

Plan Institucional

Agencia Metropolitana
de Servicios de
Infraestructura para la
Movilidad del AMG



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



Plan Estatal

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



Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura

Plan Institucional de

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG

Fecha de publicación: octubre de 2021.

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. (2021). *Plan Institucional*.

México: Gobierno de Jalisco.

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

Colección: Planes

Contenido

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG	1
I. Introducción	5
II. Marco Jurídico	6
III. Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal	11
Misión Institucional	11
Visión institucional	11
Valores institucionales	11
Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo, y Objetivos del Desarrollo Sostenible	12
IV. Diagnóstico de la organización	14
Radiografía Institucional por temas estratégicos	14
Análisis administrativo	19
Identificación de problemas y oportunidades institucionales	31
V. Apartado estratégico	33
Objetivos institucionales	33
Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios	33
VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales	39
Identificación de programas presupuestarios y su contribución a los objetivos, programas públicos, proyectos, bienes o servicios institucionales	39
VII. Bibliografía	42
VIII. Directorio	43



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.

En ese sentido, el plan está diseñado con un enfoque sistémico e integral; desarrollado con la contribución de las áreas técnicas y administrativas que conforman la AMIM. Incluye programas y acciones específicas para mejorar la infraestructura para la movilidad activa, dispositivos de 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.

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

I. 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 públicos; 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, 13, 15, 18, 24, 28, de la Ley de Movilidad 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 que las Instancias de Coordinación Metropolitana concurren en la aplicación de dicha ley y su reglamento en el ámbito de sus respectivas competencias, debiendo de constar en convenio tal situación, 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 del 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

II. 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, y Objetivos del Desarrollo Sostenible

Tabla 1.

Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo

Componente del Plan Institucional	<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>
Propósito de Gobernanza	<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>
Objetivo temático narrativo	<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>
Resultado general esperado 2024	<p>Implementación de un modelo integral de movilidad sustentable en el Estado, que promueva una red conectada, intermodal, accesible y segura que desincentive el automóvil como medio principal de transporte.</p>
Resultados específicos	<p>DT4.2. Operación de un sistema integrado eficiente y accesible de transporte público en el Estado, para ampliar la cobertura, mejorar su articulación y calidad del servicio brindado.</p> <p>DT4.4. Un sistema de vehículos de alquiler y redes de transporte regulado que garantice la calidad y la seguridad de la población.</p> <p>DT4.6. Consolidar esquemas de incentivos a quienes usen modos de transporte sustentable con el propósito de disminuir la dependencia al automóvil particular.</p>
Indicador PEGD	<p>Kilómetros de ciclovías en las áreas urbanas y metropolitanas.</p>
Objetivos de Desarrollo Sostenible	<p>Ciudades y comunidades sostenibles.</p>



IV. Diagnóstico de la organización



III. Diagnóstico de la organización

Radiografía institucional por temas estratégicos

Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa en el AMG

El incremento de vehículos en Jalisco ha llevado a Guadalajara a ser la segunda ciudad en el índice de motorización a nivel nacional, que se traduce en que las personas asuman externalidades negativas, como por ejemplo perder 7.5 días al año en tráfico.

Ante estas circunstancias, es necesario desarrollar un modelo integrado de movilidad, que permita cadenas de desplazamiento flexibles, mixtas, accesibles, seguras y eficientes.

Por lo que se ha instrumentado el Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa (PIMA), como una política de seis años en la que colaboran el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) y la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara (AMIM), con el objetivo de desarrollar y consolidar la infraestructura ciclista y prestar servicios públicos comunes de transporte compartido, que nos permitan contribuir al equilibrio espacial del territorio, la mejora de la calidad del aire, la activación física de la población y la construcción del espacio público.

El PIMA se compone de acciones para la construcción, reconstrucción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ciclista en el Estado de Jalisco y la operación y crecimiento del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici; actualmente se cuenta en la ciudad con 187 km de ciclovías, 116 km de carriles prioridad (303 km de infraestructura ciclista), 295 Estaciones y 3,200 Bicicletas del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici; lo que reporta 28 mil viajes ciclistas en ciclovías y 8 mil viajes de personas usuarias de MiBici.

En este contexto, los esfuerzos del PIMA siguen teniendo el reto de lograr una

participación equitativa entre mujeres y hombres en el uso de la bicicleta, para que todas y todos podamos acceder a las oportunidades que brinda la ciudad; en el caso de MiBici por ejemplo, contamos con una diferencia en los porcentajes de participación donde las mujeres representan el 25% y los hombres el 75%, por lo que en este momento el PIMA tiene dos ejes de acción, la consolidación y desarrollo de la infraestructura ciclista y la integración de las mujeres en el uso de la bicicleta, con el ánimo de que todas y todos tengamos alternativas de movilidad más sustentable en la ciudad.

Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente en el AMG

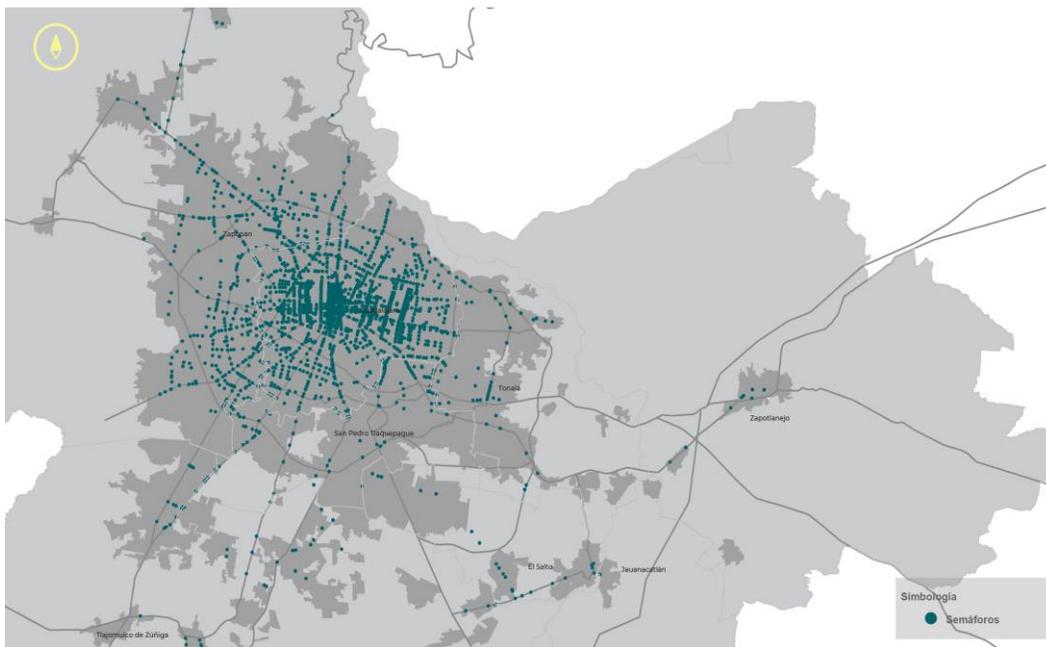
El sistema de semáforos ha tenido diferentes etapas durante los últimos 60 años: en la década de los años 50, las intersecciones eran operadas por agentes de tránsito, quienes daban el paso a los vehículos, para la década de los 70, se comenzaron a instalar controladores electromagnéticos los cuales ajustaban las luces de tránsito para dar paso a los vehículos. A partir de la década de 1980, 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.

Actualmente el Área Metropolitana de Guadalajara, cuenta con 2076 intersecciones semaforizadas (Imagen 1), estos cruceros se encuentran divididos en cuatro tipos, centralizados, 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 del Tránsito (CGT), 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 a 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.

El programa de infraestructura para la movilidad inteligente se ocupa de la renovación de cruces semaforizados con tecnología adaptativa. Su propósito es dar un servicio de calidad a los habitantes del AMG. Actualmente se encuentra en proceso de migrar a un modelo de Smart City y a la implementación de una plataforma multinivel en la cual sean añadidos diferentes componentes que permitan la toma de decisiones, así como generar datos en tiempo real facilitando la movilidad en las zonas congestionadas del Área Metropolitana de Guadalajara.

Imagen 1.

Ubicación de Cruces semaforizados



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 nuevos cruces semaforizados en la ciudad.

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

La movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) se encuentra en un periodo de desarrollo y desafíos, demanda la implementación de proyectos de

movilidad cada vez más seguros, incluyentes y sustentables, con una visión a futuro que responda a las necesidades y dinámicas siempre cambiantes de cada uno de los municipios que conforman el AMG. Por lo anterior, el Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad es el encargado de desarrollar vías de tránsito más seguras, reduciendo el riesgo de conducir a exceso de velocidad y fomentando la educación vial.

Solamente en el año 2020 y debido a las distintas acciones tomadas para reducir los contagios por COVID-19 la movilidad en AMG ha sufrido cambios drásticos. En el primer semestre del 2020 la detección de incidencias de exceso de velocidad mantenía un promedio de 14,491 incidencias diarias. La forma en la que estudiamos y trabajamos está viviendo una evolución que permite desarrollar desde casa todas estas actividades, por lo que la dinámica en los traslados se ha visto sustancialmente modificada. En el segundo semestre del 2020 la detección de incidencias se dispersó concentrando el mayor número de incidencias los fines de semana.

La intención es, sensibilizar a los conductores acerca de las implicaciones de conducir a exceso de velocidad, mediante un nuevo esquema de control de velocidad que prioriza en la educación vial, sobre el enfoque punitivo. Mejorando el uso de dispositivos tecnológicos para intervenir corredores y puntos viales con un alto índice de accidentes tránsito. Actualmente el sistema es responsable de 40 puntos de monitoreo activos, distribuidos en 6 municipios del AMG dentro del programa SIGA .

