



PROGRAMA
INSTITUCIONAL

**FONDO ESTATAL PARA LA
MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE**

PRESENTACIÓN.

El tema del transporte urbano forma parte de un tema más amplio e integral, *la movilidad*, y en un sentido de convivencia armónica con el medio ambiente debiéramos referirnos a *la movilidad sostenible, reconocida* como aquella que satisface en un tiempo y a un costo razonable, la necesidad de traslado de las personas en las ciudades, minimizando los efectos negativos sobre el entorno e incrementando calidad de vida de las personas, por lo tanto debe concebirse a la movilidad como un servicio esencial en la vida de las personas, sin dejar de incluir a las personas con capacidades diferentes.

El acceso a la movilidad presenta enormes desigualdades entre la población que dispone de vehículo privado, contra el resto de la población que depende del transporte público, bicicleta y viajes a pie.

El modelo actual de movilidad urbana provoca una serie de efectos que influyen negativamente en la calidad de vida de los ciudadanos, el medio ambiente y el desarrollo económico, que lo hacen inviable, no solo para las generaciones futuras sino, a mediano plazo y también para la población actual. El modelo tradicional responde a un diagnóstico erróneo de que, el caos vial responde a la escasez de infraestructura vial, sin embargo, la ineficacia de este modelo se ha demostrado en ciudades y metrópolis del mundo, en las cuales abundan autopistas y distribuidores, enlaces a distinto nivel y grandes estacionamientos, las cuales están cada vez más congestionadas por vehículos que crecen siempre mucho más rápidamente que la infraestructura de vialidad.

Por otra parte, el desarrollo de las tecnologías de la información hace posible la introducción de modelos de movilidad con aplicaciones en el uso de internet que permiten la sincronización de usuarios en relación al servicio de unidades de transporte, generalmente servicios privados.

Todo lo anterior conduce a la necesidad de considerar esquemas innovadores que superen los grandes obstáculos de la movilidad urbana mediante la creación de condiciones para la diversificación de los modos de transporte reduciendo el uso del automóvil particular, modernizando el sistema de transporte público y estimulado y proveyendo las condiciones para el uso de otros transportes alternativos.

La solución a la problemática del servicio de transporte público continúa siendo una de las premisas para encaminarnos hacia la consolidación de un desarrollo urbano equilibrado y sustentable en las localidades de nuestro estado.

Director General del Fondo Estatal para la Modernización del Transporte



INTRODUCCIÓN

La Ley de Planeación del Estado de Sonora, en su artículo 8; inciso E, numeral 2, establece que, a las Entidades de la Administración Pública Estatal, corresponde “Elaborar su respectivo programa institucional, teniendo especial cuidado de atender las previsiones contenidas en el Programa Sectorial correspondiente”, siendo en este caso el Programa Sectorial de Infraestructura y Desarrollo Urbano Sustentable 2016-2021 de la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano.

El Programa Institucional 2016-2021, se realizó conforme a lo estipulado en el Acuerdo por el que se emiten los Lineamientos para elaborar, dictaminar y dar seguimiento a los Programas derivados del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021, y con base a la Guía Técnica para la elaboración de los Programas de Mediano Plazo.

En este documento se vierte el actuar de FEMOT durante esta administración Estatal de tal manera que se constituye como un instrumento que brinda certeza en primer lugar a la ciudadanía sonorense y también a los servidores públicos responsables del cumplimiento a los objetivos aquí planteados.

En el capítulo I se presenta el análisis situacional del servicio de transporte público urbano en la entidad, estableciendo su contexto como parte integrante del tema de movilidad y su importante afectación en la calidad de vida de las personas, incluso para aquellos que no hagan uso del mismo un mal diseño de movilidad urbana afecta a todos los ciudadanos que se trasladen.

Así pues, tradicionalmente el transporte urbano ha sido motivo de desacuerdo entre Gobierno y concesionarios, por lo que este Gobierno además de fortalecer los elementos palpables del sistema -unidades, tarifas justas y sostenibles, tecnología- buscará fortalecer los procesos internos de supervisión en la prestación del mismo como una forma de transparentar para todos los actores la operación y evitar posibles diferencias entre sus actores.

En el capítulo II se muestra la alineación de los objetivos contenidos en el presente programa con el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 y el Plan Nacional 2019-2024.

En el capítulo III se define la operación de la estrategia, tomando en cuenta los objetivos, estrategias y líneas de acción establecidas en el PED, pero definiendo estrategias y líneas de acción propios del Fondo.

En el capítulo IV se establecen los indicadores con los que se medirá el logro de los objetivos, y finalmente las acciones de coordinación y concertación necesarias a realizar en conjunto con distintos organismos o sectores para su consecución.



ÍNDICE.

Marco Normativo.	5
Capítulo I. Análisis situacional.	7
Capítulo II. Alineación de la estrategia PND-PED-PMP.	14
Capítulo III. Operación de la estrategia (Objetivos, estrategias y líneas de acción).	15
Capítulo IV. Indicadores.	18
Capítulo V. Instrumentos de coordinación interinstitucional e intergubernamental.	24
Glosario.	



