudiendo coordinarse al efecto, con las personas prestadoras de servicios turísticos.

Asimismo, realizará campañas de promoción turística de alto impacto, con el objeto de proyectar una imagen positiva de los recursos, atractivos y servicios turísticos del Estado.

Las campañas de promoción turística estarán enfocadas hacia los principales mercados emisores para el Estado, tanto en el mercado nacional como internacional y se dirigirán hacia los segmentos prioritarios, conforme lo señalado en el artículo 54 de esta Ley.

Las campañas de promoción deberán ejecutarse buscando resultados relevantes y tangibles, tanto cuantitativos como cualitativos, los cuales serán definidos previos a la instrumentación de las campañas y evaluados al finalizar las mismas.

Entre otros, los resultados cuantitativos y cualitativos de las campañas de promoción se consideran la llegada de visitantes, la derrama económica, el incremento en la ocupación hotelera, las audiencias alcanzadas, el número de vistas o visitas a las plataformas y el impacto publicitario que generan, entre otros.

También, la Secretaría emprenderá campañas orientadas al desarrollo de la cultura turística y conciencia entre la ciudadanía morelense de la importancia del turismo y del turista en la economía estatal.

Artículo 85. El Estado contará con una marca turística entendida como el conjunto de elementos simbólicos, visuales, narrativos y estratégicos que identifican, posicionan y diferencian al Estado y sus regiones como destinos turísticos en los ámbitos local, nacional e internacional.

Comprende tanto los signos distintivos registrados como la imagen proyectada y percibida del territorio, integrando su patrimonio natural y cultural, así como los valores identitarios, la oferta turística, el estilo de vida y la propuesta de valor diferencial.

La Secretaría podrá concesionar o ceder el uso temporal de la marca turística a los destinos turísticos del Estado, así como a las cámaras y asociaciones empresariales, sus asociados y otros prestadores de servicios turísticos.

Las cámaras y asociaciones empresariales, sus asociados y prestadores de servicios que deseen utilizar la marca turística del Estado deberán solicitar y obtener permiso por escrito de la Secretaría y cumplir con los requisitos y normatividad que se emita para su uso.

El uso indebido, no autorizado o en contravención de esta Ley de la marca turística del Estado, será sancionado conforme a las disposiciones aplicables.

En el Reglamento de esta ley, se especificarán los principios que deberán regir a la marca turística del Estado, así como su uso por parte del sector turístico.

Artículo 86. La Secretaría, se coordinará con los Ayuntamientos con el objeto de difundir la información turística del Estado y del Municipio de que se trate, a través de campañas, estrategias y acciones promocionales, incluyendo los módulos señalados en la fracción XVII, del artículo 18 de la presente Ley, los cuales deberán:

I. Colocarse en lugares estratégicos y visibles para su fácil localización, preferentemente en la plaza principal del Municipio de que se trate, en corredores turísticos, centrales de autobuses, aeropuertos, cruceros carreteros y sitios de mayor afluencia turística, y

II. Contar con una rotulación en idioma español, inglés y en sistema braille.

TÍTULO OCTAVO

SEGURIDAD, PROTECCIÓN Y GESTIÓN DE CRISIS TURÍSTICA

CAPÍTULO I

DE LA PROTECCIÓN Y ORIENTACIÓN A LAS PERSONAS TURISTAS Y VISITANTES

Artículo 87. Son derechos de las personas turistas y visitantes los siguientes:

I. Disfrutar del turismo como una expresión del crecimiento sostenido de su tiempo libre, descanso y esparcimiento;

II. Ser informadas debidamente, antes de la contratación del servicio turístico, acerca del precio y condiciones de uso y disfrute del mismo, por parte de la persona física o moral que se lo proporcione;

III. Contar con el libre acceso a los establecimientos de las personas prestadoras de servicios turísticos previo al pago correspondiente según sea el caso, sin más limitaciones que las fijadas por las disposiciones aplicables y las establecidas en el reglamento interno del establecimiento o las determinadas por las autoridades competentes en razón de la edad, horario, higiene o seguridad;

IV. Usar y recibir el servicio en la forma y tiempo convenido;

V. Presentar quejas y denuncias sobre la prestación de servicios turísticos ante las autoridades competentes y obtener la respuesta respectiva;

VI. Obtener el documento impreso o digital que acredite el servicio o bienes contratados o, en su caso, la factura correspondiente;

VII. Recibir los servicios contratados sin ser objeto de discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas, y

VIII. Recibir de la Secretaría y de las demás dependencias y organismos auxiliares del Ejecutivo Estatal, en los términos de sus competencias, servicios de seguridad, información y auxilio turístico.

