



## **PROGRAMA DE DESARROLLO INSTITUCIONAL 2017-2020**

**DEL CONSEJO CIUDADANO DEL TRANSPORTE PUBLICO  
SUSTENTABLE DEL ESTADO DE SONORA**



## CONTENIDO

### ANTECEDENTES

#### 1. MARCO JURÍDICO - ADMINISTRATIVO

#### 2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

- 2.1. Gestión administrativa
  - 2.1.1. Recursos humanos
  - 2.1.2. Estructura administrativa
  - 2.1.3. Gestión Financiera
  - 2.1.4. Procesos administrativos
  - 2.1.5. Normatividad
  - 2.1.6. Planeación, seguimiento y evaluación institucional
  - 2.1.7. Edificio e infraestructura física
- 2.2. Atribuciones
- 2.3. Factores internos para el CCT
  - 2.3.1. Fortalezas
  - 2.3.2. Áreas de oportunidad

#### 3. FILOSOFÍA INSTITUCIONAL

- 3.1. Misión
- 3.2. Visión
- 3.3. Valores Institucionales
- 3.4. Principios Institucionales

#### 4. DIAGNÓSTICO OPERACIONAL

- 4.1. Alineación a las Políticas Públicas Estatales del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021

#### 5. INDICADORES ESTRATÉGICOS



## ANTECEDENTES

El antecedente de creación del Consejo data del 23 de diciembre de 2013, cuando el Congreso del Estado de Sonora publicó diversas reformas a la Constitución Política del Estado de Sonora, a la Ley de Transporte vigente y promulgó la Ley Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora.

En conjunto, estos cambios tuvieron como finalidad el reconocimiento de una nueva autoridad en materia de transporte, para desarrollar acciones permanentes en su carácter de autoridad que determine las tarifas del transporte público conforme a su calidad, a fin de procurar la rentabilidad, sustentabilidad y eficiencia en el servicio público de transporte.

Es así, como el Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora, se constituye como un órgano autónomo establecido en la Constitución Política del Estado de Sonora, integrado por Consejeros Ciudadanos con capacidades suficientes dentro de los ámbitos técnico, social, económico y ambiental, nombrados libremente y acreditados por Instituciones y Organismos; para la ejecución de actividades en cuatro ámbitos de competencia, estructura que se resume en lo siguiente:

Ámbito Técnico: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM), Concesionarios del Servicio de Transporte Público.

Ámbito Social: Confederación de Trabajadores de México (CTM), Universidad de Sonora (UNISON), Unión de Usuarios A. C. (UU).

Ámbito Económico: Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA), Cámara Nacional de Comercio (CANACO), Colegio de Economistas.

Ámbito Ambiental: Colegio de Sonora (COLSON), Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo (CIAD), Colegio de Arquitectos.



## **1. MARCO JURÍDICO - ADMINISTRATIVO**

El marco de actuación jurídico y normativo del Consejo, esta normado y regulado en las disposiciones contenidas en la Constitución Política del Estado de Sonora, Ley de Transporte para el Estado de Sonora, la Ley Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora, el Reglamento de la Ley Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Público Sustentable del Estado de Sonora, y aquellas que por su naturaleza beneficien los intereses colectivos, siempre y cuando estas no afecten el orden público y la estabilidad social.

## **2. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL**

En este apartado se realiza un diagnóstico institucional con la finalidad de presentar de manera clara la situación actual, además de un análisis de la gestión de los últimos cuatro años. El análisis se divide en los procesos de la Institución como la actualización de tarifas, la emisión de normas técnicas de calidad, gestión administrativa, la vinculación institucional y se presenta un resumen de las principales fortalezas y debilidades del CCT.

### **2.1. Gestión administrativa**

#### **2.1.1. Recursos humanos**

La plantilla de personal del CCT, está actualmente integrada por 11 Consejeros, Un Secretario Técnico, Un Coordinador de Contabilidad y 5 Analistas Técnicos.

En relación con la escolaridad del personal, los servidores públicos con licenciatura representan el 94%; con grado de maestría, el 5%; y los que poseen el grado de doctorado, 1 por ciento. Además, el personal que cuenta con algún tipo de estudios y certificación por parte de los organismos calificados para ello.

En este contexto, es fundamental crear una estructura enfocada al desarrollo y retención de capital humano, que permitan contar con personal con mayor nivel de especialización y/o certificación.

#### **2.1.2. Estructura administrativa**

Los cambios, modificaciones y derogaciones en la Ley del Transporte y en la Ley Estatal de Responsabilidades incluyen nuevas atribuciones y facultades del CCT, lo que genera la necesidad de que se revise y se readecúe el marco de actuación, la estructura organizacional y del manual de organización con el fin de priorizar el cumplimiento con eficiencia de los nuevos mandatos de ley.



### **2.1.3. Gestión Financiera**

En el periodo de **2014 a 2017**, el presupuesto del CCT se ha mantenido en el mismo nivel de presupuesto asignado, por el orden de los \$10 millones de pesos, lo que no ha representado ningún aumento en ese periodo.

