

**PROGRAMA SECTORIAL DE
MOVILIDAD Y TRANSPORTE
2017-2022**

Contenido

1. Presentación
2. Introducción
 - 2.1 Alineación al Plan Estatal de Desarrollo de Objetivos Generales e Indicadores
 - 2.2 Alineación con Programas Nacionales
 - 2.2 Políticas Transversales del Gobierno
 - 2.3 Principios de Gobierno (misión y visión)
3. Diagnóstico, Análisis Estratégico y Enfoque Prospectivo 2030
 - 3.1 Diagnóstico General: Económico, Social y Ambiental
 - 3.2 Análisis Estratégico: FODA y Planteamiento Estratégico
 - 3.3 Enfoque Prospectivo: Escenarios Tendenciales
4. Plataforma Estratégica
 - 4.1 Despliegue de Objetivos Generales y Transversales, Estrategias y Líneas de Acción
 - 4.2 Indicadores Tácticos (asociados a los objetivos generales y transversales de desarrollo)
5. Metodología
6. Instrumentación
 - 6.1 Marco de la Política del Sector
 - 6.2 Evaluación y Control
 - 6.3 Estrategia Programática (Apertura de subprogramas o programas presupuestales)
7. Sustento Normativo
8. Bibliografía

1. Presentación

El Gobierno actual tiene el compromiso institucional de fomentar acciones responsables, que propicien al desarrollo socialmente justo, adoptando la visión de conjugar la ampliación de oportunidades, libertades, derechos y capacidades de las personas con el crecimiento económico y la propia productividad, logrando así un desarrollo sostenible.

Es por ello que la movilidad implica ofrecer soluciones integrales para mejorar el traslado de personas y bienes, sin importar el modo de transporte que se utilice, brindando seguridad, accesibilidad y una sana convivencia entre las distintas personas usuarias del espacio público.

Así mismo, se requiere de una política de la cultura de la movilidad, cambiando el paradigma de transporte, enfocado al desincentivar la utilización del automóvil particular; ofrecer y satisfacer las necesidades de las personas con otros modos ajenos, con la finalidad de fomentar la legalidad, el orden público y hábitos de movilidad más sanos, sostenibles y seguros.

Factor determinante será prestar atención especial a la posible explosión en las tasas de crecimiento poblacional y su expansión urbana.

En la gran generalidad de los casos, la intervención del Estado no tiene respuesta sobre la conveniencia o inconveniencia de controlar el tamaño de las ciudades, la disfuncionalidad entre la urbanización, incorporación de nuevas tecnologías y los problemas asociados a la motorización en ciudades con ingresos dispares. Aunque todavía en las zonas metropolitanas no se experimentan tiempos razonablemente altos en los desplazamientos, como en las grandes ciudades; es necesario y prioritario incorporar políticas públicas que deriven en una Ley de Movilidad con su respectivo Reglamento para su implantación.

Uno de los mayores problemas por los que atraviesa el Estado, es el suministro de infraestructura y la coordinación, planeación en su requerimiento y necesidad ad-hoc a la movilidad.

Es desafío para el Estado, a través la Secretaría de Movilidad, realizar políticas públicas, donde el centro de atención sean las personas y no los automóviles, con el propósito de privilegiar que su desplazamiento se realice bajo el principio de accesibilidad universal, además de impulsar otras acciones en movilidad no motorizada e iniciativas que culminen la creación de una excelente infraestructura, como andadores peatonales, senderos seguros, sin barreras y ciclo-vías para la utilización de la bicicleta.

Es indispensable que el estado de Hidalgo, avance hacia un Sistema Integrado de Transporte Público que articule los diferentes modos de transporte, físicos, operativos y técnicos, enfocado hacia las y los usuarios, con un esquema tarifario que garantice la prestación de un servicio confiable, eficiente, cómodo, seguro y con altos índices y estándares de calidad.

En este sentido, el sector transporte, junto con el trabajo coordinado de otras dependencias, impulsará transporte público sustentable, ligero, con uso de tecnologías que permitan la utilización de combustibles limpios, fomentando estilos de vida saludables, logrando así un Estado con mayor seguridad vial, atractivo, competitivo, de respeto y tolerancia.

El Programa Sectorial de la Secretaría de Movilidad y Transporte, propone avanzar asumiendo ese reto, a partir de una sólida fundamentación jurídica y técnica, motivando un proceso permanente de transparencia con un Gobierno más cercano y moderno.

LIC. RUFINO LEÓN TOVAR
SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE

Introducción

El parque vehicular que circula en el estado de Hidalgo es superior a 982 mil 192 unidades en total. De 1980 a 2015 se incrementó 14 veces la cantidad de vehículos, pasando de 70 mil 592 a 982 mil 192. El índice de Motorización (número de vehículos de motor registrados en circulación por cada 1000 habitantes) es de 382, frente a 341 a nivel nacional, lo que indica que, pese a las condiciones socioeconómicas de la población de estado, se cuenta con un vehículo por cada 2.9 personas.

Esa alta tasa de motorización, genera grandes necesidades de inversión en infraestructura vial, con ampliación de carriles, distribuidores viales, pasos a desnivel y estacionamientos.

Adicionalmente, el parque vehicular contribuye a la contaminación de la calidad del aire con emisiones a la atmósfera de 259 mil t/año de monóxido de carbono (CO) aproximadamente, aún más que las emitidas por la actividad industrial que aporta más de 216 mil t/año de dióxido de azufre (SO₂). Del parque vehicular registrado, sólo 22% del total cuenta con verificación vehicular.

Considerando la tasa de crecimiento registrada en los últimos 15 años, se prevé un incremento tendencial de hasta 1 millón de vehículos al año 2022, lo cual requerirá de una inversión en infraestructura mayor a la ejercida en el periodo referido.

En la entidad existe un parque vehicular de 18 mil unidades de transporte público. La relación es de un vehículo de transporte público por cada 134 personas; a nivel nacional la proporción corresponde a un vehículo por cada 147 personas. Pese a esos indicadores, el esquema general de transporte público en el estado de Hidalgo, corresponde aún al modelo hombre-camión, con poca regulación y control de la calidad en el servicio, lo que ocasiona accidentes, pérdidas económicas, congestionamiento vehicular, contaminación, falta de equilibrio entre la oferta y la demanda de transporte reflejada en el tiempo, espacios y demoras en los traslados de la población a sus centros de trabajo o estudio.

En la ciudad de Pachuca se ha implantado un Sistema de Transporte Masivo, en el formato BRT (Bus Rapid Transit) Autobuses de Rápido Tránsito. Este sistema está conformado por un corredor urbano y cuencas de alimentación con 143 vehículos,

dispuestos en la troncal y rutas alimentadoras. Se realizan en promedio cerca de 100 mil viajes diarios.

Se han realizado esfuerzos para la planeación integral sobre el transporte público en el estado de Hidalgo, sin embargo, existe una amplia necesidad por generar un adecuado marco de planeación sobre el cual articular las acciones que se requieren para este sector.

Las acciones en movilidad no motorizada corresponden en general a acciones e iniciativas coordinadas con los ayuntamientos de las zonas urbanas del Estado, que culminan con la creación de infraestructura, como andadores peatonales y ciclo-vías. En la ciudad de Pachuca se cuenta con alrededor de 40 km de ciclo-vías, mientras que para la ciudad de Tulancingo se tienen 15 kilómetros más senderos semiurbanos.

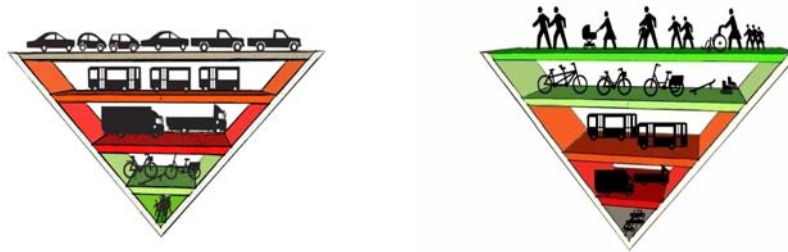
Adicionalmente es necesario actualizar a la legislación que norma la movilidad y transporte, para incluir el segmento de la movilidad no motorizada.

