

TOMO CLII
Pachuca de Soto, Hidalgo
22 de Julio de 2019
Alcance Dos
Núm. 29



LIC. OMAR FAYAD MENESES
Gobernador del Estado de Hidalgo

LIC. SIMÓN VARGAS AGUILAR
Secretario de Gobierno

LIC. ROBERTO RICO RUIZ
Coordinador General Jurídico

L.I. GUSTAVO CORDOBA RUIZ
Director del Periódico Oficial

PERIÓDICO OFICIAL DEL ESTADO DE HIDALGO



Calle Matamoros No. 517, Col. Centro, C.P. 42000, Pachuca de Soto, Hidalgo, México

Tel. +52 (771) 688-36-02
poficial@hidalgo.gob.mx
<http://periodico.hidalgo.gob.mx>

SUMARIO

Contenido

Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo. - Acuerdo que crea el Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional (POTC). 3

Publicación electrónica



Lic. José Luis Guevara Muñoz, Secretario de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, con fundamento en los artículos: 3, 4, 21 y 37 Bis de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Hidalgo; 19 y 20 del Reglamento Interior de la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo; 5, 7 fracciones I, II, XVI inciso a, b, y 9 fracciones I, II, V, XV, XVI y XXVIII de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y; 7, 8 y 15 del Reglamento de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y:

CONSIDERANDO

Primero.- Que el artículo 3 de la Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Hidalgo, establece que para el despacho de los asuntos que competen al Poder Ejecutivo, el Gobernador del Estado se auxiliará de las dependencias y entidades de la administración pública que establece esta Ley.

Asimismo, el numeral 14 del mismo ordenamiento indica que las dependencias del Poder Ejecutivo podrán contar con órganos administrativos desconcentrados que les estarán jerárquicamente subordinados y tendrán facultades específicas para resolver sobre la materia que se determine de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Dentro del ordenamiento jurídico citado con antelación en su numeral 37 Bis, fracción I, III, X, XXIII, facultan a la Secretaría de Movilidad y Transporte para que estructure los programas de política pública en torno al desarrollo de la movilidad, mediante estudios que técnicamente sustenten la creación, redistribución, modificación y adecuación del servicio de transporte público, brindando prioridad a los peatones, personas con discapacidad y con movilidad limitada ciclistas, usuarios del servicio de transporte público de pasajeros, permisionarios del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías y usuarios de transporte particular automotor.

Segundo.- Que la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo, en su numeral 2, conceptualiza de interés general la prestación de los servicios públicos del transporte y el artículo 3 reconoce como autoridades competentes a la Secretaría de Movilidad y Transporte y al Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo.

El citado ordenamiento jurídico en su artículo 7, fracciones I, II, XII y XVI establece como atribución de la Secretaría de Movilidad y Transporte la de formular, elaborar, revisar, coordinar y dar seguimiento a los programas de movilidad y transporte así como supervisar el cumplimiento de las metas del Plan Estatal de Desarrollo y que éstas a su vez logren alcanzar los objetivos para el desarrollo sostenible de la Agenda 2030, atribuyéndole las tareas de coordinar las comisiones de trabajo con los diferentes sectores, con el objeto de que propongan acciones, programas o proyectos en la materia de competencia de la Secretaría.

Para ello el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo podrá estudiar, revisar, ampliar, modificar, validar y autorizar todos los planes y programas de la materia, de igual manera otorgar, modificar, transferir, extinguir, revocar y rescindir las concesiones, permisos, autorizaciones, convenios y contratos materia de esta Ley.