### **2.1.4. Procesos administrativos**

En el mes de junio del año en curso, se inició la implementación de un sistema que registre de manera armónica, delimitada y específica, las operaciones presupuestarias y contables derivadas de la gestión pública, que genere estados financieros confiables, comprensibles, oportunos, periódicos y comparables como lo exige la Ley General de Contabilidad Gubernamental (LGCG).

El sistema implementado en el Consejo, SAGCG.NET recomendado por el INDETEC - Consejo para la Armonización Contable (CONAC), Instituciones autorizadas por la SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO Publico para normar la instrumentación de la armonización Contable.

Actualmente la Comisión de Administración cuenta con un sistema de esta magnitud, generándose los reportes contables y presupuestales del propio sistema armonizado. En cuanto al registro y control de inventarios de bienes muebles e inmuebles, se lleva el registro oportuno en la contabilidad gubernamental. Entre las fortalezas más grandes del área de Administración se encuentra, la profesionalización de los servidores públicos que manejan los recursos, mismos que cuentan con el perfil profesional para la implementación del sistema.

### **2.1.5. Normatividad**

Ante los recientes cambios en las facultades y atribuciones legales de la Institución es necesaria la revisión, adecuación y la realización de las modificaciones necesarias a la normatividad institucional como es el caso del reglamento interior, los códigos de ética y de conducta.

Lo anterior con el fin de establecer normativas que regulen armónicamente el quehacer del CCT y favorezcan un clima organizacional caracterizado por la reflexión y la libre discusión de las ideas.



### **2.1.6. Planeación, seguimiento y evaluación institucional**

El fortalecimiento del modelo de planeación institucional constituye una prioridad que este Organismo tendrá que atender para cumplir con las disposiciones emanadas del CONAC, además de incorporar los elementos requeridos para la Presupuestación Basada en Resultados y conformar la Matriz de Indicadores de Resultados. Es necesario dirigir las acciones para relacionar la actividad de planeación con la programación presupuestal y la evaluación de los programas y proyectos institucionales para la adecuada consecución del Programa de Desarrollo Institucional (PDI) 2017-2020.

En este sentido, en el marco del PDI 2017-2020, se deberá de proyectar anualmente el Programa Operativo Anual (POA), donde se especifiquen las metas a lograr y las actividades a desarrollar por parte de las distintas unidades administrativas de la Institución. En el objetivo de consolidar el modelo de planeación y evaluación estratégica, será prioritaria la operación de un sistema institucional de información oportuna, suficiente y confiable para la toma de decisiones con apego estricto en la normatividad.

### **2.1.7. Edificio e infraestructura física**

En el último año se han hecho erogaciones, para la modernización y el equipamiento de la infraestructura física de la Institución, es así como, se realizó la contratación de un edificio para oficinas del CCT, ya que anteriormente las Sesiones del Pleno se realizaban de manera itinerante, sin contar con un espacio físico.

El inmueble es rentado por la Institución, en el cual se encuentran establecidas las oficinas de Presidencia del Consejo, Secretaría Técnica, y las de las Comisiones de: Administración, Actualización y Fijación de Tarifas, Seguimiento a la Calidad del Servicio y al Programa Estatal del Transporte, Modernización del Transporte y Desarrollo Urbano y el Comité de Ética y Conducta, asimismo, se dispone de 8 cajones de estacionamiento.



## 2.2. Atribuciones

Por mandato legal y normativo, el CCT es el órgano encargado de:

- A. Determinar las tarifas que pagarán los usuarios por el servicio de transporte público que preste el Estado, directamente o a través de concesionarios, en términos de la Ley de Transporte para el Estado de Sonora;
- B. Para procurar la sustentabilidad del servicio de transporte, emitir las normas generales en relación con la calidad a la que habrá de someterse la prestación del servicio de transporte público, ya que el nivel de calidad deseado y su cumplimiento, incidirán directamente en la tarifa y las consideraciones para su actualización periódica;
- C. Emitir y actualizar la tarifa técnica de transporte público, en términos de la Ley de Transporte para el Estado de Sonora;
- D. Recopilar la información y elaborar los estudios técnicos para la determinación de las tarifas del transporte público, así como para el cumplimiento de sus objetivos

Derivado de lo anterior, el CCT actualmente cuenta con diversos procesos y procedimientos para cumplir con las atribuciones y funciones establecidas en el marco normativo. Es así como, los procesos del CCT se estructuran a partir procesos fundamentales y otros procesos complementarios y de soporte a las atribuciones propias del CCT.

