



JORGE ALBERTO BARRERA TOLEDO, COORDINADOR GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS, CON FUNDAMENTO EN LO DISPUESTO POR LOS ARTÍCULOS 1, 2, 4, 14, 15, FRACCIÓN X, Y 60 DE LA LEY DE MOVILIDAD, TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO DE MORELOS; 1, 2, 3, 5 FRACCIÓN II y 11 DEL DECRETO NÚMERO SEIS POR EL QUE SE CREA EL ORGANISMO PÚBLICO DESCENTRALIZADO DENOMINADO COORDINACIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE; ASÍ COMO LOS ARTÍCULOS 9, FRACCIÓN II Y 15 FRACCIONES III, IV, XV, Y XLV DEL ESTATUTO ORGÁNICO DE LA COORDINACIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE MORELOS; Y

CONSIDERANDO

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

Que la **LEY General de Movilidad y Seguridad Vial**, la cual fue aprobada por la LV Legislatura el 13 de noviembre de 2025 y publicada en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" No. 6493, el 25 de noviembre de 2025, establece la obligación concurrente de las autoridades de los tres órdenes de gobierno de diseñar, implementar, coordinar y evaluar políticas públicas, programas, acciones e instrumentos regulatorios orientados a garantizar el ejercicio efectivo de dicho derecho bajo los principios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, inclusión, igualdad, sostenibilidad, resiliencia y perspectiva de género.

Asimismo, dispone que los sistemas de transporte deben operar bajo condiciones que aseguren la protección de la vida y la integridad de las personas usuarias, la prestación continua y adecuada del servicio, la accesibilidad universal, la reducción de las externalidades negativas asociadas a la movilidad y la modernización progresiva de la infraestructura, equipamiento y parque vehicular, por lo que las autoridades competentes deben adoptar las medidas necesarias para fortalecer la capacidad operativa y financiera de los sistemas de transporte público, garantizando que éstos cuenten con las condiciones necesarias para ofrecer servicios seguros, eficientes, accesibles, sostenibles y acordes con las necesidades actuales de la población.

Que el 30 de septiembre de 2024, se publicó en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 6349, el Decreto Número Seis, mediante el cual fue creada la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos como un Organismo Público Descentralizado de la Administración Pública Estatal, con personalidad jurídica y patrimonio propio, dotado de autonomía técnica y de gestión para el cumplimiento de sus atribuciones. Dicho organismo tiene a su cargo la rectoría, planeación, regulación, supervisión, coordinación y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad y transporte en el Estado, con el objeto de garantizar el ejercicio efectivo del derecho humano a la movilidad bajo condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, calidad, sostenibilidad, inclusión y certeza jurídica.

En correlación, la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos se constituye como la autoridad especializada responsable de promover la modernización y fortalecimiento del sistema estatal de transporte, procurando que los servicios públicos de transporte se presten de manera continua, segura, suficiente y adecuada a las necesidades



de desplazamiento de la población, en congruencia con los principios constitucionales, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos y los objetivos establecidos en el Plan Estatal de Desarrollo vigente.

Que la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos confiere a la Coordinación General de Movilidad y Transporte, atribuciones para adoptar las medidas regulatorias, técnicas, administrativas y operativas que resulten necesarias para asegurar la adecuada prestación de los servicios de transporte público, promover su modernización y fortalecimiento institucional, garantizar su viabilidad operativa y financiera, e impulsar la incorporación de nuevas tecnologías, mecanismos de seguridad vial, accesibilidad universal y estándares de calidad que permitan responder de manera eficaz a las necesidades actuales y futuras de movilidad de la población del Estado de Morelos.

Que de conformidad con lo dispuesto por el artículo 15, fracción XIV, del Estatuto Orgánico de la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos, corresponde al titular de la Coordinación General de Movilidad y Transporte ejercer las atribuciones necesarias para regular, autorizar y emitir las determinaciones administrativas relacionadas con las tarifas de los servicios de transporte dentro del ámbito de su competencia, así como dictar los acuerdos, lineamientos y demás instrumentos jurídicos necesarios para la adecuada prestación del servicio público de transporte.

