

Programa Institucional de Desarrollo del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo 2023-2028

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	3
INTRODUCCIÓN	5
MARCO JURÍDICO	8
<i>Instrumentos Internacionales</i>	8
<i>Legislación Federal</i>	10
<i>Legislación Estatal</i>	13
<i>Estatutos y Decretos</i>	17
<i>Lineamientos, manuales y acuerdos</i>	17
<i>Instrumentos de Planeación</i>	18
MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	19
MISIÓN	21
VISIÓN	21
DIAGNÓSTICO DEL SECTOR	21
ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024, PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2022-2028 Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)	26
DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ACCIONES INSTITUCIONALES DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE DESARROLLO	32
INDICADORES INSTITUCIONALES	35
ESTRUCTURA PROGRAMÁTICA Y PRESUPUESTAL	48
<i>Operación</i>	48
<i>Inversión</i>	49
VINCULACIÓN INTERINSTITUCIONAL	51
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	56

PRESENTACIÓN

Teniendo como referente el acuerdo 4 del Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 “Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora” y el objetivo 4.3. Movilidad Accesible e Incluyente, el Programa Sectorial de Desarrollo de Movilidad y Transporte 2023 – 2028 y asumiendo el rol protagónico que el transporte público convencional tiene para apoyar a la movilidad de la población hidalguense; se elabora el Programa Institucional de Desarrollo del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo 2023-2028, con enfoque prospectivo al 2040 y las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, asumiendo el importante reto de garantizar una movilidad digna, lo cual implica que todas las personas puedan desplazarse de manera segura, eficiente y sostenible, en un enfoque de igualdad, perspectiva de género e inclusión.

Considerando que la encomienda de regular la prestación de los servicios públicos de transporte convencional, el cual concentra el transporte colectivo e individual, privado y complementario, así como, los servicios auxiliares y conexos que operan en las vías públicas de competencia estatal, recae en el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, se afrontarán los retos que implican la transformación del transporte público, teniendo como pilares la participación ciudadana, la inclusión, la implementación de nuevas tecnologías y la sostenibilidad.

Este documento de planeación estratégica institucional, sentará las bases que permitan consolidar el cambio que convierta al transporte público en una alternativa atractiva para la ciudadanía, garantizando una movilidad digna en beneficio de la población y los grupos de atención prioritaria.

La construcción del Programa Institucional de Desarrollo se ha llevado a cabo mediante un enfoque colaborativo y participativo. Se ha analizado la situación actual del sector de transporte convencional en Hidalgo, identificando sus fortalezas y áreas de oportunidad, se han abierto las puertas para el acercamiento de actores clave, como personas representantes de los distintos servicios de transporte, personas usuarias del servicio, así como entidades gubernamentales y organizaciones no gubernamentales, asegurando la pluralidad de perspectivas y enriqueciendo la toma de decisiones.

Sabemos que el transporte convencional en Hidalgo enfrenta diversos desafíos, como la falta de infraestructura adecuada, parque vehicular no actualizado conforme a las regulaciones, déficit en la capacitación de las personas conductoras, una inadecuada distribución del transporte público, alta incidencia de accidentes y la necesidad de una regulación más moderna y eficiente. Estos problemas afectan la calidad del servicio y la percepción de las personas usuarias.

Para hacer frente a estos desafíos y con el firme compromiso por mejorar la calidad de vida y promover una movilidad sostenible en nuestro estado, se prestará especial atención a temas clave en el ámbito del transporte público, buscaremos crear un ambiente más inclusivo y diverso, donde las voces y perspectivas de todos los grupos, en especial de los que históricamente han sido excluidos, sean valoradas y consideradas en la toma de decisiones, para lograr un transporte más seguro, sensible y accesible para todas y todos.

En los últimos años, hemos sido testigos de una serie de nuevas tendencias que están revolucionando este sector. Con el objetivo de abordar los desafíos actuales y promover un futuro sostenible, se están implementando innovaciones tecnológicas y conceptuales que están transformando la forma en que las personas se desplazan, aprovecharemos estas mejoras para implementar soluciones de transporte en beneficio de nuestro estado.

Este Programa Institucional de Desarrollo del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo 2023-2028 se fundamenta en la visión de una movilidad accesible, inclusiva y sostenible, con él, estamos trazando un camino hacia un futuro más próspero y equitativo para toda la ciudadanía.



L.A.E. Elías Miguel Fernández Chequer
Director General del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo

INTRODUCCIÓN

El Programa Institucional de Desarrollo (PID) del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo (STCH) 2023-2028 es un instrumento de planeación estratégica clave para alcanzar objetivos establecidos en materia de movilidad, se fundamenta en el marco jurídico y busca fomentar la participación activa de la ciudadanía. Se encuentra alineado con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND), el Plan Estatal de Desarrollo (PED) 2022-2028, el Programa Sectorial de Desarrollo de Movilidad y Transporte 2023-2028 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). El programa realiza un diagnóstico del sector, identificando desafíos y oportunidades clave. Define objetivos institucionales con acciones concretas y establece mecanismos de seguimiento y evaluación para medir su progreso.

Además, presenta una estructura programática y presupuestal y contempla la colaboración activa con instituciones aliadas para fortalecer su impacto en la comunidad y la sociedad en su conjunto. Este programa tiene como objetivo central transformar el sector de manera integral, impulsando la equidad de género, la sostenibilidad y la participación ciudadana activa.

Al considerar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, el PID se vuelve una herramienta fundamental, y como tal, su mejora es esencial para alcanzar los objetivos planteados; el acceso a un transporte público seguro, eficiente y asequible, ya que, mejora la movilidad y la calidad de vida de las personas.

En el contexto de una sociedad en constante cambio y desarrollo, es esencial evaluar la situación actual del sector de transporte en nuestro estado para trazar una ruta hacia un futuro próspero y sostenible. En la actualidad, el estado de Hidalgo enfrenta diversos desafíos en el ámbito del transporte. Entre los principales problemas se encuentran la falta de infraestructura adecuada, la congestión vehicular en áreas urbanas, la contaminación del aire, la alta tasa de accidentes de tránsito, una inadecuada distribución del transporte público y la falta de accesibilidad para personas con movilidad reducida. Estos retos requieren una atención prioritaria para garantizar una movilidad eficiente, segura y sostenible para toda la ciudadanía.

Ante estos desafíos, es fundamental desarrollar una visión prospectiva para establecer metas claras y alcanzables para el año 2028 con una prospectiva al 2040. Esta visión implica el diseño de un sistema de transporte moderno, inclusivo y sostenible, que satisfaga las necesidades de movilidad de la población y promueva un desarrollo equitativo en todas las regiones del estado.

Para hacer realidad esta visión prospectiva, es fundamental la colaboración entre los tres ámbitos y niveles de gobierno, instituciones de transporte, sociedad civil, personas expertas en movilidad, y la participación activa de la ciudadanía, los cuales serán pilares

fundamentales en la construcción de un sistema de transporte eficiente y sostenible; ya que, solo trabajando de manera conjunta y coordinada podremos alcanzar los objetivos propuestos.

Establecer planes de acción con objetivos claros para la implementación de proyectos que aborden de manera integral los retos del transporte como la incorporación de mujeres en roles tradicionalmente masculinos para generar nuevas perspectivas y enfoques que enriquezcan el desarrollo y la coordinación de acciones de supervisión y seguridad del servicio público de transporte público, privado, complementario, así como los servicios auxiliares y conexos, la capacitación de personas conductoras, entre otros.

Con el fin de alcanzar una movilidad integral y justa, es imperativo situar en el centro a las personas y grupos de atención prioritaria, respetando la jerarquía de movilidad y satisfaciendo las necesidades particulares de cada región. Es fundamental dignificar el transporte como medio para garantizar el pleno respeto a los derechos humanos en el ámbito de la movilidad.

Una estrategia esencial para lograr una movilidad equitativa es proporcionar servicios de transporte en las zonas que carecen de ellos o tienen un acceso limitado. Esto se puede lograr mediante acciones afirmativas que promuevan la economía circular en la zona, fomentando el desarrollo de soluciones de transporte comunitario y sostenible. Estas iniciativas no solo brindarían una mayor movilidad, sino que también impulsarían el crecimiento económico local y la inclusión social.

Además, para mejorar la eficiencia y fluidez del transporte, se requiere de un ordenamiento de las rutas y horarios, priorizando las necesidades de las personas usuarias y optimizando los recursos disponibles. Un transporte planificado reduce la congestión, mejora la puntualidad y aumenta la satisfacción de las personas usuarias.

Por otro lado, la urgente necesidad de abordar el cambio climático ha llevado a un enfoque renovado en los efectos negativos de los motores diésel y el impulso de nuevas tecnologías como vehículos de emisión cero en el transporte público.

Este Programa Institucional de Desarrollo del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo 2023-2028 contempla una serie de medidas y acciones que abordan los desafíos y oportunidades asociados al sector, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de las personas, promover la sostenibilidad ambiental y garantizar la igualdad de oportunidades. A través de la implementación de este documento estratégico, se pretende fomentar un cambio cultural hacia una sociedad más sostenible, en la que el transporte público se convierta en la opción preferida para la movilidad urbana.

En el marco de este documento, nos enorgullece presentar los objetivos institucionales que guiarán nuestro compromiso con la mejora continua y la excelencia en el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo. Nuestro primer objetivo es implementar

mecanismos de supervisión y monitoreo, asegurando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio por parte de las personas concesionarias, permisionarias y conductoras del transporte público convencional. En segundo lugar, nos enfocamos en optimizar la calidad del servicio y la experiencia de nuestras personas usuarias, mediante la constante verificación de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para garantizar desplazamientos seguros, eficientes y cómodos. Además, nuestro tercer objetivo busca fomentar una participación ciudadana sólida y un enfoque centrado en las necesidades de nuestras personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional. Por último, pero no menos importante, estamos comprometidos con promover un acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que promueva la inclusión y respete los derechos humanos de toda la ciudadanía que hace uso de los servicios de transporte.

MARCO JURÍDICO

Instrumentos Internacionales

Convención Americana Sobre Derechos Humanos.	Artículo 1. 1, 22 y demás aplicables. (...) garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social.
Convención Sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad.	Artículo 1, 9, 20 y demás aplicables. (...) promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente. (...) Los estados partes adoptarán medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad gocen de movilidad personal con la mayor independencia posible.
Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la Mujer (CEDAW).	Artículo 14. 2 inciso h y demás aplicables. (...) Los Estados Partes adoptarán todas las medidas apropiadas para eliminar la discriminación contra la mujer en las zonas rurales a fin de asegurar en condiciones de igualdad entre hombres y mujeres, su participación en el desarrollo rural y en sus beneficios, y en particular le asegurarán el derecho a: (...) Gozar de condiciones de vida adecuadas, particularmente en las esferas de la vivienda, los servicios sanitarios, la electricidad y el abastecimiento de agua, el transporte y las comunicaciones.
Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém Do Pará).	Artículo 9 y demás aplicables. (...) Los Estados Partes condenan todas las formas de violencia contra la mujer y convienen en adoptar, por todos los medios apropiados y sin dilaciones, políticas orientadas a prevenir, sancionar y erradicar dicha violencia.



Convención Sobre los Derechos del Niño.	Artículo 2.1 y demás aplicables. (...) Los Estados Partes respetarán los derechos enunciados en la presente Convención y asegurarán su aplicación a cada niño sujeto a su jurisdicción, sin distinción alguna, independientemente de la raza, el color, el sexo, el idioma, la religión, la opinión política o de otra índole, el origen nacional, étnico o social, la posición económica, los impedimentos físicos, el nacimiento o cualquier otra condición del niño, de sus padres o de sus representantes legales”.
Convención Interamericana Sobre la Protección de los Derechos Humanos de las Personas Mayores.	Artículo 20 Derecho a la accesibilidad y a la movilidad personal, y demás aplicables. (...) La persona mayor tiene derecho a la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, y a su movilidad personal. A fin de garantizar la accesibilidad y la movilidad personal de la persona mayor para que pueda vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Parte adoptarán de manera progresiva medidas pertinentes para asegurar el acceso de la persona mayor, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.
Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales.	Artículo 3 y demás aplicables. (...) Los Estados Partes en el presente Pacto se comprometen a asegurar a los hombres y a las mujeres igual título a gozar de todos los derechos económicos, sociales y culturales enunciados en el Presente Pacto.
Plan Mundial para el Desarrollo de Acción para la Seguridad Vial.	(...) describe las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un enfoque de sistemas seguros integrado.
Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.	Artículo XIII y demás aplicables. (...) las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles... (...) las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.