MARCO NORMATIVO.

La fundamentación jurídica es el conjunto de leyes y normas de carácter federal y Estatal, a través de las cuales se establecen los lineamientos y disposiciones jurídicas que dan lugar a la pertinencia del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 y Programas de Mediano Plazo.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Leyes Generales

- Ley General del Sistema Nacional Anticorrupción.
- Ley de Disciplina Financiera de las Entidades Federativas y los Municipios.
- Ley General de Responsabilidades Administrativas.
- Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública.
- Ley General de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados
- Ley General de Mejora Regulatoria.
- Ley General de Archivos.

Leyes Federales.

- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.
- Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas

Reglamentos Federales:

- Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios del Sector Público.

Códigos:

- Código Fiscal de la Federación.

Leyes Estatales:

- Constitución Política del Estado de Sonora.
- Ley 149 de Transporte.
- Ley Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable.
- Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con Bienes Muebles de la Administración Pública Estatal.
- Ley de Planeación del Estado de Sonora.



- Ley de Archivos Públicos para el Estado de Sonora.
- Ley de Contabilidad Gubernamental del Estado de Sonora.
- Ley de Fiscalización Superior para el Estado de Sonora.
- Ley de Procedimiento Administrativo del Estado de Sonora.
- Ley de Entrega Recepción para el Estado de Sonora.
- Ley de Obras Públicas y Servicios relacionados con las mismas para el Estado de Sonora
- Ley de Protección Civil para el Estado de Sonora.
- Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Sonora.
- Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Sonora.
- Ley del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado de Sonora.
- Ley del Presupuesto de Egresos y Gasto Público Estatal.
- Ley del Sistema Estatal Anticorrupción.
- Ley Estatal de Responsabilidades.
- Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Sonora.
- Ley del Servicio Civil del Estado de Sonora, del 27 de Agosto de 1977 y su reglamento respectivo.
- Ley que regula la Administración de Documentos Administrativos e Históricos.
- Ley 246 de Mejora Regulatoria para el Estado de Sonora

Reglamentos Estatales:

- Reglamento Interior del Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.
- Reglamento de la Ley de Adquisiciones, Arrendamientos y Prestación de Servicios relacionados con Bienes Muebles de la Administración Pública Estatal.
- Reglamento de la Ley de Entrega-Recepción para el Estado.
- Reglamento de la Ley del Presupuesto de Egresos, Contabilidad Gubernamental y Gasto Público Estatal.
- Reglamento para la Celebración de Sesiones de Órganos de las Entidades de la Administración Pública Paraestatal.
- Reglamento de la Ley de la Ley de Obras Públicas del Estado de Sonora.

Decretos:

- Decreto que crea el Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.
- Decreto del Presupuesto de Egresos para el Gobierno del Estado de Sonora para el Ejercicio Fiscal correspondiente.



- Decreto No. 83 que Reforma, Deroga y Adiciona diversas disposiciones de la Ley del Transporte.
- Decreto que reforma diversas disposiciones del que crea el Fondo Estatal para la Modernización del Transporte, de fecha tres de junio de dos mil dieciséis.
- Decreto que establece las Bases para la Transparencia de los Actos de Licitación y Adjudicación de Contratos y Pedidos en Materia de Obra Pública, Adquisiciones, Arrendamientos, y Servicios que realicen las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Estatal.
- Decreto del Presupuesto de Egresos del Estado de Sonora para el Ejercicio Fiscal.
- Decreto que reforma y adiciona los Artículos 2 y 3 del Decreto que crea el Fondo Estatal para la Modernización del Transporte del día 3 de Noviembre de 2016.

Acuerdos:

- Acuerdo que regula las jornadas y horarios de labores de la Administración Pública Estatal Directa.
- Acuerdo Estatal para la Transparencia y el Combate a la Corrupción.
- Acuerdo que expide las normas generales que establecen el marco de actuación de los órganos de Control y Desarrollo Administrativo, adscritos a las Entidades de la Administración Pública Estatal.
- Acuerdo que autoriza al Fondo Estatal para la Modernización del Transporte para operar las unidades del Servicio Público de Transporte en los Municipios de Hermosillo y Cajeme.

Otros:

- Reglas De Operación para la Aplicación del Subsidio al Servicio Público de Transporte de Pasajeros, Modalidad Urbano.
- Reglas de Operación, para el Control, Medición, Conciliación y Supervisión del Transporte Público Urbano.