La misma Ley referida, en su numeral 9 fracciones I, II, V, X, XI, XIV, XV, XVI, XVIII, establece que el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, bajo la supervisión y acuerdo de la Secretaría de Movilidad y Transporte puede realizar estudios de investigación concernientes al servicio público de transporte en nuestra entidad, acordar con los tres niveles de la administración pública, planes, programas y acciones tendientes a eficientar la planeación, operación y control de los servicios de transporte público, privado y complementario y de las autorizaciones y convenios relativos a los mismos, acordar la apertura de plazas para otorgar concesiones y permisos relacionados con la prestación de los servicios de transporte público; acordar, previo estudio técnico, el cierre de plazas y suspender en un municipio o región del Estado, temporal o definitivamente, el otorgamiento de concesiones; establecer las bases para la celebración de los concursos relacionados con el otorgamiento de concesiones para la prestación de los servicios de transporte público; determinar, de acuerdo con las necesidades de las regiones de la Entidad, el número y la extensión de las rutas en que estarán divididas las vías públicas de competencia estatal; así como la clase o clases de servicio y el número de unidades que en cada ruta deberán operar; establecer y, en su caso, modificar en todo tiempo las ubicaciones, modalidades, número de unidades, los itinerarios de las rutas y los emplazamientos de los sitios que operen o estén situados en las vías de competencia estatal; según el caso de que se trate, cancelar, extinguir, rescatar, revertir, revocar, rescindir o declarar la caducidad de las concesiones, permisos o autorizaciones.



Tercero.- Que mediante decreto publicado en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo el día 31 de julio de 2013 se creó el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, el cual fue reformado mediante decreto publicado en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo el día 20 de mayo de 2019, cuyo objeto es el de impulsar la integración de sistemas de transporte público colectivo e individual, privado y complementario, motorizados y no motorizados, así como los servicios auxiliares y conexos que operan en las vías públicas de competencia Estatal; a través de la expedición, otorgamiento, registro, regulación, verificación y sanción de las concesiones, permisos y autorizaciones en materia de movilidad y transporte; garantizando el efectivo desplazamiento de individuos, bienes y mercancías, para satisfacer sus necesidades con bajo impacto ambiental. El cual es un organismo descentralizado de la administración pública del Estado de Hidalgo, con personalidad jurídica y patrimonio propios, sectorizado a la Secretaría de Movilidad y Transporte del Estado de Hidalgo, de conformidad con los artículos 39 de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Hidalgo; 1, 2, 3 fracción VII, inciso a), 8 y 18 de la Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Hidalgo, el cual cuenta con las atribuciones necesarias para atender los objetivos del presente acuerdo de conformidad con los numerales 8 y 9 de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo.

Cuarto.- Que, bajo este enfoque, el Gobierno del Estado ha generado la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento”, que busca asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad para todas las y los hidalguenses sin distinción alguna.

La visión de la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento”, es la de brindar un sistema de movilidad que permita a las personas realizar sus desplazamientos en un transporte moderno, seguro y de calidad, respetando el principio de la sustentabilidad, pues la movilidad ya no puede verse únicamente como un reflejo de los actos humanos en relación a su diario actuar, sino como derecho humano que aporta elementos de peso para garantizar la dignificación de las personas.

Por tanto, dicha estrategia se aboca a establecer las acciones que regirán nuestras actividades en el corto, mediano y largo plazo; buscando satisfacer las necesidades de movilidad de las personas, a través de la implementación y operación de esquemas integrales de movilidad, que permitan el traslado seguro para las y los usuarios, así como para el entorno, incorporando innovación tecnológica acorde a las condiciones imperantes en cada región del Estado, siendo el instrumento rector en la implementación de acciones encaminadas al mejoramiento del servicio de transporte convencional, así como en las acciones que permitan la movilidad no motorizada bajo las perspectivas de sostenibilidad social, económica y ambiental.

Quinto.- Que la Secretaría de Movilidad y Transporte impulsa la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento” en el marco de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y su correspondiente reglamento, en los cuales se reconoce el derecho a la movilidad de las personas y sus bienes.

Como parte de las actividades de la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento”, en particular las relativas al análisis de la oferta y demanda de transporte en sus diferentes modalidades, resulta necesario generar el “Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional”.