El Subprograma de Fortalecimiento al Proceso Administrativo de la Infracción Metropolitana es el principal instrumento de planeación, ejecución, supervisión y evaluación con el que cuenta el Programa de infraestructura para el control de la velocidad, en el cual, se establecen los proyectos para la publicación de los objetivos del programa, la difusión de la operación del sistema de control de la velocidad, la elaboración de reportes estadísticos respecto del estado que guardan las actividades adscritas al programa y subprogramas de la Gerencia de Sistema y Control de la Velocidad

Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG

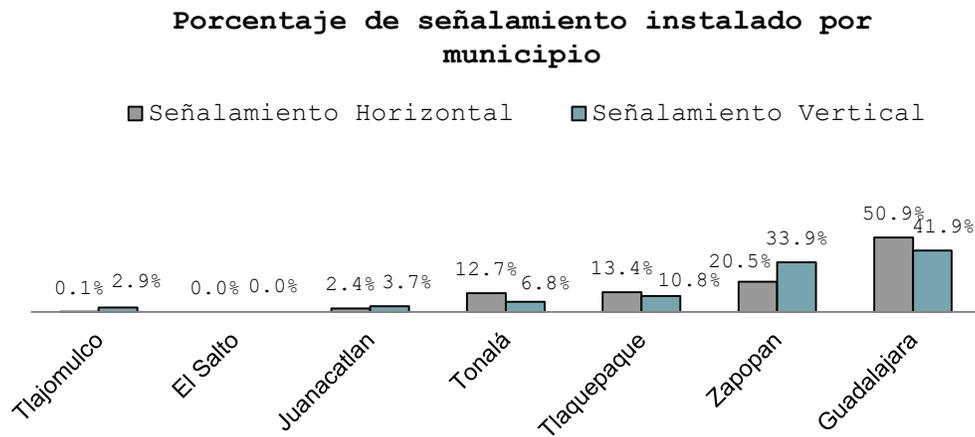
El Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG es el encargado de dar mantenimiento al señalamiento vial, horizontal y vertical de los corredores metropolitanos del Área Metropolitana de Guadalajara.

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.

Actualmente existe coordinación entre la Agencia y los municipios pertenecientes al AMG, con la emisión de recomendaciones en materia de movilidad, señalamiento vial y dispositivos de control del tránsito, lo anterior, en concordancia con lo establecido en el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara (POTMET).

Gráfica 1.

Porcentaje de señalamiento instalado en los municipios del AMG, en 2020.



Fuente: Base de Datos de la Gerencia de Señalamiento y Obra Vial

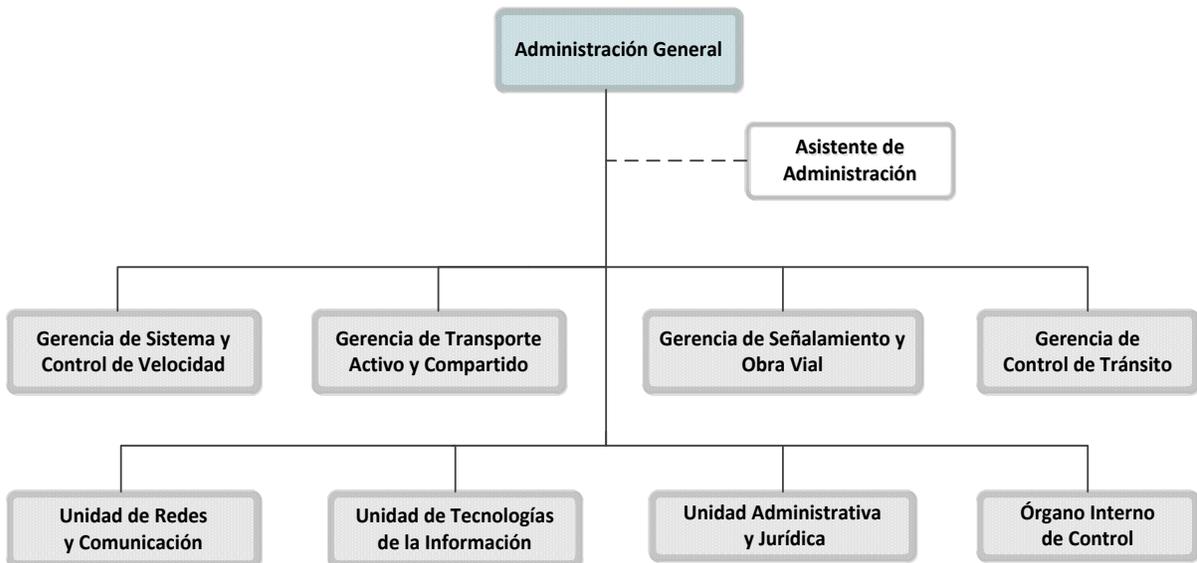
Análisis administrativo

En 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; se establece la estructura y funcionamiento de la misma, destacando que se encuentra integrada por la Administración General, cuatro gerencias técnicas y cuatro unidades administrativas, cuyas funciones se encuentran reguladas en dicho documento. Se trata de una Estructura Organizacional esbelta que además de agilizar la operación y funcionamiento de la AMIM; favorece el trabajo en equipo, la comunicación, el control de los procesos, el mejoramiento continuo y la toma de decisiones Directivas.

