PAT2023

Programa Anual de **Trabajo AMIM**

AGENCIA DE
Infraestructura para la Movilidad
ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

PAT2023
Programa Anual de **Trabajo AMIM**

Contenido

1 Fundamento y motivación del Programa Anual de Trabajo 3

1.1 Lo que nos inspira, alienta y orienta 4
1.2 Alineación del Programa Anual de Trabajo al Plan Institucional 5
1.3 Diagnóstico Estratégico 6
1.4 Estructura Organizacional 6
1.5 Propuesta de presupuesto por programa 2021 7

2 Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa en el AMG 12

2.1 Subprograma de Consolidación del Sistema de Bicicleta Pública MiBici 12
2.2 Subprograma de Fomento de Sistemas de Transporte Individual en Red Metropolitanos 17

3 Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente en el AMG 20

3.1 Subprograma de Corredores Metropolitanos Inteligentes 20
3.2 Subprograma de Mantenimiento del Sistema Semafórico Metropolitano 22
3.3 Subprograma de Dictaminación de Semafórica Metropolitana 23

4 Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad en el AMG 25

4.1 Subprograma de Consolidación del Sistema de Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos 26
4.2 Subprograma de Fortalecimiento al Proceso Administrativo de la Infracción Metropolitana 29

5 Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG 31

5.1 Subprograma de Corredores Metropolitanos 33
5.2 Subprograma de Coordinación con Municipios 34
5.3 Subprograma de Ingeniería Vial 35

6 Programa de Desarrollo de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG 37

6.1 Subprograma de Desarrollo de Comunicación de la AMIM 37
6.2 Subprograma de Desarrollo en Materia de Tecnologías de la Información de la AMIM 41
6.3 Subprograma de Control Interno de la AMIM 44
6.4 Subprograma Administrativo y Jurídico de la AMIM 46
6.5 Secretaría Técnica 50

7. Mecanismos de Evaluación y Seguimiento 53

8. Consideraciones finales 54

9. Referencias 54

Programa Anual de Trabajo 2023

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG

El programa Anual de Trabajo, es el instrumento de planeación a corto plazo (un año), en el que se apoya el Equipo para organizar y priorizar las acciones esenciales encaminadas al logro de los objetivos institucionales; detallando las actividades, tiempos, recursos financieros, materiales y el capital humano necesarios con el propósito final de cumplir con la misión y alcanzar la visión de la Agencia.

1 Fundamento y motivación del Programa Anual de Trabajo

De conformidad con lo establecido en la Ley de Planeación para el Estado de Jalisco y sus Municipios, específicamente en el capítulo noveno que se refiere a la Planeación de la Gestión Institucional y en cumplimiento a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) en su título cuarto, capítulo quinto, artículo 34, que prevé las materias de interés metropolitano de la que cabe resaltar la fracción II relativa a infraestructura vial, tránsito, transporte y la movilidad, que además en su capítulo sexto contempla la forma en que se efectuará la gestión y gobernanza en las áreas metropolitanas, es que se desprende el presente Programa de Trabajo para la Agencia.

Lo anterior en pleno respeto de las atribuciones que le confiere 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 (AMIM) como un Organismo Público Descentralizado intermunicipal dotado de personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía de gestión de recursos 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 vialidades de jerarquía vial metropolitana, mismas que se encuentran definidas en el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano (POTmet) así como el Reglamento Interno de este Organismo; en los cuales se establece que la Junta de Gobierno será la instancia colegiada superior facultada para revisar y autorizar por mencionar algunos instrumentos; los proyectos y políticas que formule el OPD, su presupuesto y el programa anual de trabajo a solicitud del Administrador General.

Por otra parte, con el objetivo de Contribuir activamente con el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024 Visión 2030, particularmente con el Eje 4. Desarrollo Sostenible del Territorio en la temática de Desarrollo Integral de la Movilidad y en el Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del AMG así como el propio Plan Institucional de la Agencia, es que en el Programa Anual de Trabajo se definen los programas y subprogramas específicos para brindar servicios de infraestructura para la movilidad metropolitana, sus objetivos, las intervenciones necesarias para cumplirlos y los recursos disponibles que eventualmente serán evaluados por los entes fiscalizadores que así corresponde.

A efectos de lo descrito con anterioridad es que se diseñó el presente documento como parte del proceso de planeación en el que se establece el curso de acción a seguir para este año, permitiendo así a la Agencia organizar de mejor manera los recursos humanos, financieros, materiales y tecnológicos que permitan alcanzar los objetivos de los proyectos estratégicos que se concentran en cada uno de los siguientes programas:

- **Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa en el AMG:**
    - Subprograma de Consolidación del Sistema de Bicicleta Pública MiBici;
    - Subprograma de Fortalecimiento de la Infraestructura Ciclista Metropolitana.

- **Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente en el AMG:**
  - Subprograma de Corredores Metropolitanos Inteligentes;
  - Subprograma de Mantenimiento del Sistema Semafórico Metropolitano; y
  - Subprograma de Dictaminación de Semafórica Metropolitana.

- **Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad en el AMG:**
  - Subprograma de Operación del Sistema de Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos; y
  - Subprograma de Fortalecimiento al Proceso Administrativo de la Infracción Metropolitana.

- **Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG:**
  - Subprograma de Instalación de Señalamiento Vial Metropolitano; y
  - Subprograma de Mantenimiento de Señalamiento Vial Metropolitano.
  -

- **Acciones Desarrollo de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG:**
  - Acciones de Desarrollo de Comunicación de la AMIM;
  - Acciones de Desarrollo de Tecnologías de la Información de la AMIM;
  - Acciones de Control Interno;
  - Acciones de Desarrollo Administrativo de la AMIM; y
  - Secretaría Técnica.

1.1 Lo que nos inspira, alienta y orienta

Nuestra 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.

Visión.

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.

1.2 Alineación del Programa Anual de Trabajo al Plan Institucional de la Agencia 2018-2024 Visión 2030

Objetivo	Descripción
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.
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.

Cuadro 01. *Alineación del Programa Anual de Trabajo al Plan Institucional.*

1.3 Diagnóstico estratégico 2023

El diagnóstico estratégico funciona como la brújula que permite orientar a la Agencia sobre los factores internos y externos, positivos y aquellos por mejorar; que influyen y determinan la gestión de la organización estableciendo el rumbo.

Análisis FODA

Fortalezas	Oportunidades
Experiencia. Autonomía. Descentralización. Equipo multidisciplinario. Trabajo eficiente con los pocos recursos que se tienen. Compromiso del Equipo. Somos una plantilla joven que se adapta a los cambios tecnológicos y aporta nuevas ideas de mejora. Se cuenta con perfiles específicos en las áreas. Nos dedicamos a la prestación de servicios esenciales. Disposición de gran parte del personal. Atención ciudadana directa a través de redes sociales. Programas operativos de gran impacto. Trabajo en equipo. Capacidad resolutiva. Buena Coordinación interinstitucional. Equipo técnico. Recurso propio. Liderazgo. Somos una dependencia joven con naturaleza novedosa. El ser un organismo joven permite crear todo nuevo, considerando las necesidades y exigencias actuales. Se tienen proyectos de impacto y muy conocidos.	Implementación. Vinculación. Generación de convenios de colaboración. Homologar los procesos administrativos y operativos alineados a las políticas y procedimientos de las dependencias que forman parte del gobierno del estado. Mejorar la comunicación. Implementación de sistema de administración y contabilidad gubernamental. Renivelación salarial. Mejorar las condiciones laborales.
Debilidades	**Amenazas**
Dependemos de otras instancias en procesos administrativos. Falta de manuales. Parque vehicular insuficiente. Falta de plazas de gobierno. No se tienen instalaciones físicas suficientes y apropiadas. Falta de recursos para procesos administrativos y de soporte. Falta de personal para responder al volumen de trabajo que se tiene. Burnout laboral. Falta de espacios y dinámicas de integración del personal. Falta de oportunidades de capacitación específica para el personal. Falta de espacios y recursos materiales para el archivo de documentos. No se cuenta con capítulo 1000 (plantilla propia). La falta de recursos humanos propicia demoras en los procesos. No se generan planes para mejorar el clima laboral. Hacen falta acciones para reforzar el sentido de pertenencia y la motivación del personal. Desconocimiento de atribuciones.	Lagunas en el marco regulatorio, las políticas y los procesos administrativos de organismos intermunicipales. Vulnerabilidad de equipos en calle. No se da el valor e importancia que amerita a la Dependencia. Afectaciones en equipos e instalaciones de la AMIM por vandalismo, accidentes, robo, condiciones del clima, entre otros. Atribuciones dispersas entre los diferentes niveles de gobierno. Percepción negativa de la ciudadanía. Falta de continuidad a proyectos importantes por cambios de gobierno. Siniestros. Inflación.