Aún resulta insuficiente la infraestructura y las acciones en promoción de la movilidad no motorizada en la población, así como instrumentos de planeación a escalas urbanas, metropolitanas y regionales.

Con base a la situación de Movilidad por la que atraviesa actualmente el Estado, se requiere actuar de inmediato, proponiendo acciones y mejoras de manera contundente, iniciando como lo es hoy en día, con el cambio de paradigma de la Movilidad, que resulta de la inversión de su Pirámide y apoyarse con un modelo mejorado en el Transporte Público de Pasajeros y trazar una regulación que corresponda a la incursión en un nueva Estrategia Integral de Movilidad y Transporte, como se vienen implantando en otras ciudades del País, como la CDMX, Guadalajara, Monterrey y León entre otras .

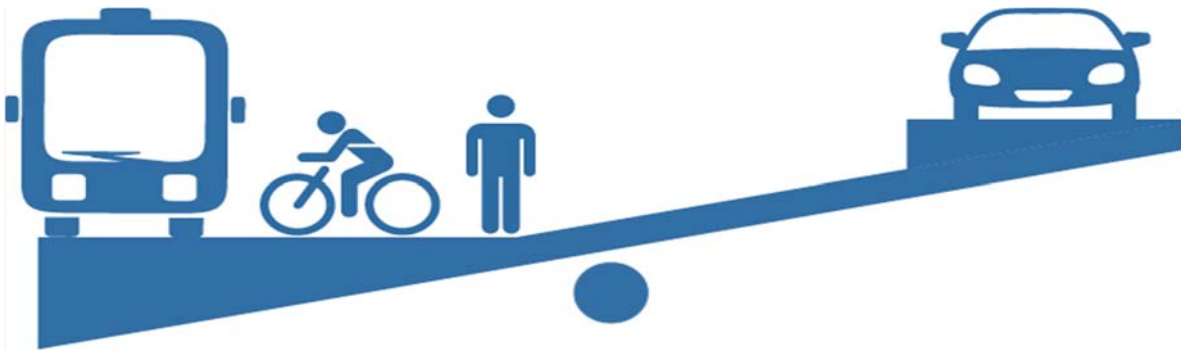
Dadas las características intrínsecas en el Estado, se iniciará la adecuada instrumentación para el cambio de cultura en la movilidad al pasar de las poblaciones con autoridad automotriz (figura 1) por la incursión de la persona que utilizará como modo preferencial la marcha a pie. La cual produce como se hizo mención al cambio de los elementos que componen la pirámide de movilidad, resaltado en la (figura 2).

Figura 1. Jerarquía de la movilidad urbana.



Fuente: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), México. (2014)

Figura 2. Balance en la Movilidad



Fuente: Secretaría de Movilidad CDMX (2014)

La incorporación de nuevas tecnologías en la movilidad hará posible con mayor pertinencia este necesario cambio, el cual no se trata de una moda, sino simplemente el contar con el derecho de toda persona a desplazarse sin contratiempos, ni barreras que entorpezcan o limiten su desplazamiento.

La utilización del espacio público debe ser total y libre con una adecuada infraestructura que permita la explotación plena de su conformación.

Esto debe producir una nueva voluntad política para un mejor desempeño de su actuar ante los ciudadanos que habitan la totalidad del Estado de Hidalgo.

2.1 Alineación al Plan Estatal de Desarrollo de Objetivos Generales e Indicadores

Eje - Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	O.E. - Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	O.G.- Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	Objetivo General Programa de Desarrollo	Indicador Táctico (Denominación)
5. Hidalgo Con Desarrollo Sostenible	5.4 Fomentar esquemas que permitan una movilidad integral y sostenible en todos los medios de transporte en ámbitos urbanos y rurales.	5.4.1 Fomentar la movilidad motorizada sostenible mediante la incorporación de alternativas tecnológicas para los diferentes modos de transporte.	Promover la movilidad motorizada a través de vehículos que cuenten con certificaciones de bajas emisiones contaminantes.	Porcentaje de vehículos de transporte público convencional con inspección vehicular aprobada
		5.4.2 Fortalecer y promover las alternativas de movilidad sostenible eficiente no motorizada para la población.	Impulsar la utilización del transporte alternativo no motorizado.	Porcentaje en el uso de bicicletas como modo de transporte público no motorizado (alternativo)
		5.4.3 Modernizar e implantar sistemas de transporte público integrados eficientes y sostenibles, que ofrezcan a la población un servicio de calidad con bajo impacto ambiental.	Establecer sistemas de transporte público integrados, eficientes y sostenibles.	Tiempo de espera promedio para acceder al servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo. Estrategia Integral de Movilidad
		5.4.4 Contar con la infraestructura vial adecuada, suficiente, flexible y sostenible para las necesidades de desplazamiento, bienes y mercancías, en todos los medios y formas de transporte, incluida la movilidad no motorizada.	Promover la ampliación de la infraestructura peatonal, motorizada y no motorizada.	Porcentaje de accesibilidad urbana Porcentaje de Inter-movilidad Metropolitana

Política Transversal - Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	O. Transversal. – Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	Estrategias Transversales – Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022	Objetivo Transversal Programa de Desarrollo	Indicador Transversal
Política Transversal de Perspectiva de Género	Ampliar las capacidades de las mujeres y las niñas en todos los ámbitos del desarrollo con la finalidad de garantizar el ejercicio de sus derechos humanos; impulsar su empoderamiento y disminuir la violencia que se ejerce contra ellas, así como contribuir a la igualdad sustantiva entre mujeres y hombres en el estado de Hidalgo.	G5. Promover la participación de las mujeres en el desarrollo sostenible.	OTG. Establecer programas y proyectos desde una perspectiva de género, lo que permitirá que las actividades y acciones se desarrollen de una manera eficiente e incluyente; al lograr la inclusión de las mujeres en la vida laboral, se reduce la brecha de desigualdad en las oportunidades entre hombres y mujeres.	Porcentaje de acciones para promover la “Seguridad y No Violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público de pasajeros del Estado de Hidalgo
Política Transversal para el Desarrollo y Protección de Niñas, Niños y Adolescentes	Contribuir para garantizar que en todas las acciones se considere el interés superior de la niñez y adolescencia, considerando a ambos grupos como sujetos de derechos que requieren la intervención de la sociedad y el Estado para lograr bienestar y desarrollo pleno.	NNA5. Incentivar la generación de espacios con diseño sostenible al que puedan acceder y participar activamente niñas, niños y adolescentes, para conservar el ambiente del futuro.	OTNNA. Desarrollar entornos seguros en materia de movilidad y transporte para garantizar los derechos de niñas, niños y adolescentes	Porcentaje de acciones para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes en los modos de transporte público del Estado de Hidalgo
Política Transversal de Incorporación de la Ciencia, Tecnología e Innovación	Consolidar una sociedad y economía del conocimiento en el estado de Hidalgo haciendo del desarrollo científico, tecnológico y la innovación la base de su progreso económico y social sostenible.	CTI5. Promover el desarrollo sostenible mediante la generación y aprovechamiento de conocimiento para el uso adecuado y responsable de los recursos naturales disponibles en el estado.	OTCTI. Implementar nuevas tecnologías en materia de movilidad y transporte que detonen el desarrollo económico y social sostenible en el Estado.	Porcentaje de Innovación Tecnológica en materia de movilidad y transporte en el Estado de Hidalgo

2.2 Alineación con Programas Nacionales

O.G.- Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2022	Programa Nacional 2013 - 2018	Programa Nacional 2013 - 2018
5.4.1 Fomentar la movilidad motorizada sostenible mediante la incorporación de alternativas tecnológicas para los diferentes modos de transporte.	Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Objetivo 4.4. Impulsar y orientar un crecimiento verde incluyente y facilitador que preserve nuestro patrimonio natural al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo.
5.4.2 Fortalecer y promover las alternativas de movilidad sostenible eficiente no motorizada para la población.	Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Objetivo 2.2. Transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente.
5.4.3 Modernizar e implantar sistemas de transporte público integrados eficientes y sostenibles, que ofrezcan a la población un servicio de calidad con bajo impacto ambiental	Objetivo 2.2. Transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente Objetivo 2.5. Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.	Objetivo 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica
5.4.4 Contar con la infraestructura vial adecuada, suficiente, flexible y sostenible para las necesidades de desplazamiento, bienes y mercancías, en todos los medios y formas de transporte, incluida la movilidad no motorizada.	Objetivo 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.	Objetivo 2.2. Transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente

2.3 Políticas Transversales del Gobierno

Política Transversal de Perspectiva de Género

Establecer programas y proyectos desde una perspectiva de género, lo que permitirá que las actividades y acciones se desarrollen de una manera eficiente e incluyente; al lograr la inclusión de las mujeres en la vida laboral, se reduce la brecha de desigualdad en las oportunidades entre hombres y mujeres.