Estructura Organizacional

Imagen 2.

Organigrama vers. 2.0/2021



Recursos Humanos

Derivado del 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 publicado en el periódico oficial "El Estado de Jalisco" el 17 de septiembre del 2019 y en virtud de que este organismo no cuenta con personal propio para su funcionamiento; la Secretaría de Transporte proporciona el recurso humano a la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara en conjunto con el "Fideicomiso de inversión y administración para la mejora de la seguridad vial".

Las personas que están activas realizando labores en la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara son 173, de las cuales el 76.88% son hombres y el otro 23.12% son mujeres.

Tabla 2.

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	133	8	18	41	33	22	11
Mujer	40	4	8	14	9	4	1
Total	173	12	26	55	42	26	12

Fuente: Base de Datos de Unidad Administrativa y Jurídica.

La mayoría del personal se encuentra en el rango de edad de 30 a 39 años con el 31.79%, lo sigue el rango de edad de 40 a 49 años con el 24.27%, continuando con los rangos de 25 a 29 años y 50 a 59 años con 15.03% cada uno, y por último se encuentran los rangos de 18 a 24 años y 60 años o más con un 6.94%.

Tabla 3.

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	133	0	4	101	16	6	1	5
Mujer	40	0	1	28	6	4	0	1
Total	173	0	5	129	22	10	1	6

Fuente: Base de Datos de la Unidad Administrativa y Jurídica.

El 74.57% del personal tiene ingresos entre \$10,001 a \$15,000, entre los \$15,001 a \$20,000 está el 12.71%, de \$20,001 a \$25,000 el 5.78%. El rango de ingresos de más de \$30,001 corresponde al 3.47%, de \$5,001 a \$10,000 el 2.89% y por último de \$25,001 a \$30,001 con el 0.58%.

Tabla 4.

Antigüedad de servicio en la dependencia y sexo.

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	133	65	4	21	8	10	23	2
Mujer	40	30	0	2	1	2	5	0
Total	173	95	4	23	9	12	28	2

Fuente: Base de Datos de la Unidad Administrativa y Jurídica.

Con relación a la antigüedad; el 54.91% del personal tiene menos de 5 años de antigüedad, por su parte el rango que va de 26 a 30 años representa el 16.18% seguido por el rango de 11 a 15 años con el 13.29%. El 6.94% corresponde al rango de los 21 a 25 años. De 16 a 20 años el 5.20%, de 6 a 10 años el 2.31%, mientras que el rango con mayor antigüedad de 31 años o más, representa el 1.16%.

Tabla 5.

Nivel de escolaridad.

Sexo	Total del personal	Personal por nivel educativo						
		Primaria	Secundaria	Técnica /comercial	Bachillerato	Licenciatura	Maestría	Doctorado
Hombre	133	6	24	11	53	35	4	0
Mujer	40	0	2	2	13	23	0	0
Total	173	6	26	13	66	58	4	0

Fuente: Archivo de la Unidad Administrativa y Jurídica.

El 38.15% del personal tiene como grado de estudios concluido el bachillerato; 33.53% cuenta con licenciatura, continuando con un 15.03% la secundaria. El 7.51% del personal tiene carrera técnica, lo sigue el 2.31% con maestría y por último el 3.47% cuenta con primaria.

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 Gobierno del Estado de Jalisco, de la cual quedaron sus

funciones en la etapa de transición descritas en el artículo sexto transitorio del Reglamento Interno de la Secretaría antes señalada.

El origen del presupuesto para la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad, es de origen estatal y se gestiona anualmente. Inicia con la etapa de la programación, donde las Gerencias y Unidades Administrativas se centran y 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 del organismo y una vez que es aprobada, permite iniciar la gestión de los recursos, para finalmente proceder con la ejecución y control de los mismos. A continuación se muestra el histórico del presupuesto de egresos autorizado por capítulos.

Tabla 6.

Histórico del presupuesto de egresos autorizado 2019-2021.

Presupuesto de Egresos Autorizado				
Capítulo	Concepto	2019	2020	2021
2000	Materiales y Suministros	-	\$32,399,443.07	\$34,561,621.00
3000	Servicios Generales	\$27,219,104.18	\$85,833,220.00	\$93,073,075.00
5000	Bienes Muebles, Inmuebles e Intangibles.	\$19,740,000.00	\$73,915,356.64	\$19,307,647.00
6000	Inversión Pública	-	\$7,646,699.00	\$18,896,057.00
Total:		\$46,959,104.18	\$199,794,718.71	\$165,838,400.00

Fuente: Archivo de la Unidad Administrativa y Jurídica.