Cuadro 02.1. *Diagnóstico estratégico.*

1.4 Estructura Organizacional

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.

De señalar que se ha ido transformando no sólo a través de los procesos propios de una reestructuración organizacional, también incluye el desarrollo de una nueva cultura como un método estratégico que impulsa el crecimiento sostenible de la Agencia.

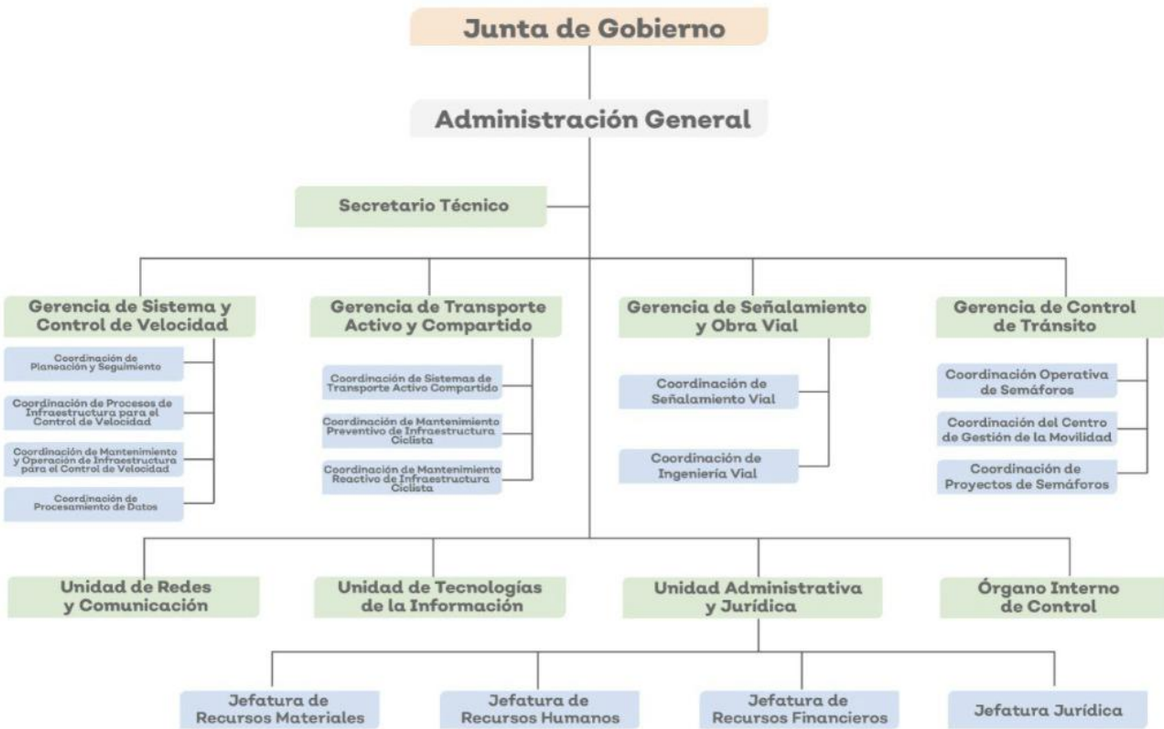


Imagen 01. Organigrama vigente.

1.5 Propuesta para presupuesto por programa 2023

Se presenta a continuación la distribución del presupuesto por programa para el 2023:

Clave del programa	Programa	Presupuesto autorizado
459	Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos.	$ 9´745,727.00
881	Servicios de Infraestructura para la Movilidad.	$ 245´376,773.00

Cuadro 3. Presupuesto por Programa 2023.

Clave	Fuente de Financiamiento	Subfuente de Financiamiento	Importe Anual
11	Recursos Fiscales.	11001D	$ 255´022,500.00
14	Ingresos Propios.	41551D	$ 100,000.00
Total del Presupuesto Aprobado.			**$ 255´122,500.00**

Cuadro 4. Presupuesto de Ingresos 2023.

Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos						
UP	UR	UEG	PP	COMP	CAPÍTULO	IMPORTE
45	180	0981	459	01	2000	$ 96,300.00
45	180	0981	459	01	3000	$ 86,800.00
45	180	0981	459	01	5000	$ 1´680,000.00
45	180	0981	459	02	2000	$ 4´687,000.00
45	180	0981	459	02	3000	$ 2´518,300.00
45	180	0981	459	02	5000	$ 30,000.00
Total						**$ 9´098,400.00**

Cuadro 5. *Propuesta de Presupuesto de Egresos para el Programa 459.*

Servicios de Infraestructura para la Movilidad						
UP	UR	UEG	PP	COMP	CAPÍTULO	IMPORTE
45	180	0981	881	01	2000	$4´524,700.000
45	180	0981	881	01	3000	$ 100´000.00
45	180	0981	881	01	5000	$ 1´400,000.00
45	180	0981	881	02	2000	$ 7´791,600.00
45	180	0981	881	02	3000	$ 6´000,000.00
45	180	0981	881	02	5000	$9´797,100.000
45	180	0981	881	03	2000	$6´017,500.00
45	180	0981	881	03	3000	$ 93´198,300.00
45	180	0981	881	03	5000	$6´944,600.00
45	180	0981	881	04	2000	$124,400.00
45	180	0981	881	04	3000	$ 1´003,400.00
45	180	0981	881	04	5000	$ 122,500.00
45	180	0981	881	04	7000	$109´000,000.00
Total						**$ 264´024,100.00**

Cuadro 06. *Propuesta de Presupuesto de Egresos para el Programa 881.*

Administración y operación de los recursos financieros, materiales y humanos						
UP	UR	UEG	PP	COMP	CAPÍTULO	IMPORTE
45	180	0981	459	01	2000	$ 101,300.00
45	180	0981	459	01	3000	$ 136,800.00
45	180	0981	459	01	5000	$ 2´235,827.00
45	180	0981	459	02	2000	$ 4´672,000.00
45	180	0981	459	02	3000	$ 2´529,800.00
45	180	0981	459	02	5000	$ 70,000.00
Total						**$ 9´745,727.00**

Cuadro 07. *Presupuesto Autorizado por Junta de Gobierno para el programa 459.*

Servicios de Infraestructura para la Movilidad						
UP	UR	UEG	PP	COMP	CAPÍTULO	IMPORTE
45	180	0981	881	01	2000	$ 3´456,100.00
45	180	0981	881	01	3000	$ 3´727,530.00
45	180	0981	881	01	5000	$ 1´287,813.00
45	180	0981	881	02	2000	$ 7´791,600.00
45	180	0981	881	02	3000	$ 6´000,000.00
45	180	0981	881	02	5000	$ 7´841,600.00
45	180	0981	881	03	2000	$5´121,470.00
45	180	0981	881	03	3000	$ 106´536,800.00
45	180	0981	881	03	5000	$89´354,300.00
45	180	0981	881	04	2000	$ 149,450.00
45	180	0981	881	04	3000	$ 12´000,460.00
45	180	0981	881	04	5000	$ 261,050.00
Total						**$ 245´376,773.00**

Cuadro 08. *Presupuesto Autorizado por Junta de Gobierno para el Programa 881.*

Para el ejercicio de este 2023 la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG (AMIM), tiene acciones de desarrollo dentro de los 4 programas principales, que se describen a detalle a continuación:

1.5.1 Acciones de Desarrollo de las Unidades que integran la AMIM.

Se trata de acciones inherentes a los procesos estratégicos y de apoyo o administrativos que brindan el soporte y los recursos necesarios a los procesos clave; mismos que se encuentran a cargo de las áreas administrativa, jurídica, de comunicación y tecnologías de la información.

Para este 2023, para el desarrollo de sus funciones, las unidades administrativas tienen asignado como presupuesto autorizado un total de $9´745,727.00 (Nueve millones setecientos cuarenta y cinco mil setecientos veintisiete pesos 00/100 M.N.), lo que corresponde al 3.78% del total del presupuesto autorizado, tal y como se muestra en la siguiente gráfica.