Este programa tiene la finalidad de recabar y actualizar la información técnica referente a la operación de los servicios de transporte concesionado, permisionarios federales, así como el de otras entidades federativas; además, cuantificar y caracterizar la demanda en las zonas identificadas con necesidad de servicio o donde operan unidades sin autorización.

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

En tal sentido, se recabó la percepción de la población respecto de los servicios de transporte a través de los foros de participación ciudadana que, como parte de la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento”, se llevaron a cabo con enfoque regional dando cobertura a los 84 municipios del Estado.

Los objetivos de este programa se extienden a una visión global al contemplar el derecho humano a la movilidad, y es por ello que se vincula a LA AGENDA 2030 SOBRE DESARROLLO SOSTENIBLE, aprobada en el año 2015 por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), en dicho instrumento en su objetivo 11 “CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES”, busca lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.



Sexto.- Que el Plan Estatal de Desarrollo 2016-2022, en el EJE 5 "HIDALGO CON DESARROLLO SOSTENIBLE", contempla a un gobierno con la oportunidad y compromiso con la población, de conjugar la ampliación de oportunidades, libertades, derechos y capacidades de las personas, con el crecimiento económico, vigilando la protección del medio físico, así como instrumentar acciones de mitigación frente al cambio climático, siendo específico en su punto 5.4 "MOVILIDAD SOSTENIBLE Y EFICIENTE", que marca como referente el de fomentar esquemas que permitan una movilidad integral y sostenible en todos los medios de transporte en ámbitos urbanos y rurales.

En dicho instrumento de política pública encontramos la razón del programa de ordenamiento en el transporte pues en sus puntos 5.4.1 "FOMENTAR LA MOVILIDAD MOTORIZADA SOSTENIBLE MEDIANTE LA INCORPORACIÓN DE ALTERNATIVAS TECNOLÓGICAS PARA LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS" y 5.4.3, que plantea como objetivos "MODERNIZAR E IMPLANTAR SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADOS EFICIENTES Y SOSTENIBLES, QUE OFREZCAN A LA POBLACIÓN UN SERVICIO DE CALIDAD CON BAJO IMPACTO AMBIENTAL.", se traza la ruta para actualizar, elaborar y analizar estudios técnicos y sociales necesarios para la movilidad del Estado de Hidalgo; establecer instrumentos de planeación estratégica; elaborar la matriz origen-destino con el acompañamiento de nuevos materiales relacionados con estudios de impacto ambiental, ingeniería de tránsito y formulación de mejoras y nuevas adaptaciones geométricas en las vialidades.

Séptimo.- Que el crecimiento acelerado de asentamientos humanos de los principales centros de población en la entidad, se ha dado en un contexto de limitación en la planeación urbana y su normatividad. La expansión territorial de las ciudades, desarrolla una estrecha relación con el acceso a bienes, servicios y derechos; consecuencia adicional del crecimiento urbano fragmentado de los centros de población, se encuentra la falta de infraestructura que incorpore la intermodalidad entre los medios de transporte motorizados y no motorizados.

Territorial y demográficamente la Zonas Metropolitanas de Pachuca, Tulancingo y Tula-Tepeji y de otras ciudades como, Huejutla, Tizayuca, Ixmiquilpan, principalmente, presentan una dinámica demográfica y urbana acelerada, que ha propiciado conurbación con municipios aledaños, consecuentemente demandan mayores servicios; el transporte público no es la excepción.

En los trabajos del Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional, se consideran el reordenamiento y reorganización del servicio público de transporte de personas en la modalidad de colectivo e individual, así como sus diferentes submodalidades. Se incorpora dentro de los estudios de ingeniería en el transporte la submodalidad de transporte comunal indígena; siendo el que se origina en zona rural donde se establece un pueblo indígena cuyas condiciones socioeconómicas, orográficas, de accesibilidad y disponibilidad de transporte justifican la submodalidad.