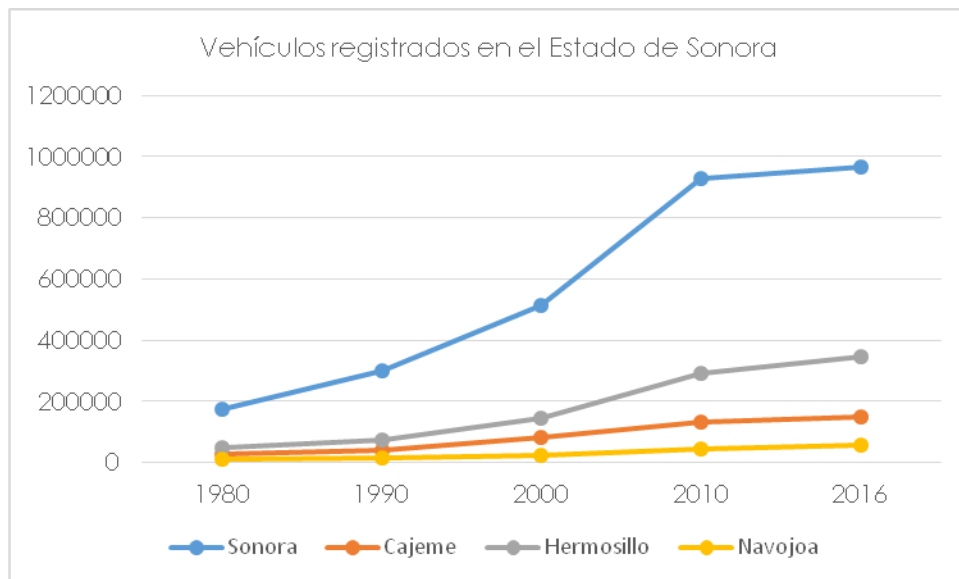
CAPÍTULO I. ANÁLISIS SITUACIONAL

Retomando el análisis situacional realizado en el Programa de sectorial de Infraestructura y Desarrollo urbano sustentables, en el apartado 11) Movilidad urbana, a continuación se presenta el análisis situacional de Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.

El sistema de transporte urbano es sumamente dinámico, afectado directamente por el crecimiento poblacional, la migración, el crecimiento de la geografía de las ciudades y en ocasiones, el poco cuidado que los usuarios tienen con las unidades de transporte, lo que ocasiona que deban renovarse de manera constante. Otro elemento estrechamente ligado con el transporte urbano es la infraestructura vial, que en condiciones y con un diseño apropiado debiera permitir la fluidez del mismo.

Además la posibilidad de ofrecer a las personas distintos medios para trasladarse evitando la saturación de uno de ellos, hacen que la intermodalidad sea un factor clave para una movilidad sostenible considerando a la vez medios menos o cero contaminantes.

La población en el estado en 15 años ha aumentado casi 500,000 habitantes, junto con la explosión demográfica y la facilidad de que los ciudadanos adquieran más de un vehículo por familia este medio de transporte ha ido aumentando de manera constante como se muestra en el siguiente cuadro:



El servicio público de transporte urbano se sitúa como un elemento de relevante importancia para el desarrollo social, económico y político de toda comunidad.



En el caso de Sonora y por la complejidad del tema para cualquier ciudad, es necesario reconocer la activa participación que a través de los años han tenido diversos actores de la sociedad, con la ausencia de una buena relación entre Gobierno estatal, municipal y concesionarios, lo que ha provocado deficiencias en el servicio y falta de planeación integral del transporte como un sistema, haciéndose visible en:

- Malas condiciones de las unidades;
- Encarecimiento de este servicio por una crónica falta de planeación;
- Cobertura que no está a la par con el crecimiento físico de las áreas urbanas;
- Falta de correspondencia entre diseño de rutas y su jerarquía vial, entre otros factores, lo que inevitablemente provoca la insatisfacción de usuarios.

El servicio de transporte público atravesó su peor crisis en la historia en el estado en el año 2016, adicional a la grave situación financiera de las empresas prestadoras de servicio, provocado por las erróneas decisiones y políticas llevadas a cabo, por la administración anterior, hay que adicionar la pérdida del estado en la planeación, supervisión y control del servicio público(responsabilidad por la Ley del Gobierno Estatal), lo que derivó en un servicio ineficaz y deficiente, así como múltiples conflictos laborales y entre los propios concesionarios, donde el Estado participó más como parte que como autoridad rectora.

Aunado a esto la grave situación financiera de las empresas prestadoras de servicio, provocada por las erróneas decisiones y políticas llevadas a cabo por la administración anterior, adicionado a la pérdida de rectoría del Estado en la planeación, supervisión y control del servicio público, Estatal así como los múltiples conflictos laborales y entre los propios concesionarios, donde el estado participó más como parte que como autoridad rectora.

La falta de planeación y supervisión por parte de la autoridades de las unidades de transporte urbano ocasionó un servicio cada vez menos satisfactorio principalmente por irregularidad en el paso de las unidades, lo que ocasionó pérdida de confiabilidad y poco a poco la migración de los usuarios hacia otras opciones de movilidad, desafortunadamente más costosas y contaminantes.

