

Plan Institucional

Agencia Metropolitana de
Servicios de Infraestructura
para la Movilidad del AMG



AGENCIA DE
**Infraestructura
para la Movilidad**
ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA





Plan Estatal

DE GOBERNANZA Y DESARROLLO DE JALISCO
2018 - 2024 • VISION 2030



Plan Institucional de Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG

Fecha de publicación: septiembre 2024.

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG.

Félix Palavicini, 2068, Jardines Alcalde C.P. 44290, Guadalajara, Jalisco, México.

Citación sugerida: Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG. (2024). *Plan Institucional*.

México: Gobierno de Jalisco.

Disponible en: <http://seplan.app.jalisco.gob.mx/biblioteca>

Colección: Planes

Contenido

Propósito	5
I. Introducción	7
II. Marco jurídico	9
III. Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal	13
Misión institucional	13
Visión institucional	13
Valores institucionales	13
Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo	14
IV. Diagnóstico de la organización	17
Radiografía institucional por temas estratégicos	17
Análisis administrativo	25
Identificación de problemas y oportunidades institucionales	40
V. Apartado estratégico	42
Objetivos institucionales	42
Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios	42
VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales	49
Identificación de programas presupuestarios y su contribución a los objetivos, programas públicos, proyectos, bienes o servicios institucionales	49
VII. Bibliografía	53
VIII. Directorio	55
IX. Anexos.....	58

Propósito

El presente Plan Institucional tiene como propósito servir como una herramienta de gestión flexible que además de favorecer el proceso de adaptación al entorno le permita a esta Agencia cumplir su misión con eficiencia, estableciendo los cursos de acción a seguir en el presente y futuro, mediante la transformación de proyectos en acciones, el uso racional de los recursos y los mecanismos de coordinación adecuados.

La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG, busca romper paradigmas y crear a través de sus operaciones; valor público, aportar a los cambios sociales de manera positiva y establecer relaciones constructivas de colaboración entre dependencias y entidades nacionales e internacionales.

Contar con un Plan Institucional de carácter público permite también a la ciudadanía; visualizar de manera transparente la forma en la que estamos organizados, la disponibilidad de recursos, los servicios que ofrecemos, así como las acciones y actividades propias de la dependencia (rendición de cuentas).

L.U.M.A. Adrian Jezhel López González, Administrador General.



I. Introducción



I. Introducción

Para la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara (AMIM); resulta imprescindible contar con un Plan Institucional que defina estrategias y directrices claras, desde una perspectiva a corto, mediano y largo plazo, que nos permita responder a las necesidades en materia de infraestructura para la movilidad de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) y con ello, contribuir activamente con el logro de los objetivos estratégicos planteados en el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo 2018-2024, Visión 2030.

En ese sentido, el plan está diseñado con un enfoque sistémico e integral; desarrollado con la contribución de las áreas auxiliares y administrativas que conforman la AMIM. Incluye programas y acciones específicas para mejorar la infraestructura para la movilidad activa, el control de tránsito, el señalamiento y obra vial, y el control de la velocidad, basados en herramientas e instrumentos metodológicos que nos permitan a través de información diagnóstica confiable, priorizar en la toma de decisiones.

En este instrumento se establece la situación actual de la organización, así como la planeación de los programas, proyectos, planes y estrategias, por lo que, además, es importante contar con un modelo de evaluación y seguimiento que pueda garantizar el cumplimiento de lo aquí descrito, y en consecuencia, generar aportaciones significativas que se traduzcan en seguridad vial, disminución de riesgos y accidentes y reducción de costos para las y los Ciudadanos.

Creemos que el trabajo en equipo nos llevará a cumplir con la misión de ofrecer servicios de infraestructura para la movilidad de manera segura, equitativa y sostenible, guiados por nuestros valores; procurando ser congruentes entre lo que decimos y hacemos al servicio público.



II. Marco jurídico



II. Marco jurídico

La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad, encuentra su fundamentación y normatividad jurídica en los siguientes puntos:

El artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala la forma de regulación del régimen interior de los Estados que lo conforman, señalando la existencia de los Municipios que son la base de la división política, administrativa y territorial, contando los mismos con personalidad jurídica; de igual manera, señala las atribuciones con las que cuentan los mismos y los faculta para que previo acuerdo entre sus ayuntamientos, se coordinen y se asocien para la mejor prestación de los servicios públicos que les correspondan.

En tanto que los artículos 31, 33, 34 y 36 de la Ley General de Asentamientos Humanos nos señalan que cuando uno o más centros urbanos situados en territorios municipales formen una continuidad física y demográfica, en el ámbito de sus competencias, las ejercerán de manera conjunta y coordinada, debiendo ser reguladas por la legislación local y se coordinarán con las autoridades federales y estatales para la prestación de los servicios de interés metropolitano entre los cuales se encuentra la infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad; debiéndose establecer los mecanismos para la gobernanza metropolitana, debiendo tener una comisión de ordenamiento metropolitano, un consejo consultivo de desarrollo metropolitano y las instancias que permitan la prestación de los servicios públicos comunes.

Ahora bien, los artículos 81, 81 bis y 87 de la Constitución Política del Estado de Jalisco preceptúan que los Ayuntamientos podrán celebrar convenios con el Estado para que éste o a través del organismo correspondiente, se haga cargo de la ejecución de obras y prestación de servicios públicos, así mismo permite que los municipios con previo acuerdo de sus Ayuntamientos puedan coordinarse y asociarse para la más eficaz prestación de los servicios; del mismo modo, los municipios que integren un Área Metropolitana se coordinarán a través de las Instancias y conforme a las bases que establezca la legislación estatal en materia de coordinación metropolitana, debiéndose efectuar la misma por una instancia de coordinación política, una instancia de carácter técnico constituida como organismo público descentralizado intermunicipal, una instancia consultiva y de participación ciudadana y las demás que establezca la legislación aplicable o se establezcan en las bases de las Instancias de coordinación metropolitana, y por último, señalan que cuando se decrete la existencia de una Zona Metropolitana el Ejecutivo del Estado y los Ayuntamientos respectivos convendrán en la planeación y regulación de manera conjunta y coordinada de su desarrollo.

El Código Urbano del Estado de Jalisco, en sus artículos 53, 54, 55, 56, 57, 78-A, 100, 101 bis y 102 fija las bases generales para vincular las disposiciones estatales en materia de desarrollo urbano con la creación de áreas

metropolitanas y sus instancias de coordinación.

La disposición antes mencionada, señala que cuando se está en el supuesto en que 2 o más municipios del Estado, formen un mismo centro de población conurbado, el Congreso Estatal hará la declaratoria de Integración de un Área Metropolitana; la cual tiene la obligación de realizar el Programa de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano de Áreas y Regiones Metropolitanas, documento que sirve de referencia para el crecimiento de dichas Áreas Metropolitanas.

De igual manera, señala la existencia del Sistema Estatal de Planeación para el Desarrollo Urbano, que se integra por un conjunto de programas y planes de desarrollo de ejecución obligatorios, articulados entre sí y que guardan relación directa con los ordenamientos ecológicos y los atlas de riesgo.

Los documentos mencionados en el párrafo que antecede, están organizados en Programas y Planes de desarrollo urbano e Instrumentos de referencia, mismos que son parte de la planificación metropolitana y que tienen por objeto, entre otros; planear la infraestructura vial, tránsito, transporte y movilidad, con criterios de accesibilidad universal, ello mediante los instrumentos de planeación metropolitana entre los cuales se encuentran los Planes de Ordenamiento Territorial Metropolitano, que son de referencia obligada para la elaboración de los instrumentos de planeación de los municipios que forman parte de un área metropolitana.

La Ley de Coordinación Metropolitana del Estado de Jalisco, en sus artículos 1, 3, 18, 19, 20, 37 y 38 nos señalan que la misma tiene por objeto regular el procedimiento de constitución de áreas y regiones metropolitanas, así como las bases para la organización y funcionamiento de las Instancias de Coordinación Metropolitanas y los objetivos y estrategias para la ejecución de acciones en las materias de la Agenda Metropolitana que les corresponda, así como sus ejercicios y atribuciones.

Derivado de lo anterior, tenemos que la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara es una Instancia de Coordinación Metropolitana que ejecuta y lleva a cabo las materias de interés metropolitano, Instancias que son creadas por medio de Convenios de Coordinación Metropolitanos celebrados por los municipios que la conforman y el Poder Ejecutivo del Estado, documentos que contienen las obligaciones, alcances, bases generales y el capítulo orgánico que las regirá.

La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, encuentra sustento en sus funciones en los artículos 1, 4, 7, 8, 19, 24, 31, 33, 34, 35, 36, 55, 156, 164, 165 y 166 de la Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco, la cual nos señala que dicha ley tiene por objeto regular la movilidad y transporte del Estado, así como establecer la coordinación del Estado y los municipios para integrar y administrar el sistema de vialidad y tránsito, de igual manera, establece los esquemas de

coordinación institucional, así como la delimitación de atribuciones para el cumplimiento de los objetivos de la misma en el ámbito de sus respectivas competencias. Teniendo injerencia esta Agencia en materia de infraestructura para la Movilidad en los términos de esta ley, su reglamento, así como el Reglamento Interno de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara.

Con fundamento en lo antes señalado, es que con fecha de 26 veintiséis de abril del 2019 dos mil diecinueve y que fue publicado en el periódico oficial “El Estado de Jalisco” el 17 de septiembre del 2019, fue celebrado por los Municipios integrantes del Área Metropolitana de Guadalajara y el Gobierno del Estado de Jalisco, el Convenio Específico de Coordinación y Asociación Metropolitana para la creación del Organismo Público Descentralizado denominado “Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara”. Por otra parte, con fecha de 14 de octubre del 2019 se celebró el adendum al convenio señalado en el que se integra al Municipio de Juanacatlán, publicado el 17 de octubre del 2020 en el periódico oficial El Estado de Jalisco.

El convenio al que se hace mención señala en su cláusula tercera que dicho Organismo Público Descentralizado Intermunicipal se encuentra dotado de personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía de gestión de recursos, siendo el encargado de la prestación, administración y vigilancia de los servicios y dispositivos de control de tráfico y velocidad, el diseño y validación de la infraestructura ciclista y obras civiles de bajo impacto, incluida la señalización horizontal y vertical de las vialidades de jerarquía vial metropolitana, el mantenimiento de la infraestructura ciclista y obras civiles de bajo impacto que requiera el Área Metropolitana de Guadalajara. Además, se encarga de la operación del sistema de bicicleta pública MiBici y la emisión de recomendaciones técnicas en materia de operación y cumplimiento de criterios de operación de las empresas que presten servicio de sistemas de bicicletas o transporte individual en red en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Por otra parte, la cláusula quinta enuncia de manera puntual las atribuciones de la Agencia. Por último, en el Reglamento Interno de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, se establecen los lineamientos y criterios de operación de la misma, de conformidad a lo estipulado en el Convenio Específico de Coordinación y Asociación Metropolitana para la Creación del Organismo Público Descentralizado denominado “Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara”.



III. Misión, visión institucional y alineación al plan estatal



III. Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal

Misión institucional

Somos el Organismo Público Descentralizado encargado de optimizar y modernizar la infraestructura vial, así como incentivar el uso de alternativas de transporte activo y compartido sustentable en el Área Metropolitana de Guadalajara, con el propósito de mejorar la accesibilidad, las condiciones de seguridad y contribuir a la conservación del medio ambiente. Lo anterior a través de la implementación de los programas de infraestructura para la movilidad inteligente, el control de la velocidad, señalamiento e ingeniería vial y la consolidación del sistema de bicicleta pública e infraestructura ciclista; desde un enfoque proactivo, equitativo y sostenible, en beneficio de la sociedad en general.

Visión institucional

Convertirnos en el Organismo Público Descentralizado reconocido a nivel nacional por ofrecer servicios de infraestructura para la movilidad acorde a las necesidades de las personas, a los cambios urbanos e innovaciones tecnológicas.