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 Servicios Generales se encarga de proporcionar oportuna y eficientemente los servicios que se requieran contribuyendo en la asignación de recursos para el correcto desempeño de las labores administrativas y el

oportuno suministro de los servicios generales, donde la prioridad es el mantenimiento y conservación de los inmuebles, muebles y vehículos.

Actualmente se cuenta con dos edificios de uso exclusivo en estado regular en los que se desarrollan las actividades que son el pilar de la Agencia y que cuentan con servicios de energía eléctrica, agua potable, drenaje e internet, y uno más de las oficinas centrales, compartido con las instalaciones de la Secretaría de Transporte, en este último; se cuenta con servicios de energía eléctrica, respaldada en algunas áreas por una planta generadora de energía eléctrica, agua potable, drenaje, internet, aire acondicionado y facilidades de cocina industrial.

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 de la Agencia.

Siempre la responsabilidad de los Servicios Generales es la de proporcionar el mejor ambiente de trabajo ya que es el área responsable de la limpieza, la seguridad física de nuestros trabajadores, visitantes y el patrimonio de la organización, la mejora de los procesos de ahorro de recursos, y la garantía de la correcta utilización de las áreas y materiales de oficinas, talleres, así como del almacén.

Tabla 7.

Recursos disponibles y su estado general.

Descripción	Estado General		Total
	Bueno	Regular	
Edificios		2	2
Almacén	1		1
Vehículos	56	11	67

Fuente: Archivo de la Unidad Administrativa y Jurídica.

Tecnologías de la Información

Tabla 8.

Tecnologías de la Información y Comunicación.

Descripción	Cantidad
Laptop	8
Computadora de escritorio	31
Site	1
Switch	2
Repetidores de señal	1
Conexión cableada para equipo de cómputo de escritorio	40
Impresoras	2
Licencia anual Office 365	15
Licencia anual Adobe Creative Cloud	1
Software Driving Control	1
Software Arcgis	1
Autocad	3
Optimus para operación de semáforos	1
COMET Operación de MIBICI	1
Ilustrador	1
Página y dominio web	1

Fuente: Inventario Unidad de Tecnologías de la Información.

Procesos

Nuestro Modelo de Gestión de Procesos está orientado a cumplir con la misión y visión de la Agencia. Focaliza su atención en las necesidades de nuestros usuarios internos y externos con un concepto organizativo que permite a través del enfoque sistémico; la interrelación de los procesos estratégicos, los procesos clave, administrativos y de soporte, así como de los procesos asistenciales y operativos.

Se apoya del uso de tecnologías de la información y comunicación a fin de facilitar la comunicación en la organización, además de favorecer a la automatización de los procesos.

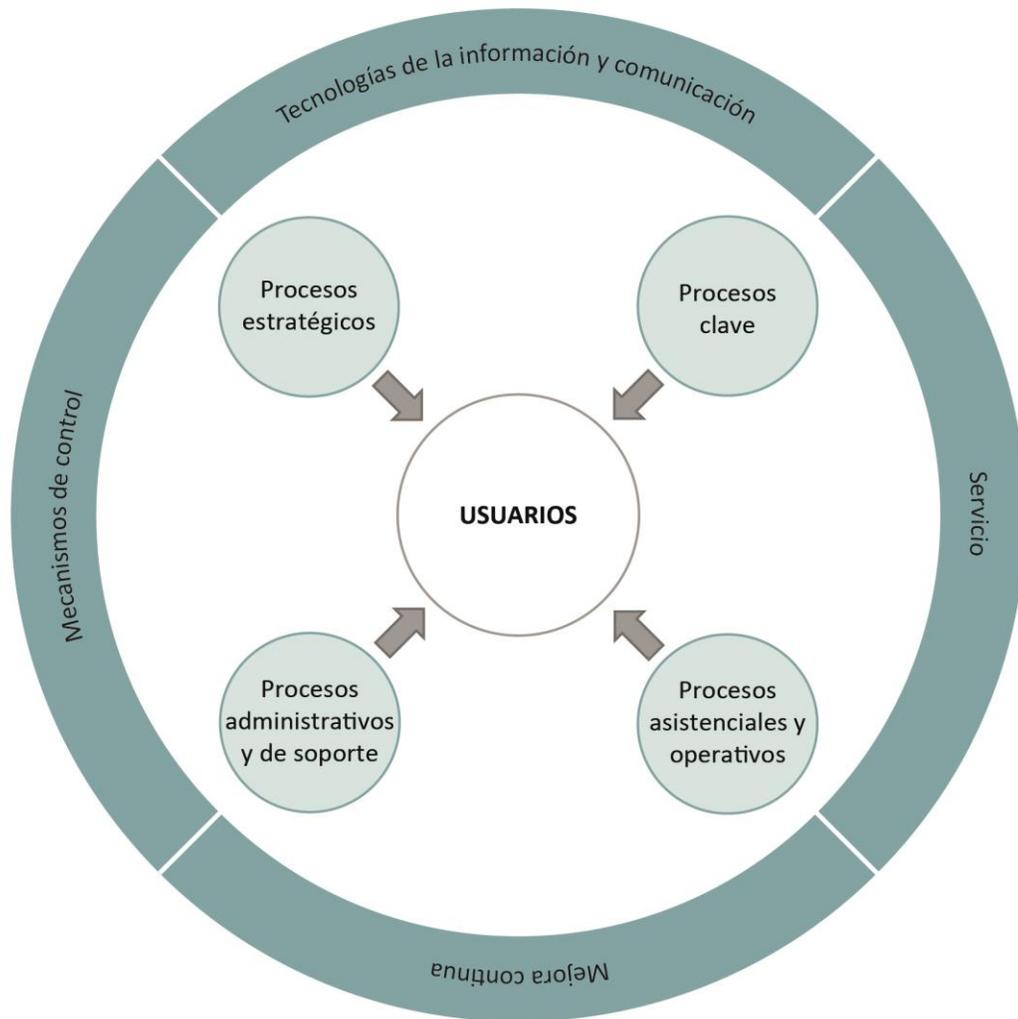
Incluye la implementación de mecanismos de control que apoyan al logro de los objetivos institucionales, buscando garantizar que las operaciones y la prestación de los servicios se realizan de manera eficiente, a través del uso racional de los recursos y dando cumplimiento a las leyes y regulaciones aplicables.