Octavo.- Que la prestación del servicio de transporte debe ser de manera regular, permanente, continua y uniforme, a efecto de garantizar la movilidad de personas o bienes en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad, satisfaciendo las necesidades individuales, colectivas o masivas de transporte, mediante la operación de los vehículos o de los servicios facultados por la autoridad competente para ejercer cada modalidad o submodalidad, encuentra diversas problemáticas, siendo las más recurrentes y de mayor impacto las siguientes:

En la modalidad Colectivo; las unidades pequeñas que transportan un gran número de pasajeros; unidades en malas condiciones de operación; sobreposición de rutas; falta de señalamiento en zonas de ascenso y descenso; derrotero que no se cumple o falta actualizarlo; bases no autorizadas.

Modalidad Individual; prestación de servicio diferente al autorizado; desorden por sobreoferta de unidades; cobro de tarifa distinta al autorizado.

Transporte federal; prestación de servicio no autorizado en territorio estatal; descenso y ascenso de pasaje en zonas no autorizadas.

Transporte de otras entidades; no se cuenta con los permisos de paso correspondientes, prestación del servicio en lugar distinto al autorizado generando, competencia desleal.

En las diferentes clasificaciones y modalidades se detectan prestadores del servicio público de transporte sin contar con autorización emitida por autoridad facultada o competente.



Noveno.- Que el respeto a los derechos fundamentales se ha constituido como el pilar en el que se debe centrar la convivencia de las sociedades para lograr y potenciar al máximo las posibilidades de desarrollo de todas las personas, sólo en la medida en que se respeten éstas prerrogativas será posible lograr un sano equilibrio que garantice la preservación de los medios social, económico y ambiental para las siguientes generaciones.

Estando los derechos fundamentales sustentados en los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad, es necesario que se atiendan las necesidades de las personas en todas sus dimensiones y ámbitos, lo que implica que los espacios donde desarrollan sus actividades, deban encontrarse en concordancia con su entorno, en este sentido la forma en que se desplazan los seres humanos encuentra especial atención, pues no sólo implica que se deban tener los espacios para trasladarse de un lado a otro, sino que ese tránsito sea en condiciones dignas y apegadas al estado de derecho.

Nuestra Constitución Federal establece claramente en su artículo 11 que: “Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes”, esta prerrogativa constitucional prevé cuatro libertades relativas a la movilidad de las personas; libertad de entrar en territorio nacional, libertad de salir de él, libertad de viajar en todo el territorio de la república y libertad de mudar de residencia.

Bajo esta tesitura, es deber del Estado proporcionar todos los medios necesarios para garantizar que esa movilidad se genere en las condiciones adecuadas y que se sustenten en políticas públicas eficientes ya que la falta de movilidad genera otro tipo de exclusiones para la vida de las personas, por ejemplo, en el caso de las zonas rurales, la carencia de elementos que permitan contar con instrumentos de movilidad que sean seguros y eficientes, tiene repercusiones serias en el desarrollo humano de las personas, pues ante pocas o incluso nulas opciones de movilidad, los accesos a los servicios de educación, alimentación, trabajo y salud hacen que la brecha de desarrollo se haga más amplia.

Décimo.- Que las estrategias a nivel global se enfocan en atender la movilidad como un asunto prioritario como garante del desarrollo sostenible, ya que las condiciones adecuadas para que las personas gocen de paz y prosperidad tienen que ver de manera directa o indirecta con las posibilidades de movilidad. En este sentido existe una estrecha relación de la movilidad para lograr algunos de los 17 Objetivos Mundiales (OM) también llamados Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos por la ONU y sus miembros.