## 2.3. Factores internos para el CCT

### 2.3.1. Fortalezas

- ✓ El CCT constituido como un organismo público autónomo cuenta con las atribuciones necesarias para realizar, en los términos de la legislación aplicable e igualmente los recursos públicos ejercidos por particulares, incluyéndose para dicho efecto las atribuciones necesarias para verificar que los ejercicios correspondientes se encuentren ajustados a los criterios, los planes y los programas especificados en los presupuestos respectivos las tareas en materia de fiscalización.
- ✓ La plantilla del personal del CCT cuenta con experiencia en materia de su competencia.
- ✓ El CCT cuenta con la facultad para desarrollar la gestión administrativa, lo que permite gozar de plena libertad para establecer y decidir sobre su organización y funcionamiento.
- ✓ El CCT ha establecido el compromiso de fortalecer la vinculación con la sociedad y usuarios del servicio.
- ✓ La infraestructura física de la Institución ha crecido de manera importante en los últimos años, por lo que se cuenta con la infraestructura suficiente para desarrollar sus funciones y atribuciones.



- ✓ La Institución ha firmado una importante cantidad de convenios con instituciones que permiten establecer relaciones de colaboración y sinergias (Colegio de Arquitectos, Unión de Usuarios).

### **2.3.2. Áreas de oportunidad**

- ✓ La Institución no ha capacitado a su personal en el marco legal del SEA.
- ✓ La Institución no cuenta con un software que ayude a agilizar los procesos.
- ✓ La página de Internet del CCT presenta serias deficiencias de información y funcionalidad, lo cual expone a la Institución a recibir sanciones, dados los nuevos requerimientos legales.
- ✓ La infraestructura tecnológica no es la adecuada para brindar el soporte de información a todas las áreas de la Institución.
- ✓ La Institución no cuenta con una unidad responsable de la actualización de la información jurídica y normativa.
- ✓ No se cuenta con un área jurídica es insuficiente para hacer frente a los requerimientos del SEA.
- ✓ El archivo de la Institución no se encuentra debidamente integrado y sistematizado.
- ✓ La Institución carece de un órgano de control interno, el cual proporcione un nivel razonable de aseguramiento de eficiencia, desempeño y cumplimiento de las leyes.
- ✓ La Institución no cuenta con un área que se encargue de la implementación de los mecanismos para el seguimiento y la evaluación de los objetivos y estrategias para el cumplimiento del PDI.
- ✓ El CCT, carece de un sistema de protección civil.

## **3. Filosofía Institucional**

### **3.1. Misión**

Somos un órgano autónomo establecido en la Constitución Política del Estado de Sonora, integrado por Consejeros Ciudadanos con capacidades suficientes dentro de los ámbitos técnico, social, económico y ambiental, nombrados libremente y acreditados por Instituciones y Organismos; para desarrollar acciones permanentes en su carácter de autoridad que determinen las tarifas del transporte público conforme a la calidad del servicio, a fin de procurar la rentabilidad, sustentabilidad y eficiencia en el servicio público de transporte.





### **3.2. Visión**

Ser un Instituto de Movilidad del Estado de Sonora, con capacidad legal para la supervisión y sanción en la observación de normas de calidad en el servicio público del transporte, con apoyo en el uso permanente de las tecnologías de información y comunicación.

### **3.3. Valores Institucionales**

#### Responsabilidad.

Lograr que las decisiones tomadas a nivel individual y grupal, así como las consecuencias de éstas, impacten de manera positiva la misión de la entidad, trabajando en el cumplimiento de las funciones asignadas con eficiencia, eficacia y efectividad.

#### Imparcialidad.

Mantener una posición neutral, ecuánime, con criterios debidamente fundamentados que favorezcan el desarrollo de la misión institucional sin que éste se vea afectado por la visión individual de quienes conformamos el consejo.

#### Compromiso.

Desarrollar las tareas encomendadas con convicción, superando las dificultades y asumiendo la misión y la visión de la entidad como propios, con el fin de trabajar en función de ellos para entregar resultados óptimos a la comunidad.

#### Respeto.

Tener conciencia acerca de la necesidad de reconocimiento de la dignidad, el espacio y la autonomía de los demás, de forma equitativa, lo cual implica el fomento y respaldo a condiciones de buen trato y oportunidad en la respuesta a los usuarios internos y externos, dando importancia al fortalecimiento de la cultura organizacional, que parte de la heterogeneidad del equipo humano del Consejo.

#### Lealtad.

Ejecutar las acciones con integridad, entregando lo mejor en la tarea de preservar y defender los lineamientos y políticas institucionales a través de la prudencia, sinceridad, fidelidad y entusiasmo, reflejando siempre en el carácter de cada miembro, los ideales del consejo.

#### Honestidad.

Actuar con carácter íntegro, transparente, que nos permita mostrarnos hacia los demás tal como somos, con el fin de alcanzar las metas en crecimiento continuo, para alcanzar los objetivos, con profesionalismo y coherencia entre lo que se piensa, se dice y se hace, conservando siempre la autenticidad.



### Pertenencia.

Asumir al Consejo como un espacio propio en el que las acciones conducen al bien común y sus miembros como parte esencial se apropian de las tareas que les han sido asignadas, reconociendo la necesidad de formar parte de un equipo de trabajo, de una institución del Estado e integrar a los nuevos consejeros para formarlos bajo los principios del Consejo.