En ese sentido, y atendiendo a la necesidad de garantizar la continuidad, calidad, seguridad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad del servicio público de transporte de pasajeros con itinerario fijo, resulta procedente el ejercicio de dicha facultad para emitir acuerdos relacionados con la autorización para proponer la tarifa del servicio de transporte público, autorizando, modificando, cancelando, actualizando y comprobando su correcta aplicación el presente Acuerdo, mediante el cual se autoriza la tarifa general aplicable y se establecen medidas obligatorias de modernización, seguridad vial, accesibilidad y transformación tecnológica, en congruencia con los principios rectores de la movilidad y los objetivos de interés público que orientan la política estatal en la materia.

Que la movilidad constituye un elemento indispensable para el acceso efectivo a otros derechos fundamentales como la educación, la salud, el trabajo y el desarrollo económico.

Que el transporte público colectivo constituye el principal medio de desplazamiento de miles de personas usuarias en el Estado de Morelos, por lo que resulta necesario garantizar su continuidad, seguridad, calidad y sostenibilidad financiera.

Que desde la última actualización tarifaria autorizada en el año 2021, el sector del transporte público de pasajeros con itinerario fijo ha experimentado un incremento sostenido y significativo en los costos directos e indirectos necesarios para la operación, conservación y mejora del servicio, derivado, entre otros factores, del aumento en los precios de combustibles, lubricantes, refacciones, neumáticos, servicios de mantenimiento preventivo y correctivo, pólizas de seguros, derechos, contribuciones, costos administrativos, servicios tecnológicos y demás insumos indispensables para su funcionamiento.

De igual forma, se han registrado incrementos relevantes en los salarios mínimos y remuneraciones del personal operativo y administrativo, así como efectos acumulados de



los procesos inflacionarios observados en los años 2022, 2023, 2024, 2025 y 2026, circunstancias que han impactado de manera directa la estructura de costos del servicio.

Lo anterior ha generado una disminución progresiva de la capacidad financiera de los prestadores para conservar, modernizar y operar adecuadamente las unidades de transporte, comprometiendo la sostenibilidad económica del sistema y la posibilidad de cumplir con los estándares de seguridad vial, accesibilidad, calidad, eficiencia y modernización tecnológica exigidos por el marco constitucional y legal vigente, haciendo necesaria la adopción de medidas regulatorias que permitan restablecer el equilibrio económico indispensable para garantizar la continuidad, suficiencia y adecuada prestación del servicio público en beneficio de las personas usuarias.

Que la modernización del Sistema Estatal de Transporte Público constituye una prioridad estratégica para el desarrollo económico y social del Estado de Morelos, en congruencia con los objetivos, estrategias y líneas de acción previstos en el Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030, particularmente en el Eje Rector 2: Economía para el Bienestar, apartado 2.7 Movilidad y Transporte, el cual reconoce la necesidad de impulsar un modelo de movilidad seguro, eficiente, accesible, sostenible e innovador que contribuya al bienestar de la población, al fortalecimiento de la competitividad regional y a la mejora de la calidad de vida de las personas.

En este contexto, resulta indispensable promover la incorporación progresiva de herramientas tecnológicas y sistemas inteligentes de gestión que permitan fortalecer la seguridad de las personas usuarias y operadoras, mejorar los mecanismos de supervisión, control y vigilancia por parte de la autoridad, optimizar la operación y eficiencia del servicio, generar información confiable para la planeación y toma de decisiones basadas en evidencia, así como incrementar la transparencia, trazabilidad y calidad en la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior constituye un elemento esencial para consolidar la transformación del sistema de transporte hacia un modelo moderno, seguro, accesible, sustentable y orientado a las necesidades actuales y futuras de movilidad de la población morelense.

Que la actualización tarifaria debe concebirse como un instrumento regulatorio orientado no sólo a preservar la viabilidad económica y operativa del servicio público de transporte, sino también a impulsar el cumplimiento efectivo de los objetivos, principios y disposiciones establecidos en la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos.

En consecuencia, el ajuste tarifario debe vincularse a compromisos verificables de mejora continua por parte de las personas concesionarias y permisionarias, encaminados a elevar la calidad, seguridad, eficiencia, accesibilidad e inclusión del servicio, fortalecer la seguridad vial, promover la profesionalización de las personas operadoras, incorporar tecnologías para la supervisión y gestión de la movilidad, mejorar las condiciones físico-mecánicas de las unidades, fomentar la accesibilidad universal para grupos de atención prioritaria y contribuir a la modernización integral del sistema estatal de transporte.