Los Objetivos de Desarrollo Sostenible.	Objetivo 3 meta 3.6, objetivo 9 meta 9.1, objetivo 11 metas 11.1, 11.2, 11.3, objetivo 13 meta 13.3. (...) 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.
Acuerdo de París.	Artículo 2.1 y demás aplicables. (...) El presente Acuerdo, al mejorar la aplicación de la Convención, incluido el logro de su objetivo, tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza...
La Nueva Agenda Urbana.	Numeral 2.2.1 y demás aplicables. (...) el transporte es un componente esencial en la planificación y formulación de políticas. Se convertirá en una prioridad aún más imperativa a medida que la urbanización continúe y las poblaciones y las huellas espaciales de las ciudades crezcan y se expandan. El transporte es lo que permite que ocurran los efectos de la aglomeración urbana, ya que la infraestructura de tránsito es lo que permite a los residentes acceder a los recursos agrupados. Los residentes de las ciudades están conectados al empleo, los recursos y la educación a través de las redes de transporte.

Legislación Federal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	Artículos: 3, 4 párrafo 17, 25, 26, 73 Fracción XIX-C, 115 Fracción VI y 122 apartado C párrafo segundo y demás aplicables. Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. (...) Toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.
--	--



Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.	Artículo 1, 25 fracción VI, 31 fracción XX, 35 fracción XII, 67 y demás aplicables. Establecer las bases y principios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad. (...) Sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial.
Ley de Planeación.	La planeación deberá llevarse a cabo como un medio para el eficaz desempeño de la responsabilidad del Estado sobre el desarrollo equitativo, incluyente, integral, sustentable y sostenible del país, con perspectiva de interculturalidad y de género, para el logro de los fines y objetivos políticos, sociales, culturales, ambientales y económicos.
Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia.	Artículos 1, 2, 4, 6 fracción V, 35 y demás aplicables. (...) la coordinación entre la Federación, las entidades federativas, el Distrito Federal y los municipios para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres, así como los principios y modalidades para garantizar su acceso a una vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar conforme a los principios de igualdad y de no discriminación, así como para garantizar la democracia, el desarrollo integral y sustentable.
Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.	Artículos 1, 2 fracción I, 19 y demás aplicables. (...) el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales.
Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.	Artículos 1, 3, 6, 7, 8, 13 y 47 y demás aplicables. Establecer los principios rectores y criterios que orientarán la política nacional en materia de derechos de niñas, niños y adolescentes, así como las facultades, competencias, concurrencia y bases de coordinación entre la Federación, las entidades federativas, los municipios y las demarcaciones territoriales de la Ciudad de México; y la actuación de los Poderes Legislativo y Judicial, y los organismos constitucionales autónomos.
Ley General de Víctimas.	Artículos 1, 4, 5 y 9 y demás aplicables. (...) obliga, en sus respectivas competencias, a las autoridades de todos los ámbitos de gobierno, y de sus poderes constitucionales, así como a cualquiera de sus oficinas, dependencias, organismos o instituciones públicas o privadas que velen por la protección de las víctimas, a proporcionar ayuda, asistencia o reparación integral.



Ley General de Salud.	Artículos 1, 139 fracción VII, 164, y demás aplicables. La Secretaría de Salud coordinará sus actividades con la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, así como con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y en general, con las dependencias y entidades públicas y con los gobiernos de las entidades federativas, para la investigación, prevención y control de los accidentes.
Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.	Artículos 1, 3, 19, 25 y demás aplicables. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Comisión deberán procurar un desarrollo equilibrado de los sistemas asegurador y afianzador, así como una competencia sana entre las instituciones que los integran. Igualmente, tomarán en consideración el principio de proporcionalidad en atención a la naturaleza, escala y complejidad de los riesgos que asuman las Instituciones y Sociedades Mutualistas.
Ley General de Archivos.	Artículos 1, 10, 11 y demás aplicables. (...)establecer los principios y bases generales para la organización y conservación, administración y preservación homogénea de los archivos en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad de la federación, las entidades federativas y los municipios.
Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres.	Artículos 1, 7, 9, 39, 41, 43 y demás aplicables. (...) regular y garantizar la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, proponer los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten a la Nación hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva en los ámbitos público y privado, promoviendo el empoderamiento de las mujeres, la paridad de género y la lucha contra toda discriminación basada en el sexo. Sus disposiciones son de orden público e interés social y de observancia general en todo el Territorio Nacional.
Ley General de Contabilidad Gubernamental.	Artículos 1, 2, 7, 16 y demás aplicables. Los entes públicos aplicarán la contabilidad gubernamental para facilitar el registro y la fiscalización de los activos, pasivos, ingresos y gastos y, en general, contribuir a medir la eficacia, economía y eficiencia del gasto e ingresos públicos, la administración de la deuda pública, incluyendo las obligaciones contingentes y el patrimonio del Estado.
Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados.	Artículos 1, 6, 10, 11 y demás aplicables. El Estado garantizará la privacidad de los individuos y deberá velar porque terceras personas no incurran en conductas que puedan afectarla arbitrariamente.



Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.	Artículos 1, 2, 8, 9, 10 y demás aplicables. (...)establecer los principios, bases generales y procedimientos para garantizar el derecho de acceso a la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad de la Federación, las Entidades Federativas y los municipios.
Ley de Amparo, Reglamentaria de los artículos 103 Y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.	Artículos 1,2, 3, 107, 170 y demás aplicables. El amparo protege a las personas frente a normas generales, actos u omisiones por parte de los poderes públicos o de particulares en los casos señalados en dicha Ley.

Legislación Estatal

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Hidalgo.	Artículo 4 y demás aplicables. Todas las autoridades, servidoras y servidores públicos en el Estado de Hidalgo, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la Ley.
Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.	(...)establecer las bases y directrices para planificar, regular y gestionar la movilidad de las personas, bienes y mercancías por medios terrestres, así como registrar y regular el Servicio de Transporte y los Servicios Auxiliares y Conexos que operan en las vías públicas de competencia estatal.
Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo.	Artículos 3 Fracción LII, 12 y demás aplicables. El titular del Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos, deberán expedir y publicar en el Periódico Oficial, sus respectivos programas sectoriales de medio ambiente y recursos naturales que tengan por objeto el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, la preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente y el patrimonio natural, acordes con el Plan Estatal de Desarrollo y con el Programa Nacional del Medio Ambiente y Recursos Naturales.
Ley Integral para	Artículos 4, 5, fracción IV, 59 Fracción III, 64 Fracciones I, II, III, y



las Personas con Discapacidad del Estado de Hidalgo.	VII, 65, y demás relativos y aplicables. Planificar, coordinar e integrar en las políticas públicas todo lo concerniente a la discapacidad, a fin de promover, proteger y asegurar un efectivo disfrute de los derechos humanos de las personas con discapacidad, así como el respeto a la igualdad de oportunidades. (...) corresponde a la Administración Pública Estatal y Municipal, así como, a los organismos públicos, autónomos; quienes, atendiendo al principio de transversalidad, incidirán en los ámbitos de todas las actuaciones y servicios que lleven a cabo. También las entidades de carácter privado, que coadyuven en la presentación de los servicios públicos en especial las relacionadas con: telecomunicaciones, espacios públicos urbanizados, infraestructura, construcción de edificios y transporte. (...) La accesibilidad universal;
Ley de Víctimas para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 5, 6, 21, 39 y demás aplicables. Reconocer y garantizar los derechos de las víctimas del delito y de violaciones a derechos humanos, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral del daño, debida diligencia y todos los demás derechos consagrados en ella, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en los Tratados Internacionales suscritos y ratificados por México, la Constitución Política del Estado de Hidalgo, y las normas que de ellos emanan.
Ley Orgánica Municipal para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 56, fracción I inciso ff), 118 y 121 Bis y demás aplicables. Los Ayuntamientos por conducto de su Presidente Municipal o de las dependencias municipales de obras públicas, planeación, urbanismo y movilidad, ejercerán las funciones relativas a la planeación, urbanización y movilidad de los centros y zonas destinados a los asentamientos humanos de su jurisdicción, con las atribuciones que les asignen las leyes Federales y Estatales en la materia y demás disposiciones legales aplicables.
Ley de Planeación y Prospectiva del estado de Hidalgo.	Artículos: 1, fracciones I, V, 6, 8, 17, 18 y demás aplicables. Establecer las normas y principios básicos conforme a los cuales se llevará a cabo el proceso de Planeación Estatal del Desarrollo y encauzar, en función de éste, las actividades de la Administración Pública Estatal y Municipal, así como la participación de los diferentes sectores de la sociedad.
Ley de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia para el estado de Hidalgo.	Artículos 1, 5 fracción V, 14, 15 Bis, 16 y demás aplicables. (...) prevenir, atender y sancionar cualquier acción u omisión constitutiva de violencia en contra de las mujeres que menoscabe sus derechos humanos. (...) establecer la coordinación entre el Estado, los Municipios y la Federación, para prevenir, atender, sancionar y erradicar la violencia en contra de las mujeres; con los principios rectores, ejes de acción, y modalidades para garantizar su acceso a una



	vida libre de violencia que favorezca su desarrollo y bienestar.
Ley para Prevenir, Atender, Sancionar y Eliminar la Discriminación en el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 3, 5, 6 y demás aplicables. Corresponde a las autoridades del Gobierno del Estado, Ayuntamientos, Entidades Estatales y Municipales y Organismos Públicos Autónomos, dentro de sus respectivas competencias, promover condiciones de equidad, igualdad real de oportunidades y de trato, para con ello incidir en la prevención, atención, sanción y eliminación de toda forma de discriminación que atente contra la dignidad humana, anulando o menoscabando el reconocimiento, goce o ejercicio de los derechos humanos.
Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores del Estado de Hidalgo.	Artículos 2, 3 fracción I, 5, 27 fracción II, 27 Bis y demás aplicables. A la Secretaría de Movilidad y Transporte, le corresponde: Instrumentar, promover y conducir en el ámbito de su competencia, con los sectores público y privado, políticas y programas en materia de transporte, dirigidos a las personas adultas mayores;
Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 3, 7, 8 y demás aplicables Garantizar el pleno ejercicio, respeto, protección y promoción de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes.
Ley de Derechos y Cultura Indígena para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 12 Bis, 14 y demás aplicables. Garantizar el derecho de las personas y comunidades indígenas a transmitir y enriquecer sus costumbres, lengua, conocimiento, e instituciones propias que constituyan su cultura e identidad siempre que estas no sean incompatibles con los derechos fundamentales definidos por el sistema jurídico nacional, ni con los derechos humanos reconocidos internacionalmente.
Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Hidalgo.	Artículos: 1, 13 fracción XV y 37 Bis fracciones I a la XXIX y demás aplicables. Estructurar y dirigir los programas y políticas públicas para el desarrollo de la movilidad, tomando el derecho social al desplazamiento como referente para preservar el desarrollo social, la integración económica, el uso de vías públicas y el transporte como detonante de otros derechos, propiciando la accesibilidad universal y la seguridad en el desplazamiento de las personas, aplicando criterios de sostenibilidad.
Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Hidalgo.	Artículos: 3 fracciones I a la XII, 5, 6, 12, 18, 19 fracciones I a la X y demás aplicables. (...) supervisar que los programas institucionales elaborados por los órganos de gobierno o administración de las Entidades Paraestatales, sean congruentes con el Plan Estatal de Desarrollo; vigilar que la programación y presupuestación esté acorde con las asignaciones de gasto previamente establecido y autorizado,