Política Transversal de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes

Desarrollar entornos seguros en materia de movilidad y transporte para garantizar los derechos de niñas, niños y adolescentes

Política Transversal de Ciencia, Tecnología e Innovación

Implantar nuevas tecnologías en materia de movilidad y transporte que detonen el desarrollo económico y social sostenible en el Estado.

2.4 Principios de Gobierno

Seguridad: Privilegiar las acciones de prevención de accidentes de tránsito durante los desplazamientos, con el fin de proteger la integridad física de las personas y evitar la afectación a los bienes públicos y privados.

Accesibilidad: Garantizar que la movilidad esté al alcance de todos, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, con costos accesibles e información clara y oportuna.

Eficiencia: Maximizar los desplazamientos para que sean ágiles y asequibles, a través de la optimización de los recursos disponibles.

Igualdad: Ofrecer a la población condiciones equitativas para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad.

Calidad: Procurar que los componentes del sistema de movilidad cuenten con los requerimientos aceptables para cumplir con su función, contribuyendo a un desarrollo sustentable, ofreciendo un espacio apropiado y confortable para las y los usuarios, considerando una infraestructura adecuada y segura.

Resiliencia: Lograr que el sistema de movilidad tenga capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor.

Multi-Modalidad: Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios, opciones de servicio y modos de transporte integrados, y que permitan reducir el uso del automóvil particular.

Sostenibilidad: Atender la demanda de desplazamiento de personas y bienes, con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente.

Participación y corresponsabilidad social: Establecer un sistema de movilidad basado en soluciones colectivas, y en el que se promuevan nuevos hábitos, a través de la aportación de todos los actores sociales dentro de sus capacidades y responsabilidades.

Innovación Tecnológica: Emplear soluciones apoyadas en las nuevas tecnologías.

Honestidad, transparencia y rendición de cuentas: Impulsar una administración de cero tolerancias a la corrupción, con un acceso a la información pública para alcanzar una verdadera rendición de cuentas.

Interacción de la Movilidad:



Fuente: Elaboración propia de la SEMOT

Misión

Ofrecer a los ciudadanos hidalguenses todos los sistemas, modos y adecuaciones que fomenten y fortalezcan su movilidad, con accesibilidad universal e incluyente, con desarrollo eficiente y sostenible para una mejor calidad de vida.

Visión

Ser un estado vanguardista de excelencia en su movilidad integral y sostenible, que garantice mayor calidad de vida de la población urbana y rural.

3. Diagnóstico, Análisis Estratégico y Enfoque Prospectivo

3.1 Diagnóstico General: Económico, Social y Ambiental

Transporte motorizado

El Gobierno del Estado de Hidalgo, manifiesta que es necesario trazar un rumbo de largo plazo, enfocado en incrementar el bienestar de los hidalguenses; en este sentido dentro del eje 5.4 del Plan Estatal de Ectal de Desarrollo 2016-2022, se considera la movilidad sostenible y eficiente.

Dentro del transporte motorizado, actualmente se cuenta con un padrón total de transporte público convencional de 17,139 unidades, de las cuales 8,766 corresponden a unidades de servicio público colectivo y 8,373 unidades de servicio público individual; y 6,198 permisos privados, de los cuales 399 son de agua no potable, 304 agua potable, 128 arrastre salvamento, 222 carga ligera, 102 empleados, 158 escolar, 385 hospitalario, 4,454 materiales para la industria de la construcción y minerales a granel, 20 servicios funerarios y 26 turísticos. Por otro lado, en el transporte masivo se cuenta con un total de 134 unidades, siendo 43 autobuses en troncal y 91 unidades alimentadoras, aunado a lo anterior el parque vehicular particular que circula en el Estado es superior a 982 mil 192 unidades.

Debido a las altas emisiones contaminantes que se genera con el transporte motorizado y el creciente desarrollo de nuevos asentamientos humanos en el Estado, genera que se adopten nuevos modos de transporte, ante estas situaciones uno de los principales objetivos del sector es fomentar la unidad motorizada sostenible mediante la incorporación de alternativas tecnológicas para los diferentes medios de transporte.

Transporte no motorizado

La posibilidad de lograr una transformación hacia el modelo de ciudad planteado en el Programa Estatal de Desarrollo 2016-2022 está directamente relacionada con renunciar al modelo urbano de desarrollo que fomenta el uso indiscriminado del automóvil particular. Actualmente el parque vehicular que circula en el Estado es superior a 982 mil 192 unidades en total. De 1980 a 2015 se incrementó 14 veces la cantidad de vehículos, pasando de 70 mil 592 a 982 mil 192. El índice de Motorización (número de vehículos de motor registrados en circulación por cada 1000 habitantes) es de 382, frente a 341 a nivel nacional, lo que indica que, pese a las condiciones socioeconómicas de la población de estado, se cuenta con un vehículo por cada 2.9 personas.

Sin embargo el problema no yace en sí, en la propiedad de vehículos particulares, sino en el uso excesivo de los mismos para satisfacer viajes cotidianos que pueden contar con opciones más eficientes. Durante las últimas dos décadas ha habido una tendencia alarmante en el incremento del uso del automóvil, este incremento trae consigo consecuencias negativas e implica daños sociales, económicos y ambientales de alto impacto que arriesgan la competitividad y la calidad de vida de los habitantes, ya que acrecientan el congestionamiento vial y generan enfermedades, accidentes y contaminación.

Además de provocar el congestionamiento vial, los automóviles son la principal fuente de emisiones móviles en la ciudad. En el 2003 el Inventario de Contaminación emitido a suelo, agua y aire en 14 municipios del Estado de Hidalgo, para fuentes emisoras móviles se consideró el consumo anual total de gasolinas y diésel (PEMEX 1999), los resultados se observan en la tabla VIII.

TABLA VIII. EMISIONES AL AIRE, POR FUENTES MÓVILES A BASE DE GASOLINA

Municipio (Clave)	PST (ton/año) (ton/año ²)	SO	NO (ton/año ^x)	HC (ton/año)	CO (ton/año)	TOTAL (ton/año)
48	175.340	47.341	903.001	1,271.215	33,051.590	35,448.487
51	24.656	6.657	126.978	178.760	4,647.660	4,984.711
77	75.976	20.513	391.276	550.830	14,321.480	15,360.075
16	10.688	2.886	55.043	77.488	2,014.680	2,160.785
56	ND	ND	ND	ND	ND	ND
63	13.638	3.682	70.231	98.880	2,570.600	2,757.031
76	46.200	12.470	237.930	334.960	8,708.830	9,340.390
74	ND	ND	ND	ND	ND	ND
10	19.610	5.290	101.020	142.210	3,697.410	3,965.540
03	39.960	10.789	205.794	289.710	7,532.460	8,078.713
61	24.982	6.745	128.657	181.119	4,709.110	5,050.613
08	19.282	5.206	99.302	139.795	3,634.657	3,898.242
69	41.604	11.233	214.260	301.630	7,842.350	8,411.077
66	3.170	0.856	16.326	22.893	597.545	640.790
Total	495.106	133.668	2,549.818	3,589.490	93,328.372	100,096.454

Fuente: Inventario de Contaminación suelo, agua y aire (Hidalgo-2003)

Por lo anterior, la política de movilidad debe incluir en sus principales enfoques la reducción del uso del automóvil. Resulta indispensable implementar una gestión integral de movilidad, enfocada a evitar o reducir los viajes en automóvil, impulsar un cambio al transporte público y no motorizado (caminar o usar bicicleta), y mejorar el desempeño y la eficiencia energética del transporte motorizado. Esto es viable, posible y deseable para crear una ciudad sustentable, resiliente, competitiva y, sin duda, con mejor calidad de vida.