Lo anterior, bajo el entendido de que la tarifa constituye una herramienta para generar las condiciones económicas necesarias que permitan alcanzar los fines de interés público previstos en la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, garantizando que los beneficios derivados de la actualización tarifaria se traduzcan en



mejoras tangibles para las personas usuarias y en el cumplimiento progresivo de las metas y objetivos de movilidad segura, eficiente, sostenible, accesible y tecnológicamente innovadora que orientan la política pública estatal en la materia.

Que, la Coordinación General de Movilidad y Transporte, a través de la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular; en cumplimiento de las atribuciones conferidas a, en el artículo 20, fracción XXIX, del Estatuto Orgánico de la Coordinación General de Movilidad y Transporte del Estado de Morelos, realizó las acciones técnicas, administrativas y de coordinación necesarias para la obtención, integración, análisis y desarrollo del **ESTUDIO TÉCNICO PARA DETERMINAR EL COSTO DEL PASAJE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO EN EL ESTADO DE MORELOS**, con el objeto de evaluar las condiciones actuales de prestación del servicio, la evolución de los costos de operación, los factores económicos que inciden en su sostenibilidad, así como los requerimientos de modernización, seguridad vial, accesibilidad y mejora continua del sistema de transporte.

Dicho estudio constituye un elemento técnico objetivo y suficiente para sustentar la determinación tarifaria contenida en el presente Acuerdo, cuyos resultados y conclusiones relevantes se exponen a continuación:

SECCIÓN I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS: ANTECEDENTES Y NUEVO MARCO DE REFERENCIA LEGAL E INSTITUCIONAL (2017 - 2025)

La determinación y ajuste de las tarifas de transporte público en el estado de Morelos responde a un principio constitucional y convencional de equilibrio entre la viabilidad financiera de las empresas concesionarias y el interés superior del usuario de conformidad con el artículo 4, párrafo vigesimoprimer de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y el artículo 1 de la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos.

Asimismo de conformidad con el artículo 15, fracción X de la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial del Estado de Morelos, la Coordinación General de Movilidad y Transporte tiene la atribución legal de "Determinar y autorizar las tarifas del transporte público, y previo estudio técnico, el cual será revisado anualmente".

1. EL ACUERDO PARA LA MOVILIDAD DE LOS MORELENSES, POR EL QUE SE DETERMINAN, AUTORIZAN Y FIJAN LAS NUEVAS TARIFAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, publicado el 11 de enero de 2017, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5464: estableció la tarifa mínima urbana en un monto de \$8.00 MXN partiendo de un modelo de indexación que proyectaba un crecimiento anual ponderado de los costos operativos en un 6.67% y un esquema de compromisos mutuos ligados al programa "Beca Salario" y la conformación de sociedades mercantiles.

2. EL ACUERDO POR EL QUE SE AUTORIZA UN AJUSTE DE LA TARIFA Y SE DETERMINAN LAS CARACTERÍSTICAS, CONDICIONES Y PLAZOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL PARA LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, publicado el 20 de agosto de 2021, en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad", número 5977: autorizó un ajuste de \$2.00 MXN, elevando la tarifa mínima urbana a \$10.00 MXN. Este ajuste se vinculó directamente a condicionantes de modernización tecnológica e institucional de carácter obligatorio: la instalación del Sistema de



Posicionamiento Global (GPS) en un plazo de 90 días naturales, el Programa de Certificación de Operadores y la obligatoriedad de la Revista Mecánica Anual, precepto que actualmente se encuentra codificado y formalizado en el artículo 139 de la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial vigente.

SECCIÓN II. ANÁLISIS DE LA PLATAFORMA SOCIOECONÓMICA DEL ESTADO DE MORELOS (2026)

Para la calibración de la tarifa urbana propuesta en el presente año de 2026, se analizan los indicadores oficiales de ocupación y salarios en la entidad, de conformidad con la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) del Cuarto Trimestre de 2025, publicada el 24 de febrero de 2026 por el INEGI, Boletín 114/26, la cual señala:

1. Indicadores de Ocupación y Población Económicamente Activa (PEA)

- Población Económicamente Activa (PEA): 923,000 personas.
- Tasa de Participación Económica: 57.2%.
- Tasa de Informalidad Laboral (TIL): 64.7%.
- Tasa de Desocupación: 2.2%.
- Salario Mínimo General (SMG) 2026: \$315.04 MXN diarios (Área Geográfica Zona Única).