	conocer la operación y evaluar los resultados de las Entidades Paraestatales, y las demás atribuciones que les concedan las Leyes o Decretos, sin perjuicio de las facultades que en las referidas materias tengan otras Dependencias con el Ejecutivo.
Ley de Archivos para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 3, 6, 10, 19 y demás aplicables. Toda la información contenida en los documentos de archivo generados, obtenidos, adquiridos o en posesión de los sujetos obligados, será pública y accesible a cualquier persona en los términos y condiciones que establece la legislación en materia de transparencia y acceso a la información pública y de protección de datos personales.
Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público del Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 3, 39, 40, 60 y demás aplicables. (...)reglamentar la aplicación del Artículo 108 de la Constitución Política del Estado de Hidalgo en materia de las adquisiciones, arrendamientos de bienes muebles y prestación de servicios de cualquier naturaleza.
Ley Estatal del Procedimiento Administrativo para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 4, 8, 9, 55, 67 y demás aplicables. (...)se aplicará a los actos, omisiones, procedimientos y resoluciones de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal y Municipal.
Ley de Presupuesto y Contabilidad Gubernamental del Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 6, 7, 8, 40 y demás aplicables. (...)normar y regular las acciones relativas a la planeación, programación, presupuestación, aprobación, ejercicio, control, contabilidad y evaluación de los ingresos y egresos públicos en el Estado de Hidalgo.
Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 12, 13, 63, 64 y demás aplicables. (...)tiene por objeto establecer las bases, principios y procedimientos para garantizar el derecho que tiene toda persona a la protección de sus datos personales, en posesión de los sujetos obligados, en el Estado de Hidalgo.
Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 10, 11, 12, 13 y demás aplicables. (...)establecer los principios, bases generales y procedimientos para garantizar el derecho de acceso a la información en posesión de cualquier autoridad, entidad, órgano y organismo de los poderes Legislativo, Ejecutivo y Judicial, órganos autónomos, partidos políticos, fideicomisos y fondos públicos, así como de cualquier persona física, moral o sindicato que reciba y ejerza recursos públicos o realice actos de autoridad del Estado y los municipios.
Ley Estatal de Derechos.	Artículos 1, 2, 3, 46 ter, 47 y demás aplicables. (...)normar las contribuciones que, por concepto de derechos, tiene autorizadas a obtener el Estado de Hidalgo para solventar la prestación de servicios públicos que corresponden, así como el



	uso o goce de bienes del dominio público que en la misma se establecen.
Ley de Coordinación Fiscal para el Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 2, 16 y demás aplicables. El establecimiento del sistema de coordinación fiscal del estado de hidalgo, evitará la concurrencia impositiva de los tributos federales, estatales y municipales.
Ley para la Igualdad entre Hombres y Mujeres del Estado de Hidalgo.	Artículos 1, 7, 8, 10, 21, 24 y demás aplicables. (...)regular y garantizar la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, proponer los lineamientos y mecanismos institucionales que orienten al Estado hacia el cumplimiento de la igualdad sustantiva en los ámbitos público y privado, promoviendo el empoderamiento de las mujeres y la lucha contra toda discriminación basada en el sexo, con respeto entre las personas y sus culturas.

Estatutos y Decretos

Decreto que reforma diversas disposiciones del decreto que creo al Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.	Artículos: 1, 3, 6 y 13 y demás aplicables. (...) establecer y regular la estructura orgánica y funcional del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, conforme a lo establecido en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, y su Reglamento; así como en su Decreto de Creación, y las demás disposiciones aplicables.
Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.	Artículos: 1, 2, 5, 6, 10, 13 y 20 y demás aplicables. (...) establecer y regular la estructura orgánica y funcional del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, conforme a lo establecido en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, y su Reglamento; así como en su Decreto de Creación, y las demás disposiciones aplicables.

Lineamientos, manuales y acuerdos.

Lineamientos Técnicos Generales para la publicación, homologación y estandarización de la información de las obligaciones establecidas en el Título Quinto y en la fracción IV del	Contemplan las especificaciones necesarias para la homologación en la presentación y publicación de la información, al tiempo que detallan los criterios mínimos, tanto de contenido como de forma, que los sujetos obligados deberán tomar en consideración al preparar la información que publicarán para cumplir con sus obligaciones de transparencia.
--	--



artículo 31 de la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, que deben de difundir los sujetos obligados en los portales de Internet y en la Plataforma Nacional de Transparencia.	
Manual de Organización del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.	(...) tiene como objeto administrar el sistema de transporte Público y Privado y complementario de los Servicios Auxiliares y Conexos para garantizar certidumbre jurídica, movilidad y disponibilidad de los servicios del Transporte Convencional del Estado.
Manual De Procedimientos del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.	(...) tiene como objeto sistematizar las actividades, su identificación dentro de los procesos, y la definición de los mismos que permita el análisis, revisión y mejoramiento de los sistemas, procedimientos y métodos del organismo.
Acuerdo por el que se adscribe la Subsecretaría de Transporte y se sectorizan los organismos Públicos Descentralizados Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo y Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, a la Secretaría De Movilidad y Transporte.	Se sectorizan a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, los organismos públicos descentralizados denominados Sistema Integrado de Transporte Masivo de Hidalgo y Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, a fin de coordinar su programación y presupuestación, conocer y evaluar su operación y participar en sus Juntas de Gobierno.

Instrumentos de Planeación

- Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028.
- Programa Sectorial de Desarrollo de Movilidad y Transporte 2023-2028.



MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo se enfrenta al desafío de fomentar una participación ciudadana sólida que ponga en el centro de atención a las personas usuarias en todas las etapas del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional.

En este contexto, es esencial la efectiva integración de todos los sectores de la población hidalguense en los procesos de toma de decisiones, con el propósito de favorecer a la totalidad de la población. La participación ciudadana no solo se erige como una herramienta integral, sino que también como un pilar fundamental para establecer y enriquecer las políticas públicas y medidas relacionadas con el transporte público, creando así una base sólida para el desarrollo.

Mediante esta colaboración activa entre el gobierno y la ciudadanía, se pueden abordar conjuntamente los desafíos presentes y responder a las necesidades reales que enfrenta la población. Este enfoque colaborativo garantiza que las políticas de transporte público se adapten de manera efectiva a las circunstancias cambiantes y a las demandas de las personas usuarias.

El presente Programa Institucional de Desarrollo se ha construido con un enfoque interinstitucional, considerando las opiniones y necesidades del pueblo hidalguense, reconocidas a través de los foros institucionales encabezados por la Unidad Planeación y Prospectiva. La Secretaría de Movilidad y Transporte realizó el 11 de noviembre del 2022, el “Foro de debate prospectivo en materia de movilidad y transporte” que se conformó por personas del ámbito académico, expertos y tomadores de decisiones para reconocer la situación actual, determinar la Visión Prospectiva 2040 y los planes de acción a corto, mediano y largo plazo.

Tras la celebración de este destacado foro, se logró un análisis exhaustivo de la situación actual del transporte convencional en nuestro estado, lo que permitió poner de manifiesto los desafíos que el Organismo enfrenta en su camino hacia una transformación integral del sistema de transporte. Estos retos cruciales que se delinearon son:

1. **Capacitación integral para personas conductoras:** La capacitación de los conductores y conductoras de transporte público abarca aspectos esenciales como la educación vial, el trato respetuoso hacia las personas usuarias, el desarrollo de habilidades de atención y una actitud profesional en el servicio público.
2. **Seguridad y accesibilidad para grupos de atención prioritaria:** Garantizar la seguridad y accesibilidad de los grupos de atención prioritaria es una premisa fundamental. Esto implica crear un entorno donde las personas con necesidades especiales puedan utilizar el transporte de manera cómoda y confiable.
3. **Inversión en Infraestructura Mejorada:** La gestión eficaz del presupuesto y la inversión es imperativa para el desarrollo de programas que contribuyan a la



mejora de la infraestructura del transporte público, asegurando su eficiencia y comodidad para las personas usuarias.

4. **Colaboración gubernamental y políticas transversales:** La coordinación entre distintos órdenes de gobierno resulta esencial para implementar políticas públicas integrales que aborden de manera efectiva los desafíos del transporte público, promoviendo una visión unificada.
5. **Dignificación del transporte:** Elevar el estándar del transporte público es un objetivo primordial. Esto implica brindar servicios que no solo sean funcionales, sino también cómodos y respetuosos con la dignidad de las personas usuarias.
6. **Cultura de movilidad:** Fomentar una cultura de movilidad implica promover hábitos de desplazamiento sostenible y consciente, alentando a las personas a utilizar medios de transporte colectivos de manera responsable.

A raíz de estos retos identificados y manteniendo una perspectiva hacia el año 2040, se han establecido acciones concretas en el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028, específicamente en el Acuerdo 4: Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora. Estas medidas estratégicas no solo son vitales para abordar los desafíos actuales del transporte, sino también para cimentar una base sólida que impulse un sistema de transporte público eficiente, inclusivo y sostenible en el futuro.

MISIÓN

Lograr una transformación integral del Sistema de Transporte Convencional que brinde un transporte eficiente, accesible y digno para toda la ciudadanía, priorizando el bienestar del pueblo y atendiendo de manera especial a los grupos de atención prioritaria, abordando de forma proactiva las problemáticas actuales del sector, mediante la implementación de políticas y acciones que contribuyan al desarrollo integral de la comunidad y propicien una movilidad equitativa para generaciones presentes y futuras en Hidalgo.

VISIÓN

Somos un referente en transportación sostenible y equitativa, hemos construido un sistema de transporte convencional que es un pilar fundamental del desarrollo integral de la comunidad, que contribuye al crecimiento económico y al bienestar social, ofreciendo una experiencia de desplazamiento integral y justa para todas y todos.

DIAGNÓSTICO DEL SECTOR

El transporte público convencional en el estado de Hidalgo presenta una gran complejidad, que deriva de las características de su territorio y la distribución de su población. El estado cuenta con una gran cantidad de municipios y localidades que se encuentran dispersos en su territorio, lo que hace que el transporte público sea un elemento clave para la conectividad y el acceso a servicios y oportunidades.

Sin embargo, muchos de los municipios y localidades en el estado tienen una baja densidad poblacional y se encuentran alejados de los principales centros urbanos, lo que representa un desafío para el diseño de rutas y horarios de transporte público, así como para la rentabilidad de los servicios. Además, muchas de estas localidades cuentan con vías de acceso en mal estado o sin pavimentar, lo que hace que el transporte público tenga dificultades para transitar en ellas.

Ante este contexto y con el objetivo de identificar las necesidades de las regiones, el número y la extensión de las rutas, la clase de servicio, los itinerarios, paraderos, estaciones y terminales, se realizó un diagnóstico en los 84 municipios del Estado de Hidalgo, identificando que aproximadamente un 82% de las rutas registradas (en las submodalidades: urbanas, suburbanas e interurbanas) presentan variaciones en los itinerarios, es decir, los recorridos dictaminados no coinciden con la manera en que operativamente se presta el servicio a la población usuaria)¹. Estas variaciones en los itinerarios se presentan por diversos motivos, por ejemplo:

- Cambio de vialidades por implementaciones de los municipios, tales como cambio de sentido de las vialidades.
- Por obras de infraestructura vial.
- Ampliaciones de ruta no autorizadas.
- Por el cambio de nombre en las calles.

¹STCH. Estudio Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional 2020.

- Por decisiones operativas internas de las personas representantes de las rutas.

El Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo registra un padrón de transporte público convencional en modalidad individual de 9,922 unidades y transporte colectivo de 8,538 unidades; de igual forma se tiene un registro de 6,187 permisos privados y un total de 1,501 rutas².

Es importante resaltar que, de acuerdo al crecimiento poblacional, las rutas existentes en el estado tienden a ampliar el número y en su caso modificar los trayectos con la finalidad de buscar el beneficio de la población; este alto número de rutas conlleva una problemática para la población respecto de la identificación de las mismas y la ubicación de bases y recorridos.

En el estado, la oferta de transporte público presenta una disparidad notable entre diferentes regiones. Mientras algunas áreas pueden contar con una oferta adecuada de servicios de transporte, otras enfrentan una severa falta de opciones viables. Esta disparidad se debe, en gran medida, a la larga tradición de beneficiar con concesiones a las mismas personas y grupos transportistas a lo largo de los años, bajo intereses políticos y personales.