Cultura de la Movilidad

La ciudad debe impulsar una nueva cultura de movilidad, que invite a moverse de una forma más amable, saludable. Respetuosa y segura dentro de su entorno.

El estado debe mejorar la calidad y eficiencia de todos sus viajes, así como las relaciones sociales que surgen entre las distintas personas usuarias de la vía pública, afrontando la alta de accidentes de tránsito, las fatalidades, la congestión vehicular, la contaminación ambiental, el sedentarismo de la población y el estrés social.

La seguridad de las personas usuarias en las vialidades es la misión principal de este programa. Aumentar la seguridad de los más vulnerables en la jerarquía de la movilidad, los peatones. La mayoría de los habitantes son peatones en algún momento de su vida; ya sea caminado al transporte público, a la escuela a la tienda, o inclusive al estacionamiento de su automóvil, por lo tanto se debe trabajar en entorno a reducir las fatalidades de movilidad, al tiempo que se fomenta la convivencia armónica entre las distintas personas usuarias del sistema de movilidad.

Según la Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (INEGI-ENVIPE) 2016, el 56% de la población de Hidalgo de 18 años y más considera inseguro el transporte público, el 41.6 % el automóvil, así como el 58.3 en la calle y el 60.4% en la carretera.

Entidad federativa Espacios públicos y privados	Población de 18 años y más	Percepción de seguridad ¹			
		Seguro		Inseguro	
		Absolutos	Relativos	Absolutos	Relativos
Hidalgo	1 931 600				
Su casa	1 931 600	1 459 571	75.6	470 010	24.3
La escuela	147 712	109 167	73.9	38 141	25.8
Su trabajo	1 194 459	802 002	67.1	391 844	32.8
El automóvil	1 406 735	817 339	58.1	585 249	41.6
El centro comercial	1 521 038	751 257	49.4	762 656	50.1
El parque o centro recreativo	1 489 642	692 224	46.5	791 897	53.2
El mercado	1 751 252	786 547	44.9	961 757	54.9
El transporte público	1 745 541	762 987	43.7	978 298	56.0
La calle	1 915 678	798 540	41.7	1 116 083	58.3
La carretera	1 860 561	732 279	39.4	1 123 652	60.4
El banco	1 422 000	388 860	27.3	1 027 623	72.3
El cajero automático en la vía pública	1 319 961	283 945	21.5	1 031 050	78.1

Fuente: Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (INEGI-ENVIPE) 2016

3.2 Análisis Estratégico: FODA y Planteamiento Estratégico

Análisis Social, Económico o Sustentable	
Fortalezas	Debilidades
Se dispone de un sistema de alta seguridad para la operación y administración del Sistema de Transporte Convencional.	Falta de recursos económicos, para la implantación de nuevas tecnologías y nuevos sistemas de movilidad.
Se cuenta con un Sistema BRT (Bus Rapid Transit).	Resistencia a cambios de paradigmas en materia de movilidad.
Marco Regulatorio de Movilidad y Transporte.	Servicios deficientes del Sistema de Transporte Convencional por la excesiva circulación de vehículos de baja capacidad y saturación del servicio
Recursos humanos especializados en la materia.	Falta de capacitación al personal.
Tarifas de transporte público reguladas y no subsidiadas.	Unidades de transporte público no incluyentes.
Se cuenta con programas de capacitación integral a operadoras y operadores del servicio público, los que consideran temas de género.	Falta de cultura de movilidad

Oportunidades	Amenazas
Implantación de tecnologías de información que permita la gestión central de los diferentes sistemas de movilidad en el Estado.	Tabús establecidos por la sociedad.
Implantación de nuevas aplicaciones del uso de tarjeta de pago electrónico utilizada en el sistema tuzobús, en sistemas de movilidad alterno.	Resistencia del gremio de transporte en materia de movilidad.
Implantación de nuevas aplicaciones informáticas en sistemas de movilidad.	Falta de recursos financieros para la inversión en tecnología en materia de movilidad.
Contar con instrumentos tecnológicos de prevención.	Inseguridad latente en transporte público y movilidad urbana.
Revisión y actualización del marco normativo en materia de movilidad y transporte.	Falta de sensibilidad política.
Mejorar la infraestructura vial y sus señalamientos	Falta de recursos financieros para la inversión en infraestructura vial y de movilidad.

3.3 Enfoque Prospectivo: Escenarios Tendenciales:

La Agenda 2030 del Desarrollo sostenible de la ONU, establece textualmente,

“. . .De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. . .”

“. . . 7.a De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles. . .”

Actualmente se vive épocas de cambios violentos y vertiginosos, tales como el crecimiento demográfico, la contaminación ambiental, el cambio climático y un extenso desarrollo tecnológico que provocan y plantean cuestionamientos de suma importancia para el futuro de la humanidad.

Con base a las posibles soluciones que puedan ser planteadas dentro de los aspectos prospectivos que implican mirar hacia adelante, además de imaginar razonadamente lo que podría ocurrir con la movilidad en el próximo 2030, lo ideal sería anticipar posibles riesgos y fortalecer las oportunidades que en el tema se pudiesen plantear. Se debe tener cuidado en no realizar o cometer interpretaciones incorrectas o confusión sobre lo que se pretende lograr con un modelo de movilidad el cual se podría traducir en un “PLAN MAESTRO INTEGRAL DE MOVILIDAD HACIA EL AÑO 2030”

No hay que predecir lo que puede ocurrir sino realizar y construir imágenes sobre lo que se pretende alcanzar. Quizá por establecer objetivamente el proyecto de movilidad éste tendrá que ser elevado para que no intervenga en la movilidad de las personas y éstas disfruten plenamente de los espacios públicos con la interacción de lo que se buscaría en futuras políticas públicas.

El futuro siempre será una función del pasado y lo que vaya ocurriendo en tiempos por delante. Si se desea una movilidad acorde a las pretensiones de una mejor calidad de vida ésta debe ser integradora y ser muy versátil lo que se potencia con la imaginación y la creatividad. Las imágenes que nos podamos crear será el principal insumo en su planeación futura y nos debe llevar a un mejor entendimiento de lo que ha ocurrido.

La movilidad que se pretende está enfocada directamente a las personas, aunque durante este trance nos vemos obligados a utilizar otros modos de transporte. Mientras no se contemplen calles enteras donde las personas habiten, tengan los centros de trabajo, esparcimientos y diversiones a no más de dos kilómetros a la redonda.

Debe quedar claro que la prospectiva que se pretende en la movilidad, será el arte de lo condicional. Hoy se utiliza el sistema de transporte BRT, pero no necesariamente se debe pensar en el transporte del futuro, sino que este debe evolucionar quizá hasta su mismo fin.

De acuerdo con la Agenda se puede prever que la movilidad tendrá su boom después de diez años de implantar sus políticas y conocimientos necesarios para que haya armonía y las personas se acostumbren a caminar, contar con espacios accesibles y sin barreras, con una mejor conducta por parte de quienes utilizan los modos motorizados y particularmente el uso intensivo de la bicicleta y otros modos alternativos.

Las emisiones de gases contaminantes seguramente se tendrán cambios en los motores de los vehículos particulares con cierta tendencia a lo eléctrico y los autobuses con energía limpias cualesquiera que éstas sean. Habrá una mejor coordinación y concurrencia en los modos de transporte y la aceptación del auto compartido se verá cada vez más frecuente ante los precios de los carburantes.

En las zonas deprimidas, se contará con al menos el camino pavimentado y la posibilidad de contar con modo de transporte colectivo digno.