2. Distribución de Ingresos de la PEA en Morelos

La estructura de ingresos de la población ocupada revela la vulnerabilidad socioeconómica del sector usuario del transporte masivo:

- Hasta 1 SMG (38.93% de la PEA): 359,323 personas perciben en promedio \$315.04 MXN diarios (\$9,451.20 MXN mensuales).
- Hasta 2 SMG (33.55% de la PEA): 309,667 personas perciben en promedio \$630.08 diarios (\$18,902.40 MXN mensuales).
- Salario Promedio Ponderado para el análisis (SMI 2026): Estimado en un promedio entre uno y dos salarios mínimos vigentes, fijado en un ingreso de \$472.56 MXN diarios (\$14,176.80 MXN mensuales).

3. Impacto Proporcional en el Gasto Familiar

Tomando como base las estadísticas oficiales del INEGI 2020 y la dinámica operativa del transporte colectivo en Morelos:

- Integrantes por familia promedio: 3.9 personas.
- Miembros por familia que pagan transporte público: 3.0 personas.
- Frecuencia escolar/laboral promedio: 20 días de traslado activo al mes.
- Impacto Económico Anterior (Tarifa de \$11.00 MXN en 2025):

Representaba un gasto de \$66.00 MXN de gasto diario por familia (considerando viaje redondo por cada uno de los 3 usuarios). Mensualmente, esto ascendía a \$1,320 MXN, equivaliendo al 9.31% del salario promedio mensual del hogar (\$14,176.80 MXN).



SECCIÓN III. INGENIERÍA DE COSTOS OPERATIVOS (ANÁLISIS DE PRECIOS UNITARIOS - SMI 2026)

Con base en la metodología técnica del análisis de Precios Unitarios (PU), el costo de la prestación del servicio se desglosa bajo un esquema de costos directos e indirectos, asumiendo la operación de un autobús estándar con capacidad para 40 asientos y un aforo total de 100 pasajeros.

1. Integración de los Costos Horarios del Equipo (Autobús Tipo Estándar)

Utilizando la metodología estandarizada del costo horario de maquinaria del IMT y la SMI, el costo de operación del equipo EQAUTOBUS (Autobús de 39 pasajeros con motor de 175 HP alimentado por Diésel) se calcula de la siguiente manera:

A. Cargos Fijos

Soportado sobre un valor de adquisición de \$1,500,000.00, un valor de rescate de \$217,800.00, una vida económica activa de 16,000 horas (de vida útil a razón de):

- Depreciación (D): \$30.14
- Inversión (Im) con Tasa TIIE (8.5%): \$35.48
- Seguros (Sm) con Prima del 29.22%:
- Mantenimiento (M) con Factor: 64.11
- Suma Total Cargos Fijos: \$208.95

B. Consumos

- Combustible (Co) ($Fc \cdot Pop \cdot Pc$): \$378.00
- Lubricante (Lb) ($[(Fa \cdot Pop) + CC/Ca] \cdot Pa$): \$69.64
- Llantas (N) (Pn/Vn): \$12.00
- Otros consumos (consumos fijos*.5%): \$22.98
- Suma Total Consumos: \$482.62

C. Operación

- Operador de Maquinaria Pesada (M0093): Basado en un salario real diario de \$1,400.00 MXN para una jornada de 10 horas efectivas: \$140.00

D. Costo Directo Horario de Operación del Equipo (EQAUTOBUS): \$831.57

2. Matriz de Integración del Precio Unitario por Pasaje (COSTOPAS)

Para transferir el costo de operación del autobús a la tarifa unitaria por pasajero, se asume un Aforo de 600 pasajeros de promedio diario (calculado estadísticamente con base en datos recabados en campo, conteos de ascenso y descenso, los cuales arrojan un volumen ordinario de 645 pasajeros/día en día ordinario de lunes a sábado).

Se computa un año operativo de 300 días excluyendo periodos vacacionales:



Código	Concepto / Componente	Rendimiento / Cantidad	Costo Unitario	Importe
CHEQ001	Pago de Controladores (Checadores)	1/600	\$240.00 MXN/ Día	\$0.40 MXN
CONCESION	Amortización de Concesión Comercial (Retorno a 6 años) <i>(300 días x 6 años x 600 pasajeros = 1,080,000)</i>	1/1,080,000	\$500,000.00 MXN	\$0.46 MXN
	SUBTOTAL MATERIALES <i>(Conceptos fijos/administrativos)</i>			\$0.86 MXN
EQAUTOBUS	Autobus de 39 Pax con Motor de 175 HP <i>(7.5 Horas de Operación Activa / 600 pasajeros)</i>	0.012500 Hrs/Pasajero	\$831.57 MXN/ Hora	\$10.39 MXN
	COSTO DIRECTO TOTAL (CD)			\$11.26 MXN
CI	Gastos Indirectos y Administración (5.00% del CD)			\$0.52 MXN
	SUBTOTAL (Costo Técnico Operativo Integrado)			\$11.78 MXN
CF	Financiamiento de la Operación (0.00%)			\$0.00 MXN
CU	Utilidad Bruta del Permisionario (8.00% del Subtotal)			\$0.87 MXN
	TARIFA TÉCNICA O PRECIO UNITARIO FINAL (CD + CI + CF + CU)			\$12.65 MXN

DOCUMENTO INFORMATIVO

*Nota Técnica: El financiamiento se calcula en 0% dado que la depreciación y seguros anuales amortizan la renovación física del vehículo en un periodo de 8 años.

SECCIÓN IV. CONCLUSIÓN TÉCNICA Y RECOMENDACIÓN DE CONCILIACIÓN PARLAMENTARIA





Con base en la contrastación de datos socioeconómicos y la ingeniería de costos de la Sociedad Mexicana de Ingenieros (SMI), en armonía con las directrices estratégicas de la presente administración estatal:

1. Inviabilidad de la Solicitud del Sector Transportista (Aumento al 50% / Tarifa de \$15.00 MXN):

La petición de los concesionarios para fijar una tarifa mínima de \$15.00 MXN no encuentra respaldo técnico en el análisis de precios unitarios. Además, representaría un grave riesgo de inestabilidad social que atenta contra los principios fundamentales de la Guía Ética y Filosófica para el Buen Vivir de las y los Morelenses (publicada en septiembre de 2024), la cual establece que el desarrollo económico debe estar al servicio de las personas y no al revés. Elevar la tarifa a ese nivel incrementaría el gasto familiar a más de un 12.7% del salario promedio mensual de los hogares vulnerables, vulnerando su derecho al bienestar y la equidad social.

2. Procedencia y Factibilidad Técnica de la Tarifa de \$13.00 MXN (Ajuste del 30%):

El análisis matemático de la matriz de precios unitarios demuestra que el costo técnico real con utilidad justa integrada para el permisionario asciende exactamente a \$12.65 MXN.

Someter a aprobación una tarifa mínima urbana ponderada de \$13.00 MXN garantiza la sustentabilidad total del sistema de transporte, en plena congruencia con el **Plan Estatal de Desarrollo 2025-2030** (Eje Rector 2: "Economía para el Bienestar", Objetivo Estratégico 2.7: "Garantizar un transporte público, privado y particular de calidad, de manera sustentable, accesible y seguro"). Esta tarifa garantiza los recursos necesarios para:

- La amortización comercial de la concesión y el costo de administración e indirectos del 5.00%.
- La depreciación real y un fondo de reserva para la renovación del parque vehicular cada 8 años de servicio activo (el cual puede extenderse de forma segura hasta 16 años mediante mantenimiento estricto, según el IMT).
- El pago de consumos fijos (Diésel, lubricantes y llantas) actualizados a precios del 2026.
- La obtención de una utilidad bruta regulada del 8.00% para el permisionario.

3. Salvaguarda Laboral y Compromisos Recíprocos de la Ley de 2025:

Se hace constar que la presente tarifa técnica no incluye las prestaciones de la Ley Federal del Trabajo ni la seguridad social del conductor (IMSS, SAR, INFONAVIT), debido a que actualmente no son otorgadas por los concesionarios.

Por tanto, como condicionante indispensable para la vigencia del ajuste a los \$13.00 MXN, los transportistas deberán firmar un convenio de reciprocidad que ratifique el cumplimiento estricto de las obligaciones establecidas en la **Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial** y el **Estatuto Orgánico de la Coordinación General de Movilidad y Transporte**:

El equipamiento tecnológico obligatorio (GPS, camaras, botones de pánico y telemetría), el sistema de Revista Mecánica Anual, la certificación obligatoria de operadores sin costo extra al usuario, y la transición ordenada hacia un esquema laboral formal que proteja los derechos de los conductores a mediano plazo.

Que una vez concluido el **ESTUDIO TÉCNICO PARA DETERMINAR EL COSTO DEL PASAJE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO EN EL ESTADO**



DE MORELOS, la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular, sometió a consideración del Titular de la Coordinación General de Movilidad Transporte los resultados, análisis, conclusiones y propuesta correspondiente para la actualización de la tarifa del servicio.