Aunado a las problemáticas territoriales y de densidad poblacional, se presentan otros factores que limitan la eficacia y eficiencia del transporte público convencional, como lo es la seguridad, la accesibilidad, la calidad del servicio y el impacto hacia el medio ambiente.

Una de las principales problemáticas que afectan al transporte público en el estado es la falta de unidades adecuadas para satisfacer la demanda de las personas usuarias. Muchos de los vehículos utilizados en el transporte público convencional se encuentran en mal estado, con años de uso y mantenimiento insuficiente, lo que se traduce en un servicio poco confiable y de baja calidad para la ciudadanía.

Además, otra causa importante de la deficiente calidad del transporte público es la escasa capacitación que reciben las personas conductoras de estos vehículos. La falta de una formación adecuada repercute en el comportamiento inadecuado de algunas personas conductoras, que pueden cometer infracciones de tránsito o no ofrecer un trato respetuoso y amable a las personas usuarias. Esto afecta negativamente la percepción y confianza de la población hacia el servicio de transporte público.

La inseguridad es otro factor que afecta significativamente al transporte público en el estado. Las personas usuarias se enfrentan a situaciones de riesgo en algunos trayectos debido a la falta de operativos de supervisión y seguridad en las unidades y paradas. La ausencia de medidas preventivas y correctivas en materia de seguridad contribuye a que el transporte público sea percibido como un medio inseguro para desplazarse, lo que disminuye su atractivo y utilidad para la población.

De acuerdo a la encuesta nacional de Movilidad y Transporte “Entre mi casa y mi destino: Movilidad y Transporte en México” cerca del 80% de los viajes a nivel nacional se efectúan

²Fuente: Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.

en transporte público³, dato que concuerda con la Encuesta telefónica nacional realizada por el Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública (CESOP) de la Cámara de Diputados, en la cual el 73.4% de los entrevistados menciona que utiliza el transporte público como medio principal de transporte para realizar sus actividades⁴. Considerando estos porcentajes, es imperante la atención de este sector para impactar positivamente en el desarrollo de la ciudadanía.

Es relevante hacer mención que, en el ámbito del transporte público convencional en el estado de Hidalgo, existe una limitada disponibilidad de información estadística. Esta carencia de datos precisos y exhaustivos representa un desafío significativo para la toma de decisiones informadas y el diseño de políticas públicas eficientes en materia de movilidad.

La falta de información estadística detallada sobre el transporte público dificulta la comprensión completa de la situación actual del sector en las diferentes regiones del estado. Esto incluye datos sobre el número de usuarios, puntualidad de los servicios, así como aspectos cruciales como la seguridad y la calidad del servicio.

Esta carencia también dificulta el seguimiento de tendencias y cambios en el transporte público a lo largo del tiempo, lo que impide la identificación oportuna de problemas emergentes y la evaluación adecuada de políticas y programas implementados.

Para abordar esta situación, es fundamental impulsar la generación y recopilación sistemática de datos estadísticos actualizados, confiables y relevantes relacionados con el transporte público convencional. Esto permitirá una mejor comprensión de las necesidades de movilidad de la población, facilitará la toma de decisiones basada en evidencia y contribuirá al diseño de soluciones más efectivas y sostenibles para mejorar la movilidad en el estado.

En la actualidad, el transporte público juega un papel clave para facilitar la movilidad urbana y conectar a las personas con diversas oportunidades, como empleo, educación, servicios médicos y actividades sociales. Sin embargo, a pesar de su importancia, el diseño de gran parte del transporte público convencional sigue siendo excluyente, lo que resulta en obstáculos significativos para ciertos grupos de la población, las personas con discapacidades, las personas adultas mayores y las personas responsables del cuidado de la niñez a menudo enfrentan barreras para acceder al transporte público, lo que limita su movilidad y su capacidad para participar plenamente en la sociedad.

Esta falta de inclusividad en el transporte público tiene un impacto significativo en la vida cotidiana de estas personas, limitando su independencia, movilidad y participación plena en la sociedad. La exclusión de estos grupos también afecta negativamente la diversidad y vitalidad de las comunidades urbanas, ya que se pierde una valiosa contribución de talentos y perspectivas debido a las barreras de accesibilidad.

La calidad del servicio de transporte público convencional es otro factor crítico para la satisfacción de las personas usuarias. Las largas esperas, la falta de puntualidad, la falta

³Fuente: Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte "Entre mi casa y mi destino: Movilidad y Transporte en México" 2015.

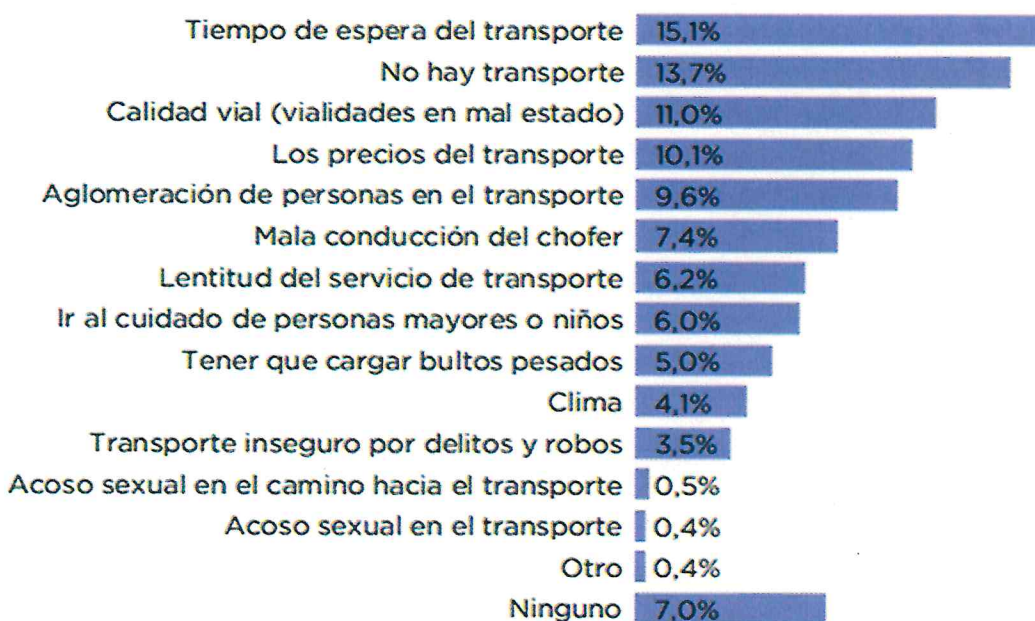
⁴CESOP. Encuesta telefónica nacional 2018.

de confort y la falta de información sobre el servicio son algunos de los aspectos que afectan la calidad del servicio. También se deben considerar estrategias que favorezcan la capacitación constante de las personas conductoras del transporte público.

Aunque los sistemas de transporte público convencional representan una opción más sostenible en términos ambientales en comparación con el uso del transporte privado, aún existen oportunidades significativas de mejora para minimizar su impacto en el medio ambiente. Para lograr una verdadera transformación hacia un transporte público completamente sostenible, se hace imperativo implementar políticas y medidas que fomenten la adopción de prácticas más sostenibles en este sector.

En el estudio “Movilidades invisibles: patrones de movilidad cotidiana de mujeres en tres municipios del estado de Hidalgo, México” se analizaron las prácticas de desplazamiento de las mujeres en territorios rurales, con lo cual se obtiene una visión de cómo se percibe el transporte fuera del ámbito urbano.

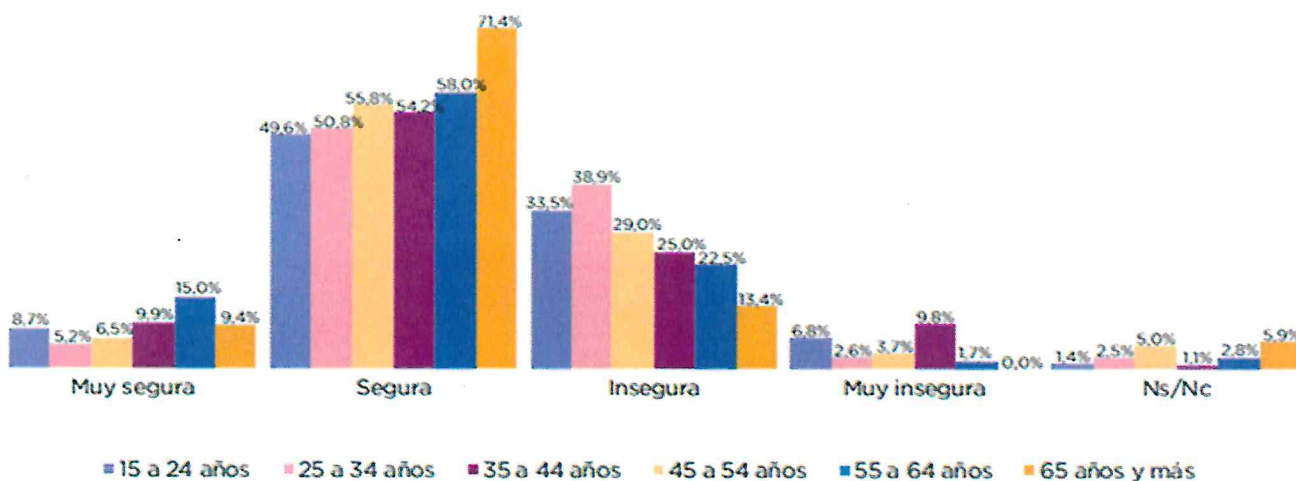
Principales problemas al viajar



Fuente: Encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres en zonas rurales del estado de Hidalgo

Los resultados de la encuesta respecto de los principales problemas al viajar, muestran que uno de los grandes problemas en el entorno rural es la falta de transporte y el tiempo de espera para viajar y otro factor importante a considerar son las limitantes económicas al momento de decidir hacer uso del transporte público.

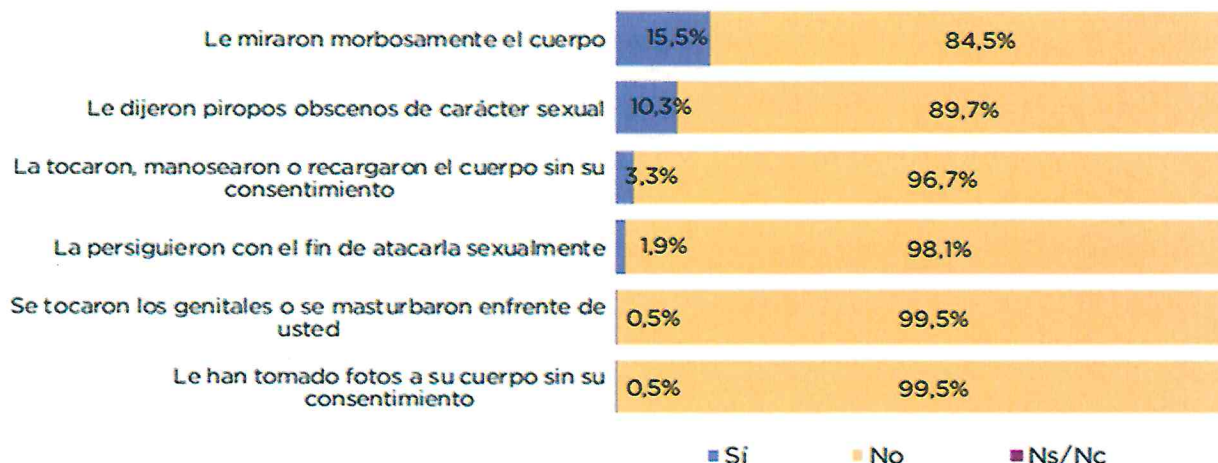
Percepción de inseguridad en el transporte según edad



Fuente: Encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres en zonas rurales del estado de Hidalgo

El tema de percepción de inseguridad en el transporte muestra que la mayoría de las encuestadas se sienten seguras al momento de hacer uso del transporte, sin embargo, en los resultados se menciona que se presentaron problemas de violencia o acoso como miramientos, piropos obscenos de carácter sexual o manoseo⁵.