Como puede observarse, la atención a la movilidad se encuentra en la más alta esfera de atención para generar condiciones de igualdad, equidad, dignidad y libertad de las personas para su desarrollo, por lo que la implantación de estrategias para que las personas puedan trasladarse de un sitio a otro en las mejores condiciones posibles debe ser una prioridad que se cristalice en acciones concretas y operantes en beneficio de nuestro Estado, pues el incremento incesante en la tasa de motorización per cápita en el Estado ha tenido efectos nocivos en las ciudades como son los congestionamientos vehiculares, las pérdidas económicas y sociales por los tiempos muertos, mayores emisiones contaminantes y una disminución en la calidad de vida de las personas.

Décimo Primero.- Que, bajo este enfoque, el Gobierno del Estado ha generado la Estrategia Integral de Movilidad “Hidalgo en Movimiento”, que busca asegurar un equilibrio entre las necesidades de movilidad y accesibilidad para todas las y los hidalguenses sin distinción alguna.

Décimo Segundo.- Que con la finalidad de procurar el mejor servicio de transporte que opera en las vías públicas de competencia estatal; conformar un Sistema Integral de Transporte Público ordenado para satisfacer las necesidades de movilidad, con criterios de calidad, cobertura y eficiencia, a través de las diferentes modalidades de transporte considerando condiciones actuales y futuras previsibles del Estado de Hidalgo, es necesario ordenar que el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo genere las acciones necesarias para instrumentar el “Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional”; que de igual manera, dentro de este acuerdo se le puede referir como “POTC”, para lo cual es necesario instruir al titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, que realice todas las acciones necesarias para el desarrollo del programa en comento, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente:

ACUERDO QUE CREA EL PROGRAMA DE ORDENAMIENTO DE TRANSPORTE CONVENCIONAL (POTC)

1.- Se crea el Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional, siendo el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, el ente administrativo encargado de desarrollar aquellas funciones encaminadas a: fijar las medidas y propuestas para recabar y actualizar la información técnica referente a la operación de los servicios



de transporte concesionado y permissionado; así como el autorizado por otras entidades federativas y autoridades federales; también, cuantificar y caracterizar la demanda en las zonas identificadas con necesidad de servicio, generar las propuestas de mecanismos que permitan satisfacer las necesidades del transporte público mediante el concesionamiento o permissionamiento del transporte público convencional en sus distintas modalidades, sub modalidades y servicios conexos;

Se pretende, de este modo, contar con la base técnica que permita generar las propuestas de mejora en la operación del Sistema de Transporte en el Estado, este conjunto de acciones conformarán el "Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional" al cual se le podrá referir como POTC.

2.- El objeto general del Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional, es conformar un Sistema Integral de Transporte Público ordenado para satisfacer las necesidades de movilidad, con criterios de calidad, cobertura y eficiencia, a través de las diferentes modalidades y sub modalidades de transporte considerando condiciones actuales y futuras previsibles del Estado de Hidalgo.

3.- La Dirección General del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, instruirá y supervisara que sus unidades administrativas generen los estudios técnicos de ingeniería y de investigación concernientes al servicio público de transporte en el Estado de Hidalgo, que permitan determinar, de acuerdo con las necesidades de las regiones de la Entidad, el número y la extensión de las rutas en que estarán divididas las vías públicas de competencia Estatal; así como la clase o clases de servicio y el número de unidades que en cada ruta deberán operar; establecer y, en su caso, modificar en todo tiempo las ubicaciones, modalidades, número de unidades, los itinerarios de las rutas y los emplazamientos de los sitios que operen o estén situados en las vías de competencia Estatal; así como autorizar y modificar horarios de operación y frecuencias de servicio, al igual que ordenar el cambio de bases, paraderos, estaciones y terminales y señalar la forma de identificación de los vehículos afectos al servicio de transporte colectivo e individual; identificar la demanda de los servicios públicos de transporte colectivo e individual, privado y complementario y de los servicios auxiliares y conexos relacionados con ello y de las autorizaciones y convenios de cualquier tipo que sean relativos a la materia pudiendo concluir con estos estudios y resultados de carácter técnico la necesidad de llevar a cabo los procesos que permitan de manera sustentada los o el proceso de concesionamiento o permissionamiento que así lo requiera; todo ello bajo el amparo de la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y demás normativa aplicable.