### Confianza.

Transmitir pensamientos y sentimientos que irradian seguridad, inspirando a las partes de interés la confianza en que se llevarán a cabo las labores cotidianas a pesar de los obstáculos y las condiciones, garantizando en buen funcionamiento del Consejo.

## **3.4. Principios Institucionales**

### Recursos.

Los miembros del Consejo deberán utilizar los recursos económicos y materiales del Consejo de manera responsable, y no obtener beneficios personales con su uso.

### Conflicto de intereses.

Un conflicto de interés ocurre cuando el interés personal de un miembro interfiere de algún modo con los intereses del Consejo, en su totalidad, por lo que deberán conducirse de manera honesta y responsable en el quehacer de sus actividades, y no podrán anteponer su interés personal, profesional o financiero ante el interés del Consejo.

### Confidencialidad.

La información privilegiada del Consejo no podrá ser utilizada por los miembros del Consejo para beneficio personal o de terceros, en tanto ésta no sea conocida por el público en general.

### Servicio.

Servir a los usuarios de Transporte Público como fin último, aplicando el mejor esfuerzo y compromiso de la prestación del servicio y aplicación de la mejora continua en la modernización del servicio integral del transporte, de tarifas respecto a la determinación de tarifas, la calidad, rentabilidad social y sustentabilidad.

### Ideología Política y Religiosa.

Debe existir respeto a la libertad de creencias y afiliación política de los miembros, sin embargo, el ejercicio de estas prácticas debe realizarse fuera de las actividades y prácticas del Consejo, por lo tanto, se prohíbe a los miembros usar el nombre del Consejo, así como su imagen, instalaciones y cualquiera de sus recursos para propósitos de proselitismo.



### Cumplimiento de la Legislación.

Todos los miembros del Consejo están comprometidos a dar total y cabal cumplimiento a las leyes y reglamentos en el Estado de Sonora y correlativas en la República Mexicana vigentes, y no deberán tener vínculos o nexos con el crimen organizado.

### Anticorrupción.

Los miembros del Consejo se abstendrán de participar en recibir cualquier tipo de pago indebido de cualquier tipo de autoridad, o cualquier tipo de actividad que pueda entenderse tácita, implícita o expresamente como corrupción.

### Transparencia.

Las prácticas del consejo deberán ser de forma honesta y veraz, efectuar registros precisos y adecuados, revelar oportunamente información importante, respetando obligaciones de confidencialidad y privacidad, sus miembros se abstendrán de cometer actos engañosos, con una clara rendición de cuentas sujetándose a la evaluación de la autoridad competente y la sociedad en general.

## **4. DIAGNÓSTICO OPERACIONAL**

El Gobierno del Estado de Sonora, como lo ha plasmado en el Plan Estatal de Desarrollo, está consciente de la necesidad de mejorar la movilidad urbana en las ciudades de la entidad, lo que implica modernizar e integrar los sistemas de transporte público, mejorar el nivel de servicio a los usuarios e incentivar el uso de este tipo de transporte.

Estas acciones contribuirán a incrementar la calidad de vida, y reducir la congestión vial y emisión de contaminantes a la atmosfera. Para responder de manera efectiva a estas necesidades, se publicó la nueva Ley 96 Orgánica del Consejo Ciudadano del Transporte Publico Sustentable del Estado de Sonora el 23 de diciembre de 2013, que, entre una de sus particularidades, destaca la facultad a este órgano autónomo, para regule las tarifas del transporte.

La ley determino que este Órgano Autónomo del Estado, cuente con personalidad jurídica y patrimonio propios, con capacidad para determinar la viabilidad de crear corredores de transporte masivo y dotarlos para su funcionamiento de componentes operativos, tecnológicos, financieros, administrativos y de asociación público-privada

En los últimos años se ha mostrado un alto crecimiento de la motorización privada, según INEGI de 1980 a 2010, creció 6 veces la cantidad de vehículos y sólo 2.5 veces la población, y adicionalmente, se estima que, para transportarse, el 70 % de la población utiliza transporte público y el 30% automóviles privados.



La masificación del uso del automóvil privado no representa una solución de largo plazo a la movilidad de las ciudades, por el contrario, a largo plazo el incremento descontrolado en el crecimiento del parque vehicular congestiona progresivamente las vialidades urbanas.

La Ciudad de Hermosillo, es reconocida por su destacada dinámica económica y social, donde se concentra cerca de Un Millón de habitantes. Al igual que otras zonas metropolitanas del país, requiere de políticas públicas que den solución a los problemas de movilidad, una vez que éstas, contribuyen a la competitividad al incentivar la atracción y retención de talento humano e inversiones, e incrementar la productividad laboral.

Otro aspecto que ha restado operatividad a determinadas rutas de transporte público ha sido la expansión horizontal de la mancha urbana durante las últimas dos décadas. Esta situación se materializa en asentamientos alejados de los centros de trabajo y de servicios tradicionales, lo que provoca que los residentes recorran distancias cada vez más largas e incrementen el costo de sus traslados, independientemente, de que viajen en automóvil privado o público.