Experiencias de violencia en el transporte público alguna vez en su vida



Fuente: Encuesta de caracterización de los patrones de movilidad de mujeres en zonas rurales del estado de Hidalgo

Sin embargo, es importante destacar que estas problemáticas no solo representan desafíos, sino que también brindan oportunidades únicas para mejorar y transformar el transporte público en una herramienta eficaz y sostenible para la movilidad de las personas.

⁵BID. Movilidades invisibles: patrones de movilidad cotidiana de mujeres en tres municipios del estado de Hidalgo, México. 2023.

ALINEACIÓN CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024, PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2022-2028 Y LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

Alineación							
Plan Nacional de Desarrollo Eje	Plan Estatal de Desarrollo				Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS)	Objetivo del Programa Sectorial de Desarrollo 2023-2028	Objetivo del Programa Institucional de Desarrollo 2023-2028
	Acuerdo	Objetivo	Estrategia	Línea de acción			
1. Política y Gobierno 3. Economía	4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e infraestructura transformadora	4.3 Movilidad accesible, sostenible e incluyente 4.5 Objetivos Transversales por el Desarrollo sostenible e infraestructura transformadora	4.3.1 Transformar la movilidad en Hidalgo 4.3.2 Impulsar los sistemas mas integrados de transporte público masivo 4.5.1 Impulsar la ciencia y tecno	4.3.1.1 Promover la movilidad hidalguense, considerando integralmente las diversas modalidades y tipos, las nuevas tecnologías, las necesidades y oportunidades regionales y de proyectos estratégicos, así como la comodidad, seguridad y convenie	5. Igualdad de género 9. Industria innovación e infraestructura 10. Reducción de las desigualdades 11. Ciudades y comunidades sostenibles 17. Alianza	1. Mejorar la movilidad en el estado, tomando en cuenta sus diferentes modalidades, tipos de transporte y características regionales; implementando las nuevas tecnologías que favorezcan una movilidad sostenible,	2. Optimizar la calidad del servicio y la experiencia de las personas usuarias del Sistema de Transporte Convencional a través del mantenimiento constante de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para desplazamientos

		logía para el desarrollo sostenible y la infraestructura transformadora	ncia en favor de la población más marginada	para lograr los objetivos	accesible, moderna y segura a largo plazo, en beneficio de la población y grupos de atención prioritaria	seguros, eficientes y cómodos
			4.3.2.3 Optimizar las rutas de transporte colectivo convencional para el desarrollo integral y de largo plazo en el transporte			
			4.5.1.3 Promover la movilidad en la entidad, con base en las nuevas tecnologías y avances científicos, siempre con una perspectiva sostenible de largo plazo y con base en las necesidades regionales			

1. Política y Gobierno	4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura transformadora	4.3 Movilidad accesible, sostenible e incluyente	4.3.1 Transformar la movilidad en Hidalgo	4.3.1.1 Promover la movilidad hidalguense, considerando integralmente las diversas modalidades y tipos, las nuevas tecnologías, las necesidades y oportunidades regionales y de proyectos estratégicos, así como la comodidad, seguridad y conveniencia en favor de la población más marginada	9. Industria innovadora e infraestructura	2. Dirigir las políticas públicas, programas, proyectos y acciones en materia de movilidad que promuevan el uso de sistemas de transporte de bajo impacto ambiental y no motorizado, conforme a las diversas modalidades y poblaciones usuarias	1. Implementar mecanismos de supervisión y monitoreo del desempeño de personas concesionarias, permisionarias y conductores del transporte público convencional, garantizando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio
3. Economía			4.3.3 Impulsar el uso de la movilidad no motorizada	4.3.1.3 Coordinar las políticas de movilidad sostenible con las energéticas, medioambientales, de ordenamiento territorial	11. Ciudadanía y comunidades sostenibles		
					13. Acción por el clima		
					17. Alianza para lograr los objetivos		

4.3.3.1 Impulsar el transporte de bajo impacto ambiental mediante acciones diversas en materia de infraestructura, equipamiento, ordenamiento, difusión y conforme a las necesidades en las regiones de Hidalgo

1. Política y Gobierno
3. Economía

4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e infraestructura transformadora

4.3 Movilidad accesible, sostenible e incluyente

4.3.1 Transformar la movilidad en Hidalgo

4.3.2 Impulsar los sistemas integrados de transporte público masivo

4.3.1.2 Implementar una planeación democrática, sostenible, con visión regional y de largo plazo en materia de movilidad

4.3.2.4 Aprovechar la conectividad de la entidad respecto de los diversos polos de desarrollo, parques industriales, zonas económicas y equipamientos de infraestructura de transporte,

5. Igualdad de género
9. Industria e innovación
11. Ciudadanía y comunidades sostenibles
17. Alianza para lograr los objetivos.

3. Mejorar la accesibilidad, calidad y seguridad del transporte público, estableciendo nodos de movilidad con una visión integral, inclusiva y sustentable, que beneficie al desarrollo económico y favorezca la interconectividad social, económica y tecnológica

3. Promover una sólida participación ciudadana y un enfoque centrado en las personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional

								incluyendo casos en que estos se ubiquen al exterior de la entidad y que las oportunidades de desarrollo lo justifique		
1. Política y Gobierno	4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura transformadora	4.3 Movilidad accesible, sostenible e incluyente	4.3.4 Desarrollar una política de seguridad, de educación vial y ambiental en materia de movilidad	4.3.4.1 Realizar acciones diversas en promoción de una mayor seguridad, educación vial y ambiental en materia de movilidad, incluyendo o positivamente en una mejor calidad de vida y seguridad para toda la población y en todas las regiones	5. Igualdad de género	4. Impulsar la inclusión y el respeto a los derechos humanos mediante estrategias y programas de difusión orientados a la seguridad, educación vial y ambiental, en materia de movilidad	4. Promover el acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que fomente la inclusión y el respeto irrestricto a los derechos humanos			
3. Economía		4.5 Objetivos Transversales por el Desarrollo sostenible e Infraestructura transformadora	4.5.2 Garantizar los derechos humanos para el desarrollo sostenible y la infraestructura transformadora	4.5.2.2 Promover acceso a una movilidad segura y con pleno respeto a los	10. Reducción de las desigualdades					
					11. Ciudadanía y comunidades sostenibles					
					13. Acción por el clima					
					17. Alianza para lograr los objetivos					

derechos
humanos
de todas
y todos



DEFINICIÓN DE OBJETIVOS Y ACCIONES INSTITUCIONALES DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE DESARROLLO

Objetivo institucional:

1. Implementar mecanismos de supervisión y monitoreo del desempeño de personas concesionarias, permisionarias y conductoras del transporte público convencional, garantizando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio.

Acción institucional:

1.1 Establecer medidas que monitoreen y promuevan la modernización de los vehículos utilizados en el transporte público convencional antes de que alcancen el final de su ciclo de vida útil, garantizando su funcionamiento óptimo y aportando a la mejora de la eficiencia global del sistema.

1.2 Realizar operativos de supervisión periódicos y aleatorios del transporte público, con la participación conjunta de diversas autoridades, que garanticen el cumplimiento de las normas y mejoren la experiencia de las personas usuarias.

1.3 Planificar rutas de transporte público más eficientes y directas que reduzcan los tiempos de viaje y hagan el servicio más atractivo para las personas usuarias.

1.4 Implementar campañas de concientización, estableciendo regulaciones y esquemas que fomenten la adquisición de vehículos amigables con el medio ambiente por parte de las personas concesionarias del transporte público.

Objetivo institucional:

2. Optimizar la calidad del servicio y la experiencia de las personas usuarias del Sistema de Transporte Convencional a través del mantenimiento constante de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para desplazamientos seguros, eficientes y cómodos.

Acción institucional:

2.1 Realizar inspecciones periódicas que verifiquen el estado físico - mecánico, así como el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte en los vehículos de las personas concesionarias y permisionarias del transporte público convencional.

2.2 Poner al alcance de la ciudadanía las rutas del transporte público con información actualizada, accesible y fácil de entender, permitiendo la planificación de viajes, fomentando el uso del transporte público como una alternativa sostenible de movilidad urbana.

2.3 Implementar tecnologías de Sistemas de Información Geográfica (SIG), que proporcionen información detallada de las rutas, las paradas y las estaciones de transporte público convencional.

2.4 Desarrollar sistemas para la gestión y seguimiento de los servicios de transporte público convencional.

2.5 Desarrollar plataformas tecnológicas enfocadas a la regulación de los permisos privados de transporte convencional.

2.6 Promover la adopción de tecnologías e implementación de prácticas que mejoren la eficiencia energética de los vehículos de transporte convencional.

Objetivo institucional:

3. Promover una sólida participación ciudadana y un enfoque centrado en las personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional.

Acción institucional:

3.1 Establecer un marco regulatorio claro y transparente para el sector del transporte público convencional, incluyendo regulaciones sobre la calidad del servicio, los precios, la seguridad y los derechos de las personas usuarias.

3.2 Promover la participación activa de las personas usuarias y las comunidades locales en la toma de decisiones sobre el transporte público, a través de consultas públicas y mecanismos de retroalimentación.

3.3 Crear un programa de retroalimentación de las personas usuarias que incluya encuestas, grupos de enfoque y mecanismos que recaben sus opiniones y necesidades en línea.

3.4 Fomentar la cultura de escucha y atención a las personas usuarias, capacitando al personal en habilidades de comunicación y atención, con el propósito de que las necesidades de las personas usuarias sean atendidas de manera efectiva.

3.5 Establecer sistemas de evaluación y retroalimentación continuas que recaben la opinión de las personas usuarias, promoviendo la mejora constante del servicio y el desarrollo de un transporte incluyente y digno para la población hidalguense.

3.6 Implementar un plan de reestructuración organizacional encaminado a la optimización del uso de recursos, la promoción de la cultura de mejora continua y la capacitación constante del personal del organismo que garantice la eficiencia y transparencia en el desempeño de sus funciones.

3.7 Mejorar la experiencia de las personas usuarias de trámites y servicios con la adecuación y mejoramiento de la infraestructura de las oficinas de atención, implementando tecnologías que agilicen los procesos y reduzcan los tiempos de espera.

3.8 Facilitar la realización de trámites y servicios a la ciudadanía a través de plataformas móviles y digitales, permitiendo una atención eficiente y accesible, reduciendo costos por desplazamientos innecesarios, mejorando la calidad del servicio y la satisfacción del usuario.

Objetivo institucional:

4. Promover el acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que fomente la inclusión y el respeto irrestricto a los derechos humanos.

Acción institucional:

4.1 Implementar programas de sensibilización y capacitación continua a las personas conductoras del transporte público convencional, haciendo énfasis en la seguridad, la atención y el trato igualitario, mejorando la confianza de las personas usuarias.

4.2 Implementar programas de capacitación y empoderamiento dirigidos específicamente a mujeres interesadas en convertirse en conductoras de transporte público convencional.

4.3 Establecer políticas y medidas con enfoque de género que incentiven la creación de oportunidades laborales igualitarias y fortalezcan la diversidad de género en el ámbito del transporte público convencional.

4.4 Fomentar la cooperación entre diferentes entidades gubernamentales y organizaciones, abordando de manera integral los derechos humanos y los desafíos en el transporte público.

4.5 Ampliar la cobertura del transporte público convencional a áreas que históricamente han sido desatendidas o mal comunicadas, reduciendo las disparidades en la movilidad urbana.

INDICADORES INSTITUCIONALES

Datos Generales

Nombre Porcentaje de vehículos de transporte convencional con inspección vehicular aprobada.

Descripción Mide el porcentaje de unidades de transporte convencional que cuentan con la inspección vehicular correspondiente y dan cumplimiento con la información documental, el estado físico mecánico, la imagen cromática y el equipamiento auxiliar requerido; acatando las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio al que es destinado.

