

Programa Institucional de Desarrollo del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo 2022-2027



Instituto del
Transporte del
Estado de Michoacán
GOBIERNO DE MICHOACÁN



Secretaría de
Desarrollo Urbano
y Movilidad
GOBIERNO DE MICHOACÁN



MICHOACÁN ES
MEJOR

DIRECTORIO

María Elena Huerta Moctezuma
Directora General

Lic. César Abraham Pedraza Salinas
Director del Sistema Estatal del
Transporte

Ing. Alejandro Moran Arróniz
Director de Multitrámite

C. Heber García Castillo
Director de Operación

Mtro. Aldo Vergara García
Director de Asuntos Jurídicos

Mtro. José Alberto Lucas Avilés
Titular de la Unidad Técnica de Apoyo

L.I.A. Miguel Domínguez Paredes
Subdirector del Centro de Información

C.P. María del Rocío Ayala García
Delegada Administrativa

Delegaciones Regionales

Lic. Cecilia Bautista Sánchez
Delegación Sahuayo

Lic. Juan Carlos Rincón Farias
Delegación Pátzcuaro

**L.A.E. Sergio Alberto Alfaro
Mariscal**
Delegación Zamora

Lic. Vanessa Antonia Millán Escutia
Delegación Zitácuaro

Lic. José Mauricio Magadán Escutía
Delegación Apatzingán

C. Jorge Luis Mendoza Suárez
Delegación Lázaro Cárdenas

**L.A.E. Belem Lucero Martínez
Barrón**
Delegación Uruapan

**L. A. Miguel Alonso Aritzemendi
Pompa**
Delegación Maravatío

ÍNDICE

1. MARCO LEGAL	2
2. DIAGNÓSTICO	4
2.1 Situación actual y tendencias.....	4
2.2 Retos y Oportunidades	25
3. MISIÓN.....	29
4. VISIÓN	29
5. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN.....	30
6. ALINEACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS ESTATALES, NACIONALES E INTERNACIONALES	33
7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	37
8. METAS E INDICADORES.....	38
9. FICHA DE INDICADORES Y METAS.....	41
10. ANEXOS.....	47

PRESENTACIÓN

El presente documento constituye una guía de referencia y consulta institucional del Programa Institucional de Desarrollo del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027. Su propósito es ofrecer una visión integral, clara y sistematizada del marco programático que orienta las acciones, objetivos, estrategias y metas que esta dependencia llevará a cabo durante el periodo señalado, en concordancia con los ejes rectores del Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán y las disposiciones establecidas en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado, así como en su reglamento.

Este Programa Institucional tiene como finalidad fortalecer la planeación y la gestión del sistema de transporte público estatal, en todas sus modalidades, mediante la implementación de políticas, mecanismos y proyectos que garanticen su desarrollo ordenado, eficiente, sustentable e incluyente. Asimismo, busca consolidar una administración pública moderna, transparente y orientada a resultados, que responda a las necesidades de movilidad de la población michoacana.

La función esencial del Instituto del Transporte radica en ejercer las atribuciones conferidas por la Ley de Movilidad y su reglamento, orientando su actuación hacia la promoción de un servicio público de transporte que sea eficiente, rentable, sostenible, seguro, accesible y con enfoque de género, garantizando la igualdad de oportunidades y condiciones para usuarias y usuarios.

De igual forma, este Programa busca armonizar los intereses de los concesionarios, permisionarios, operadores y usuarios, estableciendo mecanismos de coordinación interinstitucional y participación ciudadana que contribuyan a la mejora continua del servicio. En este sentido, el Instituto asume el compromiso de impulsar políticas que fomenten la profesionalización del sector, la modernización del parque vehicular, la innovación tecnológica y la reducción del impacto ambiental derivado de la operación del transporte público.

La metodología empleada en la formulación del Programa se sustenta en los principios de planeación estratégica, transversalidad, evaluación y mejora continua, considerando diagnósticos técnicos, económicos y sociales que permiten establecer líneas de acción congruentes con la realidad estatal y con los objetivos nacionales en materia de movilidad.

En suma, este documento no solo representa una hoja de ruta para la acción institucional, sino también un instrumento de gestión pública orientado al desarrollo sostenible del transporte en Michoacán, a fin de garantizar un servicio digno, eficiente y de calidad, que responda a las demandas actuales y futuras de la sociedad michoacana.

1. MARCO LEGAL

La formulación del **Programa Institucional de Desarrollo del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027** se encuentra debidamente sustentada en el marco jurídico vigente que regula la planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de las políticas públicas en materia de movilidad, transporte y seguridad vial, garantizando su congruencia con los instrumentos de planeación nacional y estatal, así como con los principios de legalidad, eficiencia, eficacia, transparencia y rendición de cuentas.

En el ámbito estatal, el presente Programa tiene como fundamento principal la **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo**, publicada en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo el 2 de junio de 2023, ordenamiento que establece las bases, principios y directrices para garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, inclusión e igualdad. De igual forma, se sustenta en el **Reglamento de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo**, publicado el 2 de junio de 2025, el cual desarrolla las disposiciones operativas y procedimentales para la adecuada aplicación de la Ley.

Asimismo, el sustento jurídico de la actuación del Instituto deriva del **Decreto por el que se crea el Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo**, publicado en el Periódico Oficial del Gobierno Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo el día 29 de diciembre de 2023, mediante el cual se constituye como un **órgano desconcentrado de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Movilidad, con autonomía técnica, operativa y de gestión**, cuyo objeto es gestionar, administrar y regular el Sistema Estatal del Transporte; proponer, implementar y evaluar la política estatal en la materia; así como integrar, administrar y mantener actualizado el Registro Estatal de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial.

Dicho Decreto materializa la obligación prevista en el artículo Décimo Transitorio de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo, consolidando la responsabilidad del Ejecutivo del Estado en la garantía del derecho a la movilidad y en la transformación del sistema de transporte bajo un enfoque integral, sostenible y con perspectiva de derechos humanos.

Este marco normativo dota al Instituto de las atribuciones necesarias para la planeación, regulación, supervisión, control y evaluación de los servicios de transporte público en todas sus modalidades, así como para la implementación de políticas públicas orientadas al fortalecimiento de la movilidad integral, la seguridad vial y la sustentabilidad del sistema de transporte en la entidad.

De manera complementaria, el presente Programa se encuentra alineado con la normativa federal y estatal en materia de planeación, programación, presupuesto, administración pública y control del gasto, conforme a lo siguiente:

1. Normatividad Federal

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en sus artículos 25, 26 y 115 establece las bases de la planeación democrática del desarrollo nacional, la coordinación entre los órdenes de gobierno y la prestación eficiente de los servicios públicos.

Ley de Planeación, que regula el Sistema Nacional de Planeación Democrática y orienta la formulación de los programas institucionales en congruencia con los objetivos y estrategias del Plan Nacional de Desarrollo.

Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, que establece los criterios para la programación, ejercicio, control y evaluación del gasto público, aplicables de manera armonizada por las entidades federativas.

2. Normatividad Estatal

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Michoacán de Ocampo, que en su Título Cuarto, Capítulo II, dispone las bases para la planeación democrática del desarrollo estatal y la organización de la administración pública.

Ley de Planeación del Estado de Michoacán de Ocampo, que regula el proceso de planeación del desarrollo estatal y determina la estructura, contenido y alineación de los programas institucionales con el instrumento rector de la planeación estatal.

Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo, que norma el ejercicio responsable, eficiente y transparente de los recursos públicos, vinculando los objetivos institucionales con indicadores y resultados medibles.

Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Michoacán de Ocampo, que establece la estructura y atribuciones de las dependencias y entidades del Poder Ejecutivo, así como la naturaleza jurídica del Instituto como órgano desconcentrado.

Reglamento Interior de la Administración Pública Centralizada del Estado de Michoacán de Ocampo, que define la distribución de competencias, los mecanismos de coordinación y el funcionamiento administrativo de las dependencias estatales.

En conjunto, estos ordenamientos conforman el sustento jurídico y normativo del Programa Institucional de Desarrollo del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027, asegurando que su formulación, ejecución y evaluación se desarrollen con apego a los principios de legalidad, transparencia, eficiencia, eficacia y rendición de cuentas, en beneficio de la movilidad y el transporte público del Estado.

2. DIAGNÓSTICO

En este apartado se presentará y se analizará el contexto socio-demográfico del Estado de Michoacán de Ocampo, así como el contexto económico y la situación actual del Sistema Estatal del Transporte Público.

Lo anterior, con el objetivo de generar un panorama integral de la situación que vive el Estado respecto al Sistema de Transporte Público en general, sus principales problemáticas y retos para su posterior adición a un Sistema Integrado de Transporte que pueda asegurar el derecho humano de las y los michoacanos a la Movilidad en condiciones de eficiencia, economía y calidad.

2.1 Situación actual y tendencias

El Estado de Michoacán de Ocampo es el Estado número 16 de la República de los Estados Unidos Mexicanos, y está conformado por 113 Municipios, siendo el Municipio de Morelia su capital y su municipio más poblado, así como el principal centro económico.

De acuerdo con el Censo de Población y Vivienda del año 2020 realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Estado de Michoacán de Ocampo tiene una población total de 4,748,846 (Cuatro millones setecientos cuarenta y ocho mil ochocientos cuarenta y seis) habitantes, lo que representa el 3.8% de la población a nivel nacional. Asimismo, la relación entre hombres y mujeres es de 94.4, lo que significa que hay 94 hombres por cada 100 mujeres censadas en el año 2020.

Por su parte, el Municipio de Morelia es el que registra el número más alto en cuanto a población, con 849,053 (Ochocientos cuarenta y nueve mil cincuenta y tres) habitantes, lo que representa el 17.9% de la población estatal, lo que significa que por cada 100 habitantes en el Estado 18 de ellos viven en el Municipio de Morelia, ya sea en la cabecera o en sus comunidades. Posteriormente, se ubica en segundo lugar el Municipio de Uruapan y en tercer lugar el Municipio de Zamora, seguido muy de cerca por el municipio de Lázaro Cárdenas, como se muestra en la siguiente Tabla:

Tabla 1. Población en los Principales Municipios del Estado de Michoacán

No.	Municipio	Población
1.	Morelia	849,053
2.	Uruapan	356,786
3.	Zamora	204,860
4.	Lázaro Cárdenas	196,003

5.	Zitácuaro	157,056
6.	Apatzingán	126,191
7.	Hidalgo	125,712
8.	Tarímbaro	114,513
9.	La Piedad	106,490
10.	Pátzcuaro	98,382

Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Los 10 municipios más grandes del Estado de Michoacán, respecto a la población, registran un total de 2,335,046 (Dos millones trescientos treinta y cinco mil cuarenta y seis) habitantes, lo que representa el 49.2% de la población total de Michoacán, siendo el restante distribuido entre los otros 103 municipios que conforman al Estado.

Por su parte, la Población Económicamente Activa (PEA) que registra el Estado de Michoacán es de 2,296,059 (Dos millones doscientos noventa y seis mil cincuenta y nueve) personas de doce años o más que tienen alguna actividad económica o están en búsqueda de algún trabajo.

La PEA total se divide en dos grupos, siendo el más grande la Población Económicamente Activa Ocupada (PEAO) el más grande registrando 2,263,194 (Dos millones doscientos sesenta y tres mil ciento noventa y cuatro) personas, lo que representa el 98.6% de la PEA total, por lo que la Población Económicamente Activa Desocupada (PEAD) representa el 1.4% restante al registrar 32,865 (Treinta y dos mil ochocientos sesenta y cinco) personas, como se muestra en la siguiente Tabla, donde se clasifica a la PEA por grupos quinquenales de edad:

Tabla 2. Población Económicamente Activa (PEA)

Grupos Quinquenales de Edad	Condición de Actividad Económica				
	Población Económicamente Activa (PEA)			Población No Económicamente Activa	No Especificado
	Total	Ocupada	Desocupada		
12-14 años	47,116	46,449	667	205,272	296
15-19 años	174,628	170,163	4,465	231,873	1,242
20-24 años	256,242	250,198	6,044	131,891	2,298
25-29 años	278,627	273,675	4,952	87,926	1,015
30-34 años	268,203	264,853	3,350	76,255	814
35-39 años	251,083	248,513	2,570	66,573	782
40-44 años	235,348	232,919	2,429	63,107	844
45-49 años	210,471	208,353	2,118	59,299	774
50-54 años	181,307	179,508	1,799	61,439	853
55-59 años	139,286	137,712	1,574	62,281	832

60-64 años	104,432	103,170	1,262	73,281	1,131
65-69 años	68,653	67,811	842	70,071	1,285
70-74 años	41,252	40,799	453	63,599	1,481
75-79 años	22,969	22,775	194	50,735	1,234
80-84 años	10,569	10,476	93	39,537	1,048
85 años y más	5,873	5,820	53	43,532	1,017
Total	2,296,059	2,263,194	32,865	1,386,671	16,946

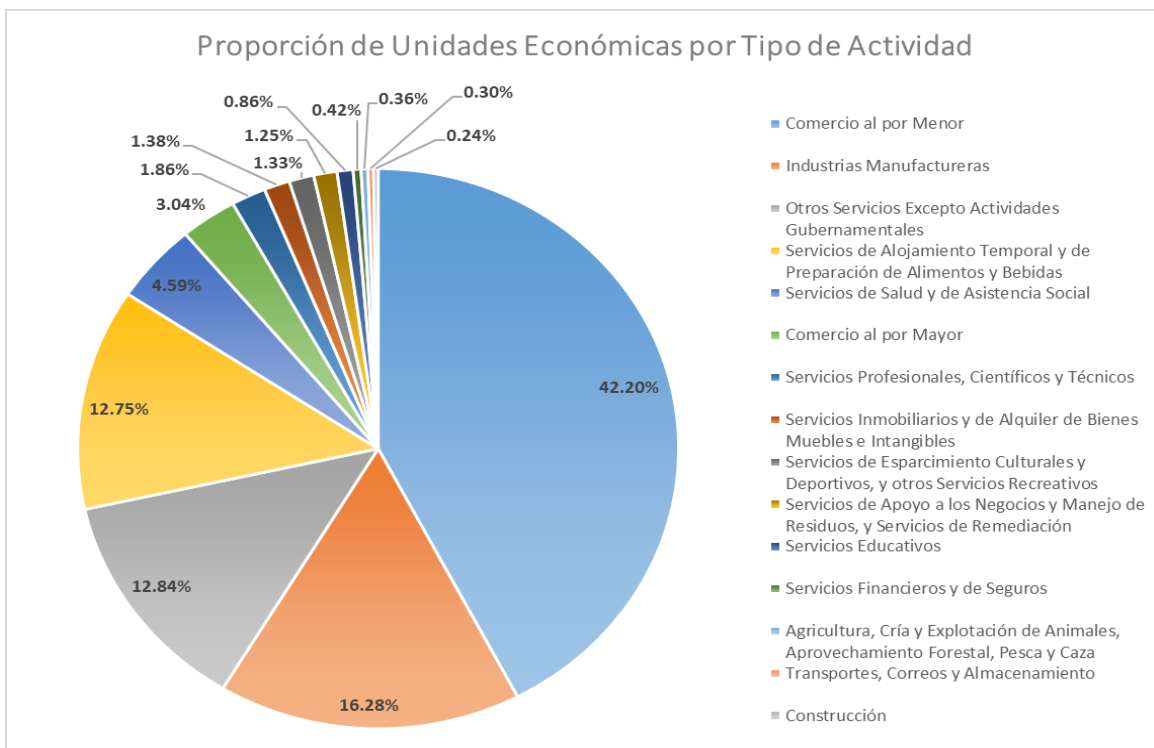
Fuente: Elaboración propia con datos del INEGI.