El transporte público de la ciudad presenta, actualmente, una sobreoferta de vehículos de baja capacidad (taxis), falta de cobertizos para usuarios, accesos universales, bahías de ascenso y descenso, así como una inadecuada red de rutas y limitada racionalización de recorridos en el área central de las principales ciudades, con graves consecuencias para el tránsito, el medio ambiente y la seguridad del peatón.

## **PROPUESTA GENERAL DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL**

El Plan Estatal de desarrollo 2016-2021, constituye un marco general de referencia para el diseño e implementación de políticas, programas y acciones de la administración actual, de tal forma que las decisiones públicas estén sustentadas en un documento que refleje objetivamente la diversidad de retos y desafíos de nuestro Estado.

El CCT tiene como prioridad principal mejorar el servicio de transporte público de la población, mediante el diseño, gestión, implantación, operación y regulación de esquemas de transporte masivo, bajo un enfoque sistémico e integral. Las acciones para lograr los objetivos del CCT, deberán considerar:

- Satisfacer las necesidades de la población en materia de transporte público masivo de pasajeros, a fin de elevar la calidad del servicio y la eficiencia en su operación y control.
- Fortalecer las capacidades institucionales del CCT, para fortalecer la rectoría del Estado en el servicio público de transporte.
- Lograr la convergencia y colaboración de los distintos órdenes y niveles de la administración pública y la participación de la iniciativa privada, para otorgar un servicio público de transporte masivo de calidad.



- Realizar estudios de investigación en materia de operación y desarrollo relacionados con el Servicio Público de Transporte Masivo de Pasajeros, con el fin de elaborar los planes y programas para la creación y mejora del sistema integrado de transporte público masivo.

Estas acciones se desarrollarán de forma diligente y constante por parte del CCT, de conformidad con los atributos que por Ley cuenta.

#### 4.1. Alineación a las Políticas Públicas Estatales del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021

##### a) Alineación por Objetivos.

EJE ESTRATÉGICO	RETO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
II. SONORA Y CIUDADES CON CALIDAD DE VIDA. GOBIERNO GENERADOR DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA CALIDAD DE VIDA Y LA COMPETITIVIDAD SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE	RETO 1. CONSOLIDAR EL SISTEMA DE PLANEACIÓN ESTATAL DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y EL DESARROLLO URBANO	1.1. IMPULSAR LA ELABORACIÓN Y/O ACTUALIZACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL	1.1.1 CONSOLIDAR UN ADECUADO MARCO JURÍDICO PARA INSTRUMENTAR UNA POLÍTICA ORDENADA Y CONGRUENTE EN MATERIA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y DESARROLLO URBANO.
		ESTRATEGIA 1.2. PROPICIAR EL USO MÁS EFICIENTE DEL SUELO BASADO EN CARACTERÍSTICAS Y POTENCIALIDADES	1.2.1. FORTALECER LA FORMACIÓN INSTITUCIONAL EN PROGRAMAS, LEYES Y NORMAS QUE APLIQUEN PARA UN MEJOR DESARROLLO URBANO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL.
		ESTRATEGIA 1.3. GENERAR BIENESTAR SOCIAL Y COMPETITIVIDAD ECONÓMICA	1.3.1. CONSOLIDAR LOS CENTROS URBANOS, SEGÚN SU VOCACIÓN, CONTROLANDO SUS EXPANSIONES URBANAS A TRAVÉS DE INSTRUMENTOS REGULADORES ACTUALIZADOS. 1.3.4. PROMOVER PROYECTOS ESTRATÉGICOS SUSTENTABLES, SOSTENIBLES CON PARTICIPACIÓN DE CAPITAL PÚBLICO Y PRIVADO
	RETO 2. FAVORECER EL DESARROLLO SUSTENTABLE Y SOSTENIBLE DE LAS LOCALIDADES URBANAS	ESTRATEGIA 2.2. GESTIONAR Y MEJORAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS E INFRAESTRUCTURA	2.2.2 POTENCIALIZAR LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA A TRAVÉS DE NUEVOS MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO Y BUENAS PRÁCTICAS, APROVECHANDO EXPERIENCIAS EXITOSAS NACIONALES E INTERNACIONALES. 2.2.3 PROMOVER ACCIONES QUE AMPLIEN Y MEJOREN LA INFRAESTRUCTURA BÁSICA DE LAS LOCALIDADES DEL ESTADO (RED DE ALUMBRADO PÚBLICO, DRENAJE, EQUIPAMIENTO DE CALLES Y PAVIMENTACIÓN, LIMPIA, RECOLECCIÓN, TRATAMIENTO Y DISPOSICIÓN FINAL DE RESIDUOS SÓLIDOS).