Artículo 88. Son obligaciones de las personas turistas y visitantes:

I. Cumplir con las condiciones convenidas al contratar el servicio turístico;

II. Respetar y coadyuvar en la protección y preservación del patrimonio histórico y cultural, de los establecimientos turísticos, del medio ambiente y de los recursos naturales de la Entidad;

III. Abstenerse de adquirir flora o fauna protegida;

IV. Utilizar la energía, el agua y demás recursos naturales de manera responsable durante su visita al Estado;

V. Minimizar la generación de residuos sólidos y desecharlos en los sitios destinados para ello, durante su visita al Estado;

VI. Informar a las autoridades turísticas o a las que corresponda, sobre cualquier acto, hecho u omisión que atente o ponga en peligro el patrimonio turístico del Estado;

VII. Preservar la limpieza del patrimonio turístico, así como de los caminos que conducen hacia ellos, y

VIII. No realizar ni inducir acciones que puedan ser ofensivas o discriminatorias en contra de la comunidad, sus integrantes o de sus tradiciones.

Artículo 89. La Secretaría vigilará el cumplimiento de las medidas de protección de la persona turista y visitante establecidas en esta Ley, asimismo, combatirá y evitará toda práctica que lesione los intereses del turista, para lo cual podrá coordinarse con las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal y las Autoridades Estatales y Municipales competentes.

Artículo 90. La Secretaría estudiará y propondrá medidas tendientes a reforzar la seguridad, protección y asistencia a la persona turista y visitante mediante la coordinación que realice con las autoridades correspondientes.

Artículo 91. La Secretaría elaborará y ejecutará programas de concientización para las personas prestadoras de servicios turísticos, con el objeto de evitar violaciones a los ordenamientos legales en perjuicio de las personas turistas y visitantes.

CAPÍTULO II

DE LA POLICÍA TURÍSTICA

Artículo 92. La Policía Turística es una unidad especializada de la fuerza pública estatal, encargada de brindar seguridad, certeza, orientación, protección y asistencia directa a las personas turistas y visitantes en los destinos turísticos, así como de contribuir a la preservación del orden, la paz y la convivencia segura en zonas de afluencia turística, conforme a los principios de legalidad, proximidad social, hospitalidad y respeto a los derechos humanos.

Artículo 93. La Policía Turística tiene como objetivos principales:

I. Prevenir delitos, riesgos y situaciones de conflicto en zonas y corredores turísticos;

II. Proteger la integridad, los derechos y los bienes de las personas turistas y visitantes nacionales y extranjeras;

III. Ofrecer asistencia inmediata e información útil a las personas turistas y visitantes en su tránsito por el Estado;

IV. Brindar una experiencia segura, confiable y hospitalaria en los destinos turísticos, y

V. Colaborar con otras autoridades en casos de emergencia, protección civil, seguridad vial o sanitaria en entornos turísticos según sea requerido.

Artículo 94. La Secretaría se coordinará con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal, a fin de garantizar condiciones de seguridad, atención y orientación para turistas y visitantes nacionales e internacionales en el Estado, a través de la Policía Turística.

La coordinación interinstitucional deberá incluir, al menos, los siguientes aspectos:

I. Diseño, implementación y evaluación de protocolos de actuación, seguridad y atención al turista;

II. Intercambio de información para la prevención y atención de riesgos, delitos o emergencias que afecten a turistas y visitantes o a zonas y polígonos turísticos prioritarios;

III. Participación en programas de capacitación especializada en atención turística, derechos humanos, diversidad cultural y primeros auxilios;

IV. Colaboración en campañas estatales y municipales de información, protección y cultura turística, y

V. Coordinación en operativos de temporada alta, eventos especiales o situaciones extraordinarias que involucren la presencia masiva de visitantes.

En coordinación con la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana del Poder Ejecutivo Estatal, la Secretaría promoverá que la Policía Turística actúe respetando además de los anteriormente mencionados, los principios de hospitalidad, no discriminación y orientación multilingüe.

Los principios para la operación de la Policía Turística, así como los lineamientos para su organización y funcionamiento, se deberán señalar en el Reglamento de la presente Ley.

CAPÍTULO III

DE LA PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE CRISIS EN EL TURISMO

Artículo 95. La Secretaría, en coordinación con las dependencias responsables de los tres niveles de gobierno, y con los distintos participantes del Sector Turístico, diseñará e instrumentará la estrategia para la prevención y gestión de crisis en el turismo, la cual integrará un conjunto de políticas, estrategias, acciones y mecanismos institucionales orientados a anticipar, mitigar, gestionar y recuperar los impactos negativos provocados por fenómenos naturales, sanitarios, sociales, tecnológicos, económicos o políticos que afecten la operación, imagen, seguridad, sostenibilidad o continuidad del sector en mención y de los destinos del Estado.