Como se puede observar en la *Tabla 2*, la mayor parte de la Población Económicamente Activa se encuentra en los primeros ocho grupos quinquenales, lo que puede interpretarse como un bono demográfico puesto que existen más personas jóvenes realizando las distintas actividades económicas que predominan en el Estado de Michoacán de Ocampo.

Asimismo, de acuerdo con información de la Secretaría de Economía del Gobierno Federal, el Estado de Michoacán presenta una tasa de desempleo del 2.23%, lo que significa que se encuentra en una condición de pleno empleo. No obstante lo anterior, el Estado presenta una tasa de informalidad laboral del 66.7% lo que significa que casi 7 de cada 10 personas realizan su actividad laboral en condiciones de precariedad y sin prestaciones laborales.

Las principales actividades económicas del Estado, de acuerdo al número de Unidades Económicas que se registraron en el Censo Económico del año 2019, son el Comercio al por Menor con una participación del 42.20%, seguida de las Industrias Manufactureras con el 16.28%, Otros Servicios Excepto Actividades Gubernamentales con el 12.84%, Servicios de Alojamiento Temporal y de Preparación de Alimentos y Bebidas con el 12.75% y Servicios de Salud y de Asistencia Social con el 4.59% como se puede observar en la siguiente gráfica:

Gráfica 1. Unidades Económicas en el Estado de Michoacán de Ocampo



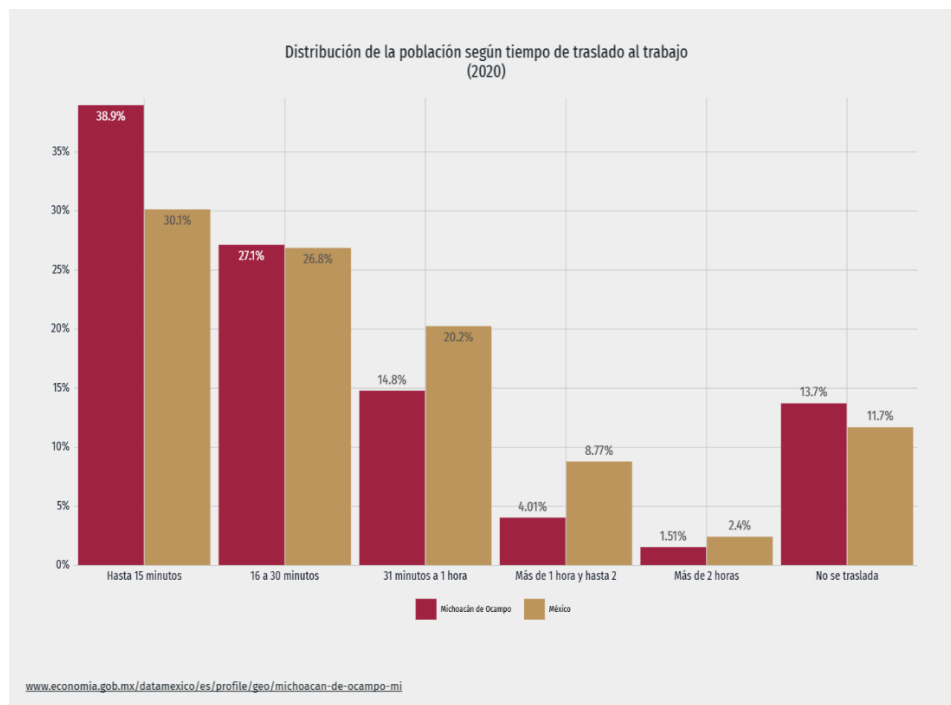
Fuente: Elaboración propia con datos del Censo Económico 2019 realizado por el INEGI.

De las distintas actividades económicas que se presentan en la gráfica anterior, el Estado de Michoacán registró un total de 230,966 (Doscientas treinta mil novecientos sesenta y seis) Unidades Económicas, de las cuales la mayor parte se encuentran consideradas en el Sector Terciario, por lo que con base en esa información se puede considerar que la economía del Estado se encuentra terciarizada, lo que significa que las actividades productivas se

encuentran principalmente en el ramo se la prestación de servicios. Por su parte, el sector de Transportes, Correos y Almacenamiento representa el 0.30% de la Unidades Económicas Totales.

Ahora entonces, en lo que se refiere a al tiempo que se destina para trasladarse a las actividades productivas se puede observar en la siguiente *Imagen 1* que en Michoacán el 38.9% de los trabajadores tienen traslados de 15 minutos o menos, un 27.1% tiene traslados de entre 16 y 30 minutos, y el 18.8% tiene traslados de más de 30 minutos.

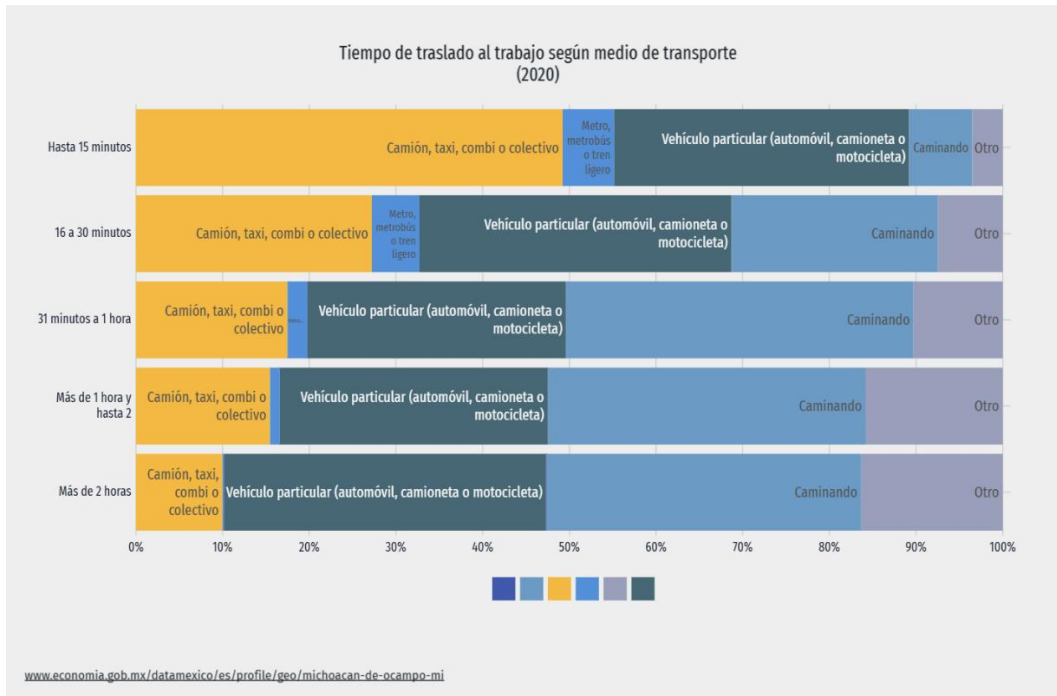
Imagen 1. Tiempo de Traslado al Trabajo en el Estado de Michoacán



Fuente: Secretaría de Economía del Gobierno Federal.

Asimismo, la población que menor tiempo de traslado reportó es la que utiliza en su mayoría el Transporte Público en sus distintas modalidades, seguido de la utilización de vehículos particulares. Si se analiza la *Imagen 2*, se puede observar que mientras se incrementa el tiempo de traslado se disminuye la utilización de los Servicios de Transporte Público y se incrementa proporcionalmente la utilización de vehículos particulares y el traslado a pie hacia las distintas actividades productivas en el Estado.

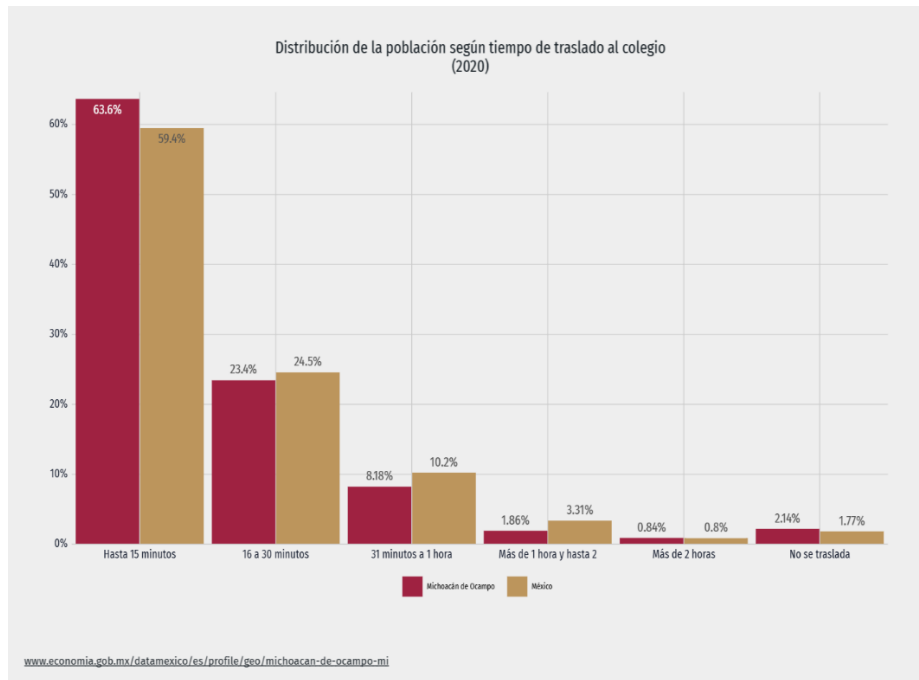
Imagen 2. Tiempo de Traslado al Trabajo según Medio de Transporte en el Estado de Michoacán



Fuente: Secretaría de Economía del Gobierno Federal.

En lo que se refiere a al tiempo que se destina para trasladarse a actividades educativas se puede observar en la *Imagen 3* que en el Estado de Michoacán el 63.6% de los estudiantes tienen traslados de 15 minutos o menos hacia su centro de estudios, un 23.4% tiene traslados de entre 16 y 30 minutos, y solo el 10% tiene traslados de más de 30 minutos.

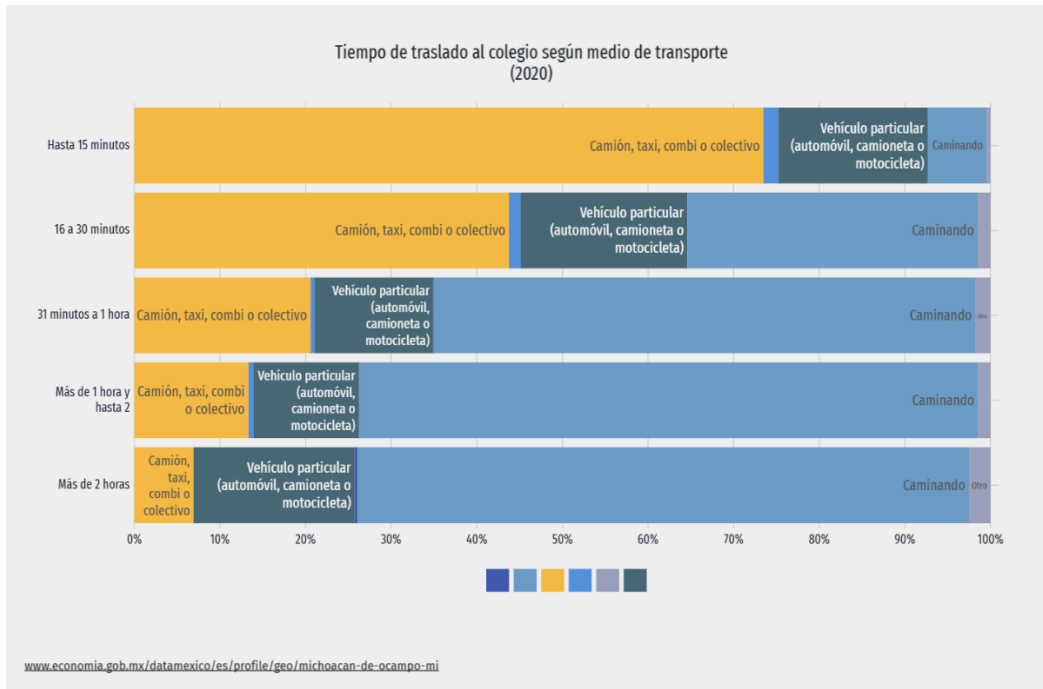
Imagen 3. Tiempo de Traslado a Centros Educativos en el Estado de Michoacán



Fuente: Secretaría de Economía del Gobierno Federal.

Asimismo, la población estudiantil y académica que menor tiempo de traslado reportó es la que utiliza en su mayoría el Sistema Estatal de Transporte Público en sus distintas modalidades, y disminuye en gran medida la utilización de Vehículos Particulares, dado que la población en edades escolares opta por trasladarse caminando a sus destinos como una segunda opción al Transporte Público. Si se analiza la *Imagen 4*, se puede observar que mientras se incrementa el tiempo de traslado se disminuye la utilización de los Servicios de Transporte Público y se incrementa proporcionalmente el traslado caminando a las actividades escolares.

Imagen 4. Tiempo de Traslado al Trabajo según Medio de Transporte en el Estado de Michoacán



Fuente: Secretaría de Economía del Gobierno Federal.

La dinámica que presenta el comportamiento de los usuarios de movilidad permite evidenciar la importancia del establecimiento y control de Sistemas Integrados de Transporte Público que permitan a los usuarios actuales y a los potenciales tener acceso a servicios de calidad, a costos asequibles y con eficiencia técnica y operativa. Lo anterior permitirá a las y los usuarios un mejor aprovechamiento de sus recursos económicos, así como de su tiempo, los cuales pueden ser utilizados para incrementar su productividad y para realizar actividades de esparcimiento, asimismo se garantiza el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad, en el marco de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

2.1.1 El Sistema Estatal del Transporte Público en Michoacán

El Servicio de Transporte Público en el Estado de Michoacán de Ocampo se presta en distintas Modalidades las cuales van desde el "Auto de Alquiler", actualmente Taxi, y demás servicios concesionados hasta las modalidades de "Carga de Materiales" mediante un esquema permisionario como se establece en la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo.

En la actualidad, de acuerdo con los registros administrativos internos del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, están registradas 39,851 (Treinta y nueve mil ochocientos cincuenta y uno) concesiones para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en todo el Estado de Michoacán en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 27,726 (Veintisiete mil setecientos veintiséis) unidades en la modalidad de **Taxi**, antes conocida como "Auto de Alquiler". Asimismo, el transporte de **Baja Capacidad** compuesto por las modalidades de "Colectivo Foráneo", "Colectivo Suburbano", "Colectivo Urbano", "Colectivo Urbano y Suburbano" y "Mixto" registró 8,129 (Ocho mil ciento veintinueve) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las más grandes con 4,748 (Cuatro mil setecientos cuarenta y ocho) y 2,233 (Dos mil doscientas treinta y tres) unidades respectivamente.