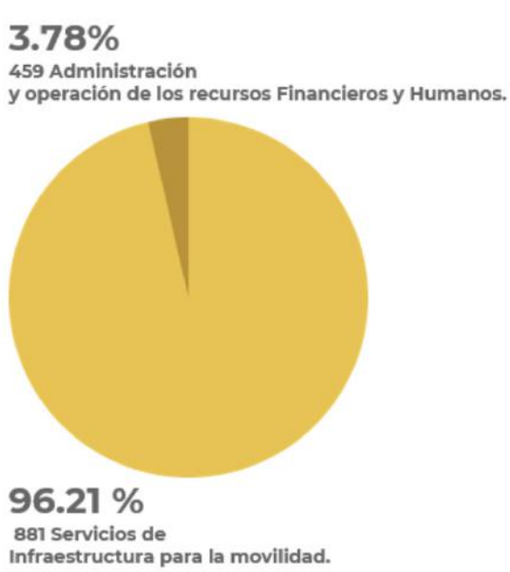


Gráfico 01. *Distribución del presupuesto por programa presupuestario.*

1.5.1.1 Desarrollo Administrativo: en esta área se prevé un monto total $7´271,800.00 (Siete millones doscientos setenta y un mil ochocientos pesos 00/100 M.N.), que incluye por mencionar algunos conceptos relevantes: combustible con un presupuesto de $2´500,000.00 (dos millones quinientos mil pesos 00/100 M.N.), teniendo en cuenta que la Agencia opera con vehículos totalmente operativos y que en algunos casos atienden 3 turnos de 6 am a 3 am. Dada esta situación es necesario contar además con una partida que garantice el mantenimiento y funcionamiento del parque vehicular y para ello se tiene una asignación presupuestal de $1'300,000.00 (Un millón trescientos mil pesos 00/100 M.N.).

Un elemento importante es proteger al recurso humano del riesgo de accidentes o efectos adversos a la salud ocasionados por el ejercicio de sus funciones, por lo tanto, la AMIM tiene la responsabilidad de otorgarles las prendas de seguridad y de protección personal necesarias, para lo cual dispone de $1´200,000.00 (Un millón doscientos mil pesos 00/100 M.N.).

1.5.1.2. Desarrollo Comunicacional: Comunicar y difundir las acciones y los programas que realiza la AMIM 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 integran el Área Metropolitana de Guadalajara. Este año la Unidad de Redes y Comunicación (URC) trabajará con el presupuesto autorizado que cada unidad técnica o administrativa dispone para realizar las acciones adecuadas que permitan difundir el trabajo de la AMIM mediante la comunicación estratégica.

Cobra importancia para este año la impresión de diversos manuales como el de Ciclismo Urbano Metropolitano (MCUM), el presupuesto de $50,000.00 (Cincuenta mil pesos 00/100 M.N.) para campañas publicitarias en redes sociales de MiBici y AMIM y demás material de apoyo para socialización de proyectos.

1.5.1.3. Desarrollo Jurídico: se prevé la publicación de reglamentos, acuerdos, circulares, órdenes y demás actos expedidos por la AMIM por medio de periódicos oficiales para lo cual se tiene un monto de $50,000.00 (Cincuenta mil pesos 00/100 M.N.)

1.5.1.4. Desarrollo de Tecnologías de la Información: para el ejercicio fiscal 2023, se cuenta con un presupuesto en gasto operativo que asciende a $2´379,427.00 (Dos millones trescientos setenta y nueve mil cuatrocientos veintisiete pesos 00/100 M.N) mismo que está destinado en su mayor porcentaje a la renovación de licencias de software que dan soporte a los procesos sustantivos de las Unidades Técnicas y Administrativas, así como a la adquisición de hardware.

1.5.2 Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa

Se tiene para este programa un monto total de $213'423,530.00 (Doscientos trece millones cuatrocientos veintitrés mil quinientos treinta pesos 00/100 M.N.) el cual está dividido de la siguiente forma:

1.5.2.1. Consolidación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) MiBici. Este subprograma absorbe la mayoría del presupuesto con un total de $201'012,570.00 (Doscientos un millones doce mil quinientos setenta pesos mexicanos Doscientos trece millones cuatrocientos veintitrés mil quinientos treinta pesos 00/100 M.N.), destacando el costo del servicio de operación del SBP con un recurso asignado de $93'137,752.40 (Noventa y tres millones ciento treinta y siete mil setecientos cincuenta y dos pesos 40/100 M.N.), necesario para realizar tareas de rebalanceo de estaciones, mantenimiento de bicicletas y estaciones, atención a usuarios, entre otros; la compra de equipamiento para la 5ta (quinta) etapa de crecimiento del sistema con una asignación de hasta $82'068,300.00 (Ochenta y dos millones sesenta y ocho mil trescientos pesos 00/100 M.N.), para la adquisición de al menos 60 estaciones y 660 bicicletas; las pólizas de aseguramiento del equipamiento del sistema con una asignación de hasta $12'500,000.00 (Doce millones quinien-

tos mil pesos 00/100 M.N.), para preservar el sistema; el licenciamiento anual del software de operación de Estaciones con una asignación de hasta $7'236,000.00 (Siete millones doscientos treinta y seis mil pesos 00/100 M.N.), para el adecuado funcionamiento de las estaciones del sistema; el servicio especializado del programa de SBP MiBici con una asignación de hasta $'4'873,470.00 (Cuatro millones ochocientos setenta y tres mil cuatrocientos setenta pesos 00/100 M.N.), para la supervisión, atención de reportes, bici escuela, entre otras actividades; y los consumibles anuales para el equipamiento del sistema con una asignación de hasta $4'768,170.00 (Cuatro millones setecientos sesenta y ocho mil ciento setenta pesos 00/100 M.N.), necesarias para el mantenimiento del equipamiento en buenas condiciones mecánicas y eléctricas; y

1.5.2.2. Fortalecimiento de Infraestructura Ciclista. Este subprograma cuenta con un presupuesto de $12'531,490.00 (Doce millones quinientos treinta y un mil cuatrocientos noventa pesos 00/100 M.N.), destacando el costo del servicio de conservación y mantenimiento preventivo de infraestructura ciclista con una asignación de hasta $11'038,300.00 (Once millones treinta y ocho mil trescientos pesos 00/100 M.N.), que nos permitirá reponer los daños y desgaste que se ha generado en el año de operación de la infraestructura e integrar un mayor número de kilómetros al esquema de conservación y mantenimiento.

1.5.3. Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente: se tiene para este programa un presupuesto asignado de $21´633,200.00 (Veintiún millones seiscientos treinta y tres mil doscientos pesos 00/100 M.N.) mismos que representan el 8.48 % del presupuesto autorizado para la Agencia en el ejercicio 2023 y que están destinados para la operación general de la red semafórica del AMG, en rubros como la instalación de cruceros semaforizados en puntos que previamente cuenten con la dictaminación adecuada, mantenimiento y atención oportuna de reportes y siniestros en los que se vea involucrado un semáforo, a través de la adquisición de los materiales necesarios para la operación de la red y todas aquellas acciones que se vayan suscitando encaminando los recursos humanos y materiales en la búsqueda de mejorar la circulación vehicular en el AMG.

1.5.3.1. Mantenimiento de Sistema Semafórico: Dentro de los elementos que se requieren para atender y mantener la red actual de semáforos del AMG brindando un servicio de calidad a la ciudadanía, se destaca la adquisición de material eléctrico como cables, luces y aislantes para semáforos con un recurso asignado de $6´060,800.00 (Seis millones sesenta mil ochocientos pesos 00/100 M.N.), del mismo modo se contempla la adquisición de refacciones y equipo para semáforos por la cantidad presupuestada de $7´020,800.00 (Siete millones veinte mil ochocientos pesos 00/100 M.N.) como postes, controles, viseras y anclas entre otros, así como los seguros patrimoniales para semáforos con un presupuesto asignado de $4´958,000.00 (Cuatro millones novecientos cincuenta y ocho mil pesos) con la finalidad de atender ágilmente los hechos que dañen la infraestructura en calle.

1.5.4. Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial: se tiene para este programa un presupuesto destinado de $10´320,043.00 (Diez Millones trescientos veinte mil cuarenta y tres pesos 00/100 M.N.) cual está dividido de la siguiente forma;

1.5.4.1. Consolidación de Señalamiento de Corredores Metropolitanos: En este programa se cuenta con presupuesto para la instalación y mejora de señalamiento horizontal sobre corredores metropolitanos prioritariamente, programando estos trabajos a lo largo del año en curso, con un presupuesto asignado de $5´326,130.00 (Cinco millones trescientos veintiséis mil ciento treinta pesos 00/100 M.N.).