También la falta de acompañamiento por parte de la autoridad hacia las empresas prestadoras de este servicio respecto a su eficiencia administrativa; la ausencia de análisis financieros respecto a la eficiencia administrativa, costos operativos, la ignorancia y falta de acción ante el incremento de los precios en los principales insumos tales como diesel, refacciones y sueldos; aunado al establecimiento de tarifas extraordinarias para estudiantes(dos pases diarios durante periodos escolares), sin mecanismos de compensatorios para cubrir los costos correspondientes fueron las principales causas de la situación financiera que atravesó el sistema de transporte urbano de Hermosillo, el cual está conformado por 19 líneas de transporte público que dan servicio a los diferentes



sectores, concentrándose la mayoría en la zona centro. Las rutas operan sobre los mismos carriles que el tránsito vehicular, mezclándose los flujos de automóviles con las unidades de transporte público, sin existir carriles exclusivos para la circulación de ellas, ni áreas especiales para ascenso y descenso de pasaje por lo que normalmente se baja la eficiencia de la vialidad para ambos flujos.

En 2015 El sistema de transporte contaba con una flotilla de 455 unidades 78% Hermosillo, 15% Cd. Obregón y 7% en Navojoa, con antigüedad de 4 a 5 años, considerando la necesidad de un 50% adicional de unidades para atender las principales demandas de los usuarios, relativas a la puntualidad y suficiencia de unidades, además de atender aspectos de la seguridad y limpieza de las unidades, la mejora en la atención de los choferes y al establecimiento de un sistema de pago accesible y transparente.

Modernizar el transporte público también conlleva realizar un esfuerzo para profesionalizar a los operadores del servicio público en todas sus modalidades, entendiendo que es un trabajo intangible, pero que sienta las bases para que los usuarios se sientan seguros, atendidos y tratados como se merecen.

Por lo anterior y en cumplimiento a la Ley Estatal de Transporte se deberá capacitar a los choferes del transporte Público en temáticas relacionadas con estándares de competencia.

Respecto a la movilidad dentro de Hermosillo, según la Encuesta Origen – Destino realizada por el IMPLAN en 2015, el 48% de los viajes se realiza en automóvil particular, seguido por el 42% en transporte público. EL 5% de las personas se desplazan a pie, y sólo 3% lo hacen en bicicleta. Otros medios de transporte son los taxis, motocicletas y recientemente incorporado el sistema de transporte UBER.

En la actualidad el transporte público presenta rezagos en cuanto al tiempo de espera que el usuario destina para abordar, hasta 1 hora según la misma encuesta. El presente sistema no permite la intermodalidad y hay muy pocas unidades en circulación aptas para abordar a personas con alguna discapacidad física.

La movilidad urbana en el Municipio de Cajeme (UNOHABITAT, 2014) se caracteriza por una gran ineficacia. Importantes atascos en las horas pico bloquean la posibilidad a las personas de trasladarse en tiempos adecuados. El acceso a la movilidad presenta enormes desigualdades entre la población que dispone de vehículo privado, -aproximadamente el 20% de los viajes- y el resto de la población que depende del transporte público, bicicleta y caminar. A pesar de su minoritaria utilización el coche privado es protagonista de la ciudad. El 60-80% de las vías públicas, dependiendo de la zona están ocupadas por coches aparcados o en movimiento, restando estrechas banquetas, discontinuas y rotas y plagadas de obstáculos para los peatones, que son el 100% de la población.



En la misma dirección, el ordenamiento urbano debe tomar en cuenta un programa dirigido a superar la precariedad vial que prevalece en las ciudades: más del 36% de las vialidades sobre las que transita el transporte público no están pavimentadas, incrementándose al 40% en las ciudades con topografía accidentada, como Nogales y Guaymas.

Las nuevas políticas se orientan hoy a modificar el actual patrón de movilidad con base en escenarios deseables y factibles de uso del medio de transporte; sin embargo, esto implica acciones estratégicas en infraestructura que fomenten el uso modos alternos no motorizados de transporte, así como una efectiva transformación del actual transporte de pasaje en un moderno sistema de movilidad y transporte público.

De manera reciente se ha trabajado en la infraestructura ciclista, sin embargo, de los 2,711.15 km de vialidades con que se cuenta, sólo 125 km tienen espacio para la circulación de bicicletas. El desarrollo del sistema de rutas para bicicletas constituye una alta prioridad para la localidad y sus habitantes. Existe el diseño de rutas ubicadas en los principales corredores, las cuales cuentan con 1.5 m de sección en general. Estas rutas carecen de conectividad entre sus principales centros atractores, aunado a que no se tiene la cultura por el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte. Los viajes en bicicleta los realizan empleados de la construcción, estudiantes y algunos grupos que practican el ciclismo recreativo.