El transporte de **Media Capacidad** compuesto las modalidades de "Foráneo de 1ra. Clase", "Foráneo de 2da. Clase", "Suburbano", "Urbano", "Urbano y Suburbano" y "Turismo" registraron en su conjunto un total de 3,996 (Tres mil novecientos noventa y seis) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano las más grandes con un total de 1,585 (Mil quinientas ochenta y cinco) y 1,420 (Mil cuatrocientas veinte) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 5*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público el 8.1% de ellas se encuentra en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que alrededor de 3,230 (Tres mil doscientas treinta) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando en la oferta de los servicios de transporte en una cuantía igual al porcentaje de unidades con el estatus de "Suspendido" y "Restringido". Lo anterior limita el derecho de las y los ciudadanos del Estado a la Movilidad.

Imagen 5. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Estado de Michoacán de Ocampo

Registro	Taxi	Baja capacidad					Media Capacidad						Total general
	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	
ACTIVAS (SISTEMA)	25854	2100	343	4536	23	666	46	969	261	12	1305	506	36621
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	1837	131	7	203	5	103	95	616	6	7	114	57	3181
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	35	2	0	9	0	1	0	0	0	0	1	1	49
TOTALES (SISTEMA)	27726	2233	350	4748	28	770	141	1585	267	19	1420	564	39851

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Ahora entonces, para ahondar en el análisis del estado del Sistema del Transporte Público de Michoacán a continuación se exponen y analizan los 10 municipios de mayor población en el Estado, los cuales también registran la mayor cantidad de concesiones en activo de las que se tiene registro administrativo.

Morelia

En la capital de Estado están registradas 12,867 (Doce mil ochocientos sesenta y siete) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 9,412 (Nueve mil cuatrocientos doce) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 2,183 (Dos mil ciento ochenta y tres) unidades, siendo la modalidad de Colectivo Urbano la predominante con 2,170 (Dos mil ciento setenta) unidades de transporte.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 1,272 (Mil doscientas setenta y dos) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Urbano y Foráneo de 2da. Clase las más grandes con un total de 741 (Setecientos cuarenta y uno) y 262 (Doscientas sesenta y dos) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 6*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Morelia tiene el 10.5% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que 1,346 (Mil trescientas cuarenta y seis) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 6. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Morelia

Morelia													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	8357	8	2	2120	0	0	13	141	125	9	656	90	11521
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	1030	2		49	0	1	25	121	1	5	84	1	1319
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	25	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	27
TOTALES (SISTEMA)	9412	10	2	2170	0	1	38	262	126	14	741	91	12867

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Uruapan

En el municipio de Uruapan están registradas 4,973 (Cuatro mil novecientos setenta y tres) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 4,416 (Cuatro mil cuatrocientos dieciséis) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 70 (Setenta) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Mixto las de mayor cantidad con 34 (Treinta y cuatro) y 27 (Veintisiete) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 487 (Cuatrocientos ochenta y siete) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Urbano y Foráneo de 2da. Clase las más grandes con un total de 320 (Trescientas veinte) y 89 (Ochenta y nueve) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 7*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Uruapan tiene el 3.5% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 172 (Ciento setenta y dos) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 7. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Uruapan

Uruapan													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	4336	9	0	33	0	24	5	33	24	1	316	20	4801
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	79	0	0	1	0	3	28	56	0	0	4	0	171
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTALES (SISTEMA)	4416	9	0	34	0	27	33	89	24	1	320	20	4973

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Zamora

En el municipio de Zamora están registradas 1,257 (Mil doscientas cincuenta y siete) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 852 (Ochocientas cincuenta y dos) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 93 (Noventa y tres) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las de mayor cantidad con 72 (Setenta y dos) y 11 (Once) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 312 (Trescientas doce) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Urbano y Suburbano y Foráneo de 2da. Clase las más grandes con un total de 156 (Ciento cincuenta y seis) y 71 (Setenta y una) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 8*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Zamora tiene el 3.4% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 43 (Cuarenta y tres) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 8. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Zamora

Zamora													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	834	11	1	71	0	7	3	61	11	0	65	150	1214
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	16	0	0	1	1	1	3	10	1	0	2	6	41
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
TOTALES (SISTEMA)	852	11	1	72	1	8	6	71	12	0	67	156	1257

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

2.2.4. Lázaro Cárdenas

En el municipio de Lázaro Cárdenas están registradas 2,228 (Dos mil doscientas veintiocho) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 1,465 (Mil cuatrocientas sesenta y cinco) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 698 (Seiscientos noventa y ocho) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las de mayor cantidad con 347 (Trescientas cuarenta y siete) y 188 (Ciento ochenta y ocho) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 65 (Sesenta y cinco) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Urbano y Suburbano y Foráneo de 2da. Clase las más grandes con un total de 43 (Cuarenta y tres) y 13 (Trece) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 9*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Lázaro Cárdenas tiene el 3.3% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 73 (Setenta y tres) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 9. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Lázaro Cárdenas

Lázaro Cárdenas													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	1419	185	140	339	21	0	4	9	0	0	3	35	2155
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	46	3	1	8	1	0	1	4	1	0	0	7	72
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
TOTALES (SISTEMA)	1465	188	141	347	22	0	5	13	1	0	3	43	2228

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Zitácuaro

En el municipio de Zitácuaro están registradas 1,431 (Mil cuatrocientas treinta y uno) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 607 (Seiscientos siete) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 709 (Setecientos nueve) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las de mayor cantidad con 399 (Trescientas noventa y nueve) y 243 (Doscientas cuarenta y tres) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 115 (Ciento quince) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Suburbano las más grandes con un total de 71 (Setenta y uno) y 19 (Diecinueve) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 10*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Zitácuaro tiene el 8.1% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 116 (Ciento dieciséis) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 10. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Zitácuaro

Zitacuaro													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	580	237	60	380	0	4	1	20	18	8	7	0	1315
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	27	6	3	18	0	0	6	51	1	1	2	0	115
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTALES (SISTEMA)	607	243	63	399	0	4	7	71	19	9	9	0	1431

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Apatzingán

En el municipio de Apatzingán están registradas 1,791 (Mil setecientos noventa y uno) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 1,499 (Mil cuatrocientas noventa y nueve) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 92 (Noventa y dos) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Mixto las de mayor cantidad con 47 (Cuarenta y siete) y 27 (Veintisiete) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 200 (Doscientas) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Urbano y Foráneo de 2da. Clase las más grandes con un total de 85 (Ochenta y cinco) y 72 (Setenta y dos) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 11*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Apatzingán tiene el 9.2% de ellas en un estatus de “Suspensión” o “Restricción”, lo que significa que solo 116 (Ciento dieciséis) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 11. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Apatzingán

Apatzingán													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	1419	13	0	42	0	18	5	23	1	0	82	24	1627
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	80	4	0	5	1	9	12	49	0	0	3	1	164
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES (SISTEMA)	1499	17	0	47	1	27	17	72	1	0	85	25	1791

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Hidalgo

En el municipio de Hidalgo están registradas 666 (Seiscientos sesenta y seis) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 264 (Doscientos sesenta y cuatro) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 295 (Doscientos noventa y cinco) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las de mayor cantidad con 196 (Ciento noventa y seis) y 82 (Ochenta y dos) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 107 (Ciento siete) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano las más grandes con un total de 77 (Setenta y siete) y 22 (Veintidós) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 12*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Hidalgo tiene el 8.6% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 57 (Cincuenta y siete) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 12. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Hidalgo

Hidalgo													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	247	77	0	187	0	16	0	55	0	0	21	6	609
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	17	5	0	9	1	0	0	22	1	0	1	1	57
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES (SISTEMA)	264	82	0	196	1	16	0	77	1	0	22	7	666

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Tarímbaro

En el municipio de Tarímbaro están registradas 425 (Cuatrocientas veinticinco) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 331 (Trecientas treinta y uno) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 71 (Setenta y uno) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Foráneo y Colectivo Urbano las de mayor cantidad con 38 (Treinta y ocho) y 33 (Treinta y tres) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 23 (Veintitrés) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano y Suburbano las más grandes con un total de 15 (Quince) y 6 (Seis) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 13*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Tarímbaro tiene el 6.6% de ellas en un estatus de “Suspensión” o “Restricción”, lo que significa que solo 28 (Veintiocho) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 13. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Tarímbaro

Tarímbaro													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	303	38	0	33	0	0	0	15	2	0	0	6	397
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
TOTALES (SISTEMA)	331	38	0	33	0	0	0	15	2	0	0	6	425

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

La Piedad

En el municipio de La Piedad están registradas 848 (Ochocientas cuarenta y ocho) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 514 (Quinientas catorce) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 45 (Cuarenta y cinco) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Mixto las de mayor cantidad con 34 (Treinta y cuatro) y 9 (Nueve) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 289 (Doscientas ochenta y nueve) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano las más grandes con un total de 104 (Ciento cuatro) y 87 (Ochenta y siete) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 14*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, La Piedad tiene el 5.4% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 46 (Cuarenta y seis) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 14. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de La Piedad

La Piedad													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	501	0	0	34	0	9	4	79	25	0	84	66	802
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	13	2	0	0	0	0	0	25	0	0	3	3	46
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES (SISTEMA)	514	2	0	34	0	9	4	104	25	0	87	69	848

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Pátzcuaro

En el municipio de Pátzcuaro están registradas 1,388 (Mil trecientas ochenta y ocho) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 812 (Ochocientos doce) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 478 (Cuatrocientas setenta y ocho) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Urbano y Colectivo Foráneo las de mayor cantidad con 243 (Doscientas cuarenta y tres) y 139 (Ciento treinta y nueve) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 98 (Noventa y ocho) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano las más grandes con un total de 49 (Cuarenta y nueve) y 25 (Veinticinco) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 15*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, Pátzcuaro tiene el 7.7% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que solo 107 (Ciento siete) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 15. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Municipio de Pátzcuaro

Pátzcuaro													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	755	136	65	238	0	29	0	13	1	2	23	19	1281
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	57	3	0	5	0	2	0	36	0	0	2	2	107
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOTALES (SISTEMA)	812	139	65	243	0	31	0	49	1	2	25	21	1388

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

Resto del Estado

En los 103 municipios restantes se encuentran registradas 11,875 (Once mil ochocientos setenta y cinco) concesiones para prestar el servicio de transporte público en todas sus modalidades. Del total mencionado, se registran 7,500 (Siete mil quinientas) unidades en la modalidad de Taxi. Asimismo, el transporte de Baja Capacidad registra 3,370 (Tres mil trescientas setenta) unidades, siendo las modalidades de Colectivo Foráneo y Colectivo Urbano las de mayor cantidad con 1,476 (Mil cuatrocientas setenta y seis) y 1,166 (Mil ciento sesenta y seis) unidades de transporte respectivamente.

El transporte de Media Capacidad registra en su conjunto un total de 1,005 (Mil cinco) unidades de transporte público, siendo las modalidades de Foráneo de 2da. Clase y Urbano y Suburbano las más grandes con un total de 747 (Setecientos cuarenta y siete) y 115 (Ciento quince) respectivamente.

Por otra parte, como se puede observar en la *Imagen 16*, del total de las concesiones registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, el Resto del Estado tiene el 8.9% de ellas en un estatus de "Suspensión" o "Restricción", lo que significa que 1,056 (Mil cincuenta y seis) concesiones no están prestando el servicio público para el cual fueron entregadas a los concesionarios, impactando de manera negativa en la oferta de los servicios de transporte, disminuyendo el número de unidades para atención de las y los usuarios y limitando el derecho de las y los ciudadanos a la Movilidad.

Imagen 16. Registro de Concesiones por Tipo de Modalidad y Estatus del Resto del Estado

Resto del Estado													
Registro	AUTO DE ALQUILER	COLECTIVO FORANEO	COLECTIVO SUBURBANO	COLECTIVO URBANO	COLECTIVO URBANO Y SUBURBANO	MIXTO	FORANEO 1a CLASE	FORANEO 2a CLASE	SUBURBANO	TURISMO	URBANO	URBANO Y SUBURBANO	Total general
ACTIVAS (SISTEMA)	7061	1371	75	1054	2	559	11	508	52	0	45	81	10819
SUSPENDIDAS (SISTEMA)	433	103	3	105	1	87	20	239	1	1	13	34	1040
RESTRINGIDAS (SISTEMA)	6	2	0	7	0	1	0	0	0	0	0	0	16
TOTALES (SISTEMA)	7500	1476	78	1166	3	647	31	747	53	1	58	115	11875

Fuente: Elaboración propia con datos de Registros Administrativos Internos del ITEM.

2.2 Retos y Oportunidades

El análisis integral del contexto socio-demográfico, económico y operativo del Sistema Estatal del Transporte Público permite identificar un conjunto de retos estructurales y, al mismo tiempo, oportunidades estratégicas para la transformación y modernización del servicio en el Estado de Michoacán de Ocampo. Estos elementos constituyen la base para el diseño de políticas públicas orientadas a consolidar un Sistema Integrado de Transporte Público que responda a los principios de movilidad sostenible, eficiencia operativa, equidad social y accesibilidad universal.

2.2.1. Retos

El Estado enfrenta una serie de desafíos que limitan la eficiencia, calidad y sostenibilidad del transporte público. Entre los más relevantes se destacan los siguientes:

- **Fragmentación del sistema y dispersión normativa.** La coexistencia de múltiples modalidades (taxis, colectivos urbanos y foráneos, transporte mixto y foráneo de 1ª y 2ª clase) operando bajo esquemas concesionados heterogéneos dificulta la planeación integral del servicio. La falta de interoperabilidad entre rutas, concesionarios y tipos de transporte obstaculiza la creación de un sistema articulado que optimice la movilidad urbana y regional.
- **Obsolescencia del parque vehicular.** Una proporción significativa de las unidades que prestan el servicio público supera los límites de vida útil establecidos en la normatividad vigente. Esto genera altos costos de mantenimiento, contaminación ambiental y mayores riesgos de seguridad vial, además de una percepción negativa del servicio por parte de los usuarios.
- **Altos niveles de informalidad operativa.** El 8.1% de las concesiones estatales se encuentra suspendido o restringido, mientras que diversos municipios registran un número considerable de unidades fuera de servicio o en operación irregular. Esta situación reduce la cobertura efectiva del transporte público y afecta la equidad en el acceso a la movilidad.
- **Precarización laboral y falta de profesionalización del operador.** La alta tasa de informalidad laboral en el Estado (66.7%) se refleja también en el sector del transporte, donde una parte importante de los operadores carece de seguridad social, capacitación técnica y condiciones laborales dignas, impactando negativamente la calidad del servicio y la seguridad de los usuarios.

- **Concentración del servicio en zonas urbanas y déficit en áreas rurales.** Más del 49% de la población michoacana se concentra en los 10 municipios más grandes, lo que ha generado una sobreoferta en zonas metropolitanas como Morelia y déficits de cobertura en comunidades rurales y periféricas, donde el transporte público es limitado o inexistente.
- **Falta de integración tecnológica y de información.** No existe un sistema integral de información, monitoreo y control que permita la gestión en tiempo real de rutas, unidades, concesiones y demanda de usuarios. La ausencia de tecnologías de movilidad inteligente (ITS) limita la planeación basada en evidencia y el control administrativo del sistema.
- **Insuficiencia en la infraestructura de apoyo.** Las condiciones físicas de paraderos, terminales, centros de transferencia y vialidades presentan deficiencias estructurales que afectan la eficiencia y seguridad operativa, además de limitar la accesibilidad universal, particularmente para personas con discapacidad o movilidad reducida.
- **Débil percepción social del transporte público.** Factores como la falta de puntualidad, seguridad, limpieza, costos desproporcionados y trato inadecuado de operadores generan una imagen negativa del servicio, lo que incentiva el uso de vehículos particulares y agrava los problemas de congestión vial y contaminación.
- **Carencia de enfoque de sostenibilidad y perspectiva de género.** La política de transporte estatal enfrenta el reto de incorporar transversalmente criterios de sustentabilidad ambiental y perspectiva de género, asegurando la seguridad, accesibilidad y equidad de las mujeres, niñas y grupos vulnerables en los desplazamientos cotidianos.