Por otra parte, la mejora continua se ha vuelto además de una necesidad, un compromiso social, es por ello que se considera la base de nuestro modelo de gestión de procesos. Siendo ésta un objetivo permanente para la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad.

Involucra a todos los niveles de la estructura organizacional aprovechando el talento de los colaboradores y potenciando las competencias de los mismos mediante el trabajo en equipo.

Imagen 3.

Diagrama de procesos.



Sistema de Gestión de Calidad

Actualmente la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG, no cuenta en su estructura organizacional autorizada, con un área que lleve los procesos de gestión de calidad, diseño organizacional, reingeniería, o un área afín, sin embargo, el compromiso del equipo nos ha permitido avanzar en la medida de lo posible a este respecto.

Teniendo en cuenta que el objetivo de implantar un modelo de gestión es incrementar la efectividad de la organización, merece la pena considerar como área de oportunidad para la Institución; contar con los recursos necesarios

para lograrlo, aprovechando que, al ser un Organismo de reciente creación, tenemos la posibilidad de generar planes, programas y procesos que se traduzcan en resultados congruentes con nuestra misión y visión, desde luego soportados por nuestros valores institucionales.

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, por lo que, una vez recibido el mismo, dicha Unidad procede a generar un oficio requiriendo 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 remitirla a la Unidad de Transparencia en un término de 3 días hábiles, caso contrario en caso de que el Área Generadora de Información no cuente con la misma, deberá de comunicarlo en el transcurso de un día hábil, señalando las circunstancias por las cuales no las tiene y señalando al sujeto obligado que pudiera contar con dicha información, lo anterior para que la Unidad de Transparencia pueda emitir el acuerdo de incompetencia respectivo.

Una vez recibida la contestación del Enlace de Transparencia, la Unidad elabora el Proyecto de respuesta a la solicitud de información correspondiente en el término de 03 tres días hábiles y en el transcurso de 02 dos hábiles posteriores el Titular de la Unidad de Transparencia revisa el proyecto para en caso de ser correcto liberarlo y notificarlo al solicitante.

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 a dicho sistema. Derivado de lo anterior, de manera periódica la Unidad de Transparencia, solicita a todas las Áreas Generadoras de Información la actualización de la misma, así como los comprobantes de la carga de información a la Plataforma Nacional de Transparencia.

En paralelo, la Unidad de Transparencia procede a señalarle 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 ingresada y revisada, se sube a nuestro 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.

Tabla 9

Solicitudes de Transparencia.

Año	Solicitudes atendidas
2019	40
2020	450

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 estos, 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 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 Acuerdo del Ciudadano Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco, por el que se emiten las Normas Generales en Materia de Control Interno para la Administración Pública del Estado de Jalisco, las normas de control interno son los criterios básicos y necesarios para que a partir de éstas, las Entidades Públicas establezcan y, en su caso, actualicen las políticas, procedimientos y sistemas específicos que formen parte integral de sus actividades y operaciones administrativas, asegurándose que estén alineados a los objetivos, metas, programas, planes y proyectos institucionales.

El Órgano Interno de Control en las instituciones, 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.

Tomando en cuenta que el Ambiente de Control es la norma que sirve como base para la operación, pues otorga estructura, organización e impacta en la calidad de todo el Sistema de Control Interno; es que la Agencia ha concentrado esfuerzos en el rediseño de la estructura organizacional, la actualización del reglamento interno, la definición de objetivos y metas institucionales, la elaboración del Plan Anual de Trabajo (PAT), y desde luego ahora, con la integración del presente Plan Institucional.