4.- Para la construcción del Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo deberá de observar el estricto cumplimiento de lo establecido en la Ley de Movilidad y Transporte para el Estado de Hidalgo y su Reglamento en cuanto a lo que hace a:

I. JERARQUÍA DE MOVILIDAD. - Se considera el nivel de vulnerabilidad de los usuarios y las externalidades que genera cada modo de transporte. Se otorgará prioridad en la utilización del espacio público de acuerdo a la siguiente jerarquía de movilidad:

- a. Peatones, dando prioridad personas con discapacidad y con movilidad limitada;
- b. Ciclistas;
- c. Usuarios del servicio de transporte público de pasajeros;
- d. Permissionarios del servicio de transporte de carga y distribución de mercancías; y
- e. Usuarios de transporte particular automotor.

II.- PRINCIPIOS RECTORES DE LA MOVILIDAD. – Sobre los cuales deberá de basarse la planeación, diseño e implementación sustentable y sostenible en materia de movilidad y transporte de la movilidad, apegándose a los siguientes principios:

- a). Accesibilidad.** Procurar una movilidad al alcance de todas las personas, sin discriminación de género, edad, capacidad o condición, a costos accesibles;
- b). Aprovechamiento tecnológico.** Empleo de innovaciones tecnológicas que permitan almacenar, procesar y distribuir información, para la planificación, operación, control y mantenimiento de los sistemas de movilidad y transporte;
- c). Calidad.** Propiciar que los componentes de la movilidad cuenten con las características y propiedades necesarias para proporcionar una adecuada experiencia de viaje;



d). Corresponsabilidad social. Esquemas de movilidad y transporte basados en soluciones colectivas, que resuelvan los desplazamientos de toda la población y que promuevan nuevos hábitos de movilidad, a través de la participación de todos los actores sociales;

e). Eficiencia. Optimizar los desplazamientos ágiles y asequibles maximizando los recursos disponibles, sin que su diseño y operación produzcan externalidades negativas desproporcionadas a sus beneficios;

f). Equidad. Equiparar las oportunidades de la población para alcanzar un efectivo ejercicio de su derecho a la movilidad, poniendo especial énfasis en grupos en desventaja física, social y económica;

g). Multimodalidad. Ofrecer a los diferentes grupos de usuarios opciones de movilidad y modos de transporte integrados, que proporcionen disponibilidad, rapidez, accesibilidad, seguridad e interconexión;

h). Resiliencia. Movilidad y transporte con capacidad para soportar situaciones fortuitas o de fuerza mayor, y una recuperación de bajo costo para la sociedad y al medio ambiente;

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

j). Sustentabilidad. Desplazamientos de personas y bienes con los mínimos efectos negativos sobre la calidad de vida y el medio ambiente, incentivando el uso de transporte público y no motorizado, así como el uso de tecnologías sustentables en los modos de transporte.

5.- Los objetivos específicos del Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional, son:

- I. Elaborar, actualizar y analizar estudios técnicos necesarios para la movilidad del Estado de Hidalgo;
- II. Revisar, analizar y establecer, si así lo requiere el caso, los lineamientos o normas técnicas de las modalidades y sub modalidades del transporte público en nuestra entidad;
- III. Ampliar la red integrada de transporte público en todas sus clasificaciones y modalidades, a nivel municipal, regional y metropolitano;
- IV. Fortalecer los mecanismos de regulación y vigilancia para el transporte público;
- V. Incrementar la oferta de transporte en sus modalidades y sub modalidades, así como en los servicios conexos y complementarios;
- VI. Mejorar la infraestructura del servicio de transporte público en sus modalidades y sub modalidades, así como en los servicios conexos y complementarios; y
- VII. Implementar mecanismos que permitan el control, evaluación y seguimiento de la prestación del servicio de transporte público en nuestra entidad.