2.2.2. Oportunidades

Pese a los desafíos identificados, el contexto actual presenta un conjunto de oportunidades que pueden ser aprovechadas para consolidar un modelo moderno e inclusivo de transporte público:

- **Marco normativo actualizado y favorable.** La entrada en vigor de la Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Michoacán de Ocampo y su Reglamento sientan las bases jurídicas para un nuevo modelo de gestión de la movilidad, orientado al reconocimiento del derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad, accesibilidad y sostenibilidad.
- **Potencial de integración y reordenamiento del sistema.** La existencia de un amplio registro de concesiones activas permite planificar la reactivación, regularización y modernización de permisos rezagados, evitando otorgar nuevas concesiones y priorizando la eficiencia en el aprovechamiento del parque vehicular existente.
- **Disponibilidad de herramientas tecnológicas.** La transformación digital del sector público y la adopción de sistemas de información geográfica (SIG), control vehicular inteligente y plataformas digitales de gestión pueden fortalecer el monitoreo de concesiones, la planeación de rutas y la transparencia administrativa.
- **Demanda potencial de movilidad sostenible.** El incremento de la conciencia ciudadana sobre temas ambientales y la necesidad de reducir costos de traslado genera un escenario propicio para fomentar el uso del transporte público como alternativa económica, segura y ecológica frente al vehículo particular.
- **Sinergia con proyectos metropolitanos y regionales.** Municipios como Morelia, Uruapan y Zamora concentran una alta demanda de movilidad y poseen condiciones adecuadas para el desarrollo de corredores integrados de transporte, que pueden ser punto de partida para el Sistema Estatal de Transporte Integrado.
- **Fortalecimiento institucional del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.** El ITEM cuenta con la oportunidad de consolidarse como una entidad técnica y reguladora, dotada de capacidad normativa, tecnológica y de coordinación interinstitucional, para garantizar la operación ordenada y sostenible del sistema de transporte público.

- **Enfoque transversal de movilidad con equidad.** La incorporación de la perspectiva de género y de accesibilidad universal en la planeación y gestión del transporte representa una oportunidad para avanzar hacia un sistema inclusivo que garantice el acceso equitativo al espacio público y a los servicios de transporte para todas las personas.
- **Impulso a la transición energética.** La adopción de tecnologías limpias, como el uso de vehículos eléctricos e híbridos en flotas de transporte público, puede contribuir significativamente a los objetivos de mitigación del cambio climático y mejora de la calidad del aire en zonas urbanas.

2.2.3. Síntesis Estratégica

En conjunto, los retos y oportunidades del transporte público en Michoacán demandan la articulación de una política institucional integral, basada en la planeación técnica, la modernización administrativa y la participación coordinada entre los tres órdenes de gobierno, los concesionarios y la ciudadanía.

La transformación del sistema requiere fortalecer la gobernanza del transporte, fomentar la inversión en infraestructura, promover la adopción tecnológica y consolidar un enfoque centrado en el usuario y en el desarrollo sostenible del Estado.

3. MISIÓN

El Instituto del Transporte del Estado de Michoacán tiene como misión promover una movilidad integral y ordenada, orientada a satisfacer las necesidades de desplazamiento de la población michoacana mediante servicios de transporte público dignos, confiables y de calidad; fomentando la participación corresponsable de concesionarios, usuarios y autoridades, con enfoque de género, inclusión social y respeto al medio ambiente.

4. VISIÓN

Consolidarse como una institución técnica, moderna y líder en la gestión del transporte público estatal, reconocida por su capacidad de planeación, regulación y servicio, que garantice un sistema de movilidad eficiente, innovador, seguro y sostenible, acorde con las necesidades de desarrollo social, económico y ambiental de Michoacán. El Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo será una institución fortalecida en su estructura y gestión, con procesos digitalizados, políticas integrales de movilidad, operadores profesionalizados y unidades modernizadas, que contribuyan a un sistema de transporte público incluyente, competitivo y ambientalmente responsable, que impulse el bienestar y la conectividad de la sociedad michoacana.

5. OBJETIVOS, ESTRATEGIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

Con el fin de generar un plan de acción para el desarrollo institucional del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, y en apego a lo establecido en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley Federal de Planeación y Ley de Planeación Hacendaria, Presupuesto, Gasto Público y Contabilidad Gubernamental del Estado de Michoacán de Ocampo, se desarrolló un Programa Institucional que busca dotar al Instituto de Transporte de una guía para el desarrollo institucional y profesional de sus integrantes.

Para ello se diseñó, mediante la Metodología del Marco Lógico, la Matriz de Indicadores para Resultados con sus respectivos Árboles de Problemas y de Objetivos, en donde se establecieron las estrategias y líneas de acción para el desarrollo institucional del Centro, así como las metas e indicadores para la evaluación y seguimiento del avance del Programa.

5.1. OBJETIVO GENERAL

Acceso pleno al derecho de las personas a la movilidad a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.

5.2. OBJETIVOS PRIORITARIOS, ESTRATEGIAS PRIORITARIAS Y LÍNEAS DE ACCIÓN

En la Matriz de Indicadores para Resultados se establecieron objetivos prioritarios y estrategias para la consecución del objetivo general que se planteó para el Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, además de sus respectivas actividades o líneas de acción, como se describen a continuación:

Objetivo 1. Generar movilidad segura y eficiente para las personas usuarias.

Estrategia 1.1. Atender las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.

Línea de acción 1.1.1. Establecer planeación estratégica para el funcionamiento eficiente del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Línea de acción 1.1.2. Desarrollar un Centro de información y monitoreo del Transporte, para la operación, administración y centralización del Sistema Estatal del Transporte del Estado de Michoacán.

Línea de acción 1.1.3. Atender las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias en las delegaciones regionales del Instituto.

Objetivo 2. Disminuir los tiempos de traslado.

Estrategia 2.1. Diseñar y establecer de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.

Línea de acción 2.1.1. Realizar estudios de factibilidad con una metodología adecuada para garantizar el equilibrio en el servicio del transporte público en el Estado de Michoacán.

Línea de acción 2.1.2. Desarrollar programas de modernización del transporte público en sus diferentes modalidades, derivado de la implementación de sistemas de transporte integrados a través de ruta-empresa.

Objetivo 3. Crear una experiencia de viaje satisfactoria.

Estrategia 3.1. Implementar programas enfocados en la supervisión de la calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.

Línea de acción 3.1.1. Actualizar una revista físico-mecánica que sea adecuada a las condiciones de cada región del Estado y para programas de modernización del transporte público del Estado de Michoacán.

Línea de acción 3.1.2. Aplicar operativos para la supervisión e inspección en la prestación del servicio de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, así como transporte especializado.

Objetivo 4. Disminuir las desigualdades sociales y económicas.

Estrategia 4.1. Implementar de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.

Línea de acción 4.1.1. Actualizar el catálogo de requisitos para los trámites de regularización de concesiones de transporte público del Estado de Michoacán.

Estrategia 4.2. Formalizar el marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.

Línea de acción 4.2.1. Publicar la normativa aplicable en materia de transporte público en el Estado de Michoacán, para el fortalecimiento de certeza jurídica del Instituto.

Línea de acción 4.2.2. Integrar expedientes de trámites administrativos y asuntos jurídicos.

Estrategia 4.3. Programar de manera eficiente los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.

Línea de acción 4.3.1. Diseñar un programa anual de adquisiciones y gestión de personal para el cumplimiento del objeto del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Es importante especificar que las actividades mencionadas no son limitativas, puesto que se requieren de más actividades de carácter administrativo y de gestión para el buen funcionamiento del Instituto, pero que no es necesario enmarcarlas en la Matriz de Indicadores para Resultados o en algún otro instrumento de planeación.

6. ALINEACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS ESTATALES, NACIONALES E INTERNACIONALES

De acuerdo con la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las políticas públicas diseñadas e implementadas por los aparatos gubernamentales deben alinearse a los instrumentos nacionales y estatales de planeación estratégica. Asimismo, es deseable que las políticas coadyuven en el cumplimiento de compromisos internacionales en los que participa el país. Por lo tanto, el presente Programa Institucional establece objetivos y acciones encaminadas a abonar en el cumplimiento de los principales instrumentos de planeación del país y de la Agenda 2030 de la Organización de las Naciones Unidas.

INTERNACIONAL	NACIONAL		ESTATAL			PROGRAMA SECTORIAL		PROGRAMA INSTITUCIONAL	
AGENDA 2030	PND 2025 - 2030		PLADIEM 2021- 2027			SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y MOVILIDAD		INSTITUTO DEL TRANSPORTE DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO	
ODS	EJE GENERAL	OBJETIVO	OBJETIVO	ESTRATEGIA	LINEA DE ACCIÓN	OBJETIVO	LINEA ESTRATÉGICA	OBJETIVO	ESTRATEGIA
Objetivo 8: Trabajo Decente y Crecimiento Económico.	3. Economía Moral y Trabajo	3.7. Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y fronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.	3.1. Garantizar finanzas públicas sostenibles que favorezcan la inversión pública y privada.	3.1.1. Impulsar la disciplina fiscal como herramienta para el manejo adecuado de los recursos públicos	3.1.1.1. Contribuir a la sostenibilidad de las finanzas públicas a través del saneamiento derivado de un manejo eficaz de la deuda pública e implementación de medidas de austeridad del gasto público acorde a la austeridad republicana.	Prosperidad Económica	3.1.1.1 Contribuir a la sostenibilidad de las finanzas públicas a través del saneamiento derivado de un manejo eficaz de la deuda pública e implementación de medidas de austeridad del gasto público acorde a la austeridad republicana.	Objetivo 4. Disminución de las desigualdades sociales y económicas.	<p>Estrategia 4.1. Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.</p> <p>Estrategia 4.2. Formalización del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.</p> <p>Estrategia 4.3. Programación eficiente de los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.</p>

<p>Objetivo 10: Reducción de las Desigualdades.</p>	<p>2. Desarrollo con Bienestar y Humanismo.</p>	<p>2.10 Promover entornos públicos justos y adaptativos mediante la planificación de espacios rurales y urbanos, con el objetivo de reducir las disparidades en el acceso a oportunidades y servicios entre diferentes regiones y comunidades del país.</p>	<p>4.6. Promover el Derecho a la Ciudad considerando la habitabilidad urbana de la vivienda social y popular</p>	<p>4.6.3 Impulsar políticas de movilidad urbana con criterios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p>	<p>4.6.3.2. Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.</p>	<p>Movilidad y Seguridad Vial.</p>	<p>4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.</p>	<p>Objetivo 3. Experiencia de viaje satisfactoria.</p>	<p>Estrategia 3.1. Implementación de programas enfocados en la supervisión de la calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.</p>
<p>Objetivo 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles.</p>	<p>4. Desarrollo Sustentable.</p>	<p>4.2. Impulsar proyectos estratégicos de energías limpias, modernizar la infraestructura eléctrica y fomentar la innovación tecnológica para reducir la dependencia de combustibles fósiles y mitigar el impacto ambiental.</p>	<p>4.6. Promover el Derecho a la Ciudad considerando la habitabilidad urbana de la vivienda social y popular</p>	<p>4.6.3 Impulsar políticas de movilidad urbana con criterios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.</p>	<p>4.6.3.6. Impulsar planes y sistemas integrales de movilidad urbana sustentable para los principales centros urbanos del estado.</p>	<p>Movilidad y Seguridad Vial.</p>	<p>4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.</p>	<p>Objetivo 1. Movilidad segura y eficiente para las personas usuarias.</p>	<p>Estrategia 1.1. Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.</p>
								<p>Objetivo 2. Disminución en los tiempos de traslado.</p>	<p>Estrategia 2.1. Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.</p>

Fuente. Elaboración propia, ITEM 2025.

EJERCICIO FODA PARA EL PROGRAMA INSTITUCIONAL DE DESARROLLO DEL INSTITUTO DEL TRANSPORTE DEL ESTADO DE MICHOACÁN DE OCAMPO 2021-2027

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Marco de planeación vigente alineado al Programas de Desarrollo Estatal (PLADIEM 2021-2027) y Nacional (PND 2025-2030). • Cobertura estatal con control de más de 39,800 concesiones y permisos. • Experiencia en programas de modernización, chatarrización y renovación vehicular. • Coordinación interinstitucional con SEDUM, SSP, NAFIN y KfW. • Disponibilidad de información estadística por región y modalidad. • Capacidad para implementar tecnologías de prepago y monitoreo de flota. 	<ul style="list-style-type: none"> • Alto número de unidades obsoletas en circulación. • Existencia de concesiones sin uso • Dependencia de recursos estatales, federales y financiamiento externo. • Procesos administrativos complejos y prolongados. • Desigualdad operativa entre regiones del estado. • Necesidad de mayor capacitación del personal.
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Acceso a financiamiento nacional e internacional para movilidad sostenible. • Contribución al cumplimiento de metas nacionales de reducción de GEI al 2030. • Renovación del parque vehicular mediante bonos y subsidios. • Demanda social por transporte público moderno y seguro. • Digitalización de trámites y fortalecimiento del control concesionario. • Integración del transporte público al desarrollo urbano. 	<ul style="list-style-type: none"> • Resistencia al cambio por parte de algunos concesionarios. • Incremento en costos de unidades y tecnologías. • Contextos económicos adversos para el sector transportista. • Crecimiento del transporte informal. • Riesgo de no cumplir metas ambientales. • Presión social y política por deficiencias en el servicio.

Fuente. Elaboración propia, ITEM 2025.

6.1. Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, adoptada por la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en 2015, constituye un compromiso global orientado a promover políticas públicas integrales que garanticen el respeto a los derechos humanos, el equilibrio ambiental y la prosperidad económica, bajo un enfoque de equidad e inclusión.

Dicha Agenda se compone de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), entre los cuales destacan la erradicación de la pobreza, la reducción de las desigualdades, el impulso de ciudades sostenibles y la acción por el clima.

En congruencia con estos principios, el Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo se alinea de manera prioritaria con los Objetivos 8, 10 y 11 de la Agenda 2030:

Con ello, el Instituto reafirma su compromiso con los principios de la movilidad sostenible y segura, alineando sus políticas, programas y estrategias a los objetivos globales de desarrollo humano y bienestar social.

6.2. Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030

El Programa Institucional de Desarrollo del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo se encuentra alineado con los Ejes 2, 3 y 4 del Plan Nacional de Desarrollo 2025–2030, particularmente en los apartados que promueven la reactivación económica, la justicia social y la sostenibilidad ambiental.

En este marco, el Instituto coadyuva con las estrategias federales orientadas a:

- Impulsar la movilidad segura y sustentable como elemento fundamental para la competitividad y la calidad de vida.
- Modernizar la infraestructura y los servicios de transporte público, priorizando la eficiencia energética, la innovación tecnológica y la equidad territorial.