Derivado de la revisión y valoración integral de los elementos técnicos, económicos, operativos, sociales y jurídicos contenidos en dicho estudio, se advierte la necesidad y pertinencia de adoptar medidas regulatorias que permitan garantizar la continuidad, sostenibilidad, modernización y mejora continua del servicio público de transporte.

Por lo anteriormente expuesto y fundado, se expide el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE AUTORIZA LA TARIFA GENERAL PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS Y SE ESTABLECEN ACCIONES OBLIGATORIAS DE MODERNIZACIÓN, SEGURIDAD VIAL, ACCESIBILIDAD Y TRANSFORMACIÓN TECNOLÓGICA DEL SISTEMA ESTATAL DE TRANSPORTE PÚBLICO.

DOCUMENTO INFORMATIVO

ARTÍCULO PRIMERO.- De conformidad con lo dispuesto por el artículo 15, fracción X de la Ley de Movilidad, Transporte y Seguridad Vial; y con base en el " **ESTUDIO TÉCNICO PARA DETERMINAR EL COSTO DEL PASAJE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y SUBURBANO EN EL ESTADO DE MORELOS**", de la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular; en sustento con las consideraciones establecidas en el presente Acuerdo, se autoriza un ajuste de \$3.00 (Tres pesos 00/100 M.N.) a la tarifa vigente del transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el estado de Morelos.

ARTÍCULO SEGUNDO.- El ajuste de la tarifa a que se refiere el artículo primero de este acuerdo, estará vigente a partir del día primero de julio del presente año.

ARTÍCULO TERCERO.- En términos del presente acuerdo, los concesionarios y operadores del transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el estado de Morelos, están obligados a otorgar los siguientes descuentos:

- I.- La exención de pago para las niñas y niños menores de tres años.
- II.- La exención de pago para las personas con discapacidad; y
- III.- Aplicar el descuento del 50% de la tarifa autorizada a las personas adultas mayores.

Los concesionarios del transporte público de pasajeros con itinerario fijo en el estado de Morelos deberán mostrar y hacer visible en la unidad vehicular en todo momento, la tarifa autorizada y los descuentos a que se refiere el presente artículo.

ARTÍCULO CUARTO.- La vigencia, aplicación y exigibilidad de la actualización tarifaria autorizada en el presente Acuerdo queda estricta e ineludiblemente condicionada a que las personas concesionarias y permisionarias del servicio de transporte público acrediten el cumplimiento cabal de las obligaciones de orden técnico, de seguridad y administrativas, estipuladas en los "Lineamientos para la Regularización Vehicular en Revista mecánica al transporte público 2026 y refrendo vehicular", expedidos y publicados con fecha 12 de marzo del 2026. Dicho incumplimiento facultará a la Coordinación General de Movilidad y Transporte para ejecutar las medidas procedentes.



TRANSITORIOS

PRIMERO.- El presente acuerdo entrará en vigor a partir del día primero de julio del presente año.

SEGUNDO.- Se instruye al Titular de la Unidad Operativa de Transporte Público, Privado y Particular de la Coordinación General de Movilidad y Transporte en el Estado de Morelos, a realizar todos los actos necesarios para supervisar, vigilar y hacer cumplir el cobro de las tarifas autorizadas en el presente Acuerdo.

TERCERA. Se abroga el ACUERDO POR EL QUE SE AUTORIZA UN AJUSTE DE LA TARIFA Y SE DETERMINAN LAS CARACTERÍSTICAS, CONDICIONES Y PLAZOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA DE POSICIONAMIENTO GLOBAL PARA LAS UNIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS CON ITINERARIO FIJO EN EL ESTADO DE MORELOS, publicado el 20 de agosto de 2021 en el Periódico Oficial "Tierra y Libertad" número 5977, así como todas las disposiciones de carácter administrativo, que se opongan o resulten contrarias al presente Acuerdo.

Dado en las oficinas que ocupa la Coordinación General de Movilidad y Transporte en el Estado de Morelos, en la ciudad de Cuernavaca, capital del estado de Morelos, a los 10 días del mes de junio del dos mil veintiséis.

Mtro. Jorge Alberto Barrera Toledo
Coordinador General de Movilidad y
Transporte en el Estado de Morelos
Rubrica