Alineación PED 2022-2028

Acuerdo 4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora.

Línea de acción 4.3. Movilidad accesible, sostenible e incluyente.
4.3.1. Transformar la movilidad en Hidalgo.

Alineación Programas

Objetivo Sectorial	1. Mejorar la movilidad en el estado, tomando en cuenta sus diferentes modalidades, tipos de transporte y características regionales; implementando las nuevas tecnologías que favorezcan una movilidad sostenible, accesible, moderna y segura a largo plazo, en beneficio de la población y grupos de atención prioritaria.	ODS	11. Ciudades y comunidades sostenibles.
Objetivo Institucional	2. Optimizar la calidad del servicio y la experiencia de las personas usuarias del Sistema de Transporte Convencional a través del mantenimiento constante de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para desplazamientos seguros,		11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular

eficientes y cómodos.

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

Datos Técnicos			
Periodicidad	Anual	Fuente	Registros de trámites de Inspección Vehicular en el Sistema de Transporte Convencional
Fórmula	$PVTCAIV = (TVTCAIV / TPVTC) * 100$ PVTCAIV: Porcentaje de vehículos de transporte convencional con inspección vehicular aprobada. TVTCAIV: Total de vehículos de transporte convencional que aprobaron la inspección vehicular. TPVTC: Total de parque vehicular de transporte convencional.		
Sentido	Línea Base	Meta	Meta 2040
Ascendente	6,459 (2022)	2023 35% (8,626) 2024 38% (9,366) 2025 41% (10,105) 2026 45% (11,091) 2027 50% (12,323) 2028 55% (13,556)	70%

NOTAS:

1. El total de concesiones y permisos de transporte público, puede llegar a sufrir alteraciones, en consecuencia, de la oferta y demanda del servicio. Para el año 2023 se tiene un registro de 24,647 vehículos de transporte convencional.
2. Transporte Convencional. Se considera transporte convencional al transporte público colectivo, transporte público individual, transporte privado y transporte complementario.

- **Transporte público colectivo.** Es aquel que sigue un itinerario fijo de tipo urbano, suburbano, interurbano o rural establecido previamente; y que utiliza carreteras, caminos, avenidas, calzadas, paseos, calles existentes e infraestructura ligada alguno de los anteriores a una superficie terrestre para su circulación, en las cuales se le asignan paradas específicas. Este servicio, según el caso, puede operar directamente de origen a destino o realizar paradas intermedias y disponer de terminales en ambos extremos de la ruta.
- **Transporte público individual.** Es el que realiza exclusivamente el Servicio de Transporte de pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino que le señale el usuario; pudiendo operar de acuerdo a la concesión respectiva.
- **Transporte privado.** El transporte privado está dirigido a satisfacer una necesidad individual, de interés restringido y solamente atractivo para un sector de la sociedad y su operación, características, tipo de vehículo y las medidas de seguridad estará determinada en el Reglamento de la presente Ley; tiene las siguientes modalidades: Escolar, empleados, turístico, hospitalario, servicios funerarios, materiales y equipos autopropulsados o remolcados, arrastre o arrastre y salvamento, carga, valores, paquetería y mensajería o reparto.
- **Transporte complementario.** Los servicios complementarios consisten en la prestación de una actividad secundaria, directamente relacionada con el giro principal que le da origen. En este tipo de servicios, el causante fiscal del giro principal, por carecer de interés, de medios para ello o por así convenirle, delegará en un tercero la prestación de la misma, estos pueden ser: Empleados, escolares, turístico y hospitalario.

3. El artículo 136 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo menciona lo siguiente respecto a la inspección vehicular: "Todo vehículo que preste el Servicio de Transporte deberá aprobar el proceso anual de inspección vehicular, en el cual se realizará la inspección documental, físico mecánica, imagen cromática y equipamiento auxiliar de las unidades, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de instalaciones, equipo, aditamentos, sistemas y en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio al que es destinado".

a) Inspección Documental

Se revisa que la unidad cuente con un seguro vigente y verificación vehicular.

b) Inspección Físico Mecánica

Revisión del estado de: pintura, carrocería, llantas, defensas, vidrios, limpiadores, espejos, parabrisas, claxon, luz baja, luz alta, cuartos, direccionales, intermitentes, stop, sistema de frenado, sistema de dirección, sistema de suspensión, interiores, cinturón de seguridad.

c) Inspección de Imagen Cromática

Imagen Cromática: Es el diseño asignado por la Autoridad Competente, que deben portar obligatoriamente las unidades destinadas al Servicio Público de Transporte.

Revisión de la imagen cromática asignada por el Organismo del Transporte Convencional, con base en las especificaciones técnicas de rotulación, las cuales contendrán: la ubicación, características y materiales.

d) Inspección de Equipamiento auxiliar de las unidades

El equipamiento auxiliar que se revisa es el siguiente: llanta de refacción, extintor, herramienta básica y botiquín de primeros auxilios.

4. Evidencias que sustentan el indicador.

Informes trimestrales de las inspecciones vehiculares realizadas, emitidos y firmados por la Dirección de Registro y validados por el Director General.

Muestreo aleatorio de formatos de inspección vehicular realizadas, ubicados en los expedientes de concesiones de transporte público, ubicados en la serie documental STCH-6*1S.1 y STCH-6*1S.2.

5. Medios de verificación.

Bases de datos para el control de unidades verificadas.

Datos Generales

Nombre

Porcentaje de vehículos de transporte público convencional operando fuera del límite legal de antigüedad.

Descripción

Este indicador mide el porcentaje de unidades de transporte público convencional que se encuentran operando y no dan cumplimiento al límite máximo de hasta 15 años contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo que se encuentran establecidos en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.

Alineación PED 2022-2028

Acuerdo

4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora.

Línea de acción

4.3. Movilidad accesible, sostenible e incluyente.

4.3.1. Transformar la movilidad en Hidalgo.

Alineación Programas

Objetivo Sectorial

2. Dirigir las políticas públicas, programas, proyectos y acciones en materia de movilidad que promuevan el uso de sistemas de transporte de bajo impacto ambiental y no motorizado, conforme a las diversas modalidades y poblaciones usuarias.

ODS

11. Ciudades y comunidades sostenibles.

Objetivo Institucional

1. Implementar mecanismos de supervisión y monitoreo del desempeño de personas concesionarias, permisionarias y conductoras del transporte público convencional, garantizando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio.

11.2 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

Datos Técnicos			
Periodicidad	Anual	Fuente	Registros de modelos de vehículos en el Sistema de Transporte Convencional
Fórmula	$PVTPCOFLLA = (TVTPCNCLLA / TPVTPC) * 100$ PVTPCOFLLA: Porcentaje de vehículos de transporte público convencional operando fuera del límite legal de antigüedad. TVTPCNCLLA: Total de vehículos de transporte público convencional que no dan cumplimiento al límite legal de antigüedad. TPVTPC: Total de parque vehicular de transporte público convencional.		
Sentido	Línea Base	Meta	Meta 2040
Descendente	7.74%	2023 7.5% (1,385) 2024 7% (1,292) 2025 6.5% (1,200) 2026 6% (1,108) 2027 5.5% (1,015) 2028 5% (923)	2%

NOTAS:

1. El total de concesiones y permisos de transporte público, puede llegar a sufrir alteraciones, en consecuencia, de la oferta y demanda del servicio. Para el año 2023 se tiene un registro de 18,460 vehículos de transporte público convencional, de las cuales 1,429 se encuentran fuera del límite máximo de operación establecido en la ley.

2. Transporte Público Convencional. Se considera transporte público convencional al transporte público colectivo y transporte público individual.

- Transporte público colectivo. Es aquel que sigue un itinerario fijo de tipo urbano, suburbano, interurbano o rural establecido previamente; y que utiliza carreteras, caminos, avenidas, calzadas, paseos, calles existentes e

infraestructura ligada alguno de los anteriores a una superficie terrestre para su circulación, en las cuales se le asignan paradas específicas. Este servicio, según el caso, puede operar directamente de origen a destino o realizar paradas intermedias y disponer de terminales en ambos extremos de la ruta.

- **Transporte público individual.** Es el que realiza exclusivamente el Servicio de Transporte de pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino que le señale el usuario; pudiendo operar de acuerdo a la concesión respectiva.

3. El artículo 67 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo menciona lo siguiente: “El límite máximo de operación de una unidad del Servicio Público de Transporte Colectivo será de hasta quince años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo, los requisitos para su ingreso se establecerá en el Reglamento de la Ley”.

El artículo 71 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo menciona lo siguiente: “El límite máximo de operación de una unidad del servicio público de transporte individual en todas sus submodalidades, será de hasta quince años, contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo, los requisitos para su ingreso se establecerá en el Reglamento de la Ley”.

4. La falta de cumplimiento con los límites legales de antigüedad en los vehículos de transporte público se encuentra relacionada con los costos financieros para la adquisición de vehículos nuevos, las dificultades para acceder a préstamos o financiamientos y la búsqueda de maximizar el margen de ganancia por parte de las personas concesionarias del transporte público convencional.

5. Para dar atención a esta problemática, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo reforzará las inspecciones de las unidades de transporte público que se encuentran en operación e implementará programas con el enfoque de incentivar a las personas concesionarias del transporte público a que retiren y reemplacen los vehículos que exceden el límite de antigüedad permitido en la ley.

6. Evidencias que sustentan el indicador.

Informes semestrales de vehículos de transporte público convencional que se encuentran operando y no dan cumplimiento al límite máximo de hasta 15 años contados a partir del año/modelo de fabricación del vehículo, emitidos y firmados por la Dirección de Registro y validados por el Director General.

Muestreo aleatorio de tarjetas de circulación de los vehículos reportados que dan cumplimiento al límite de operación, ubicados en los expedientes de concesiones de transporte público, ubicados en la serie documental STCH-6*1S.1 y STCH-6*1S.2.

7. Medios de verificación.

Bases de datos para el control de unidades.



Datos Generales

Nombre

Porcentaje de participación de mujeres en el registro de personas conductoras activas del transporte convencional.

Descripción

Este indicador mide el porcentaje de mujeres que están registradas y activas como conductoras del transporte convencional, contando con un tarjetón para conducir el transporte público que se encuentre vigente, con lo cual se evalúa la proporción de mujeres que participan en este rol en comparación con el total de personas conductoras activas en el transporte convencional con el objetivo de medir el nivel de inclusión y equidad de género en la industria del transporte.

Alineación PED 2022-2028

Acuerdo

4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora.

Línea de acción

4.3. Movilidad accesible, sostenible e incluyente.

4.3.1. Transformar la movilidad en Hidalgo.

Alineación Programas

Objetivo Sectorial

4. Impulsar la inclusión y el respeto a los derechos humanos, mediante estrategias y programas de difusión orientados a la seguridad, educación vial y ambiental, en materia de movilidad.

ODS

11. Ciudades y comunidades sostenibles.

Objetivo Institucional

4. Promover el acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que fomente la inclusión y el respeto irrestricto a los derechos humanos.

11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular 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

Datos Técnicos

Periodicidad	Anual	Fuente	Registros de tarjetones vigentes en el Sistema de Transporte Convencional
Fórmula	$PPMRPCATC = (TMTV / TPCTV) * 100$ PPMRPCATC: Porcentaje de participación de mujeres en el registro de personas conductoras activas del transporte convencional. TMTV: Total de mujeres con tarjetón vigente. TPCTV: Total de personas conductoras con tarjetón vigente.		
Sentido	Línea Base	Meta	Meta 2040
Ascendente	2%	2023 2.5% (404) 2024 3% (485) 2025 4% (646) 2026 5% (808) 2027 7% (1,131) 2028 10% (1,616)	30%

NOTAS:

1. El total de personas conductoras con tarjetón vigente, sufre alteraciones, en consecuencia, del vencimiento y renovación de los mismos. Para el año 2023 se tiene un registro de 322 conductoras y 15,837 conductores con tarjetón vigente.

2. Transporte Convencional. Se considera transporte convencional al transporte público colectivo, transporte público individual, transporte privado y transporte complementario.