Valores institucionales

Compromiso: Estamos comprometidos en dotar de infraestructura que contribuya a la mejora de la movilidad en el AMG y que se refleje en beneficios para la ciudadanía.

Responsabilidad: Cumplimos con las funciones sustantivas de la Agencia de acuerdo a sus lineamientos y criterios de operación.

Servicio: Ofrecemos servicios públicos de calidad enfocados en mejorar la calidad de vida de nuestros usuarios.

Equidad: Promovemos la igualdad de oportunidades, respetando la diversidad de las personas y buscando con nuestros servicios: una sociedad inclusiva.

Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo

Tabla 1.

Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo.

<p>Componente del Plan Institucional</p>	<p>Misión: Somos el Organismo Público Descentralizado encargado de optimizar y modernizar la infraestructura vial, así como incentivar el uso de alternativas de transporte activo y compartido sustentable en el Área Metropolitana de Guadalajara, con el propósito de mejorar la accesibilidad, las condiciones de seguridad y contribuir a la conservación del medio ambiente. Lo anterior a través de la implementación de los programas de infraestructura para la movilidad inteligente, el control de la velocidad, señalamiento e ingeniería vial y la consolidación del sistema de bicicleta pública e infraestructura ciclista; desde un enfoque proactivo, equitativo y sostenible, en beneficio de la sociedad en general.</p> <p>Visión Institucional: Convertirnos en el Organismo Público Descentralizado reconocido a nivel nacional por ofrecer servicios de infraestructura para la movilidad acorde a las necesidades de las personas, a los cambios urbanos e innovaciones tecnológicas.</p>
<p>Objetivo de Gobernanza</p>	<p>Garantizar el derecho humano a un medio ambiente sano, conservando la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades.</p>
<p>Objetivo sectorial</p>	<p>Consolidar un modelo integral de movilidad que garantice el desplazamiento de personas con calidad, seguridad, accesibilidad, oportunidad y eficiencia, procurando un sistema integrado y multimodal, que considere la movilidad activa y un esquema de reducción de emisiones.</p>
<p>Resultados específicos</p>	<p>4.4.4. Se reducen en Jalisco las muertes y lesiones por siniestros de tránsito.</p> <p>4.4.5. Se incrementa en Jalisco la oferta de alternativas de movilidad sustentable.</p> <p>4.4.6. Los dispositivos de control de tránsito contribuyen a la mejora de la seguridad vial.</p>
<p>Estrategias</p>	<p>Regulación de los vehículos de alquiler y redes de transporte.</p> <p>Estudio C40 de Cambio climático y apoyo para <i>Resilient Cities</i>.</p> <p>Construcción Macro-Periférico junto con la Ciclovía más grande AL-Construcción de Línea 4</p>
<p>Indicador PEGD</p>	<p>Kilómetros de ciclovías en las áreas urbanas y metropolitanas.</p>
<p>Objetivos de Desarrollo Sostenible</p>	<p>ODS. 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean más inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.</p> <p>ODS. 15 Gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras, detener la pérdida de la biodiversidad.</p>

Fuente: Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024 Visión 2030.

Mapas Sistémicos

Objetivo Sectorial

Consolidar un modelo integral de movilidad que garantice el desplazamiento de personas con calidad, seguridad, accesibilidad, oportunidad y eficiencia, procurando un sistema integrado y multimodal, que considere la movilidad activa y un esquema de reducción de emisiones.

Desarrollo integral de movilidad y sus temáticas relacionadas.



La actualización del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024 visión 2030, se propuso identificar las relaciones existentes entre temática del plan a partir de las problemáticas priorizadas en la actualización diagnóstica.

Fuente: Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo Jalisco 2018-2024 visión 2030. Actualización.



IV. Diagnóstico de la organización



IV. Diagnóstico de la organización

Radiografía institucional por temas estratégicos

Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente en el AMG

El sistema de semáforos ha tenido diferentes etapas durante los últimos 60 años: en la década de los años 50, las intersecciones eran operadas por agentes de tránsito, quienes daban el paso a los vehículos, para la década de los 70, se comenzaron a instalar controladores electromagnéticos los cuales ajustaban las luces de tránsito para dar paso a los vehículos. A partir de la década de los 80, se colocaron en la ciudad semáforos electrónicos. En el año de 1990 inicia el proyecto de centralizar diferentes intersecciones, siendo un total de 750 cruceros, con un total de 800 km de cableado aproximadamente. A la par, comienzan los trabajos del actual centro de control, para el año de 1994 comienza a funcionar el sistema centralizado de semáforos de la ciudad de Guadalajara, el cual continúa en operación. Durante el año 1998, se comienza a instalar el sistema satelital de semáforos, terminando en el año 2000 con un aproximado de 1400 intersecciones en la Ciudad de Guadalajara.

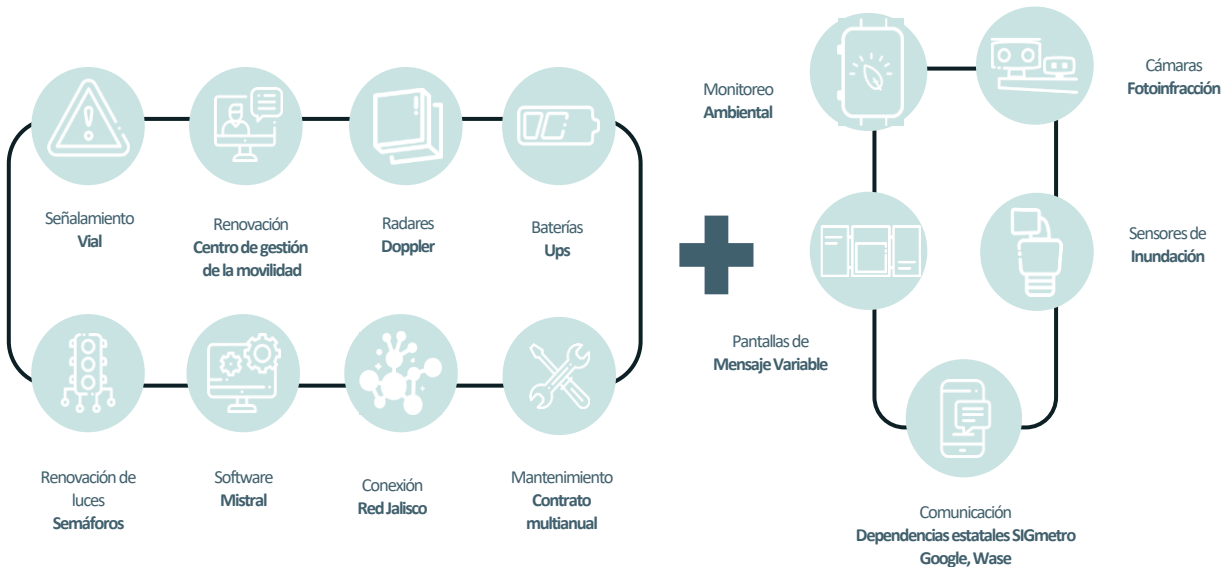
El programa de infraestructura para la movilidad inteligente, a cargo de la Dirección de Semáforos y Señalamiento, se ocupa de la renovación de intersecciones semaforizadas con tecnología adaptativa. Su propósito es dar un servicio de calidad a los habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara.

En Jalisco teníamos más de 20 años sin renovaciones en el sistema de semáforos, sin embargo, en los últimos seis años se ha impulsado una transformación del Sistema en el AMG, una prueba de ello es la incorporación de 20 corredores inteligentes del Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA).

Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA)

Imagen 1.

Corredores inteligentes.



Fuente: Elaboración propia.

Componentes SIGA

10 puntos de regulación de velocidad instalados.

8,718 luces renovadas.

1,809 postes con mantenimiento.

264 intersecciones con señalamiento horizontal y 435 con señalamiento vertical.

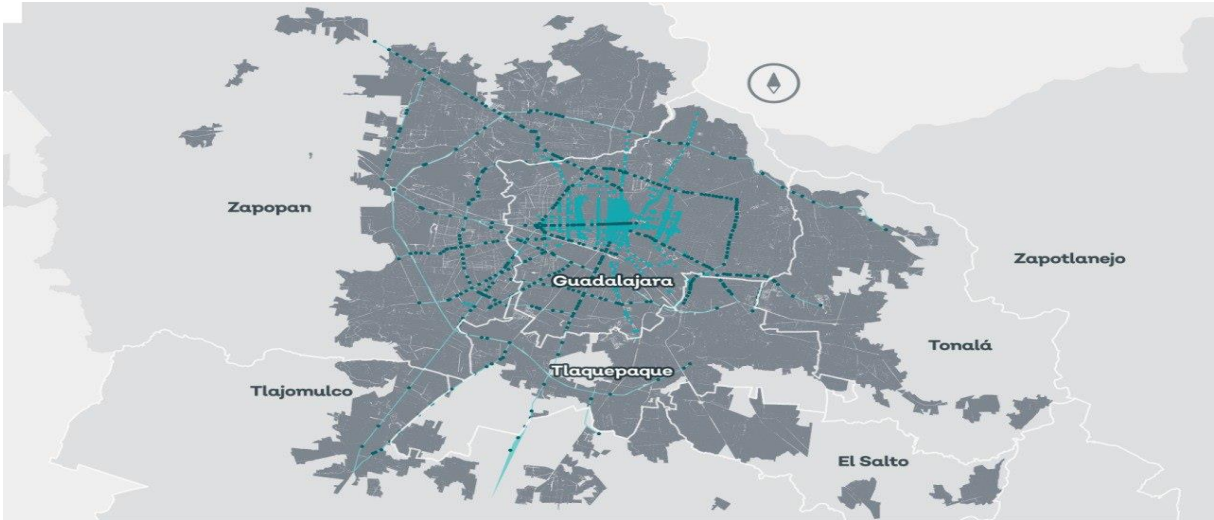
9 puntos con sensores de inundación instalados.

491 controladores instalados.

Actualmente el Área Metropolitana de Guadalajara, cuenta con más de 2,100 intersecciones semaforizadas (Imagen 2), estos cruces se encuentran divididos en cuatro tipos, controlados a distancia, satelitales, preventivos y los que se encuentran bajo la operación del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Los centralizados, mantienen comunicación con el Centro de Gestión de la Movilidad (CGM), mediante esta comunicación pueden hacerse modificaciones a las fases, así como detectar las intersecciones con semáforos apagados. Los semáforos satelitales cuentan con un GPS que mantiene comunicación satelital para actualizar la hora y hacer las modificaciones de los planes de acuerdo con la programación que tienen instalada, por último, los semáforos preventivos son dispositivos que están constantemente encendiendo y apagando, tienen luces de color ámbar, que informan a los conductores de posibles peligros o riesgos.

Imagen 2.

Ubicación de Intersecciones Semaforizadas.



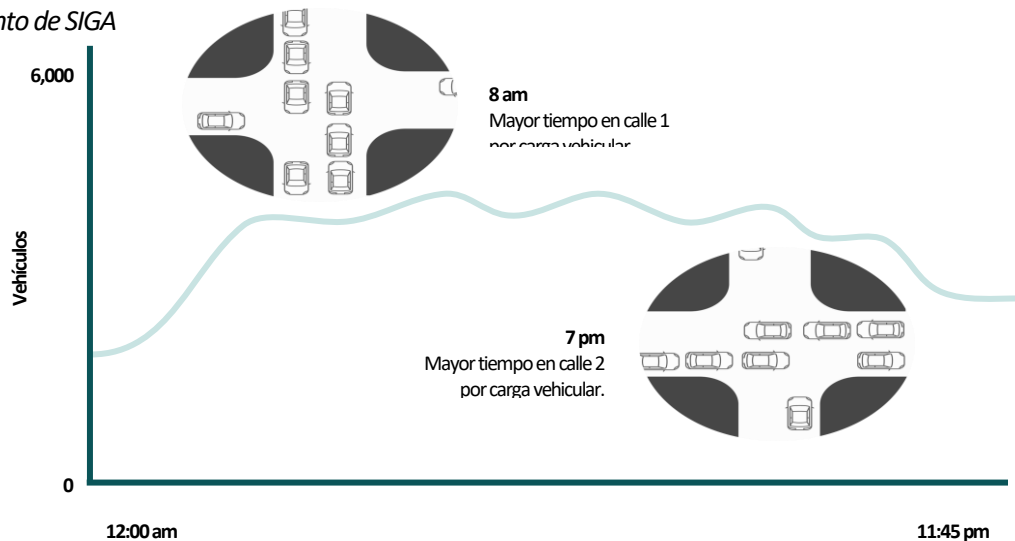
Fuente: Elaboración propia.