Lo anterior hace necesario replantear su marco jurídico, actualizando leyes y reglamentos que permitan una adecuada coordinación entre estado, municipio y concesionarios, a través de su aplicación efectiva. En este tenor el plan de estabilización del servicio de movilidad urbana estableció las bases para restablecer equipos y sistemas de control tanto como para aforo como para ingreso, así como los dispositivos georreferenciados que permiten un monitoreo y supervisión de los planes operativos de servicio de manera inmediata, confiable y automatizada.

La reversión es obligada si se quiere obtener un equilibrio en la relación del ciudadano con su entorno urbano y la recuperación de la convivencia social y su identidad territorial. La insostenibilidad del modelo se hace más evidente no sólo por motivos económicos (incremento de tarifas y tiempos de transporte) y por la falta de alternativas de transporte colectivo confortable, sino por el aislamiento de las personas tanto como grupos de habitantes en asentamientos completos como individuos en tanto miembros del núcleo familiar que no tiene acceso a vehículos particulares en zonas deficitarias de transporte público.



Otra vertiente es el uso de las tecnologías de la información y la comunicación (TICs) así como el uso masivo de datos y de datos abiertos, para mejorar la movilidad urbana y su sustentabilidad, UNE - Transporte Urbano en Sonora, es ejemplo de buenas prácticas a nivel local, con una aplicación (app) que muestra los mapas de rutas y ubicaciones de los camiones en los municipios de Hermosillo, Ciudad Obregón y Navojoa, Sonora, que incluye el 100% de las rutas de los tres municipios. Aún estos esfuerzos requieren apoyo para elevar su estándar y acercarse a mejores prácticas internacionales.



CAPÍTULO II. ALINEACIÓN DE LA ESTRATEGIA PND-PED-PMP.

META NACIONAL OBJETIVOS DEL PND 2019-2024	EJE ESTRATÉGICO O TRANSVERSAL RETOS DE PED 2016-2021	PROGRAMA DE MEDIANO PLAZO OBJETIVOS DEL PROGRAMA	OBJETIVOS DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL
<p>EJE POLITICA SOCIAL</p> <p>2.</p>	<p>Eje Estratégico II: Sonora y Ciudades con Calidad de Vida.</p>	<p>Objetivo 16 Fomentar un transporte justo, equitativo, confiable y autosustentable.</p>	<p>Objetivo Institucional 2. Mantener una contribución adecuada del Gobierno EstatalEstatal en materia de subsidio al transporte público urbano. Objetivo Institucional 4. Impulsar el desarrollo de estudios de movilidad urbana en las principales ciudades del estado.</p>
	<p>Gobierno generador de la infraestructura para la calidad de vida y la competitividad sostenible y sustentable.</p>	<p>Objetivo 17 Incrementar la seguridad de los usuarios (as) y la competitividad de las regiones.</p>	<p>Objetivo Institucional 3. Mejorar la experiencia de traslado de los usuarios del servicio de transporte público urbano.</p>
	<p>Reto 9. Impulsar y consolidar un sistema de movilidad y transporte competitivo y sustentable.</p>	<p>Objetivo 18 Tecnificar y automatizar los procesos de control, supervisión y difusión.</p>	<p>Objetivo Institucional 1. Desarrollar los elementos de control que permitan determinar de manera objetiva el pago de las contraprestaciones que el FEMOT realiza a las empresas operadoras de las concesiones de transporte público urbano.</p>

CAPÍTULO III. OPERACIÓN DE LA ESTRATEGIA

OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN.

Este capítulo se refiere a cómo se va a lograr el cumplimiento de cada uno de los retos del PED 2016-2021, conforme al escenario factible y deseado y se establecen los objetivos, estrategias y líneas de acción del Programa.

La operación del programa institucional se compone de las siguientes áreas de actuación:

- Marco normativo del Fondo para ejercer la atribución de medición, control y supervisión del servicio del transporte público urbano.
- La modernización del Sistema de Transporte urbano através de: La cuantificación a través de medios tecnológicos el aforo de las unidades de transporte e Implementar mecanismos efectivos de supervisión que garanticen la integridad del recaudo esperado, La modernización del transporte através de la credencialización, inhibiendo con esto las malas prácticas de manejo de efectivo y la profesionalización de los trabajadores a cargo del Transporte Público.
- Evaluación de la satisfacción de los usuarios, para conocer el impacto en el servicio de las acciones anteriormente mencionadas.

La exposición que se hace a continuación obedece al orden en que aparecen los retos del PED. Los objetivos del Programa Sectorial se derivan de las estrategias del PED. Entre paréntesis aparecen los temas con que se vinculan los retos al conjunto de estrategias y acciones del Programa Sectorial.

Objetivo Institucional 1.

Desarrollar los elementos de control que permitan determinar de manera objetiva el pago de las contraprestaciones que el FEMOT realiza a las empresas operadoras de las concesiones de transporte público urbano, tanto en las unidades de transporte público, como en el Centro Integran de Monitoreo (CIM).

ESTRATEGIA 1.1

Establecer un sistema interno que provea de información objetiva y consolidada sobre las características de la prestación del servicio por parte de las empresas operadoras de las concesiones.