EJE ESTRATÉGICO	RETO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
<p>II. SONORA Y CIUDADES CON CALIDAD DE VIDA. GOBIERNO GENERADOR DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA CALIDAD DE VIDA Y LA COMPETITIVIDAD SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE</p>	<p><u>RETO 3.</u> MEJORAR LAS CONDICIONES DE SERVICIO Y SEGURIDAD QUE OFRECE LA RED CARRETERA ESTATAL</p>	<p>ESTRATEGIA 3.1. OFRECER LA COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL CON LOS OTROS NIVELES DE GOBIERNO</p>	<p>3.1.4 PROMOVER LA PARTICIPACIÓN DE INSTITUCIONES ACADÉMICAS Y DE INVESTIGACIÓN EN EL DISEÑO DE UN MODELO DE MOVILIDAD CARRETERO ÁGIL, SEGURO Y QUE REDUZCA COSTOS DE TRASLADOS. 3.1.5 DISEÑAR Y COMPLEMENTAR LA NORMATIVIDAD VIGENTE CON EL FIN DE QUE SE INCORPORE LA OBLIGATORIEDAD PARA QUE EN LOS PROCESOS DE PROYECCIÓN, DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS SE CONSIDEREN LAS ADAPTACIONES NECESARIAS Y MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD PARA PERSONAS DISCAPACITADAS.</p>
	<p><u>RETO 9.</u> IMPULSAR Y CONSOLIDAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE COMPETITIVO Y SUSTENTABLE</p>	<p>ESTRATEGIA 9.1 FOMENTAR UN TRANSPORTE JUSTO, EQUITATIVO, CONFIABLE Y AUTOSUSTENTABLE</p>	<p>9.1.1. MODERNIZAR EL MARCO JURÍDICO Y REGULATORIO PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. 9.1.2. CREAR UNA COORDINACIÓN ESTATAL DEL TRANSPORTE CON ATRIBUCIONES PARA PROPONER, IMPLEMENTAR, CONTROLAR Y SANCIONAR EL CUMPLIMIENTO NORMATIVO AL SISTEMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO. 9.1.3. ESTABLECER UN EQUILIBRIO ENTRE EL ESTADO, LOS CONCESIONARIOS Y LOS USUARIOS QUE PRIVILEGIE EL RESPETO AL DERECHO DE LA MOVILIDAD DE LA SOCIEDAD, A TRAVÉS DE MECANISMOS DE EVALUACIÓN COSTO-BENEFICIO. 9.1.4. EVALUAR PERIÓDICAMENTE LA SATISFACCIÓN DE LAS Y LOS USUARIOS PARA PROPONER MEDIDAS CORRECTIVAS. 9.1.5. FOMENTAR EL USO DE NUEVAS TECNOLOGÍAS EN COMBUSTIBLES PARA REDUCIR LAS EMISIONES DE CONTAMINANTES A LA ATMÓSFERA Y MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN LAS CIUDADES.</p>

EJE ESTRATÉGICO	RETO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
<p>II. SONORA Y CIUDADES CON CALIDAD DE VIDA. GOBIERNO GENERADOR DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA CALIDAD DE VIDA Y LA COMPETITIVIDAD SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE</p>	<p><u>RETO 9.</u> IMPULSAR Y CONSOLIDAR UN SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE COMPETITIVO Y SUSTENTABLE</p>	<p>ESTRATEGIA 9.2 INCREMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS Y LA COMPETITIVIDAD DE LAS REGIONES</p>	<p>9.2.1. PROMOVER E IMPLEMENTAR UN PROGRAMA DE SEÑALIZACIÓN Y SEÑALÉTICA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE. 9.2.2. PROFESIONALIZACIÓN DE LAS Y LOS TRABAJADORES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE. 9.2.3 REALIZAR ESTUDIOS DE MOVILIDAD, EN COORDINACIÓN CON EL SECTOR ACADÉMICO Y SOCIAL, QUE PERMITAN LA OPTIMIZACIÓN DEL SISTEMA.</p>
		<p>ESTRATEGIA 9.3 TECNIFICACIÓN Y AUTOMATIZACIÓN DE PROCESOS DE CONTROL, SUPERVISIÓN Y DIFUSIÓN</p>	<p>9.3.1. AUTOMATIZACIÓN DE LOS PROCESOS DE CONTROL Y SUPERVISIÓN EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJE DE RUTA FIJA. 9.3.2. UTILIZACIÓN DE TECNOLOGÍA PARA EL CONTROL DE INGRESOS DE LAS UNIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO. 9.3.3. DISEÑAR E IMPLEMENTAR INSTRUMENTOS QUE TRANSPARENTEN EL MANEJO, USO Y DESTINO FINAL DE RECURSOS ECONÓMICOS QUE GENERAN EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJE. 9.3.4 DIFUSIÓN Y RETROALIMENTACIÓN DE LA INFORMACIÓN QUE GENERE EL SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO SISTEMA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO POR MEDIO DE LAS TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN EN BENEFICIO DE LA CIUDADANÍA.</p>
	<p><u>RETO 13.</u> CONTRIBUIR A QUE LA SOCIEDAD CIVIL SONORENSE SE CARACTERICE POR SU CULTURA DEL CUIDADO AL MEDIO AMBIENTE</p>	<p>ESTRATEGIA 13.1. CONFORMAR UN PROGRAMA ESTATAL DE EDUCACIÓN Y EXTENSIONISMO EN MATERIA DE MEDIO AMBIENTE</p>	<p>13.3.1. ASESORAR A LOS GOBIERNOS MUNICIPALES EN LA ELABORACIÓN DE PROYECTOS EJECUTIVOS PARA LA MODERNIZACIÓN DE VIALIDADES Y LA CONSTRUCCIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA.</p>