Los principios para la prevención y gestión de crisis en el turismo en el Estado, así como las estrategias y acciones específicas para la prevención y la gestión de crisis turísticas deberán señalarse en el Reglamento de esta Ley.

TÍTULO NOVENO DE LA VIGILANCIA CAPÍTULO ÚNICO

DE LA VERIFICACIÓN, SANCIONES E IMPUGNACIONES

Artículo 96. Es facultad de la Secretaría realizar visitas de verificación a las personas prestadoras de servicios turísticos, a efecto de constatar el debido cumplimiento de las obligaciones a su cargo establecidas en la presente Ley y su Reglamento.

Artículo 97. Son infracciones a esta Ley, entre otras:

I. Ofrecer u operar alojamiento temporal de corto plazo sin registro vigente;

II. Reincidir en incumplimientos que afecten la seguridad de huéspedes o la convivencia vecinal, y

III. Omitir la entrega de información prevista en el artículo 45 de la presente Ley.

Las infracciones serán sancionadas con amonestación, multa, suspensión temporal del registro o cancelación del folio, así como con la despublicación del anuncio, conforme a los procedimientos que establezca el Reglamento y a los rangos previstos en las disposiciones fiscales y de ingresos aplicables.

Artículo 98. Las personas prestadoras de servicios turísticos que no se inscriban en el Registro Estatal de Turismo en términos del artículo 66 de esta Ley en los plazos señalados por esta Ley, serán sancionadas con multa que podrá ir de quinientos hasta mil quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

En caso de que la persona prestadora de servicios turísticos persista en su conducta, la autoridad competente podrá imponer clausura temporal del establecimiento correspondiente, la cual se levantará veinticuatro horas después de que el prestador de servicios turísticos de que se trate quede debidamente inscrito en el Registro Estatal de Turismo.

Las personas prestadoras de servicios turísticos que omitan información o proporcionen información inexacta o incorrecta a las autoridades competentes, para su inscripción al Registro Estatal de Turismo, serán requeridas para que en un término de cinco días hábiles proporcionen o corrijan la información solicitada en el Registro en los términos establecidos en la presente Ley.

En caso de que la persona prestadora de servicios turísticos haga caso omiso del requerimiento, se hará acreedora a una multa que podrá ir de cien hasta quinientas veces la Unidad de Medida y Actualización.

Si la conducta persiste, la autoridad competente podrá imponer clausura temporal del establecimiento correspondiente, la cual se levantará veinticuatro horas después de que la persona prestadora de servicios turísticos de que se trate quede debidamente inscrita en el Registro Estatal de Turismo.

Artículo 99. Las Secretarías, en el marco de los convenios de coordinación que al efecto celebre con cualquiera de las autoridades de los tres niveles de gobierno, tendrá la facultad de realizar visitas de verificación a las personas prestadoras de servicios turísticos, con el objeto de constatar el objeto de las disposiciones cuyo cumplimiento es competencia de las mismas y que tengan impacto en la actividad turística, con la finalidad de garantizar la calidad de los servicios turísticos y la seguridad e integridad física de las personas turistas y visitantes.

Artículo 100. La Secretaría llevará a cabo las visitas de verificación y en su caso, la aplicación de sanciones correspondientes, mediante el procedimiento administrativo previsto por la Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Morelos. Para la substanciación de medios de impugnación en contra de resoluciones que al efecto emita la Secretaría, se estará a lo previsto en la referida Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA. Remítase la presente Ley a la Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal de Morelos, para los efectos de lo dispuesto por los artículos 44, 47 y 70, fracción XVII, inciso a) de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Morelos, que reforma la del año de 1888.

SEGUNDA. La presente Ley entrará en vigor a partir del día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", órgano de difusión del Gobierno del Estado de Morelos.

TERCERA. Se abroga la Ley de Turismo del Estado de Morelos, publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 4664, de fecha 10 de diciembre de 2008, así como todas aquellas disposiciones de igual o menor rango jerárquico normativo que se opongan a la presente Ley.

CUARTA. En un término no mayor a ciento ochenta días hábiles, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se deberá expedir el Reglamento correspondiente. En tanto sucede esto, se mantendrán vigente el actual en lo conducente, y en lo que no se oponga a lo previsto en la presente Ley.