6.- El POTC constará de tres etapas:

I. DIAGNOSTICO

a) Trabajos de campo.

De acuerdo con la información documental y para la identificación de la situación en campo, se llevará a cabo la práctica de estudios técnicos de ingeniería en el transporte, del servicio público de transporte de personas en la modalidad de colectivo e individual, así como sus diferentes sub modalidades, incluida la de transporte comunal indígena; el servicio privado de transporte de personas y bienes y su servicio complementario, esto es: empleados, escolar y turístico; así como el transporte público autorizado por otras entidades federativas y permisionarios federales.



b) Modelado de datos.

Procesar la información obtenida en la aplicación de los estudios técnicos de ingeniería en el transporte; procurar información sustancial y suministrar al usuario información verídica, precisa y útil para formular recomendaciones.

c) Memorias técnicas y de operación.

Las memorias técnicas y de operación deberán contener por lo menos:

- I. El Inventario de concesiones del servicio colectivo e individual y sus modalidades;
- II. La Relación de permisos del servicio privado de transporte de personas y bienes (empleados, escolar y turístico);
- III. El listado de vehículos que prestan el servicio público de transporte interestatal (entidades federativas colindantes con el Estado de Hidalgo);
- IV. La identificación gráfica del derrotero de las rutas;
- V. La identificación gráfica de principales zonas de ascenso y descenso y
- VI. La Localización georreferenciada de bases, paraderos, puntos de origen-destino, lugares de alta afluencia del servicio de transporte en sus distintas modalidades, sub modalidades, servicios auxiliares y conexos.

Atendiendo la política del gobierno del Estado de Hidalgo, de contar con un gobierno moderno y cercano, se desarrollará una Plataforma Digital, que permita a las y los hidalguenses, interesados en participar, acceder a los trámites y servicios del POTC, así como generar propuestas y sugerencias, garantizando la protección de los datos personales proporcionados, en los términos establecidos en la legislación aplicable.

El Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo será el encargado de brindar acompañamiento a las solicitudes que de manera física (por escrito) se presenten en la Secretaría de Movilidad y Transporte y el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, debiendo de implementar mecanismos que permitan su registro en la plataforma digital para que puedan ser consideradas en la etapa de análisis y esquemas de solución.

II. ANÁLISIS Y ESQUEMAS DE SOLUCIÓN.

Concluida la fase de diagnóstico, el Sistema de Transporte Convencional, a partir de los datos obtenidos en los estudios técnicos de ingeniería del transporte, deberá:

- a) Estimar la demanda de usuarios de cada una de las modalidades y sub modalidades;
- b) Dimensionar la oferta de transporte que debe atender cada una de las rutas, bases y sitios;
- c) Estructurar las rutas, bases y sitios de transporte público que deberán atender las condiciones de demanda y oferta del transporte;
- d) Evaluar la operación de las rutas, bases y sitios presentes en términos de ingeniería de sus recorridos y traslados;
- e) Realizar el diseño operativo y funcional de las rutas, bases y sitios; y
- f) Elaborar las propuestas que apegadas al marco legal permitan su implementación.

Lo anterior, con el propósito de generar el esquema ideal para la movilidad de los hidalguenses.

En la construcción de dicho esquema se evaluará el universo de solicitudes presentadas que reúnan las condiciones y requisitos para entrar en el proceso que legalmente se instrumenta para la atención de las necesidades determinadas; para tal efecto, se desarrollarán herramientas tecnológicas digitales que agilicen el ingreso y procesamiento de la información.

El Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, con la utilización de los distintos medios de comunicación deberá mantener una constante difusión del desarrollo de las etapas del POTC.