- Transporte público colectivo. Es aquel que sigue un itinerario fijo de tipo urbano, suburbano, interurbano o rural establecido previamente; y que utiliza carreteras, caminos, avenidas, calzadas, paseos, calles existentes e



infraestructura ligada alguno de los anteriores a una superficie terrestre para su circulación, en las cuales se le asignan paradas específicas. Este servicio, según el caso, puede operar directamente de origen a destino o realizar paradas intermedias y disponer de terminales en ambos extremos de la ruta.

- **Transporte público individual.** Es el que realiza exclusivamente el Servicio de Transporte de pasajeros desde el punto de origen hasta el punto de destino que le señale el usuario; pudiendo operar de acuerdo a la concesión respectiva.
- **Transporte privado.** El transporte privado está dirigido a satisfacer una necesidad individual, de interés restringido y solamente atractivo para un sector de la sociedad y su operación, características, tipo de vehículo y las medidas de seguridad estará determinada en el Reglamento de la presente Ley; tiene las siguientes modalidades: Escolar, empleados, turístico, hospitalario, servicios funerarios, materiales y equipos autopropulsados o remolcados, arrastre o arrastre y salvamento, carga, valores, paquetería y mensajería o reparto.
- **Transporte complementario.** Los servicios complementarios consisten en la prestación de una actividad secundaria, directamente relacionada con el giro principal que le da origen. En este tipo de servicios, el causante fiscal del giro principal, por carecer de interés, de medios para ello o por así convenirle, delegará en un tercero la prestación de la misma, estos pueden ser: Empleados, escolares, turístico y hospitalario.

3. El artículo 112 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo menciona lo siguiente: “Para operar y conducir vehículos del Servicio de Transporte en el Estado, se requiere el Tarjetón de Conductor que le expida la Autoridad Competente, en el caso del transporte convencional la expedición la efectuará el Organismo del Transporte Convencional, para los servicios que a él competen”.

4. Los tarjetones que se expidan en cumplimiento de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, tendrán una vigencia de dos o tres años contados a partir del día de la expedición, una vez vencido este periodo la persona conductora podrá solicitar una renovación del mismo.

5. Para que una persona sea considerada dentro del registro de personas conductoras activas del transporte convencional, esta debe contar con un tarjetón para la operación de vehículos vigente.

6. Con la intención de incrementar el porcentaje de participación de mujeres que conducen el transporte convencional, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo implementará una serie de acciones orientadas a promover la equidad de género y a eliminar barreras para la inclusión, entre las cuales se contemplan programas de sensibilización, programas de formación y capacitación específicos para mujeres, campañas que faciliten el acceso a los tarjetones para mujeres y la creación de entornos laborales que sean inclusivos.

7. Evidencias que sustentan el indicador.

Informes trimestrales de tarjetones de personas conductoras del transporte convencional vigentes, emitidos y firmados por la Dirección de Registro y validados por el Director General.

8. Medios de verificación.

Bases de datos de personas conductoras del transporte convencional.

Datos Generales

Nombre Porcentaje de audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas.

Descripción Este indicador mide el número de audiencias a la ciudadanía atendidas, con la intención de facilitar un espacio de participación activa en el que la ciudadanía pueda presentar sus perspectivas y desafíos relacionados con el transporte convencional. Esto tiene como objetivo generar propuestas y acciones que contribuyan a abordar estas cuestiones y mejorar la situación en dichos ámbitos.

Alineación PED 2022-2028

Acuerdo 4. Acuerdo para el Desarrollo Sostenible e Infraestructura Transformadora.

Línea de acción 4.3. Movilidad accesible, sostenible e incluyente.
4.3.1. Transformar la movilidad en Hidalgo.

Alineación Programas

Objetivo Sectorial	3. Mejorar la accesibilidad, calidad y seguridad del transporte público, estableciendo nodos de movilidad con una visión integral, inclusiva y sustentable, que beneficie al desarrollo económico y favorezca la interconectividad social, económica y tecnológica .	ODS	11. Ciudades y comunidades sostenibles.
Objetivo Institucional	3. Promover una sólida participación ciudadana y un enfoque centrado en las personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional .		11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular 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

Datos Técnicos

Periodicidad	Anual	Fuente	Registro de audiencias en el Sistema de Transporte Convencional
Fórmula	$PACTTCA = (ACTTCA / ACTTCP) * 100$ PACTTCA: Porcentaje de audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas. ACTTCA: Audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas. ACTTCSDP: Audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional programadas.		
Sentido	Línea Base	Meta	Meta 2040
Ascendente	270 (2022)	2023 85% (833) 2024 86% (843) 2025 87% (853) 2026 88% (862) 2027 89% (872) 2028 90% (882)	95%

NOTAS:

1. La atención a las audiencias sobre transporte convencional es esencial para garantizar que las voces de la ciudadanía sean escuchadas en la toma de decisiones y en la formulación de políticas. Estas audiencias permiten que la ciudadanía exprese sus opiniones, inquietudes y sugerencias directamente a las autoridades responsables.

2. Al proporcionar audiencias atendidas, se fomenta la participación activa de la ciudadanía en asuntos públicos. Esto puede empoderar a los ciudadanos al permitirles contribuir directamente en la toma de decisiones y en la formulación de políticas.

3. Las audiencias atendidas ofrecen información en tiempo real y detallada sobre las preocupaciones ciudadanas que puede no estar disponible a través de otras fuentes; esto es un recurso valioso para la planificación y la toma de decisiones informadas.

4. Evidencias que sustentan el indicador.

Informes mensuales de audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas, emitidos y firmados por la Dirección General y validados por el Director General.

Fichas de registros de audiencias y evidencias fotográficas.

5. Medios de verificación.

Bases de datos para el control de audiencias ciudadanas.

ESTRUCTURA PRESUPUESTAL

PROGRAMÁTICA

Y

Operación

Ficha programática presupuestal	
Nombre del programa presupuestario	Movilidad y Transporte Sostenible.
Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Acuerdo)	4. Acuerdo para el desarrollo sostenible e infraestructura transformadora.
Alineación con el Objetivo del Programa Sectorial de Desarrollo	1. Mejorar la movilidad en el estado, tomando en cuenta sus diferentes modalidades, tipos de transporte y características regionales; implementando las nuevas tecnologías que favorezcan una movilidad sostenible, accesible, moderna y segura a largo plazo, en beneficio de la población y grupos de atención prioritaria.
Objetivo del Programa Institucional de Desarrollo	1. Implementar mecanismos de supervisión y monitoreo del desempeño de personas concesionarias, permisionarias y conductoras del transporte público convencional, garantizando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio. 2. Optimizar la calidad del servicio y la experiencia de las personas usuarias del Sistema de Transporte Convencional a través del mantenimiento constante de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para desplazamientos seguros, eficientes y cómodos. 3. Promover una sólida participación ciudadana y un enfoque centrado en las personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional. 4. Promover el acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que fomente la inclusión y el respeto irrestricto a los derechos humanos.
Ramo	22 Movilidad y Transporte.
Clave presupuestal	G0014-01
Indicador estratégico del PED	Satisfacción con el transporte público.
Indicador Sectorial	Porcentaje de rutas del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo verificadas.
Indicador Institucional	Porcentaje de vehículos de transporte convencional con inspección vehicular aprobada. Porcentaje de Vehículos de Transporte Público Convencional operando fuera del límite legal de

	antigüedad. Porcentaje de participación de mujeres en el registro de personas conductoras activas del transporte convencional. Porcentaje de audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas.
Alineación a los ODS	Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.

Inversión

Ficha programática presupuestal	
Nombre del programa presupuestario	Inversión en Movilidad y Transporte Público.
Alineación con el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Acuerdo)	4. Acuerdo para el desarrollo sostenible e infraestructura transformadora.
Alineación con el Objetivo del Programa Sectorial de Desarrollo	1. Mejorar la movilidad en el estado, tomando en cuenta sus diferentes modalidades, tipos de transporte y características regionales; implementando las nuevas tecnologías que favorezcan una movilidad sostenible, accesible, moderna y segura a largo plazo, en beneficio de la población y grupos de atención prioritaria.
Objetivo del Programa Institucional de Desarrollo	1. Implementar mecanismos de supervisión y monitoreo del desempeño de personas concesionarias, permisionarias y conductoras del transporte público convencional, garantizando el cumplimiento de las regulaciones y la calidad del servicio. 2. Optimizar la calidad del servicio y la experiencia de las personas usuarias del Sistema de Transporte Convencional a través del mantenimiento constante de la flota vehicular y la adopción de tecnologías para desplazamientos seguros, eficientes y cómodos. 3. Promover una sólida participación ciudadana y un enfoque centrado en las personas usuarias en todas las fases del desarrollo, planificación, implementación y evaluación del transporte público convencional. 4. Promover el acceso equitativo a un transporte seguro y confiable que fomente la inclusión y el respeto irrestricto a los derechos humanos.
Ramo	22 Movilidad y Transporte.
Clave presupuestal	G0020-36
Indicador estratégico del PED	Satisfacción con el transporte público.
Indicador Sectorial	Porcentaje de rutas del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo verificadas.
Indicador Institucional	Porcentaje de vehículos de transporte convencional con

	inspección vehicular aprobada. Porcentaje de Vehículos de Transporte Público Convencional operando fuera del límite legal de antigüedad. Porcentaje de participación de mujeres en el registro de personas conductoras activas del transporte convencional. Porcentaje de audiencias a la ciudadanía en temas de transporte convencional atendidas.
Alineación a los ODS	Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles.



VINCULACIÓN INTERINSTITUCIONAL

Nombre de la Dependencia / Organismo Público Descentralizado con el cual se vincula	Acción Institucional	Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Línea de Acción)	Alineación al Programa Sectorial de Desarrollo (Objetivo Sectorial)	Alineación al Programa Institucional de Desarrollo (Objetivo institucional)
Secretaría de Gobierno	3.2 Promover la participación activa de las personas usuarias y las comunidades locales en la toma de decisiones sobre el transporte público, a través de consultas públicas y mecanismos de retroalimentación.	4.3.1.2.	3	3
Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales	1.4 Implementar campañas de concientización, estableciendo regulaciones y esquemas que fomenten la adquisición de vehículos amigables con el medio ambiente por parte de las personas concesionarias del transporte público.	4.3.1.3.	1	1
	2.6 Promover la adopción de tecnologías e implementación de prácticas que mejoren la eficiencia energética de los vehículos de transporte convencional.	4.3.3.1.	2	2
Secretaría de Seguridad Pública	1.2 Realizar operativos de supervisión periódicos y aleatorios del transporte público, con la participación conjunta de diversas autoridades, que garanticen el cumplimiento de las normas y mejoren la experiencia de las personas usuarias.	4.3.1.1.	2	1
Instituto Hidalguense de las Mujeres	4.1 Implementar programas de sensibilización y capacitación continua a las personas conductoras del transporte público convencional, haciendo			



Nombre de la Dependencia / Organismo Público Descentralizado con el cual se vincula	Acción Institucional	Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Línea de Acción)	Alineación al Programa Sectorial de Desarrollo (Objetivo Sectorial)	Alineación al Programa Institucional de Desarrollo (Objetivo institucional)
	énfasis en la seguridad, la atención y el trato igualitario, mejorando la confianza de las personas usuarias. 4.2 Implementar programas de capacitación y empoderamiento dirigidos específicamente a mujeres interesadas en convertirse en conductoras de transporte público convencional. 4.3 Establecer políticas y medidas con enfoque de género que incentiven la creación de oportunidades laborales igualitarias y fortalezcan la diversidad de género en el ámbito del transporte público convencional.	4.5.2.2.	4	4
Secretaría de Hacienda	1.4 Implementar campañas de concientización, estableciendo regulaciones y esquemas que fomenten la adquisición de vehículos amigables con el medio ambiente por parte de las personas concesionarias del transporte público.	4.3.1.3. 4.3.3.1.	2	1
Unidad de Planeación y Prospectiva	3.2 Promover la participación activa de las personas usuarias y las comunidades locales en la toma de decisiones sobre el transporte público, a través de consultas públicas y mecanismos de retroalimentación. 3.3 Crear un programa de retroalimentación de las personas usuarias que incluya	4.3.1.2.	3	3