1.5.4.2. Coordinación de Señalamiento Municipal: asimismo se prevé la compra de material para señalamientos mismos que son ejecutados por personal de AMIM y son realizados en los diferentes municipios del AMG, destacan conceptos como la compra de artículos metálicos con un presupuesto de $1´332,300.00 (Un millón trescientos treinta y dos mil trescientos pesos 00/100 M.N.), como láminas, abrazaderas

metálicas, ptr y boyas, también la adquisición de pintura de tráfico con recurso asignado de $1´100,000.00 (Un millón cien mil pesos 00/100 M.N.), películas reflejantes para la elaboración de señales verticales con presupuesto de $600,000.00 (Seiscientos mil pesos 00/100 M.N.), elementos de protección y adicionalmente se considera $1´237,813.00 (Un millón doscientos treinta y siete mil ochocientos trece pesos 00/100 M.N.) para la adquisición de un plotter para señalización.

1.5.4.3. Ingeniería Vial: para este subprograma se tiene presupuestado la cantidad de $335,740.00 (trescientos treinta y cinco mil setecientos cuarenta pesos 00/100 M.N.) y se distribuye en dos rubros de entre los que se encuentra herramientas de trabajo general por la cantidad presupuestada de $125,740.00 (Ciento veinticinco mil setecientos cuarenta pesos), y se prevé la compra de un localizador de ducterías por un costo estimado de $210,000.00 (Doscientos diez mil pesos 00/100 M.N.) y cable, de forma que se puedan realizar supervisiones de obra sin dañar tramos de vialidad o banquetas para ubicar ducterías.

2 Del Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa (PIMA) en el AMG

En 2005 el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) contaba con un índice de motorización[1] de 336 vehículos por cada mil habitantes, en el 2007 en la ciudad se realizaban 9.8 millones de viajes diarios (Jalisco, 2007) con un reparto modal[2] de dichos viajes de 39% a pie, 30% en transporte público, 29% en automóvil y 2% en bicicleta; para el 2020 se pasó a un índice de motorización 440, valor 106 puntos por arriba del promedio nacional, con una tasa de crecimiento para ese periodo (2005 - 2020) de 2.74%.

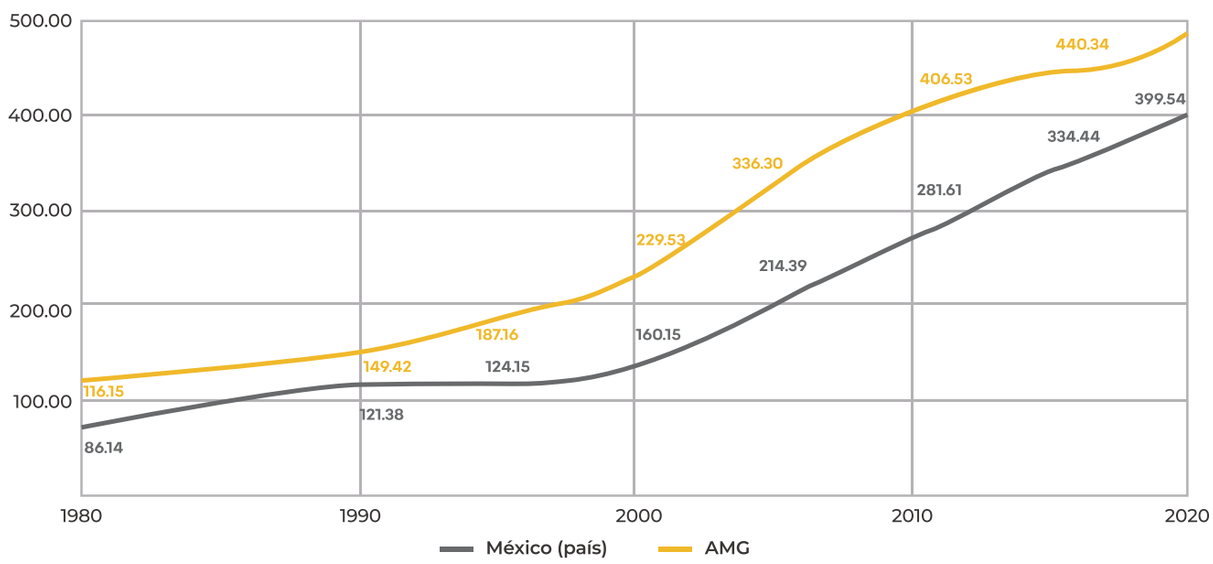


Gráfico 02. Índices de motorización de México y del AMG 1980 - 2020. Elaboración propia con información del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

El incremento del uso del automóvil en la ciudad ha sido una constante, lo cual ha generado externalidades negativas[3], con un costo estimado en 2019 de entre 0.27% y 0.41% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional (ICM e ITDP, 2019), costos que representan el 9% del total de costos por externalidades por uso de automóvil a nivel nacional.

Asimismo, 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, p. 57) de la ciudad.

Por lo que es necesario coadyuvar en el desarrollo de un modelo integrado de movilidad[4], que nos permita transitar a un reparto modal más equilibrado, y con ello disminuir las externalidades negativas por el incremento del uso del automóvil.

1 Índice de motorización. Indicador que mide la cantidad de vehículos en circulación por cada 1,000 habitantes (IMT y SCT, 2011, p. VIII)
2 Reparto modal. Es el porcentaje de viajes por modo de transporte.
3 Externalidad negativa. Nos referimos a aquellos costos que absorbe la sociedad en conjunto, sin importar si realizaron viajes o no (ICM e ITDP, 2019, p. 9).
4 Un modelo de movilidad es una representación abstracta del fenómeno de movilidad de una localidad, que caracteriza la forma en que se mueven las personas.

En este contexto de incremento del uso del automóvil, desde la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara (AMIM) se operan el Sistema de Bicicletas Públicas (MiBici) y el de 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.

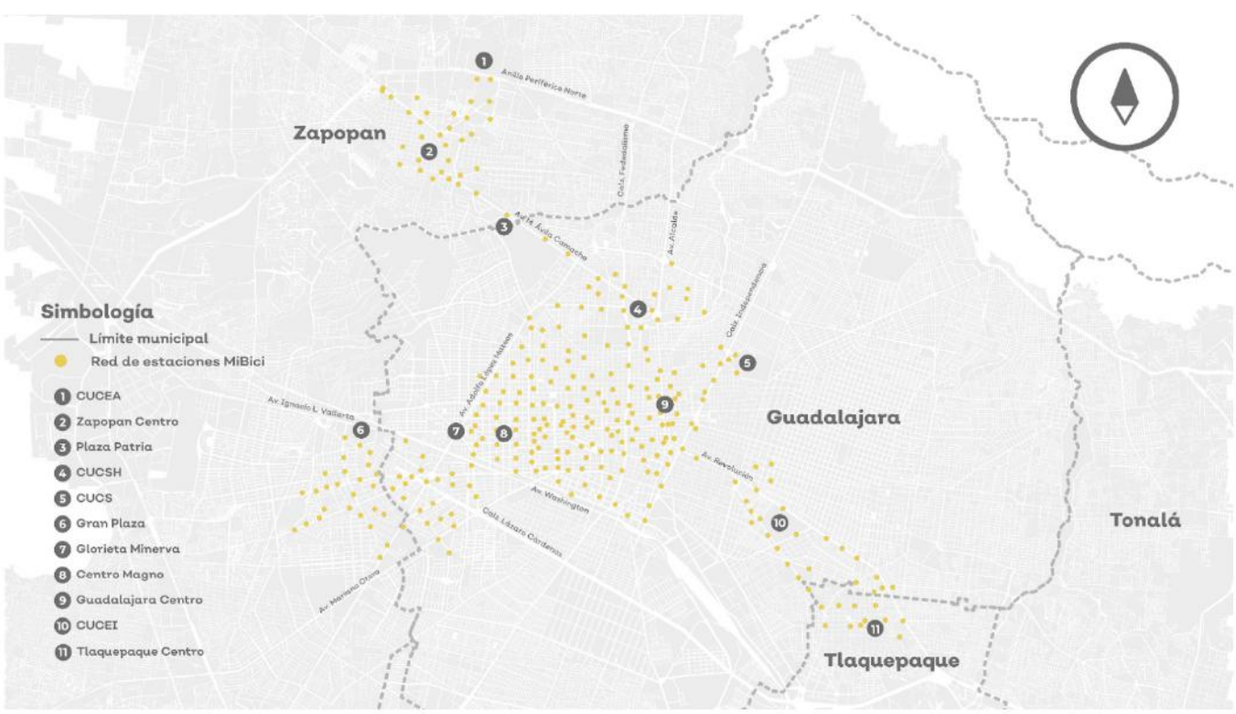
MiBici y el MIC constituyen el Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa (PIMA), los cuales tienen el objetivo de consolidar y fomentar la movilidad activa del AMG.