Es importante señalar que la resolución de los conflictos viales en la ciudad depende de diferentes factores en las calles; entre ellos características geométricas particulares de cada vía en el AMG, hechos viales, visibilidad en las intersecciones, entre otros, por lo que la ciudadanía hace constatar de la necesidad de instalar nuevas intersecciones semaforizadas en la ciudad.

El Sistema realiza ajustes automáticos de las fases con el conteo de los sensores para detección vehicular, es decir, de acuerdo con la demanda, lo que permite un tránsito más fluido, lo que reduce el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, contribuyendo de esta forma de manera positiva con el cuidado del medio ambiente.

Imagen 3.

Funcionamiento de SIGA



Fuente: Elaboración propia.

La **Gestión del Tránsito** es uno de los mayores retos que se tienen en la metrópoli. SIGA es una solución tecnológica que permite optimizar el flujo del tránsito vehicular, anticipándose a situaciones de vulnerabilidad o bien, disminuyendo las demoras en los tiempos de respuesta para la atención de fallas, sin embargo, las necesidades y complejidad del sistema de semaforización son considerables.

Por otro lado, existen factores que inciden directamente en la operación del sistema y, por tanto, en la percepción de la ciudadanía, como el presupuesto y los recursos disponibles aunado a las variantes en los voltajes de la energía eléctrica, el robo de cable, y el vandalismo a los equipos que ocasionan fallas recurrentes. Tan sólo en el año 2023, se atendieron 9,671 reportes de fallas.

Debido a lo anterior, es que la AMIM partiendo del análisis de información, trabaja en nuevas estrategias y proyectos que contribuyan con el objetivo dotar al AMG de un sistema de semáforos en óptimas condiciones que atienda las especificaciones técnicas estructurales, operativas y de obra civil.

Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG

El Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG es el encargado de dar mantenimiento al señalamiento vial de los corredores metropolitanos del Área Metropolitana de Guadalajara, además de supervisar la obra pública necesaria para el sistema de semáforos, infraestructura ciclista y radares de control de velocidad.

Los corredores metropolitanos son la estructura principal que conecta centralidades de impulso y centralidades emergentes de los 9 municipios que integran la metrópoli. Su función principal es fortalecer el sistema policéntrico en la periferia, modelando los criterios básicos para la intensificación de usos en los corredores de menor impacto. Por ello, es importante que cuenten con un sistema de señalización eficiente, en buen estado y compatible con la movilidad no motorizada.

El señalamiento vial se compone de señalamiento horizontal, es decir, el conjunto de marcas que se pintan o colocan sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el objetivo de delinear las características geométricas de las vialidades urbanas, con el propósito de regular y canalizar el tránsito de peatones, ciclistas y vehículos, así como del señalamiento vertical, entendiéndolo éste como el conjunto de señales en tableros fijados en postes, marcos y otras estructuras, integradas con leyendas y símbolos que pueden contener mensajes preventivos, restrictivos o informativos. Este programa incluye también la identificación de señalamiento vertical fuera de norma o que no cumple con las características de seguridad vial, de ser necesario; el retiro y resguardo de éste.

La emisión de recomendaciones en materia de movilidad, señalamiento vial y dispositivos de control del tránsito se realiza de manera coordinada entre la Agencia y los municipios pertenecientes al AMG, lo anterior, en

concordancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara (POTMET) y el Convenio Específico de Coordinación y Asociación Metropolitana para la Creación del Organismo Público Descentralizado denominado Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara.

En ese sentido, es importante mencionar que desde la creación de la Agencia y hasta el cierre de 2023, se han instalado un total de 10,227 señales y 169,852 metros cuadrados de señalamiento horizontal, en los 9 municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.

Es así como a través del Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG, la AMIM, contribuye con el desplazamiento ordenado de las personas, la prevención de accidentes y la funcionalidad de las vialidades.

Tabla 2.

Señalamiento vertical instalado por municipio de 2019-2023.

Municipio	Señalamiento vertical instalado
Guadalajara	5,532
Zapopan	2,165
Tlajomulco	214
Tlaquepaque	873
Tonalá	507
Ixtlahuacán de los Membrillos	149
Juanacatlán	314
Zapotlanejo	243
El Salto	230
Total	10,227

Fuente: Base de Datos de la Coordinación General de Señalamiento y Supervisión de Obra.

Tabla 3.

Metros cuadrados de señalamiento horizontal instalado por municipio de 2019-2023.

Municipio	M ² Señalamiento horizontal instalado
Guadalajara	98,875
Zapopan	27,702
Tlajomulco	5,333
Tlaquepaque	15,881
Tonalá	9,924
Ixtlahuacán de los Membrillos	1,805
Juanacatlán	3,976
Zapotlanejo	3,823
El Salto	2,533
Total	169,852

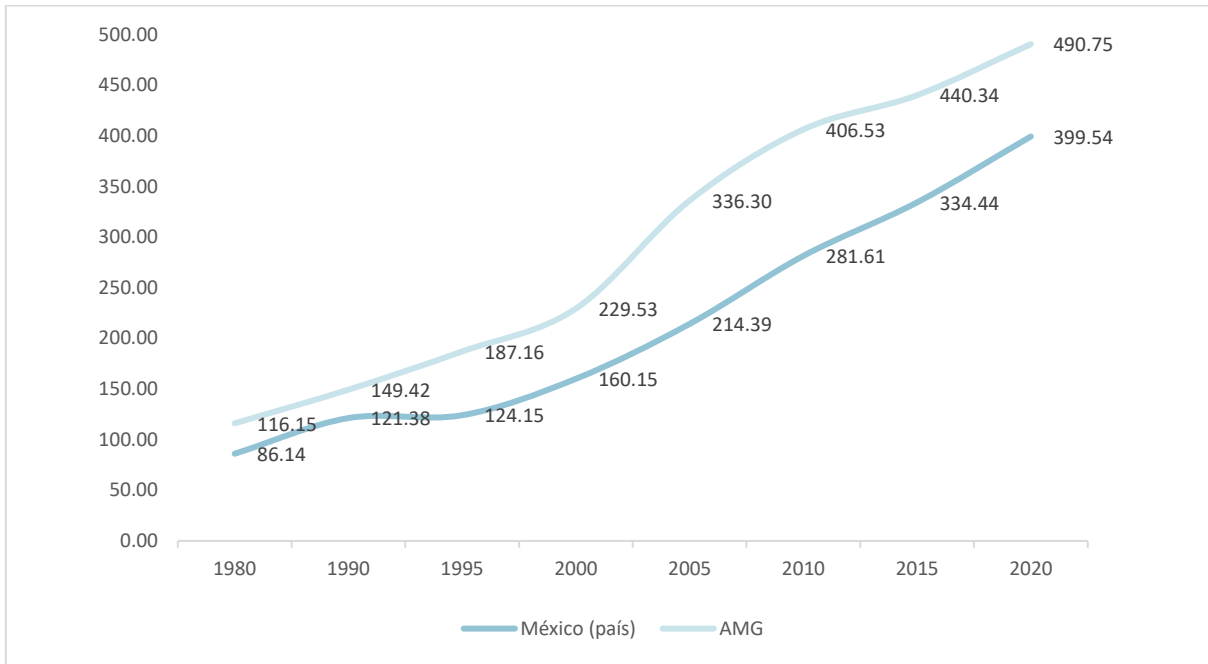
Fuente: Base de Datos de la Coordinación General de Señalamiento y Supervisión de Obra.

Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa en el AMG

En 2007 la Encuesta Origen Destino (EOD) del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) reportó 9.8 millones de viajes diarios (Jalisco, 2007) con un reparto modal de 39% a pie, 30% en transporte público, 29% en automóvil y 2% en bicicleta. Desde 2005 a 2020, periodo que comprende el momento de levantamiento de la EOD, se ha presentado una tasa de crecimiento promedio anual del índice de motorización de 4%, pasando de 336 a 440 automóviles por cada mil habitantes en el AMG, 106 puntos por encima del promedio nacional.

Gráfica 1.

Índices de motorización de México y del AMG 1980 – 2020.



Fuente: Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

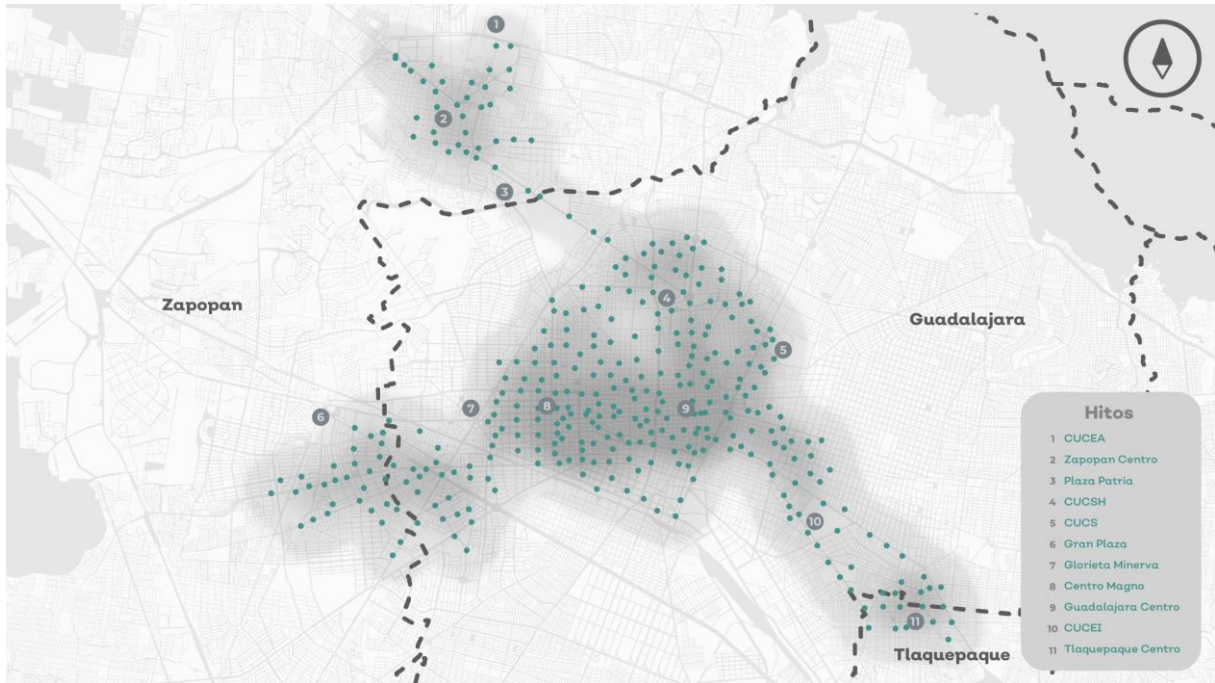
El incremento del uso del automóvil ha generado externalidades negativas, así mismo, el Plan de Acción Climática del Área Metropolitana de Guadalajara (PACmetro) reporta que el sector transporte emitió el 39% del total de las emisiones (IMEPLAN, 2020) de la ciudad, por lo que es necesario coadyuvar en el desarrollo de un modelo integrado de movilidad, que nos permita transitar a un reparto modal más equilibrado, y con ello disminuir las externalidades negativas por el incremento del uso del automóvil.

Por lo que desde la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara se operan el Sistema de Bicicletas Públicas (MiBici) y el Mantenimiento de Infraestructura Ciclista (MIC), ambos servicios públicos comunes que permiten y fomentan el uso de la bicicleta en la ciudad, contribuyendo al tránsito a un modelo de movilidad más sustentable, tanto MiBici como el MIC constituyen el Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa (PIMA).