EJE ESTRATÉGICO	RETO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
<p>II. SONORA Y CIUDADES CON CALIDAD DE VIDA. GOBIERNO GENERADOR DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA CALIDAD DE VIDA Y LA COMPETITIVIDAD SOSTENIBLE Y SUSTENTABLE</p>	<p><b>RETO 13.</b> CONTRIBUIR A QUE LA SOCIEDAD CIVIL SONORENSE SE CARACTERICE POR SU CULTURA DEL CUIDADO AL MEDIO AMBIENTE</p>	<p>ESTRATEGIA 13.3. VÍAS RÁPIDAS PARA UNA MEJOR MOVILIDAD</p>	<p>13.3.1. ASESORAR A LOS GOBIERNOS MUNICIPALES EN LA ELABORACIÓN DE PROYECTOS EJECUTIVOS PARA LA MODERNIZACIÓN DE VIALIDADES Y LA CONSTRUCCIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA.</p> <p>13.3.2. GESTIONAR RECURSOS Y APOYAR LAS GESTIONES DE LOS GOBIERNOS MUNICIPALES PARA LA MODERNIZACIÓN DE VIALIDADES Y LA CONSTRUCCIÓN DE SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA.</p> <p>13.3.3. IMPULSAR A LA CONSTRUCCIÓN DE LIBRAMIENTOS, DISTRIBUIDORES VIALES, PARES VIALES, BULEVARES Y PERIFÉRICOS, ASÍ COMO PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SEMÁFOROS INTELIGENTES, COMO SOLUCIONES AL PROBLEMA DEL TRÁFICO VEHICULAR EN LAS CIUDADES CON MAYOR AFLUENCIA.</p>





b) Objetivo General, Estrategias y Líneas de Acción a Implementar

Objetivo General

Satisfacer las necesidades de la población en materia de transporte público masivo de pasajeros, del servicio de pago electrónico, de la operación del centro general de gestión de operaciones, y de las tarifas que a cada uno de ellos les resulta aplicable en el Estado, de los servicios auxiliares y conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia, sirviéndose de los avances técnicos y avances tecnológicos disponibles, ordenando la incorporación, uso y admisión de nuevas tecnologías, a fin de elevar la calidad del servicio y la eficiencia en su operación y control.

ESTRATEGIAS	LÍNEA DE ACCIÓN
<p><b>ESTRATEGIA 1:</b> DISEÑAR E IMPLEMENTAR LA POLÍTICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS DEL ESTADO DE SONORA.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN 1 REALIZAR LOS EJERCICIOS DE PLANEACIÓN Y PROGRAMACIÓN PARA DESARROLLAR UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO EN LAS ZONAS METROPOLITANAS DE SONORA.</p> <p>LÍNEA DE ACCIÓN 2 DISEÑAR, IMPLEMENTAR Y OPERAR LOS CORREDORES DE TRANSPORTE MASIVO EN EL ESTADO DE SONORA; EN EL PERIODO 2017- 2020.</p> <p>LÍNEA DE ACCIÓN 3 DISEÑAR, IMPLEMENTAR Y OPERAR O CONCESIONAR LOS SISTEMAS DEL PAGO ELECTRÓNICO, CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL Y DE LOS SERVICIOS AUXILIARES.</p> <p>LÍNEA DE ACCIÓN 4 SUPERVISAR EL FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO.</p> <p>LÍNEA DE ACCIÓN 5 VINCULAR LA INFRAESTRUCTURA VIAL DE LOS CORREDORES DE TRANSPORTE MASIVO, AL DESARROLLO URBANO Y RURAL</p>
<p><b>ESTRATEGIA 2:</b> OFRECER A LA POBLACIÓN UN EFICIENTE NIVEL DE SERVICIO Y OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO.</p>	<p>LÍNEA DE ACCIÓN 1 DISEÑAR Y APLICAR PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN INTEGRAL PARA PROFESIONALIZAR A LOS PRESTADORES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO.</p> <p>LÍNEA DE ACCIÓN 2 DEFINIR Y APLICAR ESTÁNDARES DE OPERACIÓN Y NIVEL DE SERVICIO QUE ASEGUREN LA SATISFACCIÓN TOTAL DE LOS USUARIOS, MEDIANTE LOS PRINCIPIOS DE SEGURIDAD, CONFIABILIDAD Y RAPIDEZ.</p>