La tecnología invadirá toda frontera y los accesos a ella serán totales donde las aplicaciones y mapas de bolsillo tendrán un gran uso, además incluyentes donde cualquiera persona podrá acceder a ellos.

La modernidad invadirá a las estaciones y paraderos de autobuses y cualquier usuario podrá conocer tiempo de espera y recorrido.

Se podrán tener georreferenciadas todas las unidades y el sistema de control y vigilancia tendrán algo similar a lo que se conoce con el C4 (Control, Comunicación, Comando y Cómputo).

Todos los trámites y servicios se llevarán a cabo por medios electrónicos donde la atención ciudadana vis a vis irá cada vez siendo menor, evitando hechos delictuosos o preferenciales.

El control en algunos puntos de mucho conflicto se podrá contar con apoyo vial a través de robots como bandereros controlados, desde un centro de control exclusivo.

Habrá plena coordinación para atender las contingencias ambientales, intervenciones dentro de la vía pública por conflictos viales con operativos inteligentes e instantáneos.

Se tendrá una conectividad conforme a la demanda y tipo de usuario, incluyendo personas vulnerables (mujeres, personas con discapacidad y adultos mayores).

La semaforización para el transporte de pasajeros será controlada al paso del mismo con reducción de tiempos y los servicios traslado de bienes y servicios tendrán horarios fijos para su carga y descarga sin invadir zonas de vialidad preferencial.

Todo ello será posible cubrirlo con la voluntad política, la gobernanza realizada a plenitud y la aportación y educación vial de todos los ciudadanos.

4. Plataforma Estratégica

4.1 Despliegue de Objetivos Generales, Estrategias y Líneas de Acción

Objetivo General

1. Promover la movilidad motorizada a través de vehículos que cuenten con tecnología de bajas emisiones contaminantes.

Estrategia

- 1.1 Fomentar incentivos para asegurar que el parque vehicular cuente con la certificación de bajas emisiones contaminantes, necesaria para circular.

Líneas de Acción

- 1.1.1 Incentivar el uso de vehículos híbridos y eléctricos, junto con las instalaciones e infraestructura necesaria, en coordinación con el Gobierno Federal.
- 1.1.2 Consolidar un sistema de monitoreo atmosférico de fuentes móviles que permita la adecuada toma de decisiones.
- 1.1.3 Fortalecer los instrumentos de prevención, gestión e investigación que contribuyan a disminuir emisiones de contaminantes provenientes de fuentes móviles, en coordinación con el nivel federal y municipal.

Objetivo General

2. Impulsar la utilización del transporte alternativo no motorizado

Estrategia

- 2.1 Promover el uso de medios no motorizados de transporte.

Líneas de Acción

- 2.1.1 Desarrollar y evaluar proyectos de ciclo rutas e infraestructura ciclista a fin de impulsar la movilidad no motorizada.
- 2.1.2 Fomentar el uso de medios no motorizados en la población, en coordinación con el Gobierno Federal, los municipios y las Organizaciones de la Sociedad Civil.

Estrategia

2.2 Fomentar con los ayuntamientos municipales, la creación de programas y reglamentos que consideren los esquemas de movilidad sostenible con el uso de medios no motorizados.

Líneas de Acción

2.2.1 Fomentar la inclusión de esquemas para la movilidad urbana sostenibles en los reglamentos municipales de tránsito y vialidad de los municipios.

Objetivo General

3. Establecer sistemas de transporte público integrados, eficientes y sostenible

Estrategia

3.1 Elaborar esquemas de planeación para instrumentar sistemas integrales y sostenibles de transporte público.

Líneas de Acción

3.1.1 Actualizar, elaborar y analizar estudios técnicos y sociales necesarios para la movilidad del estado de Hidalgo, con la incursión del peatón como elemento fundamental.

3.1.2 Establecer instrumentos de planeación estratégica (sectorial e institucional) a mediano y largo plazos, tomando en cuenta lo relativo al desarrollo urbano, recuperación de espacios públicos, esquemas de mejoramiento del ambiente, inclusión y no discriminación, que son necesarias vigilar y contar en todas las comunidades, municipios y zonas metropolitanas.

3.1.3 Elaborar la matriz origen-destino con el acompañamiento de nuevos materiales relacionados con estudios de impacto ambiental, ingeniería de tránsito y formulación de mejoras y nuevas adaptaciones geométricas en las vialidades.

Estrategia

3.2 Impulsar el marco regulatorio que propicie una movilidad más activa, eficiente, con condicionantes de sostenibilidad y bajo una perspectiva megapolitana.

Líneas de Acción

3.2.1 Revisar, analizar y establecer, según el caso, la reglamentación ideal para los transportes de carga, privado de personas y bienes, servicio complementario, servicios auxiliares y conexos, que aborde toda problemática con resoluciones y planteamientos alcanzables.

3.2.2 Coordinar con las personas físicas y morales, asociaciones y cámaras de la industria, la elaboración de un marco regulatorio para los fines que se persigan.

3.2.3 Establecer comprometida y responsablemente programas de regulación y vigilancia para el transporte.

3.2.4 Crear instancias y organismos dentro del marco legal e institucional, para atender las mejoras necesarias en el tema de movilidad.

3.2.5 Participar activamente con las instancias federales y estatales para estandarizar el marco regulatorio y contar con acciones coordinadas.

3.2.6 Impulsar, a través de un programa, la nueva gobernanza para la ejecución de proyectos de ordenamiento y mejora del transporte.

3.2.7 Hacer un ejercicio de *benchmarking*, tanto nacional como internacional, sobre los marcos regulatorios y legales, para adoptar las medidas que hayan demostrado éxito en su implementación.

Estrategia

3.3 Garantizar el acceso a sistemas integrados y sostenibles de transporte seguro, accesible y sostenible para toda la población.

Líneas de Acción

3.3.1 Ampliar y asegurar la red integrada de transporte en todos sus medios y formatos, a nivel municipal, regional y metropolitano.

3.3.2 Profesionalizar a concesionarios y operadores para dar un servicio de calidad a la ciudadanía.

3.3.3 Fomentar que el parque vehicular se modernice, incorporando sistemas de control y gestión de flota y reducción de emisiones.

3.3.4 Fomentar el uso generalizado del medio de pago electrónico y la integración tarifaria y funcional de todos los medios de transporte.

3.3.5 Coordinar y organizar a todos los involucrados en acciones de gobernabilidad, para la emisión y puesta en marcha de las políticas públicas en materia de transporte público de pasajeros en el estado de Hidalgo.

3.3.6 Establecer corredores de transporte pesado y con amplia conectividad en zonas de mayor conflicto vial.

3.3.7 Analizar y evaluar las zonas con mayor demanda buscando que la rentabilidad del transporte sea factible y, al mismo tiempo, congruente con la economía de la región y evitar duplicidad de pago.

3.3.8 Contar con aplicaciones móviles que favorezcan el conocimiento de rutas y apoyen en los tiempos de espera, en todos aquellos que deciden hacer uso de algún modo de transporte público de pasajeros.

Estrategia

3.4 Fomentar una cultura ciudadana que maximice el uso del transporte público.

Líneas de Acción

3.4.1 Establecer desde las bases un modelo para la cultura de la movilidad, que esta sea factible y acorde a la realidad de cada zona, región, municipio y localidad en todo el estado de Hidalgo.

3.4.2 Implantar campañas de alto impacto de difusión sobre cultura de movilidad, que sean accesibles a toda la población conforme a su situación intelectual y económica.

3.4.3 Elaborar convenios de colaboración con instituciones de Educación Básica, Media Superior y Superior, para promocionar de forma sistemática la cultura ciudadana de transporte público.

3.4.4 Crear un observatorio ciudadano de movilidad para atraer ciudadanos, expertos e interesados en mejorar las condiciones de movilidad en todo el estado y comprometer actividades sobre el tema con conocimiento.

3.4.5 Crear programas de trabajo social en todas las instituciones de Educación Superior para detonar grupos de trabajo que participen en un programa estatal de promoción y ayuda para el uso eficiente del transporte.