LÍNEAS DE ACCIÓN

1.1.1 Ajustar el marco normativo del Fondo para poder ejercer la atribución referente a la medición, control y supervisión del servicio de transporte público urbano.

1.1.2 Fortalecer la estructura organizacional, los procesos y las capacidades institucionales para el desarrollo de las funciones de monitoreo, supervisión y conciliación.

1.1.3 Integrar medios tecnológicos y de campo para el desarrollo de las funciones de medición, control y supervisión del servicio de transporte público urbano, que generen información integral para (determinar el costo de las contraprestaciones a través del Centro Integral de Monitoreo).

Objetivo Institucional 2.

Mantener una contribución adecuada del Gobierno Estatal en materia de subsidio al transporte público urbano. (Modernización del Sistema de Transporte Urbano).

Estrategia 2.1.

Implementar un control eficiente del recaudo proveniente del cobro por la prestación del servicio de transporte público.

LINEAS DE ACCIÓN.

2.1.1 Cuantificar a través de medios tecnológicos el aforo de las unidades de transporte.

2.1.2 Credencializar al mayor número de usuarios posibles, inhibiendo malas prácticas en el manejo de efectivo.

2.1.3 Implementar mecanismos efectivos de supervisión que garanticen la integridad del recaudo esperado.

Objetivo Institucional 3.

Mejorar la experiencia de traslado de los usuarios del servicio de transporte público urbano. (Modernización del Sistema de Transporte Urbano y Evaluación de la satisfacción de Usuarios).

Estrategia 3.1.

Diseñar mecanismos para evaluar la experiencia en el traslado de los usuarios en el Sistema de transporte público urbano.



LINEAS DE ACCIÓN.

- 3.1.1 Mantener en operación los canales de comunicación directos con los usuarios, a través de las nuevas tecnologías de información -como chats por internet y otros medios soportados en las TIC´S.
- 3.1.2 Monitorear el posicionamiento de las unidades de transporte urbano mediante tecnología de localización satelital para la detección y atención de inconsistencias durante la ruta.
- 3.1.3 Mantener en operación el sistema de geolocalización a través de una aplicación móvil y en línea, para conocer en tiempo real la ubicación y recorrido de cada una de las unidades.
- 3.1.4 Evaluar periódicamente la satisfacción de los usuarios para conocer su perspectiva sobre la calidad del servicio.

Objetivo Institucional 4.

Impulsar el desarrollo de estudios de movilidad urbana en las principales ciudades del estado.

Estrategia 4.1.

Gestionar y colaborar con instituciones públicas y privadas para la generación de información de utilidad en el desarrollo de proyectos referentes al diseño de un sistema de movilidad integral y sustentable y en específico a la mejora del servicio de transporte urbano.

LÍNEAS DE ACCIÓN:

- 4.1.1 Participar transversalmente en convenios para realizar estudios de movilidad, en coordinación con el sector académico y social, cuyo desarrollo permitan la optimización del sistema.
- 4.1.2 Complementar las encuestas de percepción de los usuarios sobre el servicio de transporte urbano con mediciones objetivas sobre las características de prestación del servicio, en colaboración con el sector académico y social.



CAPITULO IV. INDICADORES

Las metas que se esperan lograr para dar cumplimiento al objetivo planteado se expresan en indicadores, los cuales aportan las variables a considerar para evaluar el impacto que se obtiene con la ejecución del conjunto de acciones a realizar.

CÉDULA DE INDICADORES			
Indicador 1			
Unidad Responsable:	Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.	Unidad Ejecutora:	Dirección General
Objetivo Sectorial, Institucional o Transversal:	Desarrollar los elementos de control que permitan determinar de manera objetiva el pago de las contraprestaciones que el FEMOT realiza a las empresas operadoras de las concesiones de transporte público urbano		
Características:			
Indicador	Porcentaje de avance en la emisión de las Reglas de Operación, para el Control, Medición, Conciliación y Supervisión del Transporte Público Urbano.		
Objetivo del Indicador:	Emisión de las Reglas de Operación, para el Control, Medición, Conciliación y Supervisión del Transporte Público Urbano.		
Descripción General:	Este indicador evalúa la emisión de las reglas de operación como instrumento normativo para realizar el control, la medición, conciliación y supervisión del transporte público.		
Método de cálculo:	$(\text{Número de reglas de operación emitidas} / \text{número de reglas de operación programadas}) * 100$		
Sentido del Indicador:	Ascendente.		
Frecuencia de Medición:	Anual		
Fuente:	Actas de sesión de consejo FEMOT.	Unidad de Medida:	Porcentaje
Referencia Adicional:	Ninguna.		
Línea base 2016:		Meta 2021:	
100 %		100 %	