ESTRATEGIAS	LÍNEA DE ACCIÓN
<p><b>ESTRATEGIA 3:</b> REALIZAR ESTUDIOS DE INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE OPERACIÓN Y DESARROLLO RELACIONADOS CON EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS.</p>	<p><b>LÍNEA DE ACCIÓN 1</b> IDENTIFICAR LA DEMANDA DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO, Y ELABORAR ESTUDIOS DE VIABILIDAD PARA INSTALAR NUEVOS CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO.</p> <p><b>LÍNEA DE ACCIÓN 2</b> INVESTIGAR EN MATERIA DE SISTEMAS DE VIALIDAD Y TRANSPORTE MASIVO, Y DIVULGAR E INTERCAMBIAR INFORMACIÓN ESPECIALIZADA.</p> <p><b>LÍNEA DE ACCIÓN 3</b> DETERMINAR INVERSIONES, COSTOS, TARIFAS, FORMA DE PAGO, SANCIÓN Y PENALIZACIÓN A PRESTADORES Y TODAS LAS OPERACIONES RELATIVAS AL SERVICIO DEL TRANSPORTE MASIVO.</p>
<p><b>ESTRATEGIA 4:</b> ACORDAR CON LOS TRES NIVELES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, PLANES, PROGRAMAS Y ACCIONES DIRIGIDOS A MEJORAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MASIVO DE PASAJEROS.</p>	<p><b>LÍNEA DE ACCIÓN 1</b> CUMPLIR LAS ACCIONES ESTABLECIDAS POR EL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2016-2021, EN MATERIA DE MOVILIDAD URBANA SUSTENTABLE CON APEGO A LOS CRITERIOS DE RACIONALIDAD, DISCIPLINA, TRANSPARENCIA Y EL EJERCICIO DEL GASTO CON BASE EN RESULTADOS.</p> <p><b>LÍNEA DE ACCIÓN 2</b> COORDINAR LAS ACCIONES DE MEJORA A LA MOVILIDAD, CON LA FEDERACIÓN, ENTIDADES FEDERATIVAS Y MUNICIPIOS.</p>

## 5. INDICADORES ESTRATÉGICOS

### FICHA DEL INDICADOR 1

ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS
NOMBRE DEL INDICADOR	COBERTURA DE TRANSPORTE MASIVO
OBJETIVO GENERAL DEL INDICADOR	ASEGURAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA POBLACIÓN EN LA ZONA METROPOLITANA DE SONORA
FÓRMULA DE CÁLCULO Y DEFINICIÓN DE VARIABLES	$CTM = (PUTM / PUTP) \cdot 100$  CTM, COBERTURA DE TRANSPORTE MASIVO PUTM, POBLACIÓN USUARIA DE TRANSPORTE MASIVO PUTC, POBLACIÓN USUARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO
PERIODICIDAD	ANUAL
FUENTE	ENCUESTAS PROPIAS E INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA UNIÓN DE USUARIOS DE HERMOSILLO Y DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE
REFERENCIAS ADICIONALES	DGT, UU E INEGI
LÍNEA BASE 2014-2017 0%	META 2018 70% DE LA POBLACIÓN USUARIA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

### FICHA DEL INDICADOR 2

ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS
NOMBRE DEL INDICADOR	ÍNDICE DE PASAJEROS POR KILOMETRO (IPK)
OBJETIVO GENERAL DEL INDICADOR	DIMENSIONAR LA EFICIENCIA OPERATIVA DEL SISTEMA
FÓRMULA DE CÁLCULO Y DEFINICIÓN DE VARIABLES	$IPK = \text{TOTAL PASAJEROS} / \text{TOTAL KM RECORRIDOS}$ INVOLUCRA A LA SUMATORIA DE TODAS LA UNIDADES DE TRANSPORTE
PERIODICIDAD	MENSUAL
FUENTE	CONTEOS Y MONITOREO
REFERENCIAS ADICIONALES	LA UNIDAD RESPONSABLE DE REPORTAR EL AVANCE DEL INDICADOR ES LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE.
LÍNEA BASE 2014-2017	SUPERAR LA RELACIÓN ACTUAL
VALOR NO DISPONIBLE	5%

### FICHA DEL INDICADOR 3

ELEMENTOS	CARACTERÍSTICAS
NOMBRE DEL INDICADOR	FRECUENCIA DE PASO
OBJETIVO GENERAL DEL INDICADOR	ASEGURAR QUE LA FRECUENCIA DE PASO DE LAS UNIDADES CUMPLA CON EL TIEMPO ESTABLECIDO
FÓRMULA DE CÁLCULO Y DEFINICIÓN DE VARIABLES	$TFC = (PUTM / PUTP) \cdot 100$ <p>TFC, TIEMPO DE FRECUENCIA DE PASO PUTM, PUTC,</p>
PERIODICIDAD	MENSUAL
FUENTE	ENCUESTAS PROPIAS E INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA UNIÓN DE USUARIOS DE HERMOSILLO Y DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL TRANSPORTE
REFERENCIAS ADICIONALES	DGT Y UU
LÍNEA BASE 2014-2017 25 MINUTOS	META 2018 DISMINUIRLO A 20 MINUTOS