La participación activa del Instituto del Transporte resulta esencial para consolidar un entorno de movilidad ordenada, sostenible y eficiente, que promueva la inversión pública y privada en el sector, dinamice los flujos económicos y contribuya a la reducción de desigualdades sociales y regionales.

6.3. Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027

El Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán de Ocampo 2021–2027 establece como uno de sus ejes estratégicos el “Territorio Sostenible”, dentro del cual se inscribe la actuación del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, en atención a su papel como ente rector del sistema de transporte público y de la movilidad estatal.

El Instituto se integra particularmente en el Objetivo Sectorial 4.6: Promover el Derecho a la Ciudad considerando la habitabilidad urbana de la vivienda social y popular, así como en la Estrategia 4.6.3: Impulsar políticas de movilidad urbana con criterios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Desde esta perspectiva, el Instituto del Transporte contribuye al cumplimiento de los compromisos del Gobierno del Estado en materia de movilidad, ordenamiento territorial y desarrollo urbano, mediante acciones que favorecen:

- La modernización del parque vehicular y la reactivación de concesiones rezagadas.
- El fortalecimiento institucional para la regulación y supervisión del transporte público.
- La incorporación de la perspectiva de género y de accesibilidad universal en la prestación del servicio.
- El uso eficiente de los recursos públicos y la aplicación de tecnologías para la gestión integral del sistema de transporte estatal.

De esta manera, el Instituto reafirma su papel estratégico como agente transformador de la movilidad michoacana, alineado con la visión de desarrollo sostenible y equitativo establecida en el Plan de Desarrollo Integral.

7. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo cuenta con mecanismos institucionales de seguimiento, control y evaluación del desempeño, orientados a garantizar la transparencia, eficiencia y mejora continua en la implementación del Programa Institucional. Los principales instrumentos de monitoreo son los siguientes:

a) Seguimiento al Análisis Programático-Presupuestal (SAPP)

La Secretaría de Finanzas y Administración del Estado de Michoacán de Ocampo establece un mecanismo de rendición de cuentas y control presupuestal a través del seguimiento mensual de los Programas Operativos Anuales y las Matrices de Indicadores para Resultados (MIR).

b) Reporte Técnico-Operativo Mensual

Cada una de las áreas sustantivas del Instituto (Dirección General, Dirección del Sistema Estatal del Transporte, Dirección de Multitrámite, Dirección de Operación, Dirección de Asuntos Jurídicos, Delegación Administrativa y las Delegaciones Regionales) elabora un informe mensual que recopila indicadores sobre cobertura del servicio, control de concesiones, capacitación de operadores, cumplimiento normativo, tramites, operativos y avances en digitalización administrativa.

c) Seguimiento al Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán de Ocampo 2021-2027

El Instituto informa de forma mensual a la CPLADEM sobre las acciones que contribuyen al cumplimiento de las metas del Plan Estatal, asegurando la vinculación entre los instrumentos de planeación federal, estatal y sectorial, y promoviendo la coherencia en las políticas de movilidad y transporte.

8. METAS E INDICADORES

Una vez establecido el Programa Operativo Anual para el Ejercicio Fiscal del año 2026, con base en información de las distintas áreas sustantivas del Instituto, es posible realizar una proyección de las metas que se desean alcanzar para coadyuvar con el cumplimiento del Plan de Desarrollo Integral del Estado de Michoacán de Ocampo 2021-2027, publicado por el **Mtro. Alfredo Ramírez Bedolla**, Gobernador Constitucional del Estado de Michoacán de Ocampo.

Asimismo, se han seleccionado 6 (seis) indicadores que medirán el desempeño y gestión del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo, mismos que serán monitoreados acorde a lo establecido en el apartado anterior. Por lo tanto, los indicadores de desempeño seleccionados, así como sus metas, se presentan en la siguiente Tabla.

Tabla 1. Indicadores de Desempeño y Gestión del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Indicador	Meta Anual					
	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.	2,130	2,150	2,180	2,200	2,230	2,250
Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.	0	0	0	2	12	14

Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.	28,000	29,000	30,000	30,000	35,000	38,000
Implementación de programas enfocados en la supervisión de la calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.	0	0	0	4	6	8
Formalización del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán	0	0	2	4	4	2
Programación eficiente de los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.	4	4	4	4	4	4

Fuente. Elaboración propia, ITEM 2025.

Cabe destacar que los indicadores presentados en la tabla anterior guardan correspondencia con aquellos establecidos en la Matriz de Indicadores para Resultados (MIR), la cual se integra como anexo al presente Programa Institucional. No obstante, la MIR se utiliza principalmente como un instrumento de planeación presupuestal, asociado al Programa Operativo Anual (POA), por lo que sus parámetros pueden ajustarse conforme a las necesidades y prioridades de cada ejercicio fiscal. En este sentido, el Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo ha definido metas estratégicas y medibles a lo largo del periodo 2021–2027,

que permiten dar seguimiento continuo a las actividades sustantivas del sector transporte público en la entidad.

Con base en lo anterior, se seleccionaron seis indicadores clave de desempeño que pueden ser monitoreados de forma periódica durante el periodo de gestión, caracterizados por su claridad, accesibilidad y facilidad de medición, garantizando que el personal del Instituto pueda dar seguimiento y generar informes e indicadores de avance con oportunidad y precisión.

Como puede observarse en la tabla correspondiente, las metas propuestas reflejan una tendencia de crecimiento progresivo y sostenido, acorde con la madurez institucional y los objetivos planteados para cada ejercicio anual. Cabe precisar que los primeros años de operación del Programa Institucional contemplan procesos de fortalecimiento institucional, digitalización de trámites y profesionalización del servicio, lo cual explica el incremento gradual en los indicadores de desempeño durante los primeros ejercicios.

Finalmente, es importante señalar que los indicadores propuestos constituyen una herramienta fundamental para la evaluación del desempeño y la mejora continua en los procesos de planeación, regulación, supervisión y modernización del transporte público estatal. Su aplicación permitirá al Instituto valorar la eficacia de las políticas de movilidad, el impacto de los programas de capacitación y actualización del personal operativo, así como la eficiencia en la atención a concesionarios, usuarios y sociedad civil, contribuyendo a la consolidación de un sistema de transporte público más eficiente, seguro, sustentable e incluyente en Michoacán de Ocampo.

9. FICHA DE INDICADORES Y METAS

FICHA DE INDICADOR 1			
Nombre del indicador	Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.		
Objetivo prioritario	La atención a solicitudes de concesionarios, permisionarios y usuarios del transporte público de Michoacán.		
Descripción del indicador	Porcentaje de solicitudes de personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes recibidas en un periodo determinado.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Mensual
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Audiencia	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección General
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Atención a Solicitudes mediante Audiencias. B=Número de solicitudes atendidas mediante audiencias. C=Total de solicitudes recibidas.		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Solicitudes Atendidas mediante Audiencias.	2,230	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	2,180	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	2,200	Notas sobre Meta 2026	La meta para el Ejercicio Fiscal 2026 fue calculada con una proyección basada en lo observado en 2025.
Meta (2026)	2,230		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
2,180	2,200	2,230	2,250

FICHA DE INDICADOR 2			
Nombre del indicador	Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.		
Objetivo prioritario	Impulsar la planeación, integración y puesta en marcha de sistemas de transporte articulados que conecten de forma eficiente las diferentes modalidades de transporte masivo, optimizando la movilidad en el Estado de Michoacán.		
Descripción del indicador	Mide el grado de avance en el diseño, implementación y vinculación de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) con las modalidades de transporte masivo, considerando la planificación, infraestructura, interconexión y operación inicial.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Mensual
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Audiencia	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección del Sistema Estatal del Transporte
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Porcentaje de avance. B=Actividades programadas. C=Actividades cumplidas		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Actividades Programadas.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	0	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	2	Notas sobre Meta 2026	La meta fue diseñada en 2025 para ser ejecutada en el Ejercicio Fiscal 2026.
Meta (2026)	12		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
0	2	12	14

FICHA DE INDICADOR 3			
Nombre del indicador	Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.		
Objetivo prioritario	Optimizar los trámites administrativos para la regularización de concesiones del transporte público mediante la implementación de procesos de mejora regulatoria que incrementen la eficiencia, reduzcan tiempos y faciliten el cumplimiento normativo.		
Descripción del indicador	Mide el grado de avance en la aplicación de acciones y herramientas de mejora regulatoria en los procedimientos administrativos relacionados con la regularización de concesiones del transporte público.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Trimestral
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Procesos de mejora implementados.	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección del Sistema Estatal del Transporte
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Porcentaje de avance. B=Procesos de mejora implementados. C=Procesos de mejora programados.		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Procesos de mejora implementados.	35,000	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	30,000	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	30,000	Notas sobre Meta 2026	La meta para el Ejercicio Fiscal 2026 fue calculada con una proyección basada en lo observado en 2025.
Meta (2026)	12		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
30,000	30,000	35,000	38,000

FICHA DE INDICADOR 4			
Nombre del indicador	Implementación de programas enfocados en la supervisión de la calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.		
Objetivo prioritario	Fortalecer la supervisión y control de la calidad del servicio público de transporte mediante programas estructurados que aseguren el cumplimiento de estándares de seguridad, eficiencia, accesibilidad y atención al usuario.		
Descripción del indicador	Mide el grado de avance en la puesta en marcha de programas destinados a supervisar la calidad del servicio público de transporte, considerando la planificación, ejecución de inspecciones, seguimiento de incidencias y aplicación de medidas correctivas.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Trimestral
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Procesos de mejora implementados.	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección del Sistema Estatal del Transporte
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Porcentaje de avance. B=Acciones de supervisión ejecutadas. C=Acciones de supervisión programadas.		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Procesos de mejora implementados.	4	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	0	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	0	Notas sobre Meta 2026	La meta para el Ejercicio Fiscal 2026 fue calculada con una proyección basada en lo observado en 2025.
Meta (2026)	12		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
0	4	6	8

FICHA DE INDICADOR 5			
Nombre del indicador	Formalización del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.		
Objetivo prioritario	Establecer un marco normativo claro, actualizado y aplicable que regule la operación, control y supervisión del transporte público en el Estado de Michoacán, garantizando legalidad, seguridad y calidad en el servicio.		
Descripción del indicador	Mide el avance en la elaboración, aprobación y publicación del marco normativo en materia de transporte público, incluyendo leyes, reglamentos, disposiciones y lineamientos técnicos que regulen la operación y supervisión del sistema.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Trimestral
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Procesos de mejora implementados.	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección del Sistema Estatal del Transporte
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Porcentaje de avance. B=Etapas de formalización concluidas. C=Etapas programadas.		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Procesos de mejora implementados.	4	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	0	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	0	Notas sobre Meta 2026	La meta para el Ejercicio Fiscal 2026 fue calculada con una proyección basada en lo observado en 2025.
Meta (2026)	12		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
0	4	4	2

FICHA DE INDICADOR 6			
Nombre del indicador	Programación eficiente de los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán .		
Objetivo prioritario	Optimizar la asignación y utilización de los recursos financieros, humanos y materiales destinados a la coordinación del transporte público, garantizando eficiencia, transparencia y efectividad en la operación institucional.		
Descripción del indicador	Mide el grado de eficiencia en la programación y ejecución de los recursos asignados a la coordinación del transporte público, considerando planificación, control presupuestal, cobertura de necesidades y cumplimiento de metas institucionales.		
Nivel de desagregación	Componente	Periodicidad o frecuencia de medición	Trimestral
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Procesos de mejora implementados.	Periodo de recolección de los datos	Mensual
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mensual
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad Responsable de reportar el avance	Dirección del Sistema Estatal del Transporte
Método de cálculo	$A=(B/C)*100$		
Observaciones	En donde A=Eficiencia en la programación de recursos. B=Recursos ejecutados conforme a programación. C=Recursos programados.		
Aplicación del método de cálculo del indicador para la obtención del valor de la línea base			
Nombre variable 1	Valor variable 1	Fuente de información variable 1	
Número Total de Procesos de mejora implementados.	4	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Nombre variable 2	Valor variable 2	Fuente de información variable 2	
Número de meses transcurridos al momento de la medición.	12	Registros administrativos y estadísticos internos a cargo de la Unidad Técnica del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo.	
Valor de línea base y metas			
Línea base	0	Notas sobre la línea base	El valor de la línea base corresponde 2024.
Año de línea base	2024		
Valor final (2025)	0	Notas sobre Meta 2026	La meta para el Ejercicio Fiscal 2026 fue calculada con una proyección basada en lo observado en 2025.
Meta (2026)	4		
Serie histórica de la Meta o Parámetro			
2024	2025	2026	2027
4	4	4	4

10. ANEXOS

112 - Instituto del Transporte del Estado de Michoacán de Ocampo

YF - Movilidad Urbana, Ciudades en Movimiento

EJERCICIO 2026

Definición y análisis del problema

Alineación al PLADIEM del programa presupuestario

Eje	Objetivo sectorial	Estrategia	Línea de acción
3 Prosperidad Económica	3.1 Garantizar finanzas públicas sostenibles que favorezcan la inversión pública y privada.	3.1.1 Impulsar la disciplina fiscal como herramienta para el manejo adecuado de los recursos públicos.	NA 3.1.1.1 Contribuir a la sostenibilidad de las finanzas públicas a través del saneamiento derivado de un manejo eficaz de la deuda pública e implementación de medidas de austeridad del gasto público acorde a la austeridad republicana.
4 Territorio Sostenible	4.6 Promover el Derecho a la Ciudad considerando la habitabilidad urbana de la vivienda social y población	4.6.3 Impulsar políticas de movilidad urbana con criterios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.
4 Territorio Sostenible	4.6 Promover el Derecho a la Ciudad considerando la habitabilidad urbana de la vivienda social y población	4.6.3 Impulsar políticas de movilidad urbana con criterios de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.	VP 4.6.3.3 Impulsar la certeza jurídica e inclusión, y evitar la discriminación y violencia a usuarios y operadores del transporte público.

Alineación al Plan Nacional de Desarrollo	Alineación al Plan Nacional de Desarrollo	
	ODS	Objetivos y Metas del Desarrollo Sostenible
2 Política Social	10 REDUCCIÓN DE LAS DESIGUALDADES	10.3 10.3 Garantizar la igualdad de oportunidades y reducir la desigualdad de resultados, incluso eliminando las leyes, políticas y prácticas discriminatorias y promoviendo legislaciones, políticas y medidas adecuadas a ese respecto.
2 Política Social	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.2 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
2 Política Social	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.7 11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
2 Política Social	11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES	11.b 11.b De aquí a 2020, aumentar considerablemente el número de ciudades y asentamientos humanos que adoptan e implementan políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación del cambio climático y la adaptación a él y la resiliencia ante los desastres, y desarrollar y poner en práctica, en consonancia con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres 2015-2030, la gestión integral de los riesgos de desastre a todos los niveles.
2 Política Social	16 PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SÓLIDAS	16.1 16.1 Reducir significativamente todas las formas de violencia y las correspondientes tasas de mortalidad en todo el mundo.

Árbol del problema

Efectos

- Acceso limitado al derecho de las personas a una movilidad plena a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.
- 1 Movilidad insegura y deficiente para las personas usuarias.
 - 1.1 Mayor uso de transporte privado, incrementando congestión y contaminación.
- 2 Incremento en los tiempos de traslado.
 - 2.1 Afectación a la productividad y puntualidad de la población usuaria.
 - 2.2 Disminución de la confianza ciudadana en el transporte público.
- 3 Experiencia de viaje insatisfactoria.
 - 3.1 Deterioro de la imagen urbana y del sistema de transporte en general.
- 4 Incremento de las desigualdades sociales y económicas.
 - 4.1 Dificulta el acceso de personas de bajos recursos y zonas marginadas, así como grupos vulnerables, a bienes y servicios.