De resultar necesario, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, formulará consultas directas y específicas a especialistas de organismos públicos, académicos, organizaciones civiles; ampliando los criterios para la toma de decisiones.



Corresponderá a las autoridades facultadas, realizar el proceso de toma de decisiones, con el fin de resolver los distintos desafíos que enfrenta el Sistema de Transporte, determinando la ejecución de las diferentes acciones de regularización, reordenamiento y reorganización en plazo establecido.

III. IMPLEMENTACIÓN.

Determinados los esquemas de solución, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo generara los instrumentos administrativos y legales necesarios que permitan su implementación, indicando en ellos las bases jurídicas y técnicas, para que las y los hidalguenses cuenten con un sistema de transporte seguro, de calidad, incluyente que cumpla con las necesidades actuales y futuras, que contemple a los grupos vulnerables, siendo sensible con la necesidad del transporte de nuestros pueblos indígenas.

7.- Las situaciones no previstas en el presente acuerdo, así como aquellas que se planteen por escrito las resolverá el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, en el ámbito de sus respectivas competencias y atribuciones en apego a lo establecido en el marco normativo aplicable.

8.- El titular de la Dirección General del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, mantendrá permanentemente informado al titular de la Secretaría sobre el ejercicio de las acciones implementadas para ejecutar el presente acuerdo; para tal efecto, el Director General del Organismo, proveerá lo necesario para contar con los mecanismos de seguimiento, control y evaluación del programa POTC.

9. - Para garantizar que las prácticas operativas en la implementación de este acuerdo se apliquen con precisión, consistencia y el debido cumplimiento de los procedimientos, políticas y legislación que da soporte al Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional y evitar actos de corrupción o actos de simulación por acción u omisión; así como verificar que los servidores públicos encargados de realizar las diversas actividades, salvaguarden los principios de: legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia, el Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo implementara mecanismos de auditoria, control y vigilancia.

10.- El Programa de Ordenamiento de Transporte Convencional para el Estado de Hidalgo estará vigente hasta el 04 de septiembre del año 2022.

11.- La Dirección General del Sistema de Transporte Convencional de Hidalgo, deberá realizar las gestiones necesarias a efecto de que el presente el Acuerdo pueda cumplimentarse.

TRANSITORIOS

Primero. El presente Acuerdo, entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Hidalgo.

Segundo. El presente Acuerdo deberá hacerse del conocimiento público a través de las páginas electrónicas: movilidadytransporte.hidalgo.gob.mx y stch.hidalgo.gob.mx

Dado en la Ciudad de Pachuca de Soto,
Estado de Hidalgo, a los 22 días del mes de julio del año dos mil diecinueve.

LIC. JOSÉ LUIS GUEVARA MUÑOZ
SECRETARIO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE
DEL ESTADO DE HIDALGO
RÚBRICA

Derechos Enterados. 22-07-2019



Este ejemplar fue impreso bajo la responsabilidad y compromiso del **Gobierno del Estado de Hidalgo** con el medio ambiente, utilizando papel certificado y 100% reciclado (artículo 31 del Reglamento de la Ley del Periódico Oficial del Estado de Hidalgo).



El Periódico Oficial del Estado de Hidalgo es integrante activo de la Red de Publicaciones Oficiales Mexicanas (REPOMEX) y de la Red de Boletines Oficiales Americanos (REDBOA).



Para la reproducción, reimpresión, copia, escaneo, digitalización de la publicación por particulares, ya sea impreso, magnético, óptico o electrónico, se requiere autorización por escrito del Coordinador General Jurídico, así como el visto bueno del Director, en caso contrario carecerán de legitimidad (artículo 5 del Reglamento de la Ley del Periódico Oficial del Estado de Hidalgo).

El portal web <http://periodico.hidalgo.gob.mx> es el único medio de difusión oficial de las publicaciones electrónicas (artículo 7 del Reglamento de la Ley del Periódico Oficial del Estado de Hidalgo).