Si bien es cierto, el ambiente influye directamente en la definición de las actividades de control; es indispensable para poder continuar con la segunda norma en materia de control interno: Administración y Gestión de Riesgos. Así con el resto de normas que integran el sistema respectivamente.

Identificación de problemas y oportunidades institucionales

Tabla 10.

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. 	<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	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Estructura organizacional actual reducida. <input type="checkbox"/> Complejidad organizativa en la gestión de procesos. <input type="checkbox"/> Procesos internos no estandarizados. 	<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 y semáforos.



V. Apartado estratégico



IV. Apartado estratégico

Objetivos institucionales

1. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por el 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 11.

#	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	Impulso a la educación vial.	Programa.	Implementación de un Programa de Educación Vial, con la finalidad de brindar capacitaciones a los conductores para inhibir el exceso de velocidad.

#	NOMBRE DE LA INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA	TIPO	DESCRIPCIÓN
3	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.
4	Adquisición de nuevos dispositivos de control de velocidad en corredores metropolitanos.	Proyecto.	Fortalecimiento de los corredores de control de velocidad, a través de la adquisición de nuevos dispositivos de control de velocidad.
5	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 objeto de inconformidad, impugnación y crítica mediática por parte de la ciudadanía y los medios de comunicación.
6	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.
7	Reubicación de los dispositivos de control de velocidad en distintos corredores metropolitanos.	Estrategia.	Optimización de la infraestructura del sistema de Control de Velocidad reubicando los dispositivos de puntos de monitoreo a Corredores de Control de Velocidad.
8	Monitoreo promedio de velocidad.	Estrategia.	Pretende estabilizar el promedio de velocidad de las principales vías de tránsito del AMG. Con la creación de Corredores de Control de Velocidad tendremos la capacidad de monitorear de manera constante el promedio de velocidad, a través de puntos de monitoreo fijo, móviles y displays de velocidad,

#	NOMBRE DE LA INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA	TIPO	DESCRIPCIÓN
			sancionando a los conductores que excedan el límite máximo de velocidad.
9	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.
10	Mantenimiento constante.	Estrategia.	Verificación y mantenimiento de los dispositivos de control de velocidad y de la señalética del entorno de los mismos.
11	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.
12	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.
13	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.
14	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.
15	Contratación de servicios para la aplicación del señalamiento horizontal.	Estrategia.	Contratación de servicios para la instalación de señalamiento horizontal en corredores metropolitanos.
16	Señalamiento vial.	Acción.	Fabricación del señalamiento vertical necesario.

#	NOMBRE DE LA INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA	TIPO	DESCRIPCIÓN
17	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.
18	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.
19	Renovación de semáforos en el AMG.	Programa.	Actualización de la tecnología de semáforos de los principales corredores de la ciudad.
20	Atención de reportes de semáforos.	Servicio.	Solución a reportes de las fallas de semáforos.
21	Estrategia de disminución del consumo de energía eléctrica de las luces de semáforos.	Estrategia.	Cambio de luces incandescentes de los semáforos por luces tipo LED.
22	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.
23	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.
24	Apoyo a Mujeres - MiBici.	Acción.	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.

#	NOMBRE DE LA INTERVENCIÓN ESTRATÉGICA	TIPO	DESCRIPCIÓN
25	Taller de Biciescuela para Usuaris del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.	Proyecto.	Consiste en la implementación y operación de un taller de educación ciclista para las usuarias del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.
26	Apoyo a Estudiantes - MiBici.	Proyecto.	Apoyo a estudiantes para impulsar la permanencia escolar, contribuyendo con los gastos de transporte, a través de un descuento del 50% en el pago de la membresía de MiBici.
27	Espacios Libres de Violencia.	Proyecto.	Acciones de mejora urbana en los entornos inmediatos a las Estaciones del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici, con la colaboración del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR).
28	Mantenimiento Preventivo de Infraestructura Ciclista.	Acción.	Acciones de mantenimiento preventivo para conservar las condiciones operativas de la infraestructura ciclista a lo largo del tiempo, inhibiendo el deterioro por el uso y condiciones ambientales.
29	Estudio de Movilidad Ciclista.	Acción.	Estudio compuesto por aforos y encuestas, en la red de ciclovías metropolitanas, así como de unidades domésticas y económicas en el área de influencia de infraestructura, para monitorear el uso e impacto de las mismas.



VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales



V. 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 12.

OBJETIVO INSTITUCIONAL	PROGRAMAS PÚBLICOS, PROYECTOS, BIENES O SERVICIOS	PROGRAMA PRESUPUESTAL
Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por el exceso de velocidad en los Corredores Metropolitanos de Control de Velocidad.	Infraestructura para el Control de Velocidad.	Servicios de infraestructura para la movilidad (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos (clave 459)
	Impulso a la educación vial.	
	Monitoreo de los corredores metropolitanos.	
	Reestructuración del sistema de control de velocidad a corredores.	
	Fortalecimiento al proceso administrativo de la infracción.	
	Sistema automatizado.	
	Creación de corredores.	
	Monitoreo promedio de velocidad.	
	Alianzas para la transferencia de datos.	
	Mantenimiento constante.	