Problema central

El servicio de transporte público presenta condiciones inadecuadas para la prestación del servicio de transporte público, el cual se caracteriza por una baja calidad del mismo, vehículos deteriorados y servicios irregulares.

Causas

- 1 Deficiente coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.
 - 1.1 Incorrecta conducción de las obligaciones del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.
 - 1.2 Obsolescencia de los sistemas de seguimiento, control y monitoreo del transporte público del Estado.
 - 1.3 Deficiente coordinación del transporte público en las regiones del Estado de Michoacán.
- 2 Inadecuado diseño e implementación del Sistema Estatal del Transporte en el Estado de Michoacán.
 - 2.1 Deficiente integración de la metodología y estudios de factibilidad para garantizar el equilibrio en el servicio del transporte público en el Estado de Michoacán.
 - 2.2 Deterioro del servicio del transporte público derivado de la implementación de sistemas de transporte aislados, como el esquema hombre-camión.
- 3 Deficiencia en los procesos de trámites administrativos en la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.

Causas

- 3.1 Exceso de requisitos documentales solicitados para los trámites de regularización de concesiones de transporte público del Estado de Michoacán.
- 4 Deficiente calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.
 - 4.1 Inadecuada revisión de las condiciones físico-mecánicas de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público.
 - 4.2 Inadecuada supervisión e inspección en la prestación del servicio de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público.
- 5 Deficiencia en el diseño y aplicación del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.
 - 5.1 Insuficiente armonización de la normativa aplicable en materia de transporte público en el Estado de Michoacán, para el fortalecimiento de certeza jurídica del Instituto.
 - 5.2 Deficiencia en la integración de expedientes de trámites administrativos y asuntos jurídicos e inadecuada ejecución de la normativa aplicable.
- 6 Ineficiencia en la distribución de los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.
 - 6.1 Inadecuada implementación de recursos materiales y gestión de personal para el cumplimiento del objeto del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Árbol de objetivos

Fines

Acceso pleno al derecho de las personas a una movilidad a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.

- 1 Movilidad segura y eficiente para las personas usuarias.
 - 1.1 Menor uso de transporte privado, disminuyendo congestión y contaminación.
- 2 Disminución en los tiempos de traslado.
 - 2.1 Mayor productividad y puntualidad de la población usuaria.
 - 2.2 Aumento de la confianza ciudadana en el transporte público.
- 3 Experiencia de viaje satisfactoria.
 - 3.1 Mejoría de la imagen urbana y del sistema de transporte en general.
- 4 Disminución de las desigualdades sociales y económicas.
 - 4.1 Facilita el acceso de personas de bajos recursos y zonas marginadas, así como grupos vulnerables, a bienes y servicios.

Objetivo central

El servicio de transporte público presenta condiciones adecuadas para la prestación del servicio de transporte público, el cual se caracteriza por una alta calidad del mismo, vehículos en buenas condiciones y servicios debidamente concesionados.

Medios

- 1 Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.
- 1.1 Planeación estratégica para el funcionamiento eficiente del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.
- 1.2 Desarrollo y ejecución del Centro de información y monitoreo del Transporte, para la operación, administración y centralización del Sistema Estatal del Transporte del Estado de Michoacán.
- 1.3 Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias en las delegaciones regionales del Instituto.
- 2 Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.
- 2.1 Realizar estudios de factibilidad con una metodología adecuada para garantizar el equilibrio en el servicio del transporte público en el Estado de Michoacán.
- 2.2 Programas de modernización del transporte público en sus diferentes modalidades, derivado de la implementación de sistemas de transporte integrados a través de ruta-empresa.
- 3 Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la regularización de las concesiones del transporte público del Estado de Michoacán.
- 3.1 Actualización del catálogo de requisitos para los trámites de regularización de concesiones de transporte público del Estado de Michoacán.
- 4 Implementación de programas enfocados en la supervisión de la calidad en la prestación del servicio público del transporte en el Estado de Michoacán.
- 4.1 Actualización de la revista físico-mecánicas adecuada a las condiciones de cada región del Estado y para programas de modernización del transporte público del Estado de Michoacán.
- 4.2 Operativos para la supervisión e inspección en la prestación del servicio de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, así como transporte especializado.
- 5 Formalización del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.
- 5.1 Publicación de la normativa aplicable en materia de transporte público en el Estado de Michoacán, para el fortalecimiento de certeza jurídica del Instituto.
- 5.2 Integración de expedientes de trámites administrativos y asuntos jurídicos.
- 6 Programación eficiente de los recursos destinados a la coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.
- 6.1 Diseño del programa anual de adquisiciones y gestión de personal para el cumplimiento del objeto del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Selección de alternativas

UPP	Programa	Tipo de medio	Alternativa	Calificación	Selección	Tipo
112	YF	Fin Superior	Acceso pleno al derecho de las personas a una movilidad a través de	null	Si	Sin Tipo
112	YF	Fin Directo	Movilidad segura y eficiente para las personas usuarias.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Indirecto	Menor uso de transporte privado, disminuyendo congestión y	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Directo	Disminución en los tiempos de traslado.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Indirecto	Mayor productividad y puntualidad de la población usuaria.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Indirecto	Aumento de la confianza ciudadana en el transporte público.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Directo	Experiencia de viaje satisfactoria.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Indirecto	Mejoria de la imagen urbana y del sistema de transporte en general.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Directo	Disminución de las desigualdades sociales y económicas.	null	No	Sin Tipo
112	YF	Fin Indirecto	Facilita el acceso de personas de bajos recursos y zonas marginadas,	null	No	Sin Tipo
112	YF	Medio Directo	Atención a las solicitudes de las personas concesionarias,	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Planeación estratégica para el funcionamiento eficiente del Instituto	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Indirecto	Desarrollo y ejecución del Centro de información y monitoreo del	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Indirecto	Atención a las solicitudes de las personas concesionarias,	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Directo	Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Realizar estudios de factibilidad con una metodología adecuada para	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Indirecto	Programas de modernización del transporte público en sus diferentes	null	Si	Actividad

Selección de alternativas

UPP	Programa	Tipo de medio	Alternativa	Calificación	Selección	Tipo
112	YF	Medio Directo	Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Actualización del catálogo de requisitos para los trámites de	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Directo	Implementación de programas enfocados en la supervisión de la	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Actualización de la revista físico-mecánicas adecuada a las	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Indirecto	Operativos para la supervisión e inspección en la prestación del	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Directo	Formalización del marco normativo en materia de transporte público en	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Publicación de la normativa aplicable en materia de transporte público en	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Indirecto	Integración de expedientes de trámites administrativos y asuntos	null	Si	Actividad
112	YF	Medio Directo	Programación eficiente de los recursos destinados a la coordinación	null	Si	Componente
112	YF	Medio Indirecto	Diseño del programa anual de adquisiciones y gestión de personal	null	Si	Actividad

Árbol del problema

Acceso limitado al derecho de las personas a una movilidad plena a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.

- 1 Movilidad insegura y deficiente para las personas usuarias.
- 1.1 Mayor uso de transporte privado, incrementando congestión y contaminación.
- 2 Incremento en los tiempos de traslado.
- 2.1 Afectación a la productividad y puntualidad de la población usuaria.
- 2.2 Disminución de la confianza ciudadana en el transporte público.
- 3 Experiencia de viaje insatisfactoria.
- 3.1 Deterioro de la imagen urbana y del sistema de transporte en general.
- 4 Incremento de las desigualdades sociales y económicas.
- 4.1 Dificulta el acceso de personas de bajos recursos y zonas marginadas, así como grupos vulnerables, a bienes y servicios.

Efectos

Problema central

El servicio de transporte público presenta condiciones inadecuadas para la prestación del servicio de transporte público, el cual se caracteriza por una baja calidad del mismo, vehículos deteriorados y servicios irregulares.

Árbol de objetivos

Acceso pleno al derecho de las personas a una movilidad a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.

- 1 Movilidad segura y eficiente para las personas usuarias.
- 1.1 Menor uso de transporte privado, disminuyendo congestión y contaminación.
- 2 Disminución en los tiempos de traslado.
- 2.1 Mayor productividad y puntualidad de la población usuaria.
- 2.2 Aumento de la confianza ciudadana en el transporte público.
- 3 Experiencia de viaje satisfactoria.
- 3.1 Mejoría de la imagen urbana y del sistema de transporte en general.
- 4 Disminución de las desigualdades sociales y económicas.
- 4.1 Facilita el acceso de personas de bajos recursos y zonas marginadas, así como grupos vulnerables, a bienes y servicios.

Fines

Objetivo central

El servicio de transporte público presenta condiciones adecuadas para la prestación del servicio de transporte público, el cual se caracteriza por una alta calidad del mismo, vehículos en buenas

Medios

- 1 Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.
- 1.1 Planeación estratégica para el funcionamiento eficiente del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.
- 1.2 Desarrollo y ejecución del Centro de información y monitoreo del Transporte, para la operación, administración y centralización del Sistema Estatal del Transporte del Estado de Michoacán.
- 1.3 Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias en las delegaciones regionales del Instituto.
- 2 Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.

Matriz de indicadores P/Resultados

Fin seleccionado

Acceso pleno al derecho de las personas a una movilidad a través de infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.

Propósito

El servicio de transporte público presenta condiciones adecuadas para la prestación del servicio de transporte público, el cual se caracteriza por una alta calidad del mismo, vehículos en buenas condiciones y

Componentes

- 1 Atención a las solicitudes de las personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán, mediante audiencias.
- 2 Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte y su vinculación con las modalidades de transporte masivos en el Estado de Michoacán.

- 1 Deficiente coordinación del transporte público del Estado de Michoacán.
- 1.1 Incorrecta conducción de las obligaciones del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.
- 1.2 Obsolescencia de los sistemas de seguimiento, control y monitoreo del transporte público del Estado.
- 1.3 Deficiente coordinación del transporte público en las regiones del Estado de Michoacán.
- 2 Inadecuado diseño e implementación del Sistema Estatal del Transporte en el Estado de Michoacán.
- 2.1 Deficiente integración de la metodología y estudios de factibilidad para garantizar el equilibrio en el servicio del transporte público en el Estado de Michoacán.
- 2.2 Deterioro del servicio del transporte público derivado de la implementación de sistemas de transporte

- 8 Operativos para la supervisión e inspección en la prestación del servicio de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público, así como transporte especializado.
- 9 Publicación de la normativa aplicable en materia de transporte público en el Estado de Michoacán, para el fortalecimiento de certeza jurídica del Instituto.
- 10 Integración de expedientes de trámites administrativos y asuntos jurídicos.
- 11 Diseño del programa anual de adquisiciones y gestión de personal para el cumplimiento del objeto del Instituto del Transporte del Estado de Michoacán.

Matriz de indicadores p/resultados

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLAD/EM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medición	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
Fin			Garantizar el derecho a la movilidad mediante infraestructura y transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.	Acceso pleno al derecho de las personas a la movilidad segura y sostenible a través de una infraestructura y un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente, sostenible, de calidad, inclusivo e igualitario.	Índice de Acceso a la Movilidad Segura y Sostenible	$A=(B/CA)*100$	Índice de Acceso a la Movilidad Segura y Sostenible. B=Población con acceso a transporte seguro, accesible y sostenible. C=Población total	Estratégico	Índice	Eficacia	Ascendente	Mensual	Encuestas de movilidad, registros de transporte público, auditorías de seguridad e infraestructura.	0	0	2025	-	1	100%	-	-	Recursos, voluntad política, tecnología y participación ciudadana suficientes para desarrollar y mantener un sistema de transporte e infraestructura que garanticen el derecho a la movilidad en condiciones seguras, accesibles, eficientes, sostenibles, inclusivas e igualitarias.	Implementar un plan integral de movilidad que combine mejoras en infraestructura, modernización de la flota, políticas tarifarias justas, gestión eficiente y mecanismos de monitoreo, asegurando la cobertura y calidad del transporte para toda la población.
Componente	Dirección General	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	La atención a solicitudes de concesionarios, permisionarios y usuarios del transporte público de Michoacán se realiza mediante audiencias que permiten escuchar, analizar y dar seguimiento a sus peticiones, garantizando respuestas oportunas y conforme a la normativa vigente para mejorar la calidad del servicio.	Atención a las solicitudes de las personas usuarias, permisionarios y usuarios del transporte público de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes.	Porcentaje de personas concesionarias, usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes determinado.	$A=(B/CA)*100$	Atención a las solicitudes de personas concesionarias, usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes determinado. B=Número de solicitudes atendidas mediante audiencias. C=Total de solicitudes recibidas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Registro oficial de solicitudes recibidas. Agenda y actas de audiencias realizadas. Base de datos institucional de seguimiento de casos. Informes mensuales o anuales de atención ciudadana.	2200	100	2025	Enero-Diciembre	2400	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Las solicitudes presentadas por concesionarios, permisionarios y usuarios son registradas de manera completa y precisa, y la institución cuenta con los recursos humanos, logísticos y de tiempo necesarios para atenderlas mediante audiencias.	Fortalecer los mecanismos de atención ciudadana mediante la programación oportuna de audiencias, optimización de procesos de registro y seguimiento de solicitudes, capacitación del personal, y generación de reportes de desempeño que permitan mejorar la eficiencia y transparencia en la atención.
Actividad	Dirección General	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	La atención a solicitudes de concesionarios, permisionarios y usuarios del transporte público de Michoacán se realiza mediante audiencias que permiten escuchar, analizar y dar seguimiento a sus peticiones, garantizando respuestas oportunas y conforme a la normativa vigente para mejorar la calidad del servicio.	Atención a las solicitudes de las personas usuarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes.	Porcentaje de personas concesionarias, usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes determinado.	$A=(B/CA)*100$	Atención a las solicitudes de personas concesionarias, usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes determinado. B=Número de solicitudes atendidas mediante audiencias. C=Total de solicitudes recibidas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Registro oficial de solicitudes recibidas. Agenda y actas de audiencias realizadas. Base de datos institucional de seguimiento de casos. Informes mensuales o anuales de atención ciudadana.	2200	100%	2025	Enero-Diciembre	2400	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Las solicitudes presentadas en las delegaciones regionales del Instituto por concesionarios, permisionarios y usuarios son registradas de manera completa y precisa, y la institución cuenta con los recursos humanos, logísticos y de tiempo necesarios para atenderlas mediante audiencias.	Fortalecer los mecanismos de atención ciudadana en las delegaciones regionales del Instituto mediante la programación oportuna de audiencias, optimización de procesos de registro y seguimiento de solicitudes, capacitación del personal, y generación de reportes de desempeño que permitan mejorar la eficiencia y transparencia en la atención.