MiBici es un servicio de transporte público individual en red, de escala metropolitana. Actualmente cuenta con una red de 368 estaciones, 3,221 bicicletas y con la participación de 22,570 personas usuarias, de las cuales 17,185 son activas, generando un promedio diario de 16,142 viajes. Así mismo el contador ciclista reporta el martes de 18:00 a 19:00 horas como el momento con mayor número de ciclistas, teniendo un promedio anual de 291 para el 2023, año en el que además se implementó el Chatbot AMIMGo, que facilita la comunicación entre la Agencia y la ciudadanía.

Imagen 4.

Estaciones del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici 2024.



Fuente: Elaboración propia.

Entre las estrategias que se lideran por la Dirección de Movilidad Activa, se encuentran MI PASAJE APOYO A MUJERES, programa que además de incentivar el uso de la bicicleta, reduce el porcentaje de gasto de los hogares con mujeres que son el sostén económico de la familia, ESPACIOS SEGUROS, que contribuyen con las condiciones de seguridad en las estaciones de MiBici, TODAS EN BICI – ESCUELA ITINERANTE, donde las usuarias pueden adquirir o reforzar sus habilidades teórico-prácticas en bicicleta los fines de semana.

Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad en el AMG

Desarrollar vías de tránsito más seguras, es un objetivo primordial para la Dirección de Fotorreducción, puesto que el mayor desafío es el de reducir los riesgos por conducir a exceso de velocidad, a través de la implementación de proyectos de movilidad seguros, incluyentes y sustentables, con una visión a futuro; que respondan a las necesidades y dinámicas siempre cambiantes del Área Metropolitana de Guadalajara, fomentando la educación vial de forma paralela.

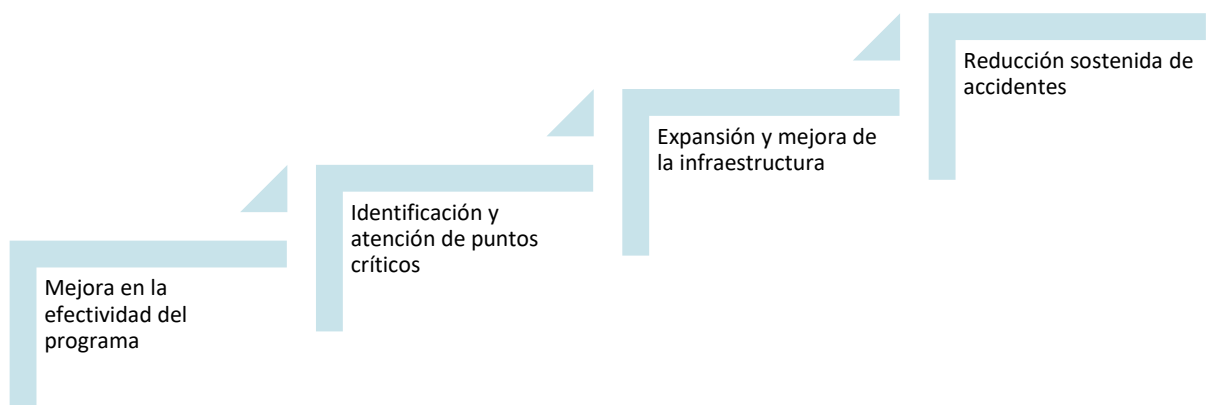
Operar óptimamente el uso de las tecnologías que la época actual nos ofrece se convierte en una obligación, es por ello que la utilización de dispositivos tecnológicos en corredores y puntos viales con un alto índice de accidentes de tránsito es una necesidad, por lo anterior es que actualmente el Programa de Infraestructura para el Control de Velocidad, mantiene intervenidos 42 puntos de monitoreo activos para la detección de vehículos a exceso de

velocidad distribuidos en 6 municipios del Área Metropolitana de Guadalajara, adicionalmente, en el año 2022 se instalaron 20 nuevos puntos de monitoreo, los cuales forman parte del Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA). Análogamente la sensibilización entre los conductores sobre las implicaciones por conducir a exceso de velocidad, mediante un nuevo esquema de control de velocidad que prioriza en la educación vial, sobre el enfoque punitivo es una tarea fundamental que se encuentra en periodo de desarrollo y que será una herramienta de mucha ayuda para la presente generación, así como las posteriores.

Es importante señalar que en conjunto con WRI se realizó durante el 2023 un análisis para adaptar los límites de velocidad de los principales corredores del AMG a la nueva ley de movilidad y en comparación con el 2019 en Periférico Manuel Gómez Morín, por ejemplo, se logró una reducción del 56% de hechos viales.

Diagrama 1.

Retos del Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad en el AMG.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis administrativo

Desde su creación, la Agencia operó con personal comisionado en su mayoría de la Secretaría de Transporte, fue en el año 2023 que se gestó un Proyecto de Reestructuración Organizacional, convirtiéndose en una realidad el 2024. Esta transformación obedece a la necesidad de contar con Plantilla de Personal Propia que garantice el funcionamiento de la dependencia, permita alinear los proyectos estratégicos al logro de los objetivos institucionales, la optimización de las operaciones a través de procesos más esbeltos, incrementar el sentido de pertenencia, fortalecer el trabajo en equipo, la comunicación, la mejora continua y concentrar el esfuerzo en cumplir con la misión y visión.

Dicho proceso de reestructuración implicó ajustes en el organigrama, el reglamento interno, el diseño y rediseño de procesos administrativos y de gestión, así como la implementación de un modelo integral para la administración de los recursos humanos, razón por la que está en proceso la integración del Manual de Procedimientos de la Agencia. Esto fue posible gracias al trabajo realizado por un equipo interdisciplinario formado por personal de la Agencia y al apoyo recibido por el IMEPLAN, la Coordinación General Estratégica de Gestión del Territorio, la Secretaría de Administración y de la Hacienda Pública, así como de la propia Secretaría de Transporte durante la transición. Sin duda fueron actores que respondieron siempre de manera positiva y con oportunidad a nuestras propuestas a través de mecanismos de coordinación y colaboración interinstitucional.

Entre otros, este ha sido uno de los logros más significativos de la actual administración.

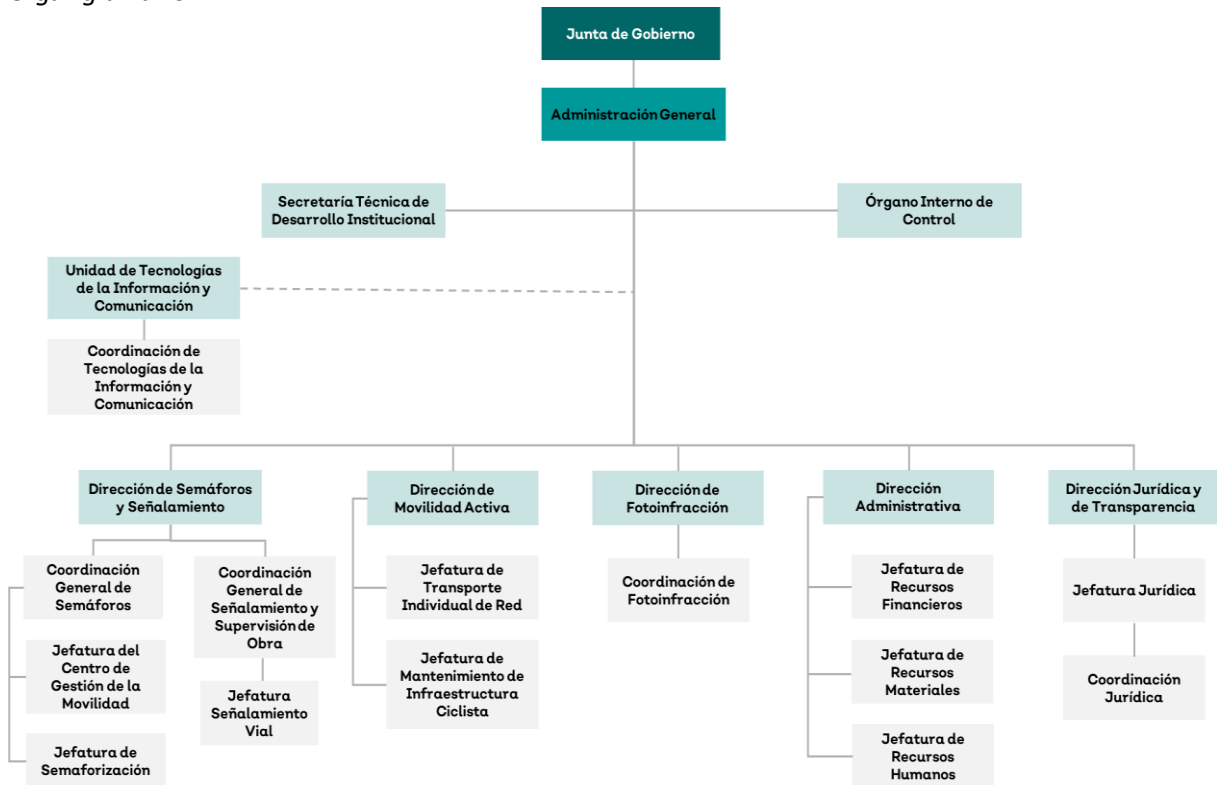
El Reglamento Interno de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, de conformidad a lo estipulado en el Convenio Específico de Coordinación y Asociación Metropolitana para la creación de este Organismo Público Descentralizado; establece la nueva estructura, el funcionamiento y atribuciones de la misma, destacando que se encuentra integrada por la Junta de Gobierno, un Administrador General, la Secretaría Técnica de Desarrollo Institucional, el Órgano Interno de Control, la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación y cinco direcciones: la Dirección de Semáforos y Señalamiento, Dirección de Movilidad Activa, Dirección de Fotoinfracción, Dirección Administrativa y la Dirección Jurídica y de Transparencia, cuyas funciones se encuentran reguladas en dicho documento.

Estructura cuyas últimas modificaciones fueron aprobadas por la Junta de Gobierno como máxima autoridad toda vez que fueron atendidas las recomendaciones que derivaron de la opinión técnica realizada por parte de la Secretaría de Administración del Estado de Jalisco.

Estructura Organizacional

Imagen 2.

Organigrama 2024.



Nota: Organigrama funcional que puede consultar en <https://amim.mx/transparencia/informacion-financiera> ART. 8 fracción V inciso e
Fuente: Elaboración propia.

Recursos Humanos

Al ser la Administración del Capital Humano uno de los procesos de apoyo elementales que garantiza la operación de la Agencia y como parte del Proyecto de Reestructuración Organizacional; fue que se trabajó en la elaboración de perfiles de puestos que facilitan los procedimientos de planeación, reclutamiento, selección, contratación, capacitación, evaluación y desarrollo del personal, tomando como base las funciones y actividades específicas de cada una de las posiciones. Lo que, además, les permite a los servidores públicos identificar con mayor claridad la forma en la que contribuyen dentro del Equipo, actividades y responsabilidades. Contar con perfiles de puestos alineados a la estructura, evita la duplicidad de funciones y la incertidumbre.

Tabla 4.

Rango de edad y sexo.

Sexo	Total de personal	Personal por rango de edad					
		18 a 24 años	25 a 29 años	30 a 39 años	40 a 49 años	50 a 59 años	60 años o más
Hombre	67	4	14	24	18	5	2
Mujer	37	6	10	14	6	1	0
Total	104	10	24	38	24	6	2

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

La mayoría del personal se encuentra en el rango de edad de 30 a 39 años con el 36.53%, lo sigue el rango de edad de 25 a 29 y 40 a 49 años, ambos con un 23.08%, continuando con el rango de 18 a 24 años con el 9.62%, el rango de 50 a 59 años con el 5.77%, y por último se encuentra el rango de 60 años o más con un 1.92%.

Tabla 5.

Rango de ingresos y sexo.