Cédula de Indicadores			
Indicador 2			
Unidad Responsable:	Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.	Unidad Ejecutora:	Dirección de Monitoreo, Supervisión y Conciliación
Objetivo Sectorial, Institucional o Transversal:	Desarrollar los elementos de control que permitan determinar de manera objetiva el pago de las contraprestaciones que el FEMOT realiza a las empresas operadoras de las concesiones de transporte público urbano.		
Características:			
Indicador	Porcentaje de acciones de monitoreo de las unidades transporte público de la ciudad de Hermosillo.		
Objetivo del Indicador:	Realizar el monitoreo de las unidades de transporte de pasaje urbano en Hermosillo.		
Descripción General:	Con este indicador se da seguimiento al monitoreo a las unidades de transporte de pasaje urbano de la ciudad de Hermosillo, en base al programa operativo de servicio (POS), emitido por la Dirección General de Transporte.		
Método de cálculo:	$(\text{Reportes de monitoreo generados} / \text{Reporte de monitoreo programados}) * 100$		
Sentido del Indicador:	Ascendente.		
Frecuencia de Medición:	Semestral		
Fuente:	Plataforma Tecnológica GEOCONNECT, Estadísticas generadas por CIM.	Unidad de Medida:	Porcentaje
Referencia Adicional:	Ninguna.		
Línea base 2019:		Meta 2021:	
89 %		95 %	

Nota: Se actualizó la línea base, derivado de que la Unidad Administrativa responsable fue creada en el año 2018.

Cédula de Indicadores			
Indicador 3			
Unidad Responsable:	Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.	Unidad Ejecutora:	Dirección de Monitoreo, Supervisión y Conciliación
Objetivo Sectorial, Institucional o Transversal:	Desarrollar los elementos de control que permitan determinar de manera objetiva el pago de las contraprestaciones que el FEMOT realiza a las empresas operadoras de las concesiones de transporte público urbano.		
Características:			
Indicador	Porcentaje de avance en la emisión de los reporte de seguimiento al funcionamiento de la tecnología implementada".		
Objetivo del Indicador:	Realizar el seguimiento al buen funcionamiento de la tecnología implementada en las unidades del servicio del pasaje y en Centro Integral de Monitoreo.		
Descripción General:	Con este indicador se da seguimiento al funcionamiento de la tecnología implementada, (telefonía, internet, radio comunicación, equipos de cómputo, video wall) en las unidades de transporte público urbano de la ciudad de Hermosillo.		
Método de cálculo:	$(\text{No. De reportes realizados en el período} / \text{número de reportes programados}) * 100$		
Sentido del Indicador:	Ascendente.		
Frecuencia de Medición:	Trimestral		
Fuente:	Reporte de seguimiento al funcionamiento de la tecnología implementada".	Unidad de Medida:	Porcentaje.
Referencia Adicional:	Ninguna.		
Línea base 2019:		Meta 2021:	
95%		100%	



NOTA: Se ajustó la meta para el ejercicio 2021 derivado del impacto negativo en las atenciones brindadas derivado de la contingencia sanitaria por covid-19.

Indicador 4			
Unidad Responsable:	Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.	Unidad Ejecutora:	Dirección de Planeación, proyectos y evaluación.
Objetivo Sectorial, Institucional o Transversal:	Mejorar la experiencia de traslado de los usuarios del servicio de transporte público urbano.		
Características:			
Indicador	Tasa de variación de atenciones brindadas a los usuarios en los centros de credencialización.		
Objetivo del Indicador:	Medir la variación de la atención a usuarios (expedición, reposición, reexpedición y revalidación de credenciales) en los centros de credencialización.		
Descripción General:	Evaluar la atención en los centros de credencialización, a través de la expedición, reposiciones, reexpediciones y revalidaciones de credenciales, comparando el período actual respecto al período anterior.		
Método de cálculo:	$(\text{Número de atenciones brindadas en el periodo } t / \text{Número de atenciones brindadas en el periodo } t-1) - 1) * 100$		
Sentido del Indicador:	Ascendente.		
Frecuencia de Medición:	Trimestral		
Fuente:	Sistema de credencialización a usuarios de transporte público urbano.	Unidad de Medida:	Porcentaje
Referencia Adicional:	Ninguna.		
Línea base 2016:		Meta 2021:	
- 8 %		- 70 %	



CAPÍTULO V. INSTRUMENTOS DE COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL E INTERGUBERNAMENTAL.