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
			respuestas oportunas y conforme a la normativa vigente para mejorar la calidad del servicio las delegaciones regionales del Instituto.	mediante audiencias periodos en las delegaciones regionales del Instituto.	recibidas en un periodo determinado.	A=(B/CA)*100	Implementación de la Planeación del Instituto del Transporte.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Nominal	Mensual	Planes estratégicos institucionales aprobados. Informes de seguimiento y ejecución de acciones. Actas de reuniones de seguimiento y evaluación.	0	0	0	Enero-12 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	El Instituto del Transporte cuenta con recursos, personal capacitado y sistemas de seguimiento que permiten planificar, ejecutar y monitorear las acciones estratégicas de manera eficiente y conforme a los objetivos institucionales.	mediante audiencias.	reportes de desempeño que permitan mejorar la eficiencia y transparencia en la atención.
Actividad	01 Dirección General	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Porcentaje de acciones estratégicas definidas en el plan de trabajo del Instituto del Estado de Michoacán que se ejecutan de manera oportuna y conforme a los objetivos establecidos, asegurando un funcionamiento eficiente de la institución.	Planeación estratégica para el funcionamiento eficiente del Transporte del Estado de Michoacán.	Implementación de la Planeación del Instituto del Transporte	A=(B/CA)*100	Implementación de la Planeación del Instituto del Transporte. B=Número de acciones estratégicas ejecutadas. C=Número total de acciones estratégicas planificadas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Nominal	Mensual	Planes estratégicos institucionales aprobados. Informes de seguimiento y ejecución de acciones. Actas de reuniones de seguimiento y evaluación.	0	0	0	Enero-12 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	El Instituto del Transporte cuenta con recursos, personal capacitado y sistemas de seguimiento que permiten planificar, ejecutar y monitorear las acciones estratégicas de manera eficiente y conforme a los objetivos institucionales.	mediante audiencias.	Fortalecer la gestión institucional mediante la definición clara de objetivos estratégicos, asignación de recursos, seguimiento periódico de avances, evaluación de resultados y ajustes oportunos para garantizar la eficiencia en el funcionamiento del Instituto del Transporte.
Componente	01 Dirección General	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	La atención a solicitudes de concesionarios, permisionarios y usuarios del transporte público de Michoacán se realiza mediante audiencias que permiten escuchar, analizar y dar seguimiento a sus peticiones, garantizando respuestas oportunas y conforme a la normativa vigente para mejorar la calidad del servicio.	Atención a las solicitudes de personas concesionarias, permisionarias y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes, mediante audiencias periodos en un periodo determinado.	Porcentaje de solicitudes de personas concesionarias, permisionarios y usuarios del transporte público del Estado de Michoacán que son atendidas a través de audiencias formales, en relación con el total de solicitudes, mediante audiencias periodos en un periodo determinado.	A=(B/CA)*100	Atención a Solicitudes mediante Audiencias. B=Número de solicitudes atendidas mediante audiencias. C=Total de solicitudes recibidas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Registro oficial de solicitudes recibidas. Agenda y actas de audiencias realizadas. Base de datos institucional de seguimiento de casos. Informes mensuales o anuales de atención ciudadana.	2200	100	2025	Enero-2400 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Las solicitudes presentadas por concesionarios, permisionarios y usuarios son registradas de manera completa y precisa, y la institución cuenta con los recursos humanos, logísticos y de tiempo necesarios para atenderlas mediante audiencias.	mediante audiencias.	Fortalecer los mecanismos de atención ciudadana mediante la programación oportuna de audiencias, optimización de procesos de registro y seguimiento de solicitudes, capacitación del personal, y generación de reportes de desempeño que permitan mejorar la eficiencia y transparencia en la atención.
Actividad	01 Dirección General	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Consolidar un centro especializado que permita la operación, administración y centralización de la información del Sistema Estatal de Transporte, fortaleciendo la eficiencia, el control y la toma de	Desarrollo y ejecución del Centro de Información y monitoreo del Transporte, para la operación y	Mide el grado de avance en la implementación y puesta en marcha del Centro de Información y Monitoreo del Transporte, considerando su infraestructura, equipamiento, sistemas tecnológicos y operación	A=(B/CA)*100	Porcentaje de avance. B=Actividades programadas. C=Actividades cumplidas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Nominal	Mensual	Informes de avance. Reportes técnicos de funcionamiento del sistema. Evidencia documental y fotográfica del centro en operación. Registros administrativos del	0	0	2025	Enero-12 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Se cuenta con el presupuesto suficiente y oportuno para la construcción, equipamiento y operación. La infraestructura y equipamiento cumplen con los estándares técnicos y de seguridad. El personal especializado para	mediante audiencias.	Establecer un sistema de monitoreo y control de avance que permita detectar y corregir desviaciones a tiempo. Garantizar mantenimiento preventivo y actualizaciones tecnológicas periódicas para la continuidad

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
			decisiones.	centralizac	ión del Sistema Estatal del Transporte del Estado de Michoacán								sistema centralizado.									la operación está disponible y capacitado. No existen factores externos (climáticos, sociales o legales) que impidan la ejecución en tiempo.	operativa.
Compo2 nente	Dirección del Sistema Estatal del Transporte	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Impulsar la planeación, integración y puesta en marcha de sistemas de transporte articulados que conecten de forma eficiente las diferentes modalidades de transporte masivo, optimizando la movilidad en el Estado de Michoacán.	Diseño y establecimiento de Sistemas Integrados de Transporte (SIT) con las modalidades de transporte masivo, considerando la planificación, infraestructura, interconexión y operación inicial.	Mide el grado de avance en el diseño, implementación y vinculación de los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) con las modalidades de transporte masivo, considerando la planificación, infraestructura, interconexión y operación inicial.	$A=(B/CA)*100$	Porcentaje de avance.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Plan maestro de los Sistemas Integrados de Transporte. Documentos técnicos y estudios de factibilidad. Convenios y acuerdos interinstitucionales. Registros de infraestructura y equipamiento habilitado. Evidencia de pruebas operativas y validación de interconexiones. Reportes técnicos y administrativos de operación. Capacitaciones a operadores del transporte público.	0	0	2025	Enero- Diciembre	12	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Disponibilidad de recursos financieros, técnicos y humanos. Coordinación efectiva entre niveles de gobierno y organismos operadores de transporte. La infraestructura vial y urbana permite la integración de rutas y modalidades. No se presentan retrasos significativos por factores externos (sociales, climáticos o legales). La tecnología empleada es compatible con los sistemas existentes y futura expansión.	Elaborar un plan maestro de los Sistemas Integrados de Transporte con visión de largo plazo. Realizar estudios de factibilidad técnica, económica y social para garantizar viabilidad. Formalizar acuerdos y convenios con operadores de transporte masivo y autoridades municipales. Implementar infraestructura y señalización que faciliten la interconexión de rutas y modalidades. Desarrollar un sistema de pago y control unificado para todas las modalidades integradas. Capacitar al personal técnico y operativo para el manejo de la nueva red integrada. Establecer mecanismos de seguimiento, evaluación y mejora continua del sistema.
Actividad	Dirección del Sistema Estatal del Transporte	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Generar diagnósticos técnicos y socioeconómicos que permitan planificar y regular de manera eficiente el servicio de transporte público, asegurando su equilibrio en cobertura, demanda, rentabilidad y	Realizar estudios de factibilidad con una metodología adecuada para garantizar el equilibrio en el servicio del transporte público	Mide el nivel de cumplimiento en la realización de estudios de factibilidad aplicando una metodología validada que considere variables técnicas, económicas, sociales y ambientales, para sustentar decisiones sobre transporte la	$A=(B/CA)*100$	Porcentaje de cumplimiento.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Términos de referencia y planes de trabajo aprobados. Informes y reportes técnicos de los estudios. Bases de datos y resultados de encuestas o conteos. Dictámenes o recomendaci	0	0	2025	Enero- Diciembre	120	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Existencia de información estadística y técnica suficiente para la elaboración de los estudios. Disponibilidad de recursos financieros y humanos para la ejecución. Participación y colaboración de los concesionarios y autoridades municipales. Estabilidad social y	Diseñar y aprobar una metodología estandarizada para la realización de estudios de factibilidad. Implementar mecanismos de recopilación y análisis de datos actualizados sobre oferta, demanda y operación del transporte público. Contratar o capacitar personal técnico

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADDEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias		
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo				
			calidad.	en el	prestación								ones											política que permita la	especializado en
				Estado de	equilibrada del								derivadas de											realización de trabajo	análisis de transporte.
				Michoacán	transporte p								Evidencia											de campo y análisis.	Coordinarse con
				.									documental de											Validación	autoridades locales
													la validación											institucional de la	para facilitar
													de la											metodología aplicada.	levantamiento de
													metodología											información en	campo.
													aplicada.											Garantizar que los	resultados de los
																								estudios se utilicen	como insumo para la
																								toma de decisiones y	planeación del
																								sistema.	Incorporar indicadores
																								de desempeño y	críterios de
																								sostenibilidad en los	estudios.
Actividad	02 Dirección del Sistema Estatal del Transporte	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Impulsar la modernización del transporte público en todas sus modalidades mediante la implementación de esquemas de ruta-empresa, optimizando la calidad, eficiencia y sostenibilidad del servicio.	Programas de modernización del transporte público en sus diferentes modalidades, es, derivado de la implementación de sistemas de transporte integrados a través de ruta-empresa.	Mide el grado de avance en el desarrollo y ejecución de programas de modernización del transporte público, considerando la sustitución de unidades, incorporación de tecnologías limpias, mejora de infraestructura y capacitación de operadores, como parte de	A=(B/CA)*100 ce. B=Procesos de mejora a implementados. C=Procesos de mejora a programados.	Porcentaje de avance en el desarrollo y ejecución de programas de modernización del transporte público, considerando la sustitución de unidades, incorporación de tecnologías limpias, mejora de infraestructura y capacitación de operadores, como parte de	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Trimestral	Planes y programas de modernización aprobados. Convenios y contratos con empresas transportistas. Informes de avance físico y financiero. Registros de unidades sustituidas o modernizadas. Evidencia documental de capacitación y certificación de operadores. Reportes técnicos sobre implementación de tecnologías y mejoras operativas.	0	0	2025	Enero-4 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Disponibilidad de financiamiento para las empresas transportistas y acceso a programas de apoyo. Participación activa de los concesionarios en el esquema de ruta-empresa. Disponibilidad de proveedores de unidades y tecnología que cumplan con las especificaciones técnicas y ambientales. Colaboración de autoridades municipales y estatales para la implementación. Estabilidad normativa que respalde el esquema de ruta-empresa y la modernización.	Diseñar e implementar programas de subsidios para la sustitución de unidades. Promover la adquisición de unidades con tecnologías limpias y accesibilidad universal. Establecer cronogramas de modernización con metas claras y medibles. Implementar programas de capacitación y certificación de operadores. Integrar sistemas tecnológicos como pago electrónico, GPS y monitoreo en tiempo real. Realizar campañas de información y sensibilización para usuarios y operadores sobre los beneficios del modelo ruta-empresa.			
Componente	03 Dirección Multitrámite	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Optimizar los trámites administrativos para la regularización de concesiones del transporte público mediante la implementación de procesos de mejora	Implementación de procesos de mejora regulatoria en los trámites administrativos para la	Mide el grado de avance en la aplicación de herramientas de mejora regulatoria en los procedimientos administrativos relacionados con la	A=(B/CA)*100 ce. B=Procesos de mejora a implementados. C=Procesos de mejora a programados.	Porcentaje de avance en la aplicación de herramientas de mejora regulatoria en los procedimientos administrativos relacionados con la	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Trimestral	Documentos normativos y reglamentarios actualizados. Manuales y guías de trámites administrativos. Reportes de implementac	0	0	2025	Enero-4 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Marco jurídico estatal permite realizar las modificaciones y simplificaciones necesarias. Colaboración y compromiso del personal administrativo en la adopción de nuevas	Revisar y actualizar el marco normativo para eliminar requisitos innecesarios y simplificar procesos. Digitalizar los trámites y establecer plataformas en línea para			

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
			regulatoria que incrementen la eficiencia, reduzcan tiempos y faciliten el cumplimiento normativo.	regularización de las concesiones del transporte público considerando requisitos de digitaliza	regularización de las concesiones del transporte público, considerando simplificación de requisitos, digitaliza								ión de procesos de simplificación y digitalización. Estadísticas de tiempos de respuesta antes y después de la mejora. Encuestas de satisfacción de usuarios y concesionarios. Actas o minutos de validación de procesos por las autoridades competentes.									herramientas. Disponibilidad de recursos para la digitalización y modernización de procesos. Aceptación y adaptación de los concesionarios y usuarios a los nuevos procedimientos. No existen contingencias legales que retrasen la implementación.	recepción y seguimiento de solicitudes. Capacitar al personal en el uso de nuevas herramientas y procedimientos. Implementar mecanismos de monitoreo y evaluación continua para medir el impacto de la mejora regulatoria. Difundir de manera clara y accesible los nuevos procesos entre concesionarios y usuarios. Establecer indicadores de desempeño que midan reducción de tiempos, costos y quejas.
Actividad	03 Dirección Multitrámite	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Garantizar que los requisitos para la regularización de concesiones de transporte público estén actualizados, armonizados con la normativa vigente y orientados a simplificar los trámites para los concesionarios.	Actualización del catálogo de requisitos para los trámites de regularización de concesiones, considerando pertinencia legal, administrativa y claridad para el usuario.	Mide el grado de avance en la actualización y publicación del catálogo de requisitos para los trámites de regularización de concesiones, considerando pertinencia legal, administrativa y claridad para el usuario.	$A=(B/CA)*100$	Porcentaje de avance en la actualización.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Versión actualizada del catálogo de requisitos publicada oficialmente. Actas o minutos de reuniones de revisión normativa. Documentos comparativos entre el catálogo anterior y el actualizado. Dictámenes jurídicos y administrativos que respalden la modificación. Registro de difusión del nuevo catálogo entre concesionarios y usuarios.	0	0	2025	Enero- Diciembre	30000	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	El marco jurídico vigente permite la modificación de los requisitos. Existe coordinación entre las áreas jurídicas y operativas del Instituto del Transporte. Disponibilidad de recursos humanos para realizar el análisis y la redacción comprensibles para el usuario. No hay retrasos en la validación y aprobación del nuevo catálogo. Aceptación de los nuevos requisitos por parte de los concesionarios.	Realizar un diagnóstico comparativo entre el catálogo actual y las disposiciones legales vigentes. Eliminar requisitos duplicados, innecesarios o desactualizados. Redactar requisitos claros, precisos y validados para el usuario. Validar jurídicamente el nuevo catálogo antes de su aprobación. Difundir ampliamente el catálogo actualizado por medios digitales y físicos. Establecer un mecanismo de revisión periódica para mantener el catálogo vigente.
Componente	04 Dirección de Operación	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Fortalecer la supervisión y control de la calidad del servicio público de transporte mediante programas estructurados que aseguren el cumplimiento	Implementación de programas enfocados en la supervisión de la calidad en el servicio público de transporte, considerando la	Mide el grado de avance en la puesta en marcha de programas destinados a supervisar la calidad del servicio público de transporte, considerando la	$A=(B/CA)*100$	Porcentaje de avance en la supervisión programadas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Trimestral	Documentos oficiales de los programas de supervisión aprobados. Registros de inspecciones y supervisión	0	0	2025	Enero- Diciembre	4	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Se cuenta con personal suficiente y capacitado para realizar las supervisiones. Disponibilidad de recursos para transporte, equipos y herramientas de inspección. Colaboración de	Diseñar programas de supervisión con criterios, procedimientos y estándares claros. Capacitar al personal de supervisión en técnicas de inspección y manejo de