Objetivos Generales PIMA	
Descripción	**Responsable**
PIMAOG01. Mantener y fortalecer el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
PIMAOG02. Mantener el estado óptimo de la red metropolitana de infraestructura ciclista.	

Cuadro 09. *Objetivos Generales PIMA.*

2.1 CSBP Consolidación del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici

MiBici es un servicio de transporte público individual en red, de escala metropolitana, que se complementa con otros sistemas de transporte para la generación de cadenas de traslado intermodales.



Mapa 01. *Estaciones del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici 2022.*

Actualmente se cuenta con una red de 300 estaciones, 3,200 bicicletas, 20 camionetas de rebalanceo y la participación de 21,754 personas usuarias, las cuales generan un promedio diario de 14,255 viajes[5], que en comparación con los viajes en la Infraestructura Ciclista (IC) metropolitana (EMCA, 2021)[6] representan el 34%.

5 Se toma como referencia los días típicos (martes, miércoles y jueves) de la semana 3 de 2023.
6 Considerando los 42,232 viajes aforados en la Encuesta Metropolitana Ciclista Anual 2021.

Es importante resaltar que los años de operación correspondientes al periodo de 2019 - 2021 han sido atípicos, iniciando en 2019 con el desabasto de combustibles a principios de ese año, condición que aumentó la demanda del Sistema; mientras que en 2020 y 2021 se presentó la pandemia del virus SARS-CoV-2 (Covid-19), que aún al día de hoy algunos países continúan con consecuencia por la pandemia, trastocando las cadenas de producción y logística a nivel mundial. A pesar de ello, los valores del 2022 ya se encuentran en valores cercanos a los del 2018 con una tendencia de crecimiento positiva de 0.87%, revirtiendo la caída de 2020 que fue de -4.16%.

Actualmente MiBici genera 14 mil viajes diarios entre semana, el crecimiento de viajes en relación a 2021 es del 37%, esta demanda de viajes está sobrepasando la capacidad instalada del Sistema, reflejándose en los niveles de servicio (calidad) del servicio, por lo que es necesario incrementar el área de servicio del Sistema para distribuir la demanda de viajes, especialmente en las Estaciones periféricas con Estaciones de apoyo, para que los viajes se distribuyan de manera más orgánica al aumentar los orígenes y destinos de la red.

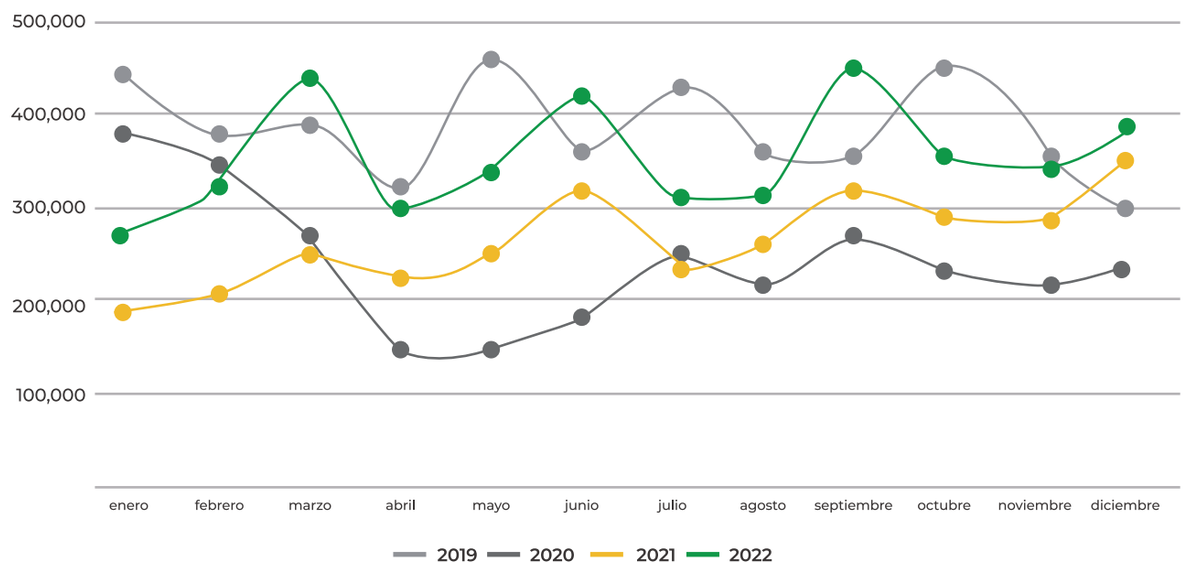


Gráfico 03. *Viajes del Sistema de Bicicletas Públicas MiBici 2019 - 2022. Elaboración propia.*

En este contexto, la consolidación de MiBici se centrará en cuatro objetivos particulares:

Objetivos Particulares CSBP	
Descripción	**Responsable**
CSBP01. Mantener la operación de MiBici en óptimas condiciones.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
CSBP02. Fortalecer la participación de mujeres en MiBici.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
CSBP03. Planear, supervisar y monitorear MiBici.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
CSBP04. Crecer la red de MiBici.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.

Cuadro 10. *Objetivos Particulares CSBP.*

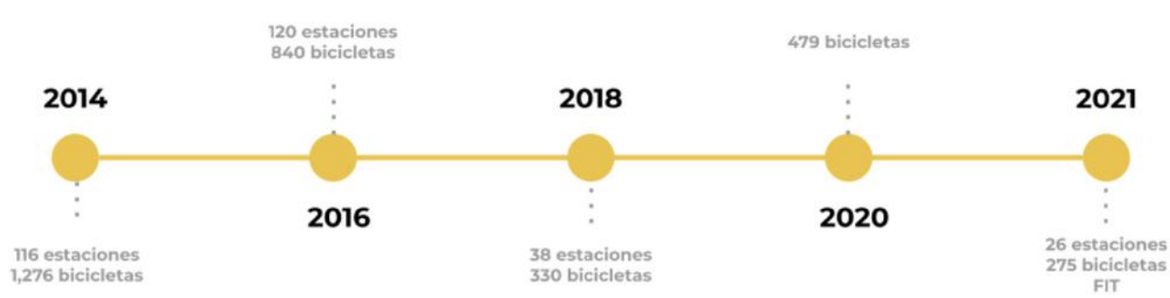
Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma Consolidación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP) MiBici.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
CSBP01. Mantener la operación de MiBici en óptimas condiciones.	**AO01** Operar el Sistema de Bicicletas Públicas MiBici.	Ejercicio 2023	12 reportes de la Operación mensual de MiBici.
CSBP02. Fortalecer la participación de mujeres en MiBici.	**AO02** Administrar Mi-Pasaje Apoyo a Mujeres MiBici.	Ejercicio 2023	12 reportes mensuales de transparencia de Apoyo a Mujeres.
	PE01 Realizar acciones de impulso a Mi Pasaje Apoyo a Mujeres MiBici.	Ejercicio 2023	Fichas técnicas: De diagnóstico y de impactos de las acciones.
	PE02 Implementación de Todas en Bici.	Ejercicio 2023	8 reportes de Operación mensual de Todas en Bici.
	PE03 Implementación de Espacios Seguros.	Ejercicio 2023	Ficha técnica de operación de los botones.
CSBP03. Planear, supervisar y monitorear MiBici	**AO03** Planeación de MiBici.	Ejercicio 2023	PAT 2023.
	AO04 Supervisión de MiBici.	Ejercicio 2023	Reporte semanal.
	AO05 Monitoreo de MiBici.	Ejercicio 2023	EMA 2023.
	PE04 Desarrollo del Plan Maestro del Sistemas de Bicicletas Públicas Metropolitano.	Ejercicio 2023	Manual de procesos MiBici.
CSBP04. Crecer la red de MiBici	**PE05** Implementación de la 5ta etapa de crecimiento de MiBici.	Ejercicio 2023	Fichas técnicas de ubicación de nuevas Estaciones MiBici.

Cuadro 11. Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.

2.1.1 Mantener la operación de MiBici en óptimas condiciones

MiBici comenzó su operación durante el mes de diciembre del 2014 a cargo del Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ), desde su inicio hasta la actualidad, el Sistema ha pasado por diferentes etapas que le han permitido expandir su área de cobertura y fortalecer sus capacidades operativas.