Cédula de Indicadores			
Indicador 6			
Unidad Responsable:	Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.	Unidad Ejecutora:	Dirección General
Objetivo Sectorial, Institucional o Transversal:	Impulsar el desarrollo de estudios de movilidad urbana en las principales ciudades del estado.		
Características:			
Indicador	Percepción Ciudadana sobre la calidad del servicio de transporte público urbano.		
Objetivo del Indicador:	Conocer la opinión del ciudadano como una fuente de información referente al grado de mejora del servicio de transporte público.		
Descripción General:	Encuesta de opinión realizada por un tercero con una metodología objetiva y acorde al tipo de experiencia a medir.		
Método de cálculo:	$(\text{Número de opiniones favorables} / \text{total de opiniones de la encuesta}) * 100$		
Sentido del Indicador:	Ascendente.		
Frecuencia de Medición:	Semestral		
Fuente:	Dirección General	Unidad de Medida:	Porcentaje
Referencia Adicional:	Ninguna.		
Línea base 2016:		Meta 2021:	
50%		75%	



INSTRUMENTO	INSTITUCIÓN	OBJETIVO	VIGENCIA
CONVENIO DE COLABORACIÓN 035-2018	Desarrollo Integral De La Familia Del Estado De Sonora	Colaborarán para el diseño, implementación, establecimiento y operación de un programa piloto de transporte urbano adaptado para personas con discapacidad y sus acompañantes denominado "Ruta 7"	08/01/18 – 31/12/18
CONVENIO DE COLABORACIÓN 035-2018	Instituto Sonorense De Las Mujeres	Bases de coordinación entre FEMOT y el instituto para generar en el Servicio Público De Transporte una cultura de atención, prevención e inhibición de posibles conductas que violenten a mujeres y niñas a través de acciones conjuntas para el desarrollo y fortalecimiento de la perspectiva de género en el sistema de Transporte Publico de sonora y lograr con ello una vida libre de violencia	08/01/19 – 31/12/19
CONVENIO DE COLABORACIÓN 035-2018	Desarrollo Integral De La Familia Del Estado De Sonora	Colaborarán para el diseño, implementación, establecimiento y operación de un programa piloto de transporte urbano adaptado para personas con discapacidad y sus acompañantes denominado "Ruta 7"	08/01/19 – 31/12/19
CONVENIO DE COLABORACIÓN 025-2020	Desarrollo Integral De La Familia Del Estado De Sonora	Colaborarán para el diseño, implementación, establecimiento y operación de un programa piloto de transporte urbano adaptado para personas con discapacidad y sus acompañantes denominado "Ruta 7"	08/01/20 – 31/12/20
CONVENIO DE COLABORACIÓN 051-2020	Secretaría De Educación Y Cultura	Apoyo y colaboración institucional en términos y condiciones que establecen las leyes aplicables en materia de manejo de información que permita a FEMOT obtener información y los datos necesarios de los estudiantes que se encuentran inscritos en los niveles de preescolar, primaria, secundaria, media superior y superior	17/11/20- 13/09/21



CONVENIO DE COLABORACIÓN 024-2021	Desarrollo Integral De La Familia Del Estado De Sonora	Colaborarán para el diseño, implementación, establecimiento y operación de un programa piloto de transporte urbano adaptado para personas con discapacidad y sus acompañantes denominado "Ruta 7"	01/01/21 – 31/12/21
CONVENIO DE COLABORACIÓN 035-2018	Desarrollo Integral De La Familia Del Estado De Sonora	Colaborarán para el diseño, implementación, establecimiento y operación de un programa piloto de transporte urbano adaptado para personas con discapacidad y sus acompañantes denominado "Ruta 7"	08/01/18 – 31/12/18
Convenio	Subsecretaría de Recursos Humanos	Cálculo y pago de nómina	Multianual
Convenio	ISSSTESON	Prestaciones de Seguridad Social a los trabajadores.	Multianual

GLOSARIO

Eje Estratégico: Directriz para avanzar y consolidar posiciones

Estrategia: Es la manera en cómo se diseñan y establecen las acciones para cumplir los objetivos, buscando maximizar las ventajas..

Evaluación: Se refiere al proceso de determinar el mérito, valor, calidad o beneficio de un producto o resultado de algo.

Evaluación del desempeño: Logro de las instituciones sobre el cumplimiento de sus objetivos (eficacia), la eficiencia o sea con un aprovechamiento pleno de los recursos que se le han encomendado, y la garantía por el cumplimiento con ciertos estándares y expectativas de los usuarios de la política pública (calidad).

FEMOT- Fondo Estatal para la Modernización del Transporte.

Indicador- Característica específico, observable y medible que puede ser usada para mostrar los cambios y progresos que está haciendo un programa hacia el logro de un resultado específico.

IMPLAN- Instituto Municipal de Planeación.

Gestión: Capacidad del Gobierno para implementar obras y proyectos, y brindar bienes y servicios para responder a las demandas sociales con criterios de eficiencia.

Líneas Acción: Directriz o criterio de orientación de gran importancia , al señalar las acciones esenciales a efectuar para alcanzar metas y objetivos específicos.

Meta: Expresión cuantitativa de un objetivo, enuncia la magnitud o grado de realización de un objetivo en un tiempo determinado.

PED- Plan Estatal de Desarrollo.

Reto: Objetivo difícil de conseguir en el que se pone mucho esfuerzo.

Seguimiento: Mecanismo para evaluar regularmente la situación del programa, observando si las actividades se llevaron a cabo, cómo fueron planeadas y si dieron los resultados esperados. Sistema.