Estrategia

3.5 Fomentar la mejora y reconversión tecnológica para garantizar un

transporte sostenible.

Líneas de Acción

- 3.5.1 Fomentar el estudio de nuevas tecnologías y la formación de expertos en el tema, en convergencia con instituciones de Educación Superior.
- 3.5.2 Establecer convenios y acuerdos con las instituciones y centros de investigación, como el Instituto Mexicano del Transporte, para apuntalar medidas que permitan la reconversión a tecnologías más sostenibles.
- 3.5.3 Generar programas piloto con la incorporación de esquemas tecnológicos sostenibles para el transporte.

Estrategia

3.6 Asegurar un servicio seguro, incluyente y con igualdad de género.

Líneas de Acción

- 3.6.1 Implantar y vigilar que se respete de forma generalizada medidas de igualdad de género en todos los medios de transporte.
- 3.6.2 Contar con las adaptaciones físicas en todos los medios de transporte para asegurar la accesibilidad universal.
- 3.6.3 Garantizar un transporte seguro y confiable en las modalidades que se definan con una adecuada regularidad y confiabilidad en sus trayectos y abatir, en la medida de las circunstancias, los largos tiempos de espera.
- 3.6.4 Analizar y proponer un modelo de tarifas que sea pertinente para los diferentes modos de transporte, considerando los descuentos a la población vulnerable.
- 3.6.5 Establecer tarifas reales que justifiquen plenamente el servicio que se está ofreciendo, a través de estudios socioeconómicos y encuestas a los usuarios.
- 3.6.6 Establecer horarios de tránsito en zonas metropolitanas con operativos coordinados con la Secretaría de Seguridad Pública, que apoyen la movilidad en las horas pico y algunas en horas valle.

Estrategia

3.7 Contar con el seguimiento y evaluación al desempeño del transporte público para desencadenar una mejora continua.

Líneas de Acción

- 3.7.1 Determinar indicadores de impacto acorde con la nueva formulación del peatón como actor principal.
- 3.7.2 Observar el comportamiento de las variables exógenas y endógenas para un desplazamiento confiable, seguro y con calidad de vida.
- 3.7.3 Establecer un sistema de seguimiento y evaluación, automatizado y de consulta en tiempo real, para contar con mecanismos de medición y control con los cuales sea valorado de manera periódica el servicio.
- 3.7.4 Mantener una estrecha comunicación con los usuarios y los concesionarios y permisionarios de transporte público de pasajeros, así como plantear su seguimiento formal con el reporte o bitácora de lo que acontezca en su operación.

Objetivo General

4. Promover la ampliación de la infraestructura peatonal, motorizada y no motorizada

Estrategia

4.1 Ampliar y modernizar carreteras pavimentadas que conecten regiones altamente productivas para elevar la economía local.

Líneas de Acción

- 4.1.1 Diseñar, implementar y evaluar un programa de reconstrucción y conservación de carreteras que permita ampliar la durabilidad de las vías de comunicación.
- 4.1.2 Reconstruir y conservar carreteras intrarregionales que permitan disminuir costos y tiempos de traslado.

Estrategia 4.2 Generar una cartera de proyectos viales integrales y completos.

Líneas de Acción

- 4.2.1 Desarrollar un programa de obra de infraestructura vial, de forma anualizada y con amplia visión, en coordinación con el Gobierno Federal y los municipios.
- 4.2.2 Desarrollar proyectos de infraestructura para la movilidad.

A. Política transversal de perspectiva de género

Plataforma Estratégica
<p>Objetivo General</p> <p>1. Promover políticas públicas incluyentes en materia movilidad y transporte, impulsando la participación de las mujeres en el desarrollo sostenible del Estado.</p>
<p>Estrategia</p> <p>1.1 Promover una movilidad eficiente y segura para las mujeres y niñas, a través de la innovación de los sistemas de transporte público y la implementación de nuevos modos de transporte</p>
<p>Líneas de Acción</p> <p>1.1.1. Promover acciones de seguridad en el transporte y esquemas de movilidad segura para mujeres en los diferentes modos de transporte.</p> <p>1.1.2. Promover la capacitación y certificación de operadoras y operadores de transporte a favor de la seguridad vial y la movilidad segura con perspectiva de género.</p> <p>1.1.3. Promover espacios exclusivos para mujeres, niñas, adolescentes, adultas mayores y personas con discapacidad en el transporte público.</p> <p>1.1.4. Promover la instalación de sistemas de video-vigilancia en el transporte público y vialidades para identificar a las agresoras o agresores.</p>

B. Política Transversal de Protección de Niñas, Niños y Adolescentes

Plataforma Estratégica
<p>Objetivo General</p> <p>1. Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos y mejorar la seguridad vial, prestando especial atención a las</p>

necesidades de las niñas, niños y adolescentes.

Estrategia

1.1 Impulsar una movilidad eficiente y segura para las niñas, niños y adolescentes a través del desarrollo de una cultura de respeto hacia este sector de la población

Líneas de Acción

1.1.1. Promover acciones de seguridad en el transporte y esquemas de movilidad segura para niñas, niños y adolescentes.

1.1.2. Promover la capacitación de operadoras y operadores de transporte a favor de los derechos de las niñas, niños y adolescentes

1.1.3 Promover la instalación de sistemas de video-vigilancia en el transporte público y vialidades para identificar a las agresoras o agresores.

C. Estrategia Transversal de Incorporación de la Ciencia, Tecnología e Innovación

Plataforma Estratégica
Objetivo General 1. Implementar nuevas tecnologías en materia de movilidad y transporte que detonen el desarrollo económico y social sostenible en el Estado.
Estrategia 1.1 Impulsar proyectos innovadores y tecnológicos considerando las necesidades de la población del Estado en materia de movilidad y transporte.
Líneas de Acción 1.1.1. Desarrollar sistemas de transporte incluyentes. 1.1.2. Incentivar el uso de vehículos híbridos y eléctricos, para segmentos vulnerables de la población 1.1.3 Promover la modernización de la flota vehicular, con baja emisión contaminante 1.1.4. Promover que los sistemas de transporte estén inmersos a lo que hoy se denomina, Sistemas de Transporte Inteligente, que permitan que con el uso de tecnologías mejoren su operación y seguridad.

4.2 Indicadores Tácticos

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de vehículos de transporte público convencional con inspección vehicular aprobada.	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de unidades de transporte público convencional que cuentan con la inspección vehicular correspondiente.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Garantizar el acceso a sistemas integrados y sostenibles de transporte seguro y accesible para toda la población.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	$PVTPCIVA = (TVTPPAIV/TPVTPP) * 100$ <p>PVTPCIVA= Porcentaje de vehículos de transporte público convencional con inspección vehicular aprobada.</p> <p>TVTPPAIV =Total de vehículos de transporte público de pasajeros que aprobaron la inspección vehicular</p> <p>TPVTPP =Total de parque vehicular de transporte público de pasajeros</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema de Transporte Convencional	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
61%	2017 = 70% 2018 = 73% 2019 = 75% 2020 = 70% 2021 = 70% 2022 = 72%	77%

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje en el uso de bicicletas como modo de transporte no motorizado (Alternativo).	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de viajes realizados en bicicleta con respecto al resto de modalidades para realizar viajes.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Fortalecer y promover las alternativas de movilidad sostenible eficiente no motorizada para la población.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	$PUB = (TVUB/TVR)*100$ <p>PUB= Porcentaje de uso de bicicletas como modo de transporte no motorizado (Alternativo)</p> <p>TVUB= Total de viajes utilizando bicicleta</p> <p>TVR=Total de viajes realizados</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Ninguna	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
0.5%	2017 = 1.5% 2018 = 2.0% 2019 = 2.5% 2020 = 3.5% 2021 = 5.0% 2022 = 7.0%	10%