Esquema 02. *Línea temporal de etapas de crecimiento de MiBici.*

Las 300 Estaciones presentes en los municipios de Guadalajara, Tlaquepaque y Zapopan, buscan articular las principales centralidades metropolitanas de la ciudad, para dar servicio a las 14 mil membresías activas, que generan poco más de 350 mil viajes mensuales, con apoyo de la red metropolitana de IC como se muestra en siguiente

mapa:
***Mapa 02**. Sistema MiBici con la red metropolitana de infraestructura ciclista 2022.*

2.1.2 Fortalecer la participación de mujeres en MiBici

MiBici es un servicio de transporte público que permite a las personas acceder a las oportunidades (actividades) que ofrece la ciudad, por ello es necesario garantizar que tanto mujeres como hombres compartan en igualdad su derecho a la ciudad; y buscar una forma de garantizar esta igualdad a partir de las diferentes necesidades de uno y otro para que los espacios públicos sean también utilizados y disfrutados por mujeres, a través de sus diferentes realidades, dinámicas y caracterizaciones (Kaliopeo, 2020, p. 6).

Esta necesidad es una constante en MiBici, que si bien es cierto ha habido mejoras en relación al 2019 que se reportaba una distribución de participación en viajes por género con una proporción de 75% de hombres y 25% de mujeres (Kaliopeo, 2020, p. 7), pasamos en 2022 a una relación 73% hombres, 27% mujeres, sigue siendo una distribución desigual.

En este contexto, es importante mencionar que en diciembre de 2020, Kaliopeo S.C. realiza el reporte “Diagnóstico y Estrategia de inclusión de usuarias en el sistema de bicicleta pública MiBici en el Área Metropolitana de Guadalajara” en el que se identifican la falta de acceso, el desconocimiento ciclista y la percepción de inseguridad como las tres problemáticas principales, proponiendo tres componentes para una estrategia de inclusión, que se han traducido en Proyectos Estratégicos:

- Estímulo en membresía - MiPasaje Apoyo a Mujeres MiBici;
- Capacitación - BiciEscuela con perspectiva de género; y
- Seguridad física - Espacios Libres de Violencia.

2.1.3 Planear, supervisar y monitorear MiBici

Para que la calidad de la prestación del servicio se mantenga es necesario tener acciones relacionadas con la supervisión y monitoreo del Sistema, asimismo, acciones para la estandarización de los procesos, por lo que para lograr el objetivo de “CSBP03 Planear, supervisar y monitorear MiBici” este año nos concentramos en tres Actividades

Operativas y un Proyecto Estratégico.

2.1.4 Crecer la red de MiBici

Como se ha expuesto el crecimiento en el número de viajes de 2022 en relación a 2021 es del 37%, alcanzando los picos de 2019, año en el que el desabasto de gasolina impulsó la demanda.

Para poder distribuir la demanda de viajes, especialmente de las Estaciones periféricas es necesario incrementar el número de orígenes y destino de la red, por lo que para este año se proyecta el crecimiento de 60 estaciones con 1,140 puertos de anclaje y 660 bicicletas.

Como el objetivo de esta expansión es la de distribuir la demanda existente se considerará los siguientes criterios para el diseño de la propuesta que se consensara con los municipios metropolitanos:

- **Crecimiento de apoyo.** El crecimiento debe priorizar la generación de Estaciones de apoyo en Estaciones periféricas o clústers de nodo único, ya que son las que generan los mayores picos de indisponibilidad de Bicicletas o puertos de anclaje;
- **Complementariedad de la red.** La propuesta de crecimiento debe partir de la red existente, buscando el máximo valor añadido que puede aportar al Sistema, no sólo como origen y destino en sí, sino además como soporte y distribución de demanda; y
- **Atención a zonas orientales.** Una de las grandes peticiones de las personas ha sido crecer el Sistema al oriente de la ciudad, con la implementación de los corredores de Gigantes y Javier Mina, hay condiciones para empujar el crecimiento del Sistema al oriente de la ciudad, por lo que será una prioridad atender esta demanda.

2.2 FIC Fortalecimiento de la Infraestructura Ciclista

La IC comprende todos los elementos instalados en el espacio público que posibilita los traslados en bicicleta, o su resguardo.

Mapa 03. *Red de IC 2021.*

Actualmente se cuenta con una red de 275.5 kilómetros de ciclovías, los cuales generan un promedio diario de 42,232 viajes (EMCA, 2021), número que se estima ha crecido en 8% en relación al año anterior[7].

7 Se toma como referencia el punto de aforo en Av. 16 de Septiembre y Av. Juárez, que en 2020 reportó 1,971 viajes y en 2021

En este contexto, el fortalecimiento de la IC metropolitana se centrará en tres objetivos particulares:

Objetivos Particulares FIC	
Descripción	**Responsable**
FIC01. Mantener el estado de la red de IC.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
FIC02. Contribuir a la conservación de la red de IC.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.
FIC03. Planear, supervisar, monitorear y consolidar la red de IC.	Gerencia de Transporte Activo y Compartido.

Cuadro 12. *Objetivos Particulares FIC.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Fortalecimiento de la Infraestructura Ciclista

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
FIC01. Mantener el estado de la red de IC.	**AO06** Conservación de Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	Generadores de los trabajos realizados.
	PE06 Mantenimiento Preventivo de Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	Generadores de los trabajos realizados.
FIC02. Contribuir a la conservación de la red de IC.	**AO07** Mantenimiento Reactivo de Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	Reporte semanal.
	PE07 Desarrollo del Chat Bot AMIMGO	Ejercicio 2023	Reporte semanal.
FIC03. Planear, supervisar, monitorear y consolidar la red de IC.	**AO08** Planeación de mantenimiento de Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	PAT 2023.
	AO09 Supervisión de la Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	Inventarios.
	AO10 Monitoreo de construcción de la Infraestructura Ciclista.	Ejercicio 2023	Minutas de recorrido de obra.
	PE08 Desarrollo del Manual de Dispositivos.	Ejercicio 2023	Manual de dispositivos.

Cuadro 13. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

2.2.1 Mantener el estado de la red de IC

La construcción de IC inició en 2009 en el municipio de Guadalajara, con la ciclovía de Calz. Del Federalismo (8 km), desde entonces los diferentes gobiernos municipales y estatal han estado incrementando el número de kilómetros logrando la siguiente distribución:

subió a 2,136 viajes (EMCA, 2021).

Infraestructura Ciclista del AMG		
Municipio	**Kilometros**	**%**
Zapopan.	117.26	43%
Guadalajara.	95.18	35%
Tlajomulco de Zúñiga.	40.62	15%
Tonalá.	11.35	4%
San PEdro Tlaquepaque.	11.15	4%
Total.	**275.56**	**100%**

Cuadro 14. *Distribución de IC por municipios metropolitanos.*

Los principales componentes de las ciclovías se engloban en acciones de obra pública, como la instalación de dispositivos de segregación, señalamiento o vegetación, todos elementos en constante interacción con múltiples actores, desde peatones y ciclistas hasta el transporte de carga, y dichas interacciones (uso) pueden generar desgaste[8], deterioro[9] o un daño[10], y esa acumulación de desgaste, deterioro o daños puede generar desperfectos que eviten que las personas usen la infraestructura de manera adecuada, dejando así de ser operativa.

El siguiente mapa de calor resalta las ciclovías con un mayor número de dispositivos dañados o mejoras:

Mapa 04*. Red de IC 2022 en mal estado.*

8 Desgaste. Erosión del componente de la infraestructura sufrida por la interacción con las personas usuarias (uso) y las condiciones ambientales al que está expuesto; Por ejemplo la pérdida de señalamiento horizontal.
9 Deterioro. Empeoramiento del estado, calidad, funcionalidad de un componente de la infraestructura, generado por factor independiente a la misma; Por ejemplo, las zonas anegadas.
10 Daño. Menoscabo que sufre un componente de la infraestructura por la acción de una persona o la acumulación de desgaste o deterioro que imposibilita el uso de la infraestructura; Por ejemplo una rejilla floja.

2.2.2 Contribuir a la conservación de la red de IC

La red de IC es un sistema complejo compuesto por diferentes tipos de infraestructura, principalmente ciclovías y carriles de prioridad ciclista, los cuales han sido construidos en contextos urbanos diversos, con soluciones de diseño igualmente heterogéneas, que al convivir con múltiples actores que ocasionan un desgaste, deterioro y daño disperso y fortuito, se traduce en desperfectos igualmente desperdigados en la red de IC de manera aleatoria.

Ante esta condición de dispersión y aleatoriedad de los desperfectos en la red de IC metropolitana, considerando que el sistema no genera información de su estado de manera activa, la detección de desperfectos se apoya en las personas usuarias de la IC, quienes a través de los medios de comunicación de la AMIM reportan dichos desperfectos, atendiendo aquellos que no están sujetos a obra civil, los cuales son atendidos a través de las acciones de mantenimiento.