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
			de estándares de seguridad, eficiencia, accesibilidad y atención al usuario.	prestación del servicio público en el Estado de Michoacán.	planificación, ejecución de inspecciones, del seguimiento de incidencias y aplicación de medidas correctivas.								s realizadas. Reportes de hallazgos y no conformidades detectadas. Actas de reuniones de seguimiento.									concesionarios y operadores para permitir la supervisión. Estándares de calidad claramente definidos y aprobados por la autoridad competente. Ausencia de obstáculos legales o sociales que limiten las inspecciones.	conflictos. Implementar un sistema de registro y seguimiento digital de las inspecciones realizadas. Aplicar medidas correctivas y sanciones conforme a la normatividad vigente. Realizar evaluaciones periódicas del impacto de las acciones de supervisión en la calidad del servicio. Fomentar la participación ciudadana a través de mecanismos de denuncia y retroalimentación.
Actividad	04 Dirección de Operación	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Optimizar la revisión físico-mecánica del transporte público, adecuándola a las condiciones específicas de cada región y alineándola con los programas de modernización, para mejorar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del servicio.	Actualización de la revista física-mecánica de los lineamientos de la revista físico-mecánica, considerando criterios técnicos regionalizados y compatibles con los objetivos de modernización del transporte público del Estado de Michoacán.	Mide el avance en la revisión, actualización e implementación de los lineamientos de la revista físico-mecánica, considerando criterios técnicos regionalizados y compatibles con los objetivos de modernización del transporte público.	$A = \frac{B}{CA} \times 100$ ce.	Porcentaje de avance de etapas de actualización concluidas. C=Etapas programadas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Versión actualizada del reglamento o manual de revista físico-mecánica. Actas de validación técnica y jurídica de los nuevos lineamientos. Registros de revisiones realizadas bajo el nuevo esquema. Reportes comparativos de resultados antes y después de la actualización. Evidencia documental y fotográfica de la aplicación de la nueva revista. Estadísticas de cumplimiento por región.	1870	100%	2025	Enero-2020 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero-2026 Diciembre	Disponibilidad de información técnica sobre las condiciones regionales y estado del parque vehicular. Colaboración de las áreas técnicas, jurídicas y operativas para el rediseño de la revista. Recursos para capacitar al personal y equipar los centros de revisión. Participación y disposición de los concesionarios para someter sus unidades a la nueva evaluación. No existen barreras legales que impidan modificar los criterios de la revista.	Realizar diagnósticos técnicos y estadísticos por región para determinar criterios diferenciados. Capacitar al personal encargado en los nuevos lineamientos y procedimientos. Implementar un sistema de control y seguimiento digital para las revisiones. Difundir los cambios a usuarios de manera clara y oportuna. Vincular la revista físico-mecánica con los programas de modernización para mantener un parque vehicular actualizado.	

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
Actividad	04 Dirección de Operación	VO 4.6.3.2 Fomentar el uso del transporte público en todas sus modalidades y otros sistemas de movilidad con criterios de eficiencia, rentabilidad, sostenibilidad, cobertura de calidad, seguridad y perspectiva de género; tanto para los usuarios como operadores.	Verificar que las unidades activas del transporte público y transporte especializado cumplan con las condiciones de seguridad, calidad, legalidad y operación establecidas, mediante operativos de supervisión e inspección planificados.	Operativos para la supervisión e inspección especializada en la prestación del servicio de las unidades activas registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público y transporte especializado, asegurando el cumplimiento de las normas y estándares de servicio, así como transporte especializado.	Mide el número y alcance de los operativos realizados para supervisar e inspeccionar las unidades registradas en el Sistema Estatal del Transporte Público y transporte especializado, asegurando el cumplimiento de las normas y estándares de servicio.	A=(B/C)*100	Porcentaje de cumplimiento. B=Operativos realizados. C=Operativos programados.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Programas y calendarios oficiales de operativos. Reportes y actas de inspección. Registros fotográficos y documentales de las unidades revisadas. Estadísticas de incidencias detectadas y medidas aplicadas. Bases de datos del Sistema Estatal del Transporte Público actualizadas con los resultados de los operativos. Minutas de coordinación con autoridades y cuerpos de seguridad.	0	0	2025	Enero-Diciembre	300	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Disponibilidad de personal capacitado y recursos para ejecutar de los operativos. Coordinación efectiva con autoridades de seguridad y tránsito. Acceso a las unidades para su inspección sin obstáculos legales o de seguridad. Actualización y confiabilidad del padrón de unidades activas y transporte especializado. No ocurren contingencias que impidan la ejecución de los operativos programados.	Elaborar un plan anual de operativos de supervisión e inspección con cobertura regional. Coordinar acciones con autoridades de seguridad, tránsito y municipios. Capacitar a los inspectores en criterios técnicos, normativos y de atención al usuario. Utilizar herramientas tecnológicas para registrar y dar seguimiento a las inspecciones. Aplicar medidas correctivas y sanciones conforme a la normatividad vigente. Analizar los resultados de los operativos para implementar mejoras en la supervisión. Difundir entre concesionarios y operadores la importancia del cumplimiento normativo.
Componente	05 Dirección de Asuntos Jurídicos	VP 4.6.3.3 Impulsar la certeza jurídica e inclusión, y evitar la discriminación y violencia a usuarios y operadores del transporte público.	Establecer un marco normativo claro, actualizado y aplicable que regule la operación, control y supervisión del transporte público en el Estado de Michoacán, garantizando legalidad, seguridad y calidad en el servicio.	Formalización del marco normativo en materia de transporte público en el Estado de Michoacán.	Mide el avance en la elaboración, aprobación y publicación del marco normativo en materia de transporte público, incluyendo leyes, reglamentos, disposiciones y lineamientos técnicos que regulen la operación y supervisión del sistema.	A=(B/C)*100	Porcentaje de avance. B=Etapas de formalización concluidas. C=Etapas programadas.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Descendente	Trimestral	Documentos oficiales de leyes, reglamentos y disposiciones publicadas. Minutas o actas de reuniones de revisión y validación normativa. Dictámenes jurídicos que respalden la formalización del marco normativo. Publicaciones en el Diario Oficial del Estado o medios oficiales equivalentes. Reportes de difusión y socialización del marco normativo a concesionarios	0	0	2025	Enero-Diciembre	4	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Existencia de voluntad política y coordinación interinstitucional para la aprobación normativa. Recursos humanos y técnicos suficientes para la redacción, revisión y difusión. Marco jurídico estatal permite las modificaciones y formalizaciones necesarias. Participación activa de las áreas jurídicas y operativas del Instituto del Transporte. No se presentan retrasos significativos en la publicación o validación legal.	Realizar un diagnóstico comparativo del marco normativo vigente frente a las necesidades del transporte público. Redactar propuestas normativas claras y alineadas con estándares nacionales e internacionales. Validar jurídica y técnicamente cada propuesta antes de su aprobación. Coordinar con las autoridades legislativas y ejecutivas para agilizar la formalización. Publicar y difundir el marco normativo actualizado de manera accesible a concesionarios y usuarios. Establecer mecanismos de seguimiento y

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIE	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
Actividad	05 Dirección de Asuntos Jurídicos	VP 4.6.3.3 Impulsar la certeza jurídica e inclusión, y evitar la discriminación y violencia a usuarios y operadores del transporte público.	Garantizar la difusión y disponibilidad de la normativa vigente en transporte público, fortaleciendo la certeza jurídica del Instituto y asegurando que concesionarios, operadores y usuarios conozcan las disposiciones aplicables.	Publicación de la normativa aplicable en materia de transporte público en el Estado de Michoacán, para el correcto fortalecimiento de la seguridad jurídica del Instituto.	Mide el grado de cumplimiento en la publicación oficial de la normativa en materia de transporte público, asegurando que los documentos estén accesibles, correctamente difundidos para garantizar seguridad jurídica.	$A=(B/CA)*100$ Porcentaje de publicación. B=Normativa publicada C=Normativa programada para publicación.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Trimestral	Publicaciones en el Diario Oficial del Estado o medios oficiales equivalentes. Copias de la normativa disponible en formatos impresos y digitales. Actas de difusión y socialización de la normativa entre concesionarios y autoridades. Registros de consulta y descargas de la normativa publicada. Informes de seguimiento de la disponibilidad de documentos normativos actualizados.	0	0	2025	Enero- 4 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Disponibilidad de los documentos normativos revisados y validados por la autoridad competente. Acceso a medios oficiales de publicación sin retrasos administrativos. Coordinación con áreas jurídicas y administrativas para asegurar la correcta difusión. No existen cambios legales o contingencias que retrasen la publicación. Concesionarios, operadores y usuarios cuentan con acceso a la información publicada.	Coordinar con las áreas jurídicas para validar y aprobar la normativa antes de su publicación. Publicar la normativa en el Diario Oficial del Estado y en plataformas digitales oficiales. Difundir la normativa actualizada entre concesionarios, operadores y usuarios mediante talleres, comunicados y medios electrónicos. Mantener un repositorio actualizado de la normativa disponible para consulta pública. Implementar un sistema de seguimiento que verifique la disponibilidad y accesibilidad de la normativa publicada. Evaluar periódicamente la comprensión y aplicación de la normativa por parte de concesionarios y operadores.		
Actividad	05 Dirección de Asuntos Jurídicos	VP 4.6.3.3 Impulsar la certeza jurídica e inclusión, y evitar la discriminación y violencia a usuarios y operadores del transporte público.	Organizar y consolidar de manera sistemática los expedientes relacionados con trámites administrativos y asuntos jurídicos del transporte público, asegurando un registro completo, accesible y confiable para la gestión institucional.	Integración de expedientes de trámites administrativos y asuntos jurídicos, considerando su correcta clasificación, almacenamiento y disponibilidad para consulta y seguimiento de procesos.	Mide el grado de avance en la integración, ordenamiento y actualización de expedientes administrativos y jurídicos, considerando su correcta clasificación, almacenamiento y disponibilidad para consulta y seguimiento de procesos.	$A=(B/CA)*100$ Porcentaje de integración. B=Expedientes integrados. C=Expedientes programados.	Gestión	Porcentaje	Eficacia	Ascendente	Mensual	Registros físicos y digitales de los expedientes integrados. Inventarios y listados de expedientes actualizados. Actas de integración y revisión de expedientes. Informes de seguimiento administrativo y jurídico. Evidencia fotográfica o documental	0	0	2025	Enero- 240 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero- Diciembre	Existencia de expedientes completos y documentados en poder de las distintas áreas. Disponibilidad de personal capacitado para integrar, clasificar y registrar expedientes. Recursos para digitalización y almacenamiento seguro de los documentos. Cooperación interinstitucional y acceso a información	Establecer un protocolo estandarizado para la integración y clasificación de expedientes. Digitalizar expedientes para garantizar acceso seguro y eficiente. Capacitar al personal en la organización, manejo y resguardo de documentos. Implementar un sistema de inventario y seguimiento de expedientes.		

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADIE	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		
Compo06	Delegación Administrativa	NA 3.1.1.1 Contribuir a la sostenibilidad de las finanzas públicas a través del saneamiento derivado de un manejo eficaz de la deuda pública e implementación de medidas de austeridad del gasto público acorde a la austeridad republicana.	Optimizar la asignación y utilización de los recursos financieros, humanos y materiales destinados a la coordinación del transporte público, garantizando eficiencia, transparencia y efectividad en la operación institucional.	Programación eficiente de los recursos asignados a la coordinación del transporte público del control Michoacán.	Mide el grado de eficiencia en la programación y ejecución de los recursos asignados a la coordinación del transporte público considerando la planificación, control y cobertura de necesidades y cumplimiento de metas institucionales.	A=(B/CA)*100	Eficiencia en la programación de recursos ejecutados conforme a programación.	Porcentaje	Eficacia	Regula	Trimestral	Presupuestos programados y ejecutados. Informes financieros y contables de asignación de recursos. Reportes de seguimiento de actividades y proyectos financiados. Actas de control interno y auditorías. Evaluaciones de desempeño de programas o proyectos vinculados a la coordinación del transporte.	0	0	2025	Enero-4 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Disponibilidad de información financiera precisa y oportuna. Coordinación efectiva entre áreas administrativas, técnicas y operativas. Ausencia de contingencias financieras que afecten la programación. Cumplimiento de lineamientos y procedimientos internos de control y asignación de recursos. Recursos humanos capacitados para planear, ejecutar y supervisar las actividades programadas.	Realizar auditorías periódicas para verificar la integridad y disponibilidad de los expedientes. Elaborar un plan de programación y asignación de recursos basado en prioridades y metas institucionales. Implementar sistemas de control y seguimiento de la ejecución presupuestal. Capacitar al personal en gestión financiera y uso eficiente de recursos. Revisar periódicamente la ejecución de recursos para identificar desviaciones y aplicar medidas correctivas. Coordinar con áreas técnicas y operativas para ajustar la asignación de recursos según necesidades reales. Promover transparencia y rendición de cuentas mediante reportes públicos y auditorías internas.		
Actividad	Delegación Administrativa	NA 3.1.1.1 Contribuir a la sostenibilidad de las finanzas públicas a través del saneamiento derivado de un manejo eficaz de la deuda pública e implementación de medidas de austeridad del gasto público acorde a la austeridad republicana.	Planificar de manera integral las adquisiciones y la gestión del personal del Instituto del Transporte, asegurando que los recursos humanos y materiales estén disponibles y alineados con el cumplimiento de los objetivos institucionales.	Diseño del programa anual de adquisiciones y gestión de personal, cumpliendo del objeto del Instituto del Transporte del Estado Michoacán.	Mide el avance en el diseño del programa anual que integra las necesidades de gestión de personal, considerando la planificación estratégica, asignación de recursos, cobertura de necesidades operativas y eficiencia administrativa.	A=(B/CA)*100	Porcentaje de avances del programa.	Porcentaje	Eficacia	Regula	Mensual	Programa anual de adquisiciones y gestión de personal aprobado. Informes de planificación de recursos humanos y materiales. Presupuestos asociados a adquisiciones y personal. Evidencia documental de coordinación entre áreas responsables de compras y recursos humanos.	0	0	2025	Enero-12 Diciembre	100%	Año: 2026	Enero-Diciembre	Disponibilidad de información confiable sobre necesidades de adquisiciones y personal. Colaboración de todas las áreas operativas y administrativas para el diagnóstico y planificación. Recursos presupuestales suficientes para ejecutar el programa. Apoyo y validación de la dirección general para la aprobación del programa. No existen contingencias legales o administrativas que	Realizar un diagnóstico completo de necesidades de recursos humanos y materiales. Establecer un cronograma detallado para el diseño y validación del programa. Coordinar con áreas administrativas, operativas y financieras para garantizar consistencia en el programa. Validar jurídicamente el programa antes de su aprobación. Difundir el programa aprobado a todas las áreas		

Nivel	Unidad Responsable del Indicador	Alineación PLADDEM	Objetivo (Resumen Narrativo)	Nombre del Indicador	Definición del Indicador	Método de Cálculo	Descripción del Método de Cálculo	Tipo de Indicador	Unidad de Medida	Dimensión	Comportamiento del Indicador	Frecuencia de Medición	Medios de verificación	LÍNEA BASE				META Y PERIODO DE CUMPLIMIENTO				Supuestos	Estrategias
														Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo	Valor Absoluto	Valor Relativo	Año	Periodo		

retrasen la elaboración del programa.

involucradas para su correcta implementación. Establecer mecanismos de seguimiento y ajustes en caso de cambios en necesidades operativas o presupuestales.