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Tiempo de espera promedio para acceder al Servicio del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo (SITMAH)	
Descripción del Indicador	Mide el tiempo de espera que las y los usuarios que utilizan como modo de transporte el Sistema Integrado de Transporte Masivo que invierten en una estación para utilizar ese servicio.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Fomentar esquemas que permitan una movilidad integral y sostenible en todos los modos de transporte en ámbitos urbano y rural.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	<p style="text-align: center;">TEP = (HAE - HLLU)</p> <p>TEP = Tiempo de espera promedio para acceder al SITMAH</p> <p>HAE = Hora de arribo a la estación (hora real de arribo a la estación)</p> <p>HLLU = Hora de llegada de la unidad</p>	
Periodicidad	Trimestral	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema Integrado de Transporte Masivo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
9	2017 = 7.0 2018 = 7.0 2019 = 6.5 2020 = N.C. 2021 = 7.0 2022 = 6.5	6 minutos

Nota:

N.C. No contemplado por necesidades de cambio o adquisición de nuevas unidades

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de accesibilidad urbana	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de rutas libres de barreras para el tránsito, según el modo de transporte utilizado.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Contar con la infraestructura vial adecuada y suficiente.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	$PAU = (TRLBMTMP / TREMTMP) * 100$ <p>PAU= Porcentaje de accesibilidad urbana</p> <p>TRLBMTMP= Total de rutas libres de barrera según modo de transporte de pasajeros</p> <p>TREMTMP= Total de rutas existentes según modo de transporte de pasajeros</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema de Transporte Convencional y Sistema Integrado de Transporte Masivo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
0.5%	2017 = 1% 2018 = 2% 2019 = 2% 2020 = 3% 2021 = 4% 2022 = 6%	10%

Notas:

1. ND (No disponible)
2. El transporte de pasajeros incluye: el sistema de transporte integrado (Tuzobús) y el sistema de transporte convencional (taxis, autobuses, combis y otros).
3. Este indicador está ligado con la Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, con la finalidad de elevar las metas anuales.

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de satisfacción con el servicio del sistema integrado de transporte masivo	
Descripción del Indicador	Mide la percepción del usuario con respecto a la calidad del servicio que ofrece el sistema integrado de transporte masivo.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Garantizar el acceso a sistemas integrados y sostenibles de transporte seguro y accesible para toda la población.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	<p style="text-align: center;">PSSSITM = (TUENSS - TUE)*100</p> <p>PSSSITM= Porcentaje de satisfacción con el servicio del sistema integrado de transporte masivo</p> <p>TUENSS= Total de Usuarios encuestados con un nivel de satisfacción superior al 85%</p> <p>TUE= Total de Usuarios encuestados</p>	
Periodicidad	Semestral	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema de Transporte Convencional y Sistema Integrado de Transporte Masivo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
6.8%	2017 = 80% 2018 = 82% 2019 = 80% 2020 = NC 2021 = 75% 2022 = 80%	80%

Notas:

1. ND (No disponible)

2. NC (No se considera meta en el 2020 debido a los procesos para la renovación del parque vehicular).

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de Intermovilidad metropolitana	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de puntos prioritarios intermodales existentes con respecto a los necesarios en las zonas metropolitanas del estado de Hidalgo.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Integrar a las zonas metropolitanas y otras zonas urbanas de relevancia estatal a un esquema de desarrollo urbano sostenible.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	$PIM = (TPIEZM / TPINZM) * 100$ <p>PIM = Porcentaje de Intermovilidad metropolitana</p> <p>TPIEZM = Total de puntos de intermovilidad existentes en las zonas metropolitanas del estado de Hidalgo</p> <p>TPINZM = Total de puntos de intermovilidad necesarios en las zonas metropolitanas del estado de Hidalgo</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema de Transporte Convencional y Sistema Integrado de Transporte Masivo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
0%	2017 = 1% 2018 = 2% 2019 = 3% 2020 = 5% 2021 = 8% 2022 = 9%	12%

Nota:

1. Este indicador está ligado con la Secretaría de Obras Públicas y Ordenamiento Territorial, con la finalidad de elevar las metas anuales.

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de Avance de la Estrategia Integral de Movilidad	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de acciones y programas que son puestos en marcha para ofrecer una movilidad integral, que mejore la calidad de vida de las personas.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Modernizar e implantar sistemas de transporte público integrados eficientes y sostenibles, que ofrezcan a la población un servicio de calidad con bajo impacto ambiental.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	$EIM = ((PAPIMYT)/(ARPIMYT))*100$ <p>PAPIMYT = Ponderado de avance de las actividades indicadas en el programa integral de movilidad y Transporte</p> <p>ARPIMYT = Actividades realizadas con relación al programa integral de movilidad y transporte</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Sistema de Transporte Convencional y Sistema Integrado de Transporte Masivo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
ND	2017 = 10% 2018 = 12% 2019 = 14% 2020 = 20% 2021 = 22% 2022 = 30%	40%

NOTA:

ND No disponible

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de innovación tecnológica en materia de movilidad y transporte en el estado de Hidalgo.	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de acciones tecnológicas vinculadas a los procesos prioritarios de movilidad y transporte, que son puestos a disposición de los usuarios, para facilitar accesos, fortalecer y potencializar la operación de los diversos modos de transporte que se ofrece en el estado de Hidalgo.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Implantar nuevas tecnologías en materia de movilidad y transporte que detonen el desarrollo económico y social sostenible en el Estado.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	<p style="text-align: center;">PITMMT= (TAMITMT / TPITMTP)*100</p> <p>PITMMT= Porcentaje de innovación tecnológica en materia de movilidad y transporte en el estado de Hidalgo</p> <p>TAMITMT = Total de acciones en materia de innovación tecnológica en los procesos vinculados para facilitar accesos, fortalecer y potencializar la operación de los diversos modos de transporte que se ofrecen en el estado de Hidalgo</p> <p>TPITMTP = Total de procesos con innovación tecnológica ligados a la movilidad y al transporte prioritarios en el estado de Hidalgo</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Revisión de aplicaciones existentes; Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología Universidades Estatales y Privadas	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
1%	2017 = 7% 2018 = 8% 2019 = 10 % 2020 = 15 % 2021 = 17 % 2022 = 20 %	70 %

Notas:

ND No disponible

1. Los procesos prioritarios se clasifican en;

- Modos de transporte
- Señalización horizontal y vertical
- Accesibilidad
- Banquetas y habilitación de accesos peatonales
- Mapeo de rutas
- Tiempos de traslado

2. En el 2017 se realizarán los diagnósticos y levantamientos pertinentes. Por cuestiones presupuestales, no será posible en un mediano plazo alcanzar incrementos en TI (tecnologías de información, vías APP's) a un 20 %

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo.	
Descripción del Indicador	Mide el incremento de acciones para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes con respecto al programa de acciones que para este fin, determinado por la Secretaría de Movilidad y Transporte.	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesible y sostenible para todos; mejorar la seguridad vial, prestando atención especial a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, como la tienen; niñas, niños y adolescentes.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	<p style="text-align: center;">PAPSNNAMTP = (TAC / TAD) * 100</p> <p>PAPSNNAMTP = Porcentaje de acciones para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo</p> <p>TAC = Total de acciones concretadas para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo</p> <p>TAD = Total de acciones definidas para promover la seguridad de niñas, niños y adolescentes en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales		
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
ND	2017 = 36 2018 = 40 2019 = 40 2020 = 45 2021 = 48 2022 = 50	50 acciones

Notas:

1. N.D. (No Disponible)
2. El programa contemplará y su medición será por número de acciones:
 - Diagnóstico inicial, campañas de difusión sobre medidas de seguridad para niñas, niños y adolescentes difundidas en el transporte público y otros medios masivos de comunicación institucionales y particulares.
 - Sensibilización y capacitación sobre el tema y las medidas de seguridad en el transporte público que deberán aplicar según los protocolos establecidos.
 - Campañas de sensibilización para automovilistas particulares, para sumarse a las medidas de seguridad de niñas, niños y adolescentes.