Nombre de la Dependencia / Organismo Público Descentralizado con el cual se vincula	Acción Institucional	Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Línea de Acción)	Alineación al Programa Sectorial de Desarrollo (Objetivo Sectorial)	Alineación al Programa Institucional de Desarrollo (Objetivo institucional)
	encuestas, grupos de enfoque y mecanismos que recaben sus opiniones y necesidades en línea. 3.5 Establecer sistemas de evaluación y retroalimentación continuas que recaben la opinión de las personas usuarias, promoviendo la mejora constante del servicio y el desarrollo de un transporte incluyente y digno para la población hidalguense.			
Unidad de Innovación Gubernamental y Mejora Regulatoria	2.2 Poner al alcance de la ciudadanía las rutas del transporte público con información actualizada, accesible y fácil de entender, permitiendo la planificación de viajes, fomentando el uso del transporte público como una alternativa sostenible de movilidad urbana. 2.3 Implementar tecnologías de Sistemas de Información Geográfica (SIG), que proporcionen información detallada de las rutas, las paradas y las estaciones de transporte público convencional. 2.4 Desarrollar sistemas para la gestión y seguimiento de los servicios de transporte público convencional. 2.5 Desarrollar plataformas tecnológicas enfocadas a la	4.3.1.1. 4.3.2.3. 4.5.1.3.	1 3	2 3

Nombre de la Dependencia / Organismo Público Descentralizado con el cual se vincula	Acción Institucional	Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Línea de Acción)	Alineación al Programa Sectorial de Desarrollo (Objetivo Sectorial)	Alineación al Programa Institucional de Desarrollo (Objetivo institucional)
	regulación de los permisos privados de transporte convencional. 3.8 Facilitar la realización de trámites y servicios a la ciudadanía a través de plataformas móviles y digitales, permitiendo una atención eficiente y accesible, reduciendo costos por desplazamientos innecesarios, mejorando la calidad del servicio y la satisfacción del usuario.			
Ayuntamientos	1.3 Planificar rutas de transporte público más eficientes y directas que reduzcan los tiempos de viaje y hagan el servicio más atractivo para las personas usuarias.			
	3.2 Promover la participación activa de las personas usuarias y las comunidades locales en la toma de decisiones sobre el transporte público, a través de consultas públicas y mecanismos de retroalimentación.	4.3.1.1. 4.3.1.2.	2 3	1 3
Instituciones Académicas	3.4 Fomentar la cultura de escucha y atención a las personas usuarias, capacitando al personal en habilidades de comunicación y atención, con el propósito de que las necesidades de las personas usuarias sean atendidas de manera efectiva.	4.3.1.2. 4.3.4.1. 4.5.2.2.	3 4	3 4

Nombre de la Dependencia / Organismo Público Descentralizado con el cual se vincula	Acción Institucional	Alineación al Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028 (Línea de Acción)	Alineación al Programa Sectorial de Desarrollo (Objetivo Sectorial)	Alineación al Programa Institucional de Desarrollo (Objetivo institucional)
	4.1 Implementar programas de sensibilización y capacitación continua a las personas conductoras del transporte público convencional, haciendo énfasis en la seguridad, la atención y el trato igualitario, mejorando la confianza de las personas usuarias. 4.2 Implementar programas de capacitación y empoderamiento dirigidos específicamente a mujeres interesadas en convertirse en conductoras de transporte público convencional.			



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BID. (Marzo de 2019). Participación femenina en el mercado laboral de transporte. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://publications.iadb.org/es/participacion-femenina-en-el-mercado-laboral-de-transporte>
- BID. (Agosto de 2019). Inclusión laboral femenina en labores de conducción del sistema de transporte público de Santiago. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://publications.iadb.org/es/inclusion-laboral-femenina-en-labores-de-conduccion-del-sistema-de-transporte-publico-de-santiago>
- BID. (Octubre de 2020). Género y transporte: Hidalgo. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://publications.iadb.org/es/genero-y-transporte-hidalgo>
- BID. (Junio de 2022). Transporte para el desarrollo inclusivo: Un camino para América Latina y el Caribe. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://publications.iadb.org/en/transport-inclusive-development-defining-path-latin-america-and-caribbean>
- BID. (Julio de 2023). Movilidades invisibles: patrones de movilidad cotidiana de mujeres en contextos de nueva ruralidad de municipios del estado de Hidalgo. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://publications.iadb.org/es/movilidades-invisibles-patrones-de-movilidad-cotidiana-de-mujeres-en-contextos-de-nueva-ruralidad>
- Banco Mundial (2020). La participación laboral de la mujer en México. Recuperado del 21 de julio de 2023, de <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/753451607401938953/la-participacion-laboral-de-la-mujer-en-mexico>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2018). Ley de Planeación. Obtenido el 21 de julio de 2023, de https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_010621.pdf
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022). Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Obtenido el 21 de julio de 2023, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPEUM.pdf>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2022). Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. Obtenido el 21 de julio de 2023, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgdnaa.htm>
- Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. (2023). Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Obtenido el 21 de julio de 2023, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGIPD.pdf>
- CESOP. (Marzo de 2018). Encuesta telefónica nacional: Movilidad urbana. Recuperado

el 21 de julio de 2023, de <http://www5.diputados.gob.mx/index.php/camara/Centros-de-Estudio/CESOP/Opinion-Publica/Encuestas/Movilidad-urbana>

- CNDH. (abril de 2012). Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales. Obtenido de https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/cartillas/7_Cartilla_PIDESCyPF.pdf
- CNDH. (diciembre de 2013). Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Belém Do Pará). Obtenido de https://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/programas/mujer/Material_difusion/convencion_BelemDoPara.pdf
- CNDH. (diciembre de 2020). Convención Sobre los Derechos Humanos de las Personas con Discapacidad. Obtenido de <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/Discapacidad-Protocolo-Facultativo%5B1%5D.pdf>
- CNDH. (Julio de 2018). Convención Sobre la Eliminación de todas las formas de Discriminación contra la Mujer. Obtenido de <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-05/11-Convencion-CEDAW.pdf>
- Foros de las Américas. (Enero de 2005). Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad. Recuperado el 21 de julio de 2023, de https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
- Gobierno de México. (2019). Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. Recuperado el 21 de julio de 2023, de https://www.dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5565599
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2018). Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores del Estado de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de https://armonizacion.cndh.org.mx/Content/Files/PMayores/AdultosMayores/15Ley_DAM_Hgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2018). Ley de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes para el Estado de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de https://armonizacion.cndh.org.mx/Content/Files/LGBTITI/NNA/15Ley_DNNA_Hgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2018). Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20para%20el%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2019). Ley de Derechos y Cultura Indígena para el Estado de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/doc/Programas/Indigenas/OtrasNormas/Estat/Hidalgo/Ley_DCIHgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2020). Decreto de creación del Sistema de

Transporte Convencional de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de <https://periodico.hidalgo.gob.mx/?p=41468>

- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2021). Ley Integral para las Personas con Discapacidad del Estado de Hidalgo. Recuperado el 21 de julio de 2023, de http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20Integral%20para%20las%20Personas%20con%20Discapacidad%20del%20Estado.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2021). Ley para la Protección al Ambiente del Estado de Hidalgo. Recuperado el 21 de julio de 2023, de http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20para%20la%20Proteccion%20al%20Ambiente%20del%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2021). Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte para el estado de Hidalgo. Recuperado el 21 de julio de 2023, de https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Hidalgo/Reglamento_LMovTE_Hgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2022). Constitución Política del Estado Libre y Soberano. Recuperado el 21 de julio de 2023, de http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Constitucion%20Politica%20del%20Estado%20de%20Hidalgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2022). Ley de Planeación y Prospectiva del estado de Hidalgo. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de <http://transparencia.hidalgo.gob.mx/descargables/dependencias/obrasp/48%20Fracciones/1%20Normatividad/2018/3er.%20Trimestre/LEY%20DE%20PLANEACION%20PROSPECTIVA.pdf>
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2022). Ley de Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado el 21 de julio de 2023, de http://www.congreso-hidalgo.gob.mx/biblioteca_legislativa/leyes_cintillo/Ley%20de%20Transito%20y%20Seguridad%20Vial%20para%20el%20Edo.%20de%20Hgo.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2022). Ley para Prevenir, Atender, Sancionar y Eliminar la Discriminación en el Estado de Hidalgo. Instituto de Estudios. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de https://www.conapred.org.mx/leyes/Ley_para_Prevenir_Atender_Sancionar_y_Eliminar_la_Discriminacion_en_el_estado_de_Hidalgo_Ax.pdf
- Gobierno del Estado de Hidalgo. (2022). Plan Estatal de Desarrollo 2022-2028. Recuperado el 21 de julio de 2023, de https://periodico.hidalgo.gob.mx/?page_id=65186
- INEGI. (2015). Encuesta Intercensal 2015. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://www.inegi.org.mx/programas/intercensal/2015>
- INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Obtenido de <https://inegi.org.mx/inegi/contenidos/resultados/censo-de-poblacion-y-vivienda-2020>

<https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=13#tabMCcollapse>- Indicadores

- INEGI. (2021). Estadística de transporte urbano de pasajeros. Recuperado el 21 de julio de 2023, de https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/notasinformativas/2021/ETUP/ETUP2021_08.pdf
- OMS. (Octubre de 2021). Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- ONU. (16 de junio de 1972). Declaración de Estocolmo Sobre el Medio Ambiente Humano. Recuperado el 1 de agosto de 2023, de <https://www.un.org/es/conferences/environment/stockholm1972>
- ONU. (2017). LA Nueva Agenda Urbana. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- ONU. (4 de Noviembre de 2016). Acuerdo de París. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://onuhabitat.org.mx/que-es-el-acuerdo-de-paris>
- ONU. (Septiembre de 2015). Objetivos de Desarrollo Sostenible. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- TUMI. (Marzo de 2023). Inclusión laboral femenina en el transporte público. Estudio de caso del Programa Mujeres Conductoras en Jalisco, México. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://transformative-mobility.org/multimedia/inclusion-laboral-femenina-en-el-transporte-publico-estudio-de-caso-del-programa-mujeres-conductoras-en-jalisco-mexico/>
- UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas. (Agosto 2015). Entre mi casa y mi destino: Movilidad y Transporte en México: Encuesta Nacional de Movilidad y Transporte.
- UNICEF. (2005). Convención Sobre los Derechos del Niño. Recuperado el 21 de julio de 2023, de <https://www.un.org/es/events/childrenday/pdf/derechos.pdf>

Pachuca de Soto, Hgo. 21 de noviembre de 2023

UPLAPH/DESP/1685/2023

Asunto: Validación Programa Institucional de Desarrollo

L.A.E. ELÍAS MIGUEL FERNÁNDEZ CHEQUER
DIRECTOR GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE
CONVENCIONAL DE HIDALGO
PRESENTE

De conformidad a lo establecido en el artículo 24, fracción II y artículo 32, de la Ley de Planeación y Prospectiva del Estado de Hidalgo, en los que se establece que le corresponde a las entidades paraestatales formular su programa institucional, los cuales se referirán a las prioridades del desarrollo integral del Estado fijadas en el Plan Estatal de Desarrollo o de acuerdo a las necesidades del desarrollo contenidas en el programa sectorial correspondiente, por lo que se emite el siguiente dictamen:

Como resultado de la valoración del documento correspondiente al **Programa Institucional de Desarrollo del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo 2023-2028**, en mi carácter de Coordinador General del COPLADEHI, emito su VALIDACIÓN en los términos que señala el artículo antes citado, como consecuencia de 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 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 extendiendo un cordial saludo.

ATENTAMENTE


MTRO. MIGUEL ÁNGEL TELLO VARGAS
TITULAR DE LA UNIDAD DE PLANEACIÓN Y PROSPECTIVA
Y COORDINADOR GENERAL DEL COPLADEHI

C.C.P. Mtra. Lyzbeth Robles Gutiérrez, Secretaria de Movilidad y Transporte.
Expediente.