QUINTA. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, por conducto de las Secretarías de Turismo y de Administración y Finanzas, ambas del Poder Ejecutivo Estatal, habilitarán y pondrán en operación el Registro del Padrón de Plataformas Tecnológicas de Alojamiento Temporal de Corto Plazo y el Padrón de Personas Anfitrionas, en un plazo no mayor a un año contado a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, debiendo expedir para tal efecto las disposiciones administrativas necesarias.

SEXTA. La Secretaría de Turismo del Poder Ejecutivo Estatal deberá elaborar la Estrategia de Prevención y Gestión de Crisis en el Sector Turístico, en un plazo no mayor a ciento ochenta días hábiles contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley.

SÉPTIMA. Las Plataformas Tecnológicas deberán adecuar sus sistemas para el cumplimiento del artículo 47 y demás disposiciones aplicables de la presente Ley, dentro de los ciento veinte días siguientes a la publicación de las especificaciones técnicas. Los anuncios publicados con anterioridad deberán incorporar el folio visible a partir de la entrada en vigor del Reglamento de esta Ley. El incumplimiento a lo dispuesto en el presente tendrá como consecuencia la baja en el Padrón respectivo.

OCTAVA. Los asuntos que se encuentren en trámite al momento de ser publicada la presente Ley de Turismo para el Estado de Morelos, serán resueltos conforme a lo dispuesto por la Ley que se abroga.

NOVENA. La Persona Titular del Poder Ejecutivo Estatal, está facultada para interpretar las disposiciones del presente instrumento para efectos administrativos.

Poder Legislativo del Estado de Morelos, Sesión Ordinaria de Pleno del trece de noviembre de dos mil veinticinco.

Diputados integrantes de la Mesa Directiva del Congreso del Estado de Morelos. Dip. Isaac Pimentel Mejía, presidente. Dip. Guillermina Maya Rendón, secretaria. Dip. Alberto Sánchez Ortega, secretario. Rúbricas.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la residencia del Poder Ejecutivo, Palacio de Gobierno, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los veinticuatro días del mes de noviembre del dos mil veinticinco.

"SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCIÓN"

MARGARITA GONZÁLEZ SARAVIA CALDERÓN

GOBERNADORA CONSTITUCIONAL DEL ESTADO

LIBRE Y SOBERANO DE MORELOS

SECRETARIO DE GOBIERNO

EDGAR ANTONIO MALDONADO CEBALLOS

RÚBRICAS.



**AVISO
AL PÚBLICO EN GENERAL**

Se comunica al público en general que para la publicación de documentos en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, se deberá cumplir con lo establecido en el Reglamento del Periódico Oficial para el Estado Libre y Soberano de Morelos.

INDICADOR DE PRECIOS:

De acuerdo al artículo 120 de la Ley General de Hacienda del Estado, los precios a pagar por publicaciones en el Periódico Oficial “Tierra y Libertad”, son los siguientes:

LEY GENERAL DE HACIENDA DEL ESTADO DE MORELOS		
ART. 120		
Fracción II. DEL PERIÓDICO OFICIAL "TIERRA Y LIBERTAD":		TARIFA EN UMA
A)	VENTA DE EJEMPLARES:	
1.	SUSCRIPCIÓN SEMESTRAL	
	1.1 EDICIÓN IMPRESA	5.50
	1.2 EDICIÓN ELECTRÓNICA	5.50
2.	SUSCRIPCIÓN ANUAL:	
	2.1 EDICIÓN IMPRESA	10.50
	2.2 EDICIÓN ELECTRÓNICA	10.50
3.	EJEMPLAR DE LA FECHA:	0.15
4.	EJEMPLAR ATRASADO DEL AÑO EN CURSO:	0.30
5.	EJEMPLAR DE AÑOS ANTERIORES:	0.40
6.	EJEMPLAR DE EDICIÓN ESPECIAL POR LA PUBLICACIÓN DE LEYES O REGLAMENTOS E ÍNDICE ANUAL:	1.00
7.	EDICIÓN ESPECIAL DE CÓDIGOS:	2.50
8.	PERIÓDICO OFICIAL EN DISCO COMPACTO:	1.00
9.	COLECCIÓN ANUAL:	15.00
B)	INSERCIÓNES: PUBLICACIONES ESPECIALES, EDICTOS, LICITACIONES, CONVOCATORIAS, AVISOS Y OTROS QUE SE AUTORICEN:	
1.	DE LAS ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA FEDERAL, ESTATAL O MUNICIPAL Y AUTORIDADES JUDICIALES:	
	1.1. POR CADA PALABRA Y NO MÁS DE \$ 1,030.00 POR PLANA:	0.01
	1.2. POR CADA PLANA:	14.50
2.	DE PARTICULARES:	
	2.1. POR CADA PALABRA Y NO MÁS DE \$1,030.00 POR PLANA:	0.05
	2.2. POR CADA PLANA:	14.50