OBJETIVO INSTITUCIONAL	PROGRAMAS PÚBLICOS, PROYECTOS, BIENES O SERVICIOS	PROGRAMA PRESUPUESTAL
<p>Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.</p>	<p>Señalamiento e ingeniería vial en el AMG.</p>	<p>Servicios de infraestructura para la movilidad (Clave 881) Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos (clave 459)</p>
	<p>Solución geométrica de las vías metropolitanas.</p>	
	<p>Contratación de servicios.</p>	
	<p>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>Direccionar la ejecución de la obra civil para la instalación de semáforos, atendiendo las especificaciones técnicas necesarias.</p>	<p>Coordinación con los Municipios.</p>	
	<p>Coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar proyectos en materia de infraestructura vial.</p>	
<p>Dotar al AMG de un sistema de semáforos en óptimas condiciones.</p>	<p>Renovar semáforos en el AMG.</p>	
	<p>Atención de reportes de semáforos.</p>	
	<p>Disminuir el consumo de energía eléctrica de las luces de semáforos.</p>	
	<p>Atender las peticiones para la instalación de semáforos.</p>	

OBJETIVO INSTITUCIONAL	PROGRAMAS PÚBLICOS, PROYECTOS, BIENES O SERVICIOS	PROGRAMA PRESUPUESTAL
<p>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>Apoyo a Mujeres - MiBici.</p>	
	<p>Taller de Biciescuela para Usuaris del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.</p>	
	<p>Apoyo a Estudiantes - MiBici.</p>	
	<p>Espacios Libres de Violencia.</p>	
<p>Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura ciclista.</p>	<p>Mantenimiento Preventivo de Infraestructura Ciclista.</p>	
	<p>Estudio de Movilidad Ciclista.</p>	

VI. Bibliografía

- Banco Interamericano de Desarrollo. Monitoreo y Evaluación de Proyectos - Curso del Marco Lógico.
- 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.
- 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).
- 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 Jalisco (2010). Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo 2018-2024. Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco.
- Secretaría de Planeación (2007). Glosario de términos sobre planeación. Jalisco: Gobierno del Estado de Jalisco.
- 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.
- 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 (2017).

VII. Directorio

L.U.M.A. Adrian Jezhel López González

Administrador General

Mtro. Eduardo de Jesús Becerra Mora

Gerente de Sistemas y Control de Velocidad

L.U.M.A. Víctor Manuel Clavellina Peñaloza

Gerente de Transporte Activo y Compartido

Ing. Hugo Camacho Torres

Gerente de Señalamiento y Obra Vial

L.U.M.A. Daniel Tovar Rodríguez

Gerente de Control de Tránsito

Lic. Sandra Patiño Quiroz

Titular de la Unidad de Comunicación

Ing. Luis Manuel Robles Vázquez

Titular de la Unidad de Tecnologías de la Información

L.C.P. Norma Angélica García Joya

Titular de la Unidad Administrativa y Jurídica

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura

Mtro. Eder Monserrat Sánchez Nuñez

Titular del Órgano Interno de Control

Colaboraciones

L.A. Nuvia Marlenne Aldana Iñiguez

Jefe de Recursos Financieros

Coordinadora de la Elaboración del Plan Institucional

L.U.M.A. Adrian Jezhel López González

Administrador General

Mtro. Eduardo de Jesús Becerra Mora

Gerente de Sistemas y Control de Velocidad

L.U.M.A. Víctor Manuel Clavellina Peñaloza

Gerente de Transporte Activo y Compartido

Ing. Hugo Camacho Torres

Gerente de Señalamiento y Obra Vial

L.U.M.A. Daniel Tovar Rodríguez

Gerente de Control de Tránsito

Lic. Sandra Patiño Quiroz

Titular de la Unidad de Comunicación

Ing. Luis Manuel Robles Vázquez

Titular de la Unidad de Tecnologías de la Información

L.C.P. Norma Angélica García Joya

Titular de la Unidad Administrativa y Jurídica

Lic. Susana Martínez Meléndez

Jefe de Recursos Humanos

Lic. Eduardo Alejandro Ruiz Hernández

Jefe Jurídico

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura

El suscrito Adrian Jezhel Lopez Gonzalez 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 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, así como los artículos 23 fracción II y 45 fracciones VII, subfracción g, XI y XVI del Reglamento Interno de la Agencia metropolitana de Servicios de Infraestructura para la movilidad del Area 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 JEZHEL LÓPEZ GONZÁLEZ

Administrador General de la Agencia Metropolitana de Servicios

de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara

La suscrita Martha Patricia Martinez Barba en mi carácter de Coordinadora General Estratégica 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 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".



MARTHA PATRICIA MARTÍNEZ BARBA

Coordinadora General Estratégica de Gestión del Territorio

Fecha de emisión 08 de junio del 2021.