Sexo	Total de personal	Personal por percepciones brutas mensuales						
		De 1 a 5,000 pesos	De 5,001 a 10,000 pesos	De 10,001 a 15,000 pesos	De 15,001 a 20,000 pesos	De 20,001 a 25,000 pesos	De 25,001 a 30,000 pesos	Más de 30,001 pesos
Hombre	67	0	0	0	34	24	1	8
Mujer	37	0	0	1	18	16	1	1
Total	104	0	0	1	52	40	2	9

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

El 50% del personal tiene ingresos entre \$15,001 a \$20,000, entre los \$20,001 a \$25,000 está el 38.47%. El rango de ingresos de más de \$30,001 corresponde al 8.65%, continuando con el rango de \$25,001 a \$30,000 con el 1.92% y por último de \$10,001 a \$15,000 con el 0.96%.

Tabla 6.

Antigüedad de servicio en la dependencia y sexo (primer año con plantilla propia)

Sexo	Total de personal	Personal por antigüedad						
		0 a 5 años	6 a 10 años	11 a 15 años	16 a 20 años	21 a 25 años	26 a 30 años	31 años o más
Hombre	67	67	0	0	0	0	0	0
Mujer	37	37	0	0	0	0	0	0
Total	104	104	0	0	0	0	0	0

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

Tabla 7.

Nivel de escolaridad.

Sexo	Total del personal	Personal por nivel educativo						
		Primaria	Secundaria	Técnica /comercial	Bachillerato	Licenciatura	Maestría	Doctorado
Hombre	67	3	8	4	22	27	3	0
Mujer	37	0	1	3	13	17	3	0
Total	104	3	9	7	35	44	6	0

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

El 42.31% del personal cuenta con licenciatura; 33.65% con bachillerato, continuando con un 8.65% secundaria. El 6.73% tiene carrera técnica, el 5.77% con maestría y con primaria el 2.89%.

Recursos Financieros

La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad, desde el momento en que entró en funcionamiento, esto es a partir del 19 de junio del 2019; funcionó con el presupuesto que le fue otorgado en su

momento a la extinta Dirección General de Infraestructura Vial de la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco. Actualmente el presupuesto para la AMIM, es de origen estatal y se gestiona anualmente. A continuación, se muestra el histórico del presupuesto de egresos autorizado por capítulos.

Tabla 8.

Histórico del presupuesto de egresos autorizado 2019-2024.

Capítulo	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1000 Servicios Personales					-	\$41,626,003.00
2000 Materiales y Suministros	-	\$32,399,443.07	\$34,561,621.00	\$27,540,300.00	\$23,229,500.00	\$30,951,027.00
3000 Servicios Generales	\$27,219,104.18	\$85,833,220.00	\$93,073,075.00	\$99,352,600.00	\$102,818,800	\$134,400,045.00
5000 Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles.	\$19,740,000.00	\$73,915,356.64	\$19,307,647.00	\$19,229,600.00	\$19,974,200	\$7,429,261.00
6000 Inversión Pública	-	\$7,646,699.00	\$18,896,057.00	\$13,127,900.00	-	-
7000 Transferencias internas otorgadas a entidades paraestatales no empresariales y no financieras para inversiones financieras y otras provisiones					\$109,000,000.00	-
Total:	\$46,959,104.18	\$199,794,718.71	\$165,838,400.00	\$159,250,400.00	\$255,022,500.00	\$214,406,336.00

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

La gestión del presupuesto inicia con la etapa de la programación, donde las Direcciones y Unidades Auxiliares priorizan en los procesos sustantivos a fin de generar el proyecto de presupuesto de cada ejercicio; propuesta que se somete a aprobación de la Junta de Gobierno y una vez que es aprobada, permite iniciar la gestión de los recursos, para finalmente proceder con la ejecución y control de los mismos.

El Área Financiera tiene como misión en coordinación con las diferentes Unidades que integran la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG; contribuir al logro de los objetivos estratégicos institucionales, a través del uso responsable y eficiente de los recursos financieros.

Servicios Generales

El área de Recursos Materiales; es la responsable de coordinar, supervisar y controlar los mecanismos necesarios para garantizar la disponibilidad de los bienes y servicios indispensables para la operación y el óptimo desempeño de las áreas que integran la Agencia, incluyendo el mantenimiento y conservación de los muebles, inmuebles, el

parque vehicular, los registros y el control de inventarios, a través de los sistemas implementados para su correcto manejo.

En coordinación con el área de recursos humanos, buscan contribuir con un ambiente de trabajo sano y adecuado, la limpieza, la seguridad del personal, visitantes y el patrimonio de la dependencia, el ahorro de recursos y la garantía de la correcta utilización de los espacios físicos, servicios, materiales, vehículos y almacenes.

Actualmente la Agencia dispone de un edificio de uso exclusivo en buen estado, con servicios de energía eléctrica, agua potable, drenaje e internet, así como un espacio para el consumo de alimentos del personal. Además de los espacios que se tienen dentro del edificio de la Secretaría de Transporte en los que se cuenta con servicios de energía eléctrica, respaldada en algunas áreas por una planta generadora de electricidad, agua potable, drenaje, internet, aire acondicionado y facilidades para el consumo de alimentos.

En materia de transporte contamos con vehículos de diferentes capacidades y características, que permiten optimizar tiempos y el cumplimiento de las actividades tanto operativas como administrativas.

Tabla 9.

Recursos disponibles y su estado general.

Descripción	Estado General		Total
	Bueno	Regular	
Edificios	1		1
Almacén	1	2	3
Vehículos	15	36	51

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

La Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, para establecer la coordinación y articulación de **acciones en materia de protección civil**; cuenta con personal activo en las brigadas de que conforman la **Unidad Interna de Protección Civil de la Secretaría de Transporte**, dependencia con la se comparten instalaciones y **que lidera la elaboración, instrumentación y operación del Programa Interno de Protección Civil del inmueble**. Lo anterior, con el objetivo de establecer las acciones preventivas y de auxilio destinadas a salvaguardar la integridad física de las personas que concurren a las instalaciones, así como proteger los bienes e información vital, antes, durante y después de una calamidad.

Siendo la capacitación una de las mejores maneras de hacer frente a una emergencia interna o externa, es que para la Agencia resulta prioritario disponer de personal capacitado y en constante actualización. Actividad para la que se

ha venido apoyando de la Unidad Estatal de Protección Civil y Bomberos del Estado de Jalisco.

Tecnologías de la Información

La Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación (UTIC), tiene como objeto, proveer y gestionar las tecnologías de la información y los sistemas de comunicación necesarios a fin de optimizar los procesos, comunicar y difundir las acciones y servicios de la Agencia, a través de medios digitales y de comunicación, de las mejoras que se realizan en materia de infraestructura para la movilidad del AMG.

Actualmente nos encontramos en el segundo año de operación del Chatbot con lo que damos una respuesta inmediata a los reportes ciudadanos. Desde su implementación se han recibido más de 1000 reportes y hemos disminuido los reportes en las redes sociales de la AMIM.

Por otra parte, se sigue con los procesos de innovación y acceso por medio de dispositivos electrónicos para optimizar el levantamiento de reportes en campo como parte de las actividades propias del Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa en el AMG.

Como parte de las Acciones de Desarrollo de la Agencia en los procesos administrativos; es que se instaura el Enterprise Resource Planning (ERP) por sus siglas en inglés Software de Contabilidad Gubernamental.

La UTIC continúa con los procesos de mejora e innovación en las redes de internet, se amplió la cobertura a más espacios y puntos conectados para atender la demanda actual de las oficinas Administrativas y el Almacén General.

A través de la Coordinación de Tecnologías de la Información y Comunicación y con una visión a largo plazo, se han venido identificando y atendiendo las necesidades en materia de infraestructura informática teniendo en cuenta los proyectos estratégicos de la Agencia a fin de contribuir activamente con los objetivos institucionales.

Tabla 10.

Tecnologías de la Información y Comunicación.

Descripción	Cantidad
Laptop	20
Computadora de escritorio	48
Site	1
Switch	3
Repetidores de señal	4
Conexión cableada para equipo de cómputo de escritorio	50

Descripción	Cantidad
Impresoras y Plotter	5
Licencia anual Office 365	20
Licencia anual Adobe Creative Cloud	3
Software Driving Control	1
Software Arcgis	1
Autocad	25
Optimus para operación de semáforos	1
COMET Operación de MIBICI	1
Ilustrador	1
Página y dominio web	1
Software NuCont ERP de Gobierno	1
Software inominaG	1

Fuente: Inventario de la Coordinación de Tecnologías de la Información y Comunicación.

De relevancia mencionar que, **Comunicar y difundir** las acciones y los programas que realiza la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad nos permite enterar a la ciudadanía, a través de medios digitales y de comunicación, de las mejoras que se realizan en materia de infraestructura para la movilidad en los municipios que forman parte del Área Metropolitana de Guadalajara.

Comunicación

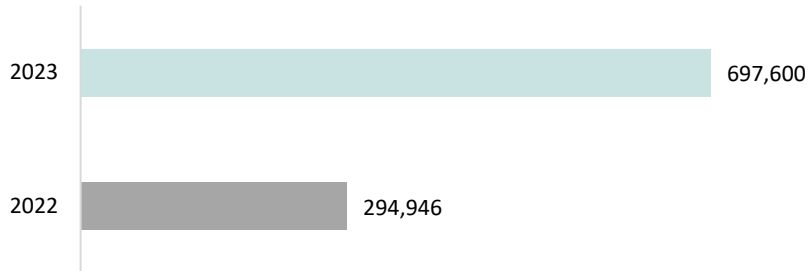
La comunicación también es parte de las Acciones de Desarrollo que integran la Agencia a cargo de la UTIC. Contempla por una parte la atención y respuesta oportuna de lunes a domingo a los reportes que se realizan en las redes sociales Facebook y Twitter, así como el monitoreo de radio y prensa escrita, atención a grupos ciudadanos de reportes y atención a medios de comunicación.

Para lograr comunicar y difundir la información que se genera desde cada una de las Direcciones, se trabaja continuamente en la elaboración de campañas estratégicas de comunicación con contenido de valor para las redes sociales de la Agencia y MiBici en sus cuentas de Facebook, Twitter e Instagram, además se definen los lineamientos en la atención de los usuarios para el personal de MiBici.

Desde su creación en 2019 y al cierre de 2023 la cuenta de Facebook de la Agencia tenía 8,500 seguidores y la cuenta de X (antes Twitter) 8,497, siendo este último nuestro principal medio de comunicación ante los reportes de semáforos. En promedio por día, se da respuesta a 27 menciones.

Gráfica 2.

Personas que vieron una publicación en la página de Facebook.

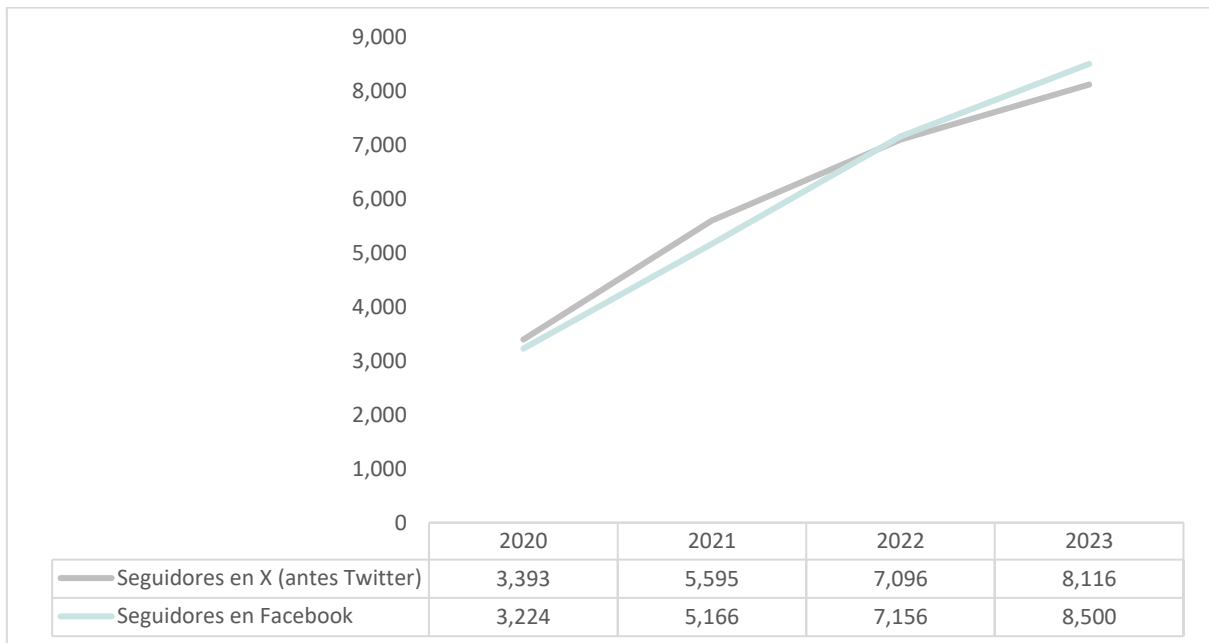


Fuente: Registros de la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación.