Ficha del Indicador		
Elementos	Características	
Nombre del Indicador	Porcentaje de acciones para promover la “Seguridad y No Violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público de pasajeros del estado de Hidalgo	
Descripción del Indicador	Mide el porcentaje de acciones para promover la “Seguridad y No Violencia a la Mujer” en los diversos modos de transporte público de pasajeros del estado de Hidalgo, con respecto al programa de acciones que para este fin sea definido por la Secretaría de Movilidad y Transporte	
Objetivo Específico del Programa Sectorial	Promover políticas públicas incluyentes en materia movilidad y transporte, impulsando la participación de la mujer, en el desarrollo sostenible en la materia.	
Base de Cálculo y Definición de Variables	<p style="text-align: center;">PAPSNVM = (TAC / TAD) * 100</p> <p>PAPSNVM = Porcentaje de acciones para promover la “Seguridad y No Violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público de pasajeros del estado de Hidalgo TAC= Total de acciones concretadas para promover la “Seguridad y No Violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público de pasajeros del estado de Hidalgo TAD = Total de acciones definidas para promover la seguridad y “No violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público de pasajeros del estado de Hidalgo</p>	
Periodicidad	Anual	
Fuente	Secretaría de Movilidad y Transporte	
Referencias Adicionales	Instituto Nacional de las Mujeres, Instituto Hidalguense de las Mujeres y Centro de Justicia para Mujeres en el Estado de Hidalgo	
Línea Base 2016	Meta 2017-2022	Meta 2030
ND	2017 = 36 2018 = 40 2019 = 40 2020 = 45 2021 = 48 2022 = 50	50 acciones

Notas:

1. ND. (No Disponible)

2. Su medición será a partir de número de acciones. El programa contemplará un diagnóstico inicial (*2017), campañas de difusión sobre medidas de “Seguridad y la “No violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo, utilizando como vehículo de promoción, estos mismos modos para dictar las políticas públicas, que contribuyan el respeto y la equidad de género. Su inclusión en todo momento dentro de la vida de las ciudadanas hidalguenses.

3. Sensibilización y capacitación sobre el tema y las medidas de seguridad “No violencia a la Mujer” durante su transitar y participación en cualquier acto, desplazamiento, trayecto en el transporte público de pasajeros o incorporación en la vida social.

Generar y establecer el marco para el protocolo hacia los derechos de la mujer en su movilidad, con el concepto de equidad de género e inclusión en el estado de Hidalgo.

4. Campañas de sensibilización para quienes conducen vehículos particulares, con el propósito de sumarse a las medidas de “Seguridad No violencia a la Mujer” en los diferentes modos de transporte público del estado de Hidalgo

5. METODOLOGÍA

La formulación del programa Sectorial de la Secretaría de Movilidad y Transporte, obedece a un esquema de planeación estratégica, por lo cual el mismo se considera un programa estratégico de mediano plazo y observa para su instrumentación y operación elementos programáticos y evaluatorios, así como analíticos y prospectivos correspondientes a instrumentos como el Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2022 y la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

Al interior de la Dependencia y tomando en cuenta a los organismos en el ramo de transporte público convencional y masivo, se llevó a cabo la presentación de los lineamientos para elaborar el programa sectorial de Movilidad y Transporte, de tal forma que cada área aportó elementos para integrar este programa sectorial.

6. INSTRUMENTACIÓN

6.1 MARCO DE LA POLÍTICA DEL SECTOR

El gobierno de Estado de Hidalgo, impulsa políticas públicas en materia de movilidad y transporte a través de la creación de una dependencia reguladora del sector, la cual tiene el objetivo de fomentar esquemas que permitan una movilidad integral y sostenible en todos los medios de transporte en ámbitos urbanos y rurales.

La política de movilidad y transporte considera aspectos urbanos, sociales, técnicos, institucionales y económicos. Lo que detonara el desarrollo económico y social sostenible en el Estado.

6.2 EVALUACIÓN Y CONTROL

La evaluación y control de los indicadores, del plan sectorial de la Secretaría de Movilidad y Transporte se realizarán a través de la plataforma de indicadores que para tal efecto instrumente el Gobierno del Estado, en la cual se llevara a cabo el monitoreo y seguimiento de los mismos y estará a cargo de la Coordinación de la Unidad de Planeación y Prospectiva.

La Secretaría ha dado cumplimiento a la entrega de indicadores, en tiempo y forma.

6.3 Estrategia Programática (Apertura de subprograma o programas presupuestales)

Clave Programa Presupuestario	Subprograma/Programa Presupuestal	Objetivos Sectoriales
01	Movilidad y Transporte Sostenible	<p>Objetivo. 1 Promover la movilidad motorizada a través de vehículos que cuenten con certificaciones de bajas emisiones contaminantes.</p>
		<p>Objetivo. 2 Impulsar la utilización del transporte alternativo no motorizado</p>
		<p>Objetivo. 3 Establecer sistemas de transporte público integrados, eficientes y sostenibles.</p>
		<p>Objetivo. 4 Promover la ampliación de la infraestructura. Peatonal, motorizada y no motorizada.</p>

7. Sustento Normativo

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos
- Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Hidalgo
- Ley de Planeación y Prospectiva del Estado de Hidalgo
- Ley Orgánica de la Administración Pública Estatal
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sustentable
- Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018
- Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022

8. Bibliografía

- Plan de Gobierno 2016-2022, Gobierno del Estado de Hidalgo, 2016.
- Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, Gobierno del Estado de Hidalgo, 2017.
- Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, Naciones Unidas, Septiembre 2015.
- Plan Nacional del Desarrollo 2013-2018, Presidencia de la República, 2013.
- Programa de Fortalecimiento a la Transversalidad de la Perspectiva de Género, Instituto Nacional de las Mujeres, 2016.
- Programa Nacional para la Igualdad de Oportunidades y no Discriminación contra las Mujeres, Instituto Nacional de las Mujeres 2013-2018, Instituto Nacional de las Mujeres, 2013.
- Ley de Planeación y Prospectiva del Estado de Hidalgo, Gobierno del Estado de Hidalgo, 2016.
- Comisión Nacional para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas, Estadísticas varias.
- Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022.
- Encuesta Nacional de Victimización y Percepción de la Seguridad Pública (INEGI-ENVIPE) 2016.
- Base de Datos del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.
- Base de Datos del Sistema Integrado de Transporte Masivo.
- Inventario de Contaminación del suelo, agua y aire del Estado de Hidalgo año 2003

UPLAPH/DESP/0099/2017
Pachuca de Soto, Hgo., a 29 de marzo de 2017

LIC. RUFINO LEÓN TOVAR
SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
PRESENTE

De conformidad a lo establecido en el artículo 31 de la Ley Estatal de Planeación y Prospectiva del Estado de Hidalgo, en el que refiere que "Los Programas Sectoriales serán elaborados por las dependencias coordinadoras de sector y aprobados por el Titular del Poder Ejecutivo Estatal, previa revisión y validación de la Coordinación General del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Hidalgo..." y que "...Se sujetarán a las previsiones contenidas en el Plan Estatal de Desarrollo, así como de la política nacional de desarrollo y especificarán los objetivos y prioridades que regirán el desempeño de las actividades del sector administrativo de que se trate.", se emite el siguiente dictamen:

Como resultado de la valoración del documento correspondiente al Programa Sectorial de Movilidad y Transporte, en mi carácter de Coordinador General del COPLADEHI, emito su Validación en los términos que señala el artículo antes citado y se determina que el referido atiende los Principios y Lineamientos Generales señalados por la Coordinación General del COPLADEHI.

En atención a lo suscrito, se extiende la aprobación del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado de Hidalgo, para que se lleve a cabo la publicación en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado y surta los efectos legales que corresponda.

Sin otro particular, le extiendo un cordial saludo.

**TITULAR DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN Y PROSPECTIVA
Y COORDINADOR GENERAL DEL COPLADEHI**


LIC. LAMÁN CARRANZA RAMÍREZ

C.c.p. Lic. Omar Fayad Meneses.- Gobernador Constitucional del Estado de Hidalgo y Presidente del COPLADEHI;
Lic. Israel Félix Soto.- Secretario Ejecutivo de la Política Pública Estatal.

Av. Madero 206, Col. Centro,
Pachuca de Soto, Hgo., C. P. 42000,
Tel.: 01 (771) 717 6000 ext.: 1976
www.hidalgo.gob.mx