REQUISITOS PARA LA INSERCIÓN DE DOCUMENTOS A PUBLICAR PARA EL PODER LEGISLATIVO, JUDICIAL Y EJECUTIVO A TRAVES DE SUS DEPENDENCIAS

- Escrito dirigido al Secretario de Gobierno y Director del Periódico Oficial, solicitando la publicación, con copia al Subdirector del Periódico Oficial.
- Original y copia del documento a publicar en papel membretado, con sello, firma autógrafa y fecha de expedición del mismo; sin alteraciones.
- C.D. o memoria "USB", que contenga la información a publicar en Word. (en caso de requerir la publicación con firma autógrafa, agregar sólo la firma).
- Dictamen de la Comisión de Mejora Regulatoria, o la exención del mismo, conforme al artículo 81 de la Ley de Mejora Regulatoria para el Estado de Morelos. (No aplica para el Poder Legislativo y Judicial; así como organismos autónomos y particulares).
- Realizar el pago de derechos de la publicación en el kiosco electrónico, ubicado en Palacio de Gobierno; oficina de telégrafos o bancos autorizados.
- En el caso de Organismos se deberá presentar original o copia certificada del acta en la que se aprobó el documento a publicar.
- El documento original y versión electrónica se deberá presentar en la Secretaría de Gobierno.
- La copia del documento y el C. D., o memoria "USB", se entregará en las oficinas del Periódico Oficial ubicadas en Plaza de Armas S/N, primer piso de la Secretaría de Gobierno, colonia Centro, en Cuernavaca, Morelos, C.P. 62000.



EN EL CASO DE AYUNTAMIENTOS:

- Escrito dirigido al Secretario de Gobierno y Director del Periódico Oficial, solicitando la publicación, con copia de conocimiento al Subdirector del Periódico Oficial.
- Original y copia del documento a publicar en papel membretado, con sello, firma autógrafa y fecha de expedición del mismo; sin alteraciones.
- C.D. o memoria "USB", que contenga la información a publicar en Word. (en caso de requerir la publicación con firma autógrafa, agregar sólo la firma).
- Acta de Cabildo de fecha correspondiente a la aprobación del documento a publicar, debidamente certificada.
- Dictamen de la Comisión de Mejora Regulatoria, o la exención del mismo, conforme al artículo 81 de la Ley de Mejora Regulatoria para el Estado de Morelos.
- Realizar el pago de derechos de la publicación.
- El documento original deberá presentarse en la Secretaría de Gobierno.
- La copia del documento y el C. D., o memoria "USB", se entregará en las oficinas del Periódico Oficial ubicadas en Plaza de Armas S/N, primer piso de la Secretaría de Gobierno, colonia Centro, en Cuernavaca, Morelos, C.P. 62000.
- Original o copia certificada del acta de Cabildo debidamente firmada.

TRÁMITES DE PARTICULARES:

- Escrito dirigido al Secretario de Gobierno y Director del Periódico Oficial, solicitando la publicación, con copia de conocimiento al Subdirector del Periódico Oficial.
- Original y copia del documento a publicar en papel membretado, con sello, firma autógrafa y fecha de expedición del mismo; sin alteraciones.
- C.D., o memoria "USB", que contenga la información a publicar en Word. (en caso de requerir la publicación con firma autógrafa, agregar sólo la firma).
- Realizar el pago de derechos de la publicación.
- El documento original deberá presentarse en la Secretaría de Gobierno.
- La copia del documento y el C.D., o memoria "USB", se entregará en las oficinas del Periódico Oficial ubicadas en Plaza de Armas s/n, primer piso, Secretaría de Gobierno, colonia Centro, en Cuernavaca, Morelos, C.P. 62000.

MEDIO DE INFORMACIÓN:

Teléfono para dudas sobre el trámite de publicación: 3-29-22-00, Ext. 1353.

LAS PUBLICACIONES SE PROGRAMARÁN DE LA SIGUIENTE MANERA:

Para la publicación en la edición ordinaria de cada miércoles de aquellos documentos que cumplan los requisitos establecidos, se deberán recibir a más tardar el día viernes de la semana anterior, debiendo acreditar su pago a más tardar el día lunes de la semana en la que se deberá realizar la publicación.