Se trata de un incremento del 236.51% en el número de personas alcanzadas por una publicación en la página de Facebook entre 2022 y 2023, lo que demuestra que, el ejercicio de comunicar a través de las redes sociales está dando resultados.

Gráfica 3.

Seguidores en X (antes Twitter) y Facebook por año.



Fuente: Registros de la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación.

Uno de los logros de la UTIC durante su gestión, ha sido proyectar una identidad homologada y distintiva. Actualmente tiene el reto de dar a conocer todos los trabajos que se realizan por las áreas sustantivas con el fin de aumentar la visibilidad y cercanía con la ciudadanía.



Campañas de Comunicación

Sistema de Gestión de Calidad

Actualmente la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG se encuentra en una fase de reestructuración progresiva. Aunque no cuenta en su estructura organizacional autorizada, con un área específica que lleve los procesos de gestión de calidad, y, por lo tanto, con un sistema implementado; es a través de la Secretaria Técnica de Desarrollo Institucional, con la participación de Directores y Titulares de Área y desde luego respaldados por el Administrador General, que se han venido implementando mecanismos para la evaluación y el seguimiento de áreas de oportunidad que contribuyen con la mejora continua. Lo anterior, teniendo en cuenta que el objetivo de implantar un modelo de gestión es incrementar la efectividad de la organización.

Procesos

Nuestro Modelo de Gestión por Procesos está orientado a cumplir con la misión y visión de la Agencia a través de los procesos sustantivos, aprovechando el talento de sus colaboradores y potenciando las competencias de éstos mediante el trabajo en equipo. Focaliza su atención en las necesidades en materia de infraestructura para la movilidad en el AMG, con un concepto organizativo que permite a través del enfoque sistémico; crear eslabones entre los procesos estratégicos, los procesos clave y los procesos de apoyo, a fin de estar en condiciones de ofrecer servicios de infraestructura para la movilidad de manera segura, equitativa y sostenible.

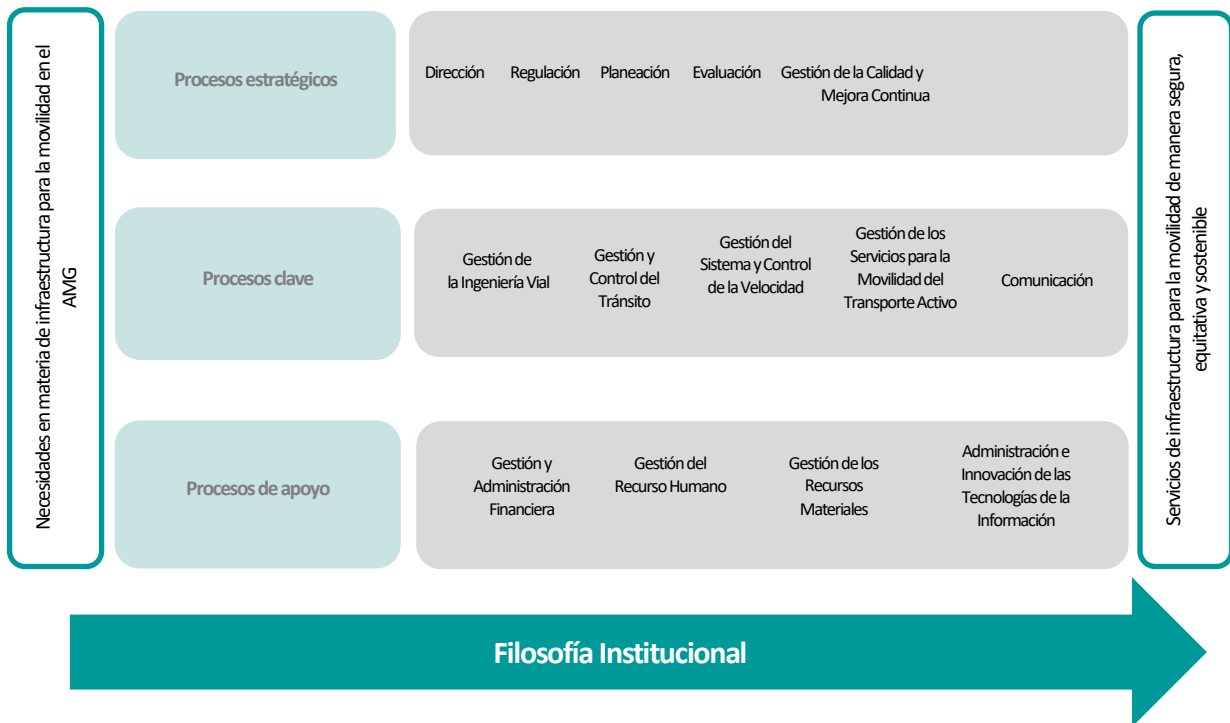
Los procesos estratégicos inician identificando el rumbo, es decir, la dirección y la definición de los objetivos que se espera alcanzar, cuidando que éstos estén alineados a la normatividad aplicable a través de un proceso de regulación, el establecimiento del mecanismo para alcanzarlos; planeación, así como un proceso de evaluación que permita comprobar no sólo el logro de objetivos, sino también las características de los procesos y su grado de influencia como parte del sistema de control interno; buscando garantizar que las operaciones y la prestación de los servicios se realizan de manera eficiente, a través del uso racional de los recursos, para posteriormente mediante el análisis de la información, la identificación de áreas de oportunidad y su priorización; se establezcan

acciones que contribuyan con la mejora continua que se ha vuelto además de una necesidad, un compromiso social.

Los procesos clave, son aquellos que inciden directamente en la satisfacción o insatisfacción de las necesidades de la población con relación a los servicios de infraestructura para la movilidad e incluyen la gestión de la ingeniería vial, la gestión y el control de tránsito, la gestión del sistema y control de la Velocidad, la gestión de los servicios para la movilidad del transporte activo y la comunicación. Mientras que los procesos de Apoyo dan el soporte y la provisión de los recursos necesarios para que tanto los procesos estratégicos como los procesos clave puedan operarse con eficiencia. Entre los más importantes, la gestión y administración financiera, la gestión del recurso humano, la gestión de los recursos materiales, y la administración e innovación de las tecnologías de la información.

Imagen 3.

Modelo de Gestión por Procesos de la Agencia.



Fuente: Elaboración propia.

Contar con un modelo de gestión por procesos proporciona un enfoque estratégico e integral que nos ha permitido; trabajar en Equipo hacia el logro de metas comunes, simplificar los flujos de trabajo, adaptarnos a los cambios y tener una visión de responsabilidad compartida.

Transparencia

El proceso de Transparencia y Rendición de Cuentas, se integra por dos procedimientos: el procedimiento de respuesta de solicitudes de información y el procedimiento de publicación de información fundamental, tanto en la página de información fundamental como en la Plataforma Nacional de Transparencia.

El Procedimiento de Respuesta de solicitudes de información inicia cuando se recibe la solicitud de acceso a la Información en la Unidad de Transparencia, ya sea por medio del sistema SISAI de la Plataforma Nacional de Transparencia, correo electrónico o de manera presencial, por lo que, una vez recibido el mismo, dicha Unidad procede a analizar la solicitud de acceso a la información, para determinar el posible sentido de la respuesta.

Si la solicitud no es clara o específica, la Unidad de Transparencia cuenta con dos días hábiles para prevenir al solicitante, quien a su vez tiene otros dos días para dar respuesta al requerimiento correspondiente subsanando su solicitud de acceso a la información, por lo que una vez contando con la información completa, se está en aptitud de requerir al Área Generadora de información a efecto de que informe si la Agencia es competente o no para conocer dicha solicitud, en caso afirmativo, deberá de manifestar si cuenta o no con la información y deberá remitir a la Unidad de Transparencia en un término de tres días hábiles, caso contrario, en caso de no contar con la misma, deberá comunicarlo dentro del término que se le otorgue, señalando las circunstancias por las cuales no las tiene y manifestando el sujeto obligado que pudiera contar con la misma, lo anterior para que la Unidad de Transparencia pueda emitir el acuerdo de incompetencia respectivo.

Una vez recibida la contestación del Enlace designado, la Unidad de Transparencia elabora el Proyecto de respuesta a la solicitud de información correspondiente en el término de tres días hábiles y en el transcurso de dos hábiles posteriores el Titular de la Unidad de Transparencia, revisa y valida el proyecto para su notificación por los medios que haya seleccionado el solicitante.

En el supuesto que este sujeto obligado no sea competente para dar respuesta a la solicitud de acceso a la información, tiene que manifestarlo al día siguiente de la recepción de la solicitud, mediante el acuerdo de incompetencia señalado anteriormente o en su defecto, mediante una inexistencia de información en la que, por una parte, se deberá demostrar que la información no se refiere a alguna de las facultades, competencias o funciones de este sujeto obligado o, por otro lado, cuando la información no sea posible localizarla en los archivos, el Comité de Transparencia expedirá una resolución que confirme la inexistencia del documento y ordenará, siempre que sea materialmente posible, que se genere o reponga la información o exponga la imposibilidad de su generación.

El procedimiento de publicación de información fundamental tanto en la página de información fundamental como en la Plataforma Nacional de Transparencia es una tarea de tracto sucesivo, que se realiza en conjunto por la Unidad de Transparencia con las Áreas Generadoras de Información, por lo que en su momento, cada Área Generadora de Información debe designar a su enlace de Transparencia con la Unidad de Transparencia, lo anterior mediante oficio, derivado de lo cual se les asigna a dichos enlaces su usuario y contraseña para el acceso a la Plataforma Nacional de Transparencia y el llenado de los formatos que les llegasen a corresponder, así como la carga de la información a dicho sistema. Derivado de lo anterior, de manera mensual, la Unidad de Transparencia, solicita a todas las Áreas Generadoras de Información la actualización de la misma, para cargar dicha información en la Plataforma Nacional de Transparencia.

En paralelo, la Unidad de Transparencia procede a señalar a cada Área Generadora, cuál es la información que tienen que hacer llegar de manera mensual para la debida actualización de la Página de Información Fundamental de esta Agencia Metropolitana, una vez que es recibida y revisada, se sube al Portal de Transparencia para dar cabal cumplimiento a las obligaciones que la Ley nos impone como Sujeto Obligado.

Lo anterior de conformidad a lo estipulado por el Reglamento Interno en Materia de Transparencia y Acceso a la Información Pública de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara y con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública del Estado de Jalisco y sus Municipios y La Ley General de Transparencia.

Tabla 11.

Solicitudes de Transparencia.

Año	Solicitudes atendidas
2019	40
2020	450
2021	438
2022	442
2023	490

Fuente: Unidad de Transparencia AMIM.

Por lo que ve a la Protección de Datos Personales, este organismo se encarga de establecer y mantener las medidas de seguridad para la protección de éstos, así como garantizar su confidencialidad, integridad y disponibilidad de conformidad a la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Jalisco y sus Municipios, así como a lo establecido en el Documento de Seguridad correspondiente. Los titulares de los datos

personales tienen el derecho de conocer sobre el tratamiento que se les dará a los datos proporcionados a la Agencia, mediante el Aviso de Privacidad Integral que se encuentra publicado en el portal de internet.