En el 2022 se atendieron 87 reportes de desperfectos en ciclovías:

Atención de reportes 2022					
Desperfecto	GDL	ZAP	TLAQ	TON	Total
Mantenimiento de arbolado urbano.	20	1	0	1	22
Retiro de elemento de obstrucción.	10	7	1	0	18
Dispersión de zonas anegadas.	6	8	1	0	15
Limpieza de residuos en infraestructura ciclista.	13	7	0	1	21
Mantenimiento de rejillas de bocas de tormentas.	5	0	0	0	5
Mantenimiento de dispositivos de control de tráfico.	2	4	0	0	6
Cantidad de reportes totales.	**56**	**27**	**2**	**2**	**87**

Cuadro 15. *Reportes por tipo de desperfecto y municipio 2022.*

2.2.3 Supervisar, monitorear y consolidar la red de IC

En el 2007 el número de viajes ciclistas representaba el 2% de 9.8 millones de viajes diarios (Jalisco, 2007), para el 2018 el uso de la bicicleta se incrementó a 3.4% (Jalisco Cómo Vamos, 2020), lo que implica una tasa de crecimiento anual de 5.45%. La bicicleta como modo de transporte en la ciudad está en proceso de consolidarse como una alternativa de movilidad.

En este contexto de crecimiento del uso de la bicicleta con una tendencia paralela de incremento de la motorización de la ciudad, es que es necesario que las políticas públicas en materia de movilidad activa sean lo más eficientes posibles, por lo que para lograr el objetivo de “FIC03 Supervisar, monitorear y consolidar la red de IC” este año nos concentramos en tres Actividades Operativas y un Proyecto Estratégico.

3. Programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente (PIMI) 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.

A lo largo del año 2019 se realizó el diagnóstico del sistema de semáforos de la ciudad generando uno de los proyectos más importantes del Gobierno Estatal conformando la modernización de 20 de los corredores metropolitanos y que comenzó a partir de 2020.

Imagen 02. *Cronograma del sistema de semáforos.*

En este contexto se observó la necesidad de actualizar y renovar la red de semáforos del Área Metropolitana de Guadalajara, como parte de la apuesta por transformar de fondo y de manera integral la movilidad de la ciudad.

Este cambio no sólo permitirá una gestión del tránsito vehicular; a su vez refuerza a la red de monitoreo de calidad del aire.

La intervención de estos 20 corredores que interconectan el Área Metropolitana de Guadalajara a través de la red de semáforos se eligieron con base en los siguientes criterios:

- Alto volumen vehicular.
- Falta de comunicación en intersecciones.
- Problemas de sincronía.
- Planes fijos instalados en los controladores.
- Mayor consumo energético debido a las luces incandescentes de los semáforos.

Por lo que el programa de Infraestructura para la Movilidad Inteligente en el AMG establece la actualización y operación del sistema de semáforos en el AMG.

Objetivo General PIMI	
Descripción	**Responsable**
PIMIOG. Actualizar el sistema de semáforos en el Área Metropolitana de Guadalajara.	Gerencia de Control de Tránsito.

Cuadro 16. *Objetivo General PIMI.*

3.1 Subprograma de Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA)

Operación en los 20 corredores controladores de tránsito con tecnología de Sistemas de Transporte Inteligente.

Este proyecto consiste en la Operación de:

- 20 corredores inteligentes.
- 491 intersecciones.
- 235 kilómetros de vías.
- 10 puntos de fotoinfracción.
- 9 pantallas de mensaje variable.
- 20 puntos de monitoreo ambiental.
- 10 puntos de monitoreo de inundaciones.

Objetivo particular SIGA	
Descripción	**Responsable**
PIMIOG. Actualizar el sistema de semáforos en el Área Metropolitana de Guadalajara.	Gerencia de Control de Tránsito.

Cuadro 17. *Objetivos Particulares PIMI.*

En este subprograma se engloban las mejoras a la movilidad en la zona central de AMG en la que se encuentra instalado el sistema centralizado de semáforos que se instaló en 1994 mismo que con acciones de conectividad se logra escalar e incorporar al sistema nuevo instalado en 2020.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA)

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
SIGAOP01. Conexión de los controladores de Smart City cruceros existentes en el sistema centralizado de semáforos a la plataforma actual.	Instalación de dispositivos Moxa para la conexión de los controladores de las intersecciones semaforizadas del sistema centralizado al Centro de Gestión de la Movilidad CGM a través de Red Jalisco	Ejercicio 2023	Servicio de calidad en la zona central del AMG a la ciudadanía con la característica de manejo individual de cada controlador conectado al CGM.

Cuadro 18. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

3.2 Subprograma de Mantenimiento del Sistema Semafórico Metropolitano

Actualmente el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), cuenta con 2121 intersecciones semaforizadas (Cuadro 19), estos cruceros se encuentran divididos en cuatro tipos, centralizados, satelitales, preventivos, SIGA y los que se encuentran bajo la operación del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Los centralizados y SIGA, 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.

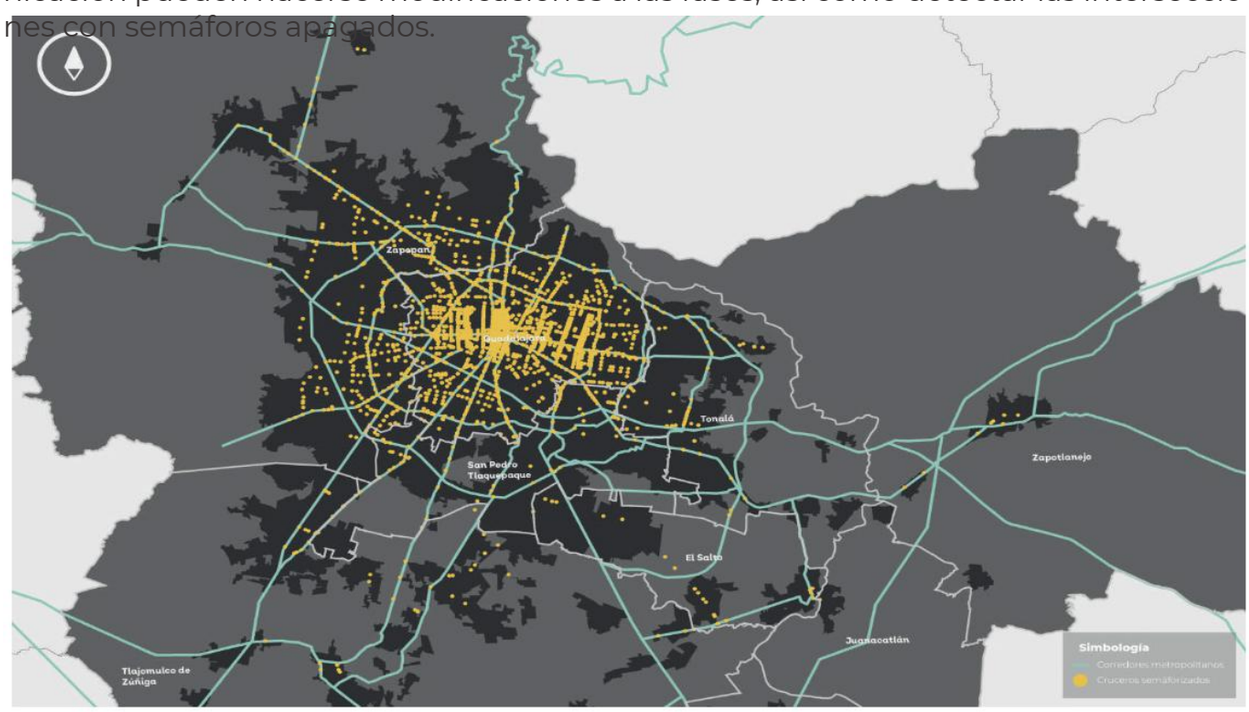


Imagen 04 . *Sistema de Semáforos en el AMG*

Municipio	Centralizado	Preventivo	Satelital	SIGA	Tren Ligero	Total general
El Salto.	0	0	24	0	0	20
Guadalajara.	714	19	492	252	6	1483
Juanacatlán.	0	0	1	0	0	1
San Pedro Tlaquepaque.	4	4	31	55	1	95
Tlajomulco de Zúñiga.	2	0	24	17	0	43
Tonalá.	0	2	42	12	0	56

Municipio	Centralizado	Preventivo	Satelital	SIGA	Tren Ligero	Total general
Zapopan.	17	6	134	148	5	410
Zapotlanejo.	0	0	8	0	0	8
Total general.	**737**	**31**	**857**	**484**	**12**	**2121**

Cuadro 19. *Tipos de sistemas de semáforos en el AMG.*

Objetivo Particular SMSS	
Descripción	**Responsable**
SMSSOP01. Ofrecer un servicio de calidad del sistema de semáforos.	Gerencia de Control de Tránsito.