En todo momento, el titular de los datos personales en posesión de la Agencia de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara o su representante, puede solicitar el acceso, rectificación, cancelación u oposición al tratamiento de los datos personales que le conciernen (derechos ARCO). Por su parte, la Agencia tiene la responsabilidad de recibir y atender estas solicitudes siguiendo los procedimientos previstos en la Ley de Protección de Datos Personales en Posesión de Sujetos Obligados del Estado de Jalisco y sus Municipios.

Órgano Interno de Control

De conformidad con lo establecido en el artículo 3, fracción XXI, de la Ley General de Responsabilidades Administrativas, el Órgano Interno de Control es la unidad administrativa a cargo de promover, evaluar y fortalecer el buen funcionamiento del control interno del ente público, así como aquellas otras instancias de los Órganos constitucionales autónomos que, conforme a sus respectivas leyes, sean competentes para aplicar las leyes en materia de responsabilidades de Servidores Públicos; en concordancia con lo anterior, el Órgano Interno de Control es quien se encarga de prevenir, corregir e investigar actos u omisiones de los servidores públicos que pudieran constituir responsabilidades administrativas, así como revisar el ingreso, egreso, manejo, custodia y aplicación de recursos públicos.

Es de suma importancia que los Órganos Internos de Control formen parte de la estructura de los entes públicos y actúen con plena autonomía, toda vez que son indispensables para medir y supervisar que la gestión de la administración pública se realice conforme a la Ley aplicable.

El Órgano Interno de Control tiende a perfilarse como un mecanismo de colaboración que contribuye no sólo al cumplimiento de principios constitucionales, sino también a guiar las operaciones y con ello, los procesos, buscando disminuir riesgos, transparentar y optimizar el uso de los recursos. Es por esto que, para la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG, representa una oportunidad el contar con esta figura en su estructura organizacional.

La misión de este Órgano Interno de Control es cumplir con los objetivos institucionales de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG, encaminados siempre en la prevención, detección y sanción de responsabilidades administrativas y hechos de corrupción, así como a la fiscalización y control del recurso público.

Por otro lado, la visión está enfocada en contribuir al fortalecimiento institucional; poder contar con los mecanismos y procesos idóneos para realizar las actividades que le competen al Órgano Interno de Control de la

manera más transparente, eficaz y eficiente posible, y así producir siempre los resultados esperados, cumpliendo al mismo tiempo con los objetivos planeados.

Identificación de problemas y oportunidades institucionales

Tabla 12.

Análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas.

MATRIZ FODA	
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Directrices claras. <input type="checkbox"/> Equipo de trabajo multidisciplinario que fusiona el conocimiento y la experiencia. <input type="checkbox"/> Personal comprometido. <input type="checkbox"/> Sistemas tecnológicos que contribuyen con la automatización de procesos tanto administrativos como operativos. <input type="checkbox"/> Interés generalizado en la implementación de planes que contribuyan al logro de los objetivos de la AMIM. <input type="checkbox"/> Liderazgo participativo. <input type="checkbox"/> Brindamos atención a la ciudadanía de manera directa y a través de medios electrónicos. <input type="checkbox"/> Capacidad resolutive. <input type="checkbox"/> Plantilla de personal propia. <input type="checkbox"/> Buena coordinación interinstitucional. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Generar alianzas estratégicas con otras dependencias para el mejoramiento de los servicios. <input type="checkbox"/> Fortalecer el Sistema MiBici como medio de transporte. <input type="checkbox"/> Integrar Sistemas de Transporte Individual en Red privados a las alternativas de movilidad en la metrópoli. <input type="checkbox"/> Afianzar la red metropolitana de infraestructura ciclista. <input type="checkbox"/> Mejorar el sistema de semáforos del AMG. <input type="checkbox"/> Fortalecer la infraestructura para el control de la velocidad. <input type="checkbox"/> Mejorar la infraestructura de señalamiento e ingeniería vial.
DEBILIDADES	AMENZAS
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Dependemos de otras instancias en procesos administrativos. <input type="checkbox"/> Parque vehicular insuficiente. <input type="checkbox"/> El recurso humano disponible para la operación es reducido y la demanda de servicios es alta. <input type="checkbox"/> Falta de recursos para procesos administrativos y de soporte. <input type="checkbox"/> Falta de oportunidades de capacitación específica para el personal. 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Incremento en el parque vehicular. <input type="checkbox"/> Infraestructura ciclista en mal estado. <input type="checkbox"/> Falta de sensibilización de los conductores sobre los riesgos de conducir a alta velocidad. <input type="checkbox"/> Incremento en los costos de los materiales por valor del dólar. <input type="checkbox"/> Vandalización de los sistemas de foto infracción, MiBici, semáforos y señalamiento vial. <input type="checkbox"/> Falta de cultura vial. <input type="checkbox"/> La infraestructura para la movilidad estuvo abandonada por muchos años y las necesidades actuales son muchas.

Fuente: Elaboración propia.



V. Apartado estratégico



V. Apartado estratégico

Objetivos institucionales

1. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por conducir a exceso de velocidad en los Corredores Metropolitanos de Control de Velocidad.
2. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.
3. Dotar al AMG de un sistema de semáforos en óptimas condiciones que atienda las especificaciones técnicas estructurales, operativas y de obra civil.
4. Mantener y fortalecer el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.
5. Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura Ciclista.

Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios

Tabla 13.

Vinculación de programas públicos con objetivos institucionales.

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios
1. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por conducir a exceso de velocidad en los Corredores Metropolitanos de Control de Velocidad.	Infraestructura para el Control de Velocidad.
	Monitoreo de los corredores metropolitanos.
	Reestructuración del sistema de control de velocidad en corredores.
	Fortalecimiento al proceso administrativo de la infracción.
	Creación del Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad, a través de un sistema automatizado que funcione en cualquier vialidad del AMG.
	Alianzas para la transferencia de datos.
	Mantenimiento constante.
2. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.	Señalamiento e ingeniería vial en el AMG.
	Solución geométrica de las vías metropolitanas.
	Contratación de servicios para la aplicación del señalamiento vial.

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios
	<p>Fabricación, instalación y mantenimiento del Señalamiento vial.</p> <p>Control de calidad de la obra civil para la instalación de semáforos.</p> <p>Formación y actualización del personal operativo.</p> <p>Elaboración, actualización y difusión del Manual de Señalamiento del AMG.</p> <p>Coordinación con los Municipios.</p> <p>Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de infraestructura vial en el AMG.</p>
<p>3. Dotar al AMG de un sistema de semáforos en óptimas condiciones que atienda las especificaciones técnicas estructurales, operativas y de obra civil.</p>	<p>Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de semaforización.</p> <p>Atención de reportes de semáforos.</p> <p>Atender las peticiones para la instalación de semáforos.</p>
<p>4. Mantener y fortalecer el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.</p>	<p>Operación del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.</p> <p>Reubicación de Estaciones de baja demanda o de riesgo.</p> <p>Mi Pasaje Apoyo a Mujeres – MiBici.</p> <p>Todas en Bici: BiciEscuela con perspectiva de género.</p> <p>Espacios Seguros.</p> <p>Encuesta Anual MiBici (EAM).</p> <p>Encuesta Metropolitana Ciclista Anual (EMCA).</p>
<p>5. Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura ciclista.</p>	<p>Conservación de Infraestructura Ciclista.</p> <p>Mantenimiento Reactivo de Infraestructura Ciclista.</p> <p>Campaña de atención de reportes de Infraestructura Ciclista.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 14.

Descripción de las intervenciones públicas (proyecto, estrategia, programas públicos, bienes o servicios)

#	Nombre de la intervención estratégica	Tipo	Descripción
1	Infraestructura para el Control de Velocidad.	Programa.	Busca consolidar un nuevo esquema de control de velocidad que prioriza la educación vial sobre el enfoque punitivo y mejora el uso de dispositivos tecnológicos para intervenir corredores y puntos viales con un alto índice de accidentes de tránsito.
2	Monitoreo de los corredores metropolitanos con dispositivos de control de velocidad ya existentes.	Proyecto.	Introducción de dispositivos de control de velocidad para monitorear y detectar los excesos de velocidad en las principales vías de tránsito del AMG. También pretende estandarizar el promedio de velocidad de las principales vías de tránsito del AMG.
3	Reestructuración del sistema de control de velocidad en corredores.	Proyecto.	Fortalecimiento de los corredores de control de velocidad, a través de la adquisición de nuevos dispositivos de control de velocidad así como la reubicación de los dispositivos ya existentes según las necesidades.
4	Fortalecimiento al proceso administrativo de la infracción.	Proyecto.	Atención a las necesidades del programa de infraestructura para el control de la velocidad, respecto de sus puntos más vulnerables que comúnmente son identificados por nuestros usuarios como áreas de oportunidad.
5	Creación del Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad, a través de un sistema automatizado que funcione en cualquier vialidad del AMG.	Proyecto.	Intervención inmediata a vialidades con altos índices de siniestralidad, para inhibir los accidentes ocasionados por el exceso de velocidad.
6	Alianzas para la transferencia de datos.	Estrategia.	Establecimiento de canales de comunicación con áreas que intervienen en la seguridad vial, para obtener datos oficiales que nos ayuden a implementar mejoras en nuestras actividades.
7	Mantenimiento constante.	Estrategia.	Verificación y mantenimiento de los dispositivos de control de velocidad y de la señalética del entorno de los mismos.

#	Nombre de la intervención estratégica	Tipo	Descripción
8	Señalamiento e ingeniería vial en el AMG.	Programa.	El programa incluye tres etapas fundamentales: planeación, proyección e instalación, así como el mantenimiento y retiro de señalamiento que no cumpla con las normas en la materia.
9	Solución geométrica de las vías metropolitanas.	Estrategia.	Emisión de recomendaciones de la geometría de las vialidades con el propósito de mejorar las condiciones del tránsito en todas sus modalidades.
10	Contratación de servicios para la aplicación del señalamiento vial.	Estrategia.	Contratación de servicios para la instalación de señalamiento horizontal en corredores metropolitanos.
11	Señalamiento vial.	Acción.	Fabricación del señalamiento vertical.
12	Control de calidad de la obra civil para la instalación de semáforos.	Acción.	Desde un enfoque proactivo a través del control de calidad de las obras; se busca disminuir defectos en el proceso de construcción que se traducen en riesgos y costos de operación.
13	Formación y actualización del personal operativo.	Acción.	Detección de necesidades de capacitación del personal (DNC), programación de capacitación de acuerdo con el DNC, evaluación del impacto de la capacitación.
14	Elaboración, actualización y difusión del Manual de Señalamiento del AMG.	Proyecto.	Recopilación y difusión de los diferentes tipos de señalización que sirven para regular y canalizar el tránsito seguro en el AMG.
15	Coordinación con los Municipios.	Estrategia.	A fin de reforzar el señalamiento y obra vial metropolitana, se emiten recomendaciones en materia de movilidad, señalamiento vial y dispositivos de control de tránsito.
16	Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de infraestructura vial.	Estrategia.	Contribuye en la mejora y consolidación del sistema de movilidad e infraestructura vial.
17	Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de semaforización.	Acción.	Mecanismo a través del cual la Agencia coadyuva en la planeación de proyectos de semaforización que permiten organizar el tránsito de manera ordenada y eficiente en el AMG.

#	Nombre de la intervención estratégica	Tipo	Descripción
18	Atención de reportes de semáforos.	Servicio.	Solución a reportes de las fallas de semáforos.
19	Atender las peticiones para la instalación de semáforos.	Estrategia.	Consiste en revisar y realizar el diagnóstico en las intersecciones donde se solicita semaforizar el cruce, para dar una propuesta de mejoramiento vial, o en su caso la instalación de los semáforos.
20	Operación del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.	Programa.	Servicio de transporte individual en red, a través de la renta de bicicletas, para viajes de corta duración enfocados en la intermodalidad.
21	Reubicación de Estaciones de baja demanda o de riesgo.	Acción.	Eficientar la red del Sistema de Bicicletas Públicas, reubicando estaciones de baja demanda que no cumplen con un rol de soporte, o que inhiban su uso por condiciones de riesgo.
22	Mi Pasaje Apoyo a Mujeres – MiBici.	Programa.	Apoyo a mujeres jefas de familia del AMG en condiciones de vulnerabilidad económica, para impulsar la mejoría del núcleo familiar, con la exención del pago de la membresía de MiBici.
23	Todas en Bici: BiciEscuela con perspectiva de género.	Programa.	Consiste en la implementación y operación de una BiciEscuela itinerante con perspectiva de género.
24	Espacios Seguros	Programa.	Consiste en el monitoreo de estaciones que coinciden con la presencia de una cámara de videovigilancia de C5 Guadalajara.
25	Encuesta Anual MiBici (EAM)	Proyecto.	Encuesta digital a las personas usuarias del Sistema, para conocer a nuestra comunidad, y para a través de su percepción monitorear el estado del servicio.
26	Encuesta Metropolitana Ciclista Anual (EMCA)	Proyecto.	Estudio compuesto por aforos y encuestas, en la red de ciclovías metropolitanas, dirigido tanto a las personas usuarias, así como a unidades domésticas y económicas en el área de influencia de infraestructura, para monitorear el uso e impacto de las mismas.
26	Conservación de Infraestructura Ciclista.	Acción.	Acciones para la conservación del estado óptimo de la infraestructura ciclista a lo largo del tiempo, inhibiendo el deterioro por el uso y condiciones ambientales.
27	Mantenimiento Reactivo de Infraestructura Ciclista.	Acción.	Acciones de mantenimiento reactivo para la atención de fallas que impiden la operación de la infraestructura ciclista para su pronta respuesta.

#	Nombre de la intervención estratégica	Tipo	Descripción
28	Campaña de atención de reportes de Infraestructura Ciclista.	Proyecto.	Desarrollo de estrategias y herramientas para la coordinación y comunicación del mantenimiento reactivo en el AMG.

Fuente: Elaboración propia.



VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales



VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales

Identificación de programas presupuestarios y su contribución a los objetivos, programas públicos, proyectos, bienes o servicios institucionales

Tabla 15.

Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales.

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios	Programa presupuestal
<p>1. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por conducir a exceso de velocidad en los Corredores Metropolitanos de Control de Velocidad.</p> <p>1. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por conducir a exceso de</p>	<p>Infraestructura para el Control de Velocidad.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Monitoreo de los corredores metropolitanos.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Reestructuración del sistema de control de velocidad en corredores.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Fortalecimiento al proceso administrativo de la infracción.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Creación del Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad, a través de un sistema automatizado que funcione en cualquier vialidad del AMG.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Alianzas para la transferencia de datos.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p>

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios	Programa presupuestal
velocidad en los Corredores Metropolitanos de Control de Velocidad.		Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Mantenimiento constante.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
2. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.	Señalamiento e ingeniería vial en el AMG.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Solución geométrica de las vías metropolitanas.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Contratación de servicios para la aplicación del señalamiento vial.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Fabricación, instalación y mantenimiento del Señalamiento vial.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Control de calidad de la obra civil para la instalación de semáforos.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Formación y actualización del personal operativo.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	2. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.	Elaboración, actualización y difusión del Manual de Señalamiento del AMG.
Coordinación con los Municipios.		Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios	Programa presupuestal
<p>2. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.</p>	<p>Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de infraestructura vial en el AMG.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
<p>3. Dotar al AMG de un sistema de semáforos en óptimas condiciones que atienda las especificaciones técnicas estructurales, operativas y de obra civil.</p>	<p>Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de semaforización.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Atención de reportes de semáforos.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Atender las peticiones para la instalación de semáforos.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
<p>4. Mantener y fortalecer el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.</p>	<p>Operación del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>
	<p>Reubicación de Estaciones de baja demanda o de riesgo.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881)</p> <p>Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)</p>

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios	Programa presupuestal
4. Mantener y fortalecer el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.	Mi Pasaje Apoyo a Mujeres – MiBici.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Todas en Bici: BiciEscuela con perspectiva de género.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Espacios Seguros.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Encuesta Anual MiBici (EAM).	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Encuesta Metropolitana Ciclista Anual (EMCA).	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
5. Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura ciclista.	Conservación de Infraestructura Ciclista.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
5. Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura ciclista.	Mantenimiento Reactivo de Infraestructura Ciclista.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)
	Campaña de atención de reportes de Infraestructura Ciclista.	Servicios de infraestructura para la movilidad. (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos. (Clave 459)

Fuente: Elaboración propia.

VII. Bibliografía

- **Armijo, M. (2011).** *Planificación estratégica e indicadores de desempeño en el sector público.* Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social.
- **Banco Interamericano de Desarrollo.** Monitoreo y Evaluación de Proyectos - Curso del Marco Lógico.
- **Berreta, N. y Kaufmann, J. (2011).** Gestión para resultados en el desarrollo en gobiernos subnacionales Módulo 2: La planificación orientada a resultados. Banco Interamericano de Desarrollo.
- **Bonnefoy, J. C. y Armijo M. (2005).** *Indicadores de desempeño en el sector público.* Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social – ILPES.
- **FAO. (2012).** Manual Metodológico del Sistema de Monitoreo Evaluativo por Resultados de Proyectos Gestionados por FAO - SIMER. FAO
- **García, M. y García, R. (2011).** Gestión para resultados en el desarrollo en gobiernos subnacionales. Módulo 1: Gestión para Resultados en el ámbito público. Banco Interamericano de Desarrollo.
- **Nora Berretta y Jorge Kaufmann (2011).** Gestión para resultados en el desarrollo en gobiernos subnacionales. Módulo2: La planificación orientada a resultados. Banco Interamericano de Desarrollo.
- **Congreso del Estado de Jalisco (2011).** *Reglamento de la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios.* Jalisco. Recuperado de <http://congresoweb.congreso.jalisco.gob.mx/BibliotecaVirtual/busquedasleyes/Listado.cfm#Leyes> . (16 de octubre de 2013).
- **Gutiérrez Pulido, H. (2014).** *Calidad y Productividad.* Cuarta edición. México: McGraw Hill.
- **Kusek, JodyZall y Ray C. Rist (2004).** *Diez pasos hacia un sistema de seguimiento y evaluación basado en resultados.* Washington DC: Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento / Banco Mundial.
- **Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana. (actualización 2022).** Plan Institucional 2018-2024. México: Gobierno de Jalisco.

- Secretaría de Planeación (2007). *Glosario de términos sobre planeación*. Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco.
- Silva, I. y Sandoval, C. (2012). *Metodología para la elaboración de estrategias de desarrollo local*. Santiago de Chile: Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social. ILPES – CEPAL – ONU.
- Secretaría de Educación Pública (2018). *Análisis FODA*. Dirección General de Desarrollo Curricular.
- Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2017). *Módulo 2. Planeación y Presupuesto Orientado a Resultados del Diplomado en Presupuesto Basado en Resultados*. México: Unidad de Evaluación del Desempeño en Colaboración con la UNAM.

VIII. Directorio

Adrian Jezhel López González

Administrador General

Nuvia Marlenne Aldana Iñiguez

Secretaria Técnica de Desarrollo Institucional

Hugo Vladimir Cervantes Romero

Titular del Órgano Interno de Control

Sandra Patiño Quiroz

Titular de la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación

Tonatiuh Miranda Núñez

Director de Semáforos y Señalamiento

Víctor Manuel Clavellina Peñaloza

Director de Movilidad Activa

Eduardo de Jesús Becerra Mora

Director de Fotoinfracción

Paola Flores Anaya

Directora Administrativa

Yancarlos Chávez Sánchez

Director Jurídico y de Transparencia

Integración y Edición

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara

Adrian Jezhel López González

Administrador General

Nuvia Marlenne Aldana Iñiguez

Secretaria Técnica de Desarrollo Institucional

Coordinadora de la integración y edición del Plan Institucional

Hugo Vladimir Cervantes Romero

Titular del Órgano Interno de Control

Sandra Patiño Quiroz

Titular de la Unidad de Tecnologías de la Información y Comunicación

Tonatiuh Miranda Núñez

Director de Semáforos y Señalamiento

Víctor Manuel Clavellina Peñaloza

Director de Movilidad Activa

Eduardo de Jesús Becerra Mora

Director de Fotoinfracción

Paola Flores Anaya

Directora Administrativa

Yancarlos Chávez Sánchez

Director Jurídico y de Transparencia

Daniel Tovar Rodríguez

Coordinador General de Semáforos

Hugo Camacho Torres

Coordinador General de Señalamiento y Supervisión de Obra

Luis Manuel Robles Vázquez

Coordinador de Tecnologías de la Información y Comunicación

Carolina Cedillo Gómez

Jefa de Recursos Financieros

Guadalupe Tulais Molina

Jefa de Recursos Humanos

Martha León Martínez

Coordinadora de Vehículos

Marcos Salvador Vázquez Warrio

Coordinador de Almacén y Bienes Patrimoniales

Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana

Mónica Ballescá Ramírez

Directora General de Planeación y Evaluación Participativa

Juan Miguel Martín del Campo Verdín

Director de Planeación Institucional

Ramiro Mejía Ornelas

Analista de Evaluación de Proyectos

IX. Anexos

Plantilla de Personal por niveles, jornada y tipo de plaza

AGENCIA METROPOLITANA DE SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA PARA LA MOVILIDAD DEL AMG			
Cantidad	Nivel	Jornada	Tipo
4	4	40	C
4	5	40	C
1	6	30	C
33	6	40	C
4	6	40	B
1	7	30	C
8	7	40	C
3	9	40	C
1	10	30	C
20	10	40	C
4	11	40	C
1	12	40	C
7	13	40	C
1	14	40	C
8	15	40	C
3	16	40	C
1	19	40	C
2	20	40	C
1	21	40	C
3	23	40	C
1	24	40	C
1	25	40	C

Fuente: Base de Datos de la Dirección Administrativa.

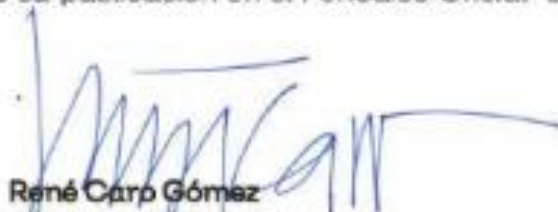
El suscrito Adrian Jexhel López González en mi carácter de titular de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, con fundamento en las cláusulas tercera y cuarta del del Convenio Especifico de Coordinación y Asociación Metropolitana para la Creación del Organismo Público Descentralizado denominado "Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura Para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, así como los artículos 1, 2, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 33, 34 y 43 fracciones I, II y III del Reglamento Interno de la Agencia metropolitana de Servicios de Infraestructura para la movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara, en cumplimiento a lo establecido en los artículos 5 fracción XI, 26 fracción III; 84, 85 fracciones I y III de la Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios, emito el presente Plan Institucional, mismo que autorizo su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".



Adrian Jexhel López González

Administrador General de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara

El suscrito René Caro Gómez en mi carácter de Coordinador General Estratégico de Gestión del Territorio, con fundamento en los artículos 3 numeral 1 fracción II, 5 numeral 1 fracciones IV, XII, y XVII, 7 numeral 1 fracción II, 11 numeral 1, numeral 2 fracción IV y 13 numeral 1 fracciones II, VII y XVII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco; así como los artículos 1 y 5 fracciones II, V, VI, VII, VIII y XII, 6 y 7 fracción III del Reglamento Interno de la Coordinación General Estratégica de Gestión del Territorio del Estado de Jalisco, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 23 fracción II y VIII y 85 fracciones I, II y IV de la Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios apruebo el presente Plan Institucional, mismo que autorizo su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".



René Caro Gómez

Coordinador General Estratégico de Gestión del Territorio del Estado de Jalisco