Cuadro 20. *Objetivo Particular SMSS.*

Dentro de este subprograma se contemplan las actividades necesarias para que a través del sistema de semáforos del AMG la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad brinde un servicio de calidad a la movilidad cuidando el buen estado de los elementos que conforman las intersecciones semaforizadas.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Mantenimiento del Sistema Semafórico Metropolitano

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
SMSSOP01. Ofrecer un servicio de calidad del sistema de semáforos.	Mantenimiento correctivo (cambio y reparación de los elementos que conforman una intersección semaforizada).	Ejercicio 2023	Reporte mensual de bitácora de trabajos.

Cuadro 21. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

3.3 Subprograma de Dictaminación de Semafórica Metropolitana

La resolución de los conflictos viales actualmente en la ciudad, depende de diferentes factores en las calles, entre ellos se puede mencionar las 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 cruceros semaforizados en la ciudad.

En atención a estas necesidades se atienden las peticiones realizadas por los habitantes del AMG, mediante la realización de estudios viales, donde son registrados los diferentes factores y se determina la viabilidad para la instalación de semáforos en las intersecciones solicitadas.

Objetivo Particular SDSM	
Descripción	**Responsable**
SDSMOP01. Brindar atención a peticiones ciudadanas.	Gerencia de Control delTránsito.

Cuadro 22. *Objetivo Particular PIMI.*

En este subprograma las actividades que se realizan se encaminan a la pronta atención a las necesidades y peticiones de la ciudadanía, mediante reportes enviados a la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Dictaminación de Semafórica Metropolitana

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
PIMIOP01. Brindar atención a peticiones ciudadanas.	Revisión y análisis de las condiciones actuales de operación y seguridad que presenta una intersección.	Ejercicio 2023.	Dictamen de factibilidad para generar la intervención solicitada.

Cuadro 23. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

4 Pograma de Infraestructura para el Control de la Velocidad (PICV) en el AMG

En fecha 19 diecinueve de octubre del año 2022 dos mil veintidós entró en vigor la nueva Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco y mediante la cual se tienen diversos objetivos entre ellos, el de establecer bases para gestionar y desarrollar la infraestructura para las personas usuarias de la movilidad, sentar las bases para la política de movilidad y seguridad vial, bajo un enfoque sistémico y de sistemas seguros, para priorizar el desplazamiento de las personas, particularmente de los grupos en situación de vulnerabilidad, para las personas que ejercen la movilidad del cuidado, así como bienes y mercancías, con base en la jerarquía de la movilidad señalada en esta Ley, que disminuya los impactos negativos sociales, de desigualdad, económicos, a la salud, y al medio ambiente, con el fin de reducir muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito, para lo cual se debe preservar el orden y seguridad vial y promover la educación para la movilidad a través de una cultura vial de respeto a todas las personas usuarias de la vía pública.

En ese sentido y con la finalidad de garantizar el derecho humano a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad es que la Gerencia de Sistema y Control de Velocidad se ha dado a la tarea de homologar sus funciones de acuerdo a las nuevas disposiciones de la nueva Ley, el convenio de creación de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad en el Área Metropolitana de Guadalajara así como en su reglamento.

Es la Gestión de Velocidad el propósito fundamental de nuestra Gerencia y para llegar a ello se tiene contemplado implementar diversas medidas, entre ellas;

Homologar los Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos de acuerdo a los límites de velocidad establecidos en la Ley y/o por la autoridad competente y se utilizarán Sistemas de Control Vial mediante cámaras y lectores digitales de placas y lectura visual que en conjunto nos referiremos como Dispositivos de Control de Velocidad, estos serán configurados para que operen dentro del marco normativo del tipo de vialidad en el que se encuentren, esto es;

a. Treinta kilómetros por hora en vialidades secundarias y vialidades terciarias. En horarios de entradas y salidas de planteles escolares, hospitales y/o centros de culto se deberá disminuir la velocidad a diez kilómetros por hora y extremar precauciones, respetando los señalamientos y dispositivos para el control del tránsito correspondientes.
b. Cincuenta kilómetros por hora en vialidades primarias sin acceso controlado.
c. Ochenta kilómetros por hora en carriles centrales de avenidas de acceso controlado.
d. Ochenta kilómetros por hora en carreteras estatales o interestatales fuera de zonas urbanas; cincuenta kilómetros por hora dentro de zonas urbanas.
e. Ninguna intersección, independientemente de la naturaleza de la vía, podrá tener velocidad de operación mayor a cincuenta kilómetros por hora en cualquiera de sus accesos;

Adicionalmente, en cada uno de los entornos donde se encuentre ubicado un Dispositivo de Control de Velocidad será intervenido para que cuente con señalamiento vertical y señalamiento horizontal con diseño universal, para garantizar la seguridad y eficientar la movilidad mediante el uso de dispositivos, marcas y señales que indiquen las velocidades máximas así como también se le estará brindando constante mantenimiento tanto a la señalización como a los propios Dispositivos de Control de Velocidad;

Cuando existan proyectos de infraestructura de movilidad que se encuentren en proceso de ejecución y operación independientemente de su naturaleza, procederemos a levantar una inspección con la finalidad de evaluar y en dado caso de ser necesario implementar sistemas de control vial a través de dispositivos de control de velocidad;

Es importante la generación de estadísticas de reincidencia en infracciones por conducir a exceso de velocidad en los Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos, así como también estadísticas sobre vehículos que exceden los 160 km/h, ambas para fortalecer nuestros procesos de prevención de siniestros viales y canalización de la información a las autoridades competentes del seguimiento.

En suma a lo anterior, sigue siendo importante y una prioridad para nuestra Gerencia, el mantener constante comunicación con las autoridades responsables de la emisión de las cédulas de notificación de foto infracción con la finalidad de implementar acciones que resulten pertinentes para la mejora del servicio.

De igual manera, se establecerá un canal de comunicación entre nuestra Gerencia y las autoridades competentes en la emisión de acuerdos para la aplicación de descuentos en el pago de sanciones, con la finalidad de lograr que las personas que cuenten con adeudo en infracciones por conducir a exceso de velocidad y que por diferentes causas, ya sean inherentes al mismo o incluso por deficiencias en los servicios puedan obtener este beneficio.

Ha sabiendas de que ninguna acción podrá ser suficiente sin el esfuerzo de inculcar una adecuada cultura vial, es que por parte de nuestra Gerencia sumaremos esfuerzos con las autoridades encargadas de promover, fomentar y orientar a las personas usuarias de las vías públicas sobre la cultura vial, con el objetivo de evitar que quienes conduzcan vehículos automotores, los manejen fuera de los límites de velocidad permitidos con la finalidad de prevenir siniestros de tránsito.

Objetivo General PICV	
Descripción	**Responsable**
PICVOG. Reducir los índices de accidentes viales ocasionados por conducir a exceso de velocidad en los Corredores Metropolitanos.	Gerencia de Sistema y Control de Velocidad.

Cuadro 24. *Objetivo General PICV.*

4.1 Subprograma de Operación del Sistema de Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos

Para contribuir con la gestión de una movilidad segura, el Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad es el responsable de la operación y mantenimiento de los dispositivos de control de velocidad (radar), el cual busca disuadir a los conductores del AMG de circular a exceso de velocidad con la instalación de dispositivos tecnológicos a lo largo de corredores viales identificados y definidos por lo siguientes ejes rectores:

- Cantidad de siniestros viales.
- Alto índice de exceso de velocidad.
- Jerarquía y características de la vialidad.

- Servicios y equipamientos.
- Movilidad No Motorizada.
- Situación actual de los dispositivos de control de velocidad.

En el mes de junio del 2022 se integraron 20 nuevos dispositivos, alcanzando un total de 64 dispositivos que operan en el AMG. Con base a la cantidad de km de vías existentes el índice de operatividad de los radares se distribuye de la siguiente manera:

Municipio	Longitud de vialidades	**Cuadro 25.** Distribución de Dispositivos con base en la cantidad de km de vías existentes por municipio.Radares en operación	Índice de Operatividad *Cantidad de radares por cada 100 km
Zapopan.	5,063.44 km	28	0.55
Tlajomulco.	3,142.65 km	6	0.19
Guadalajara.	2,987.36 km	18	0.60
Tlaquepaque.	1,699.35 km	4	0.23
Tonalá.	1,643.3 km	4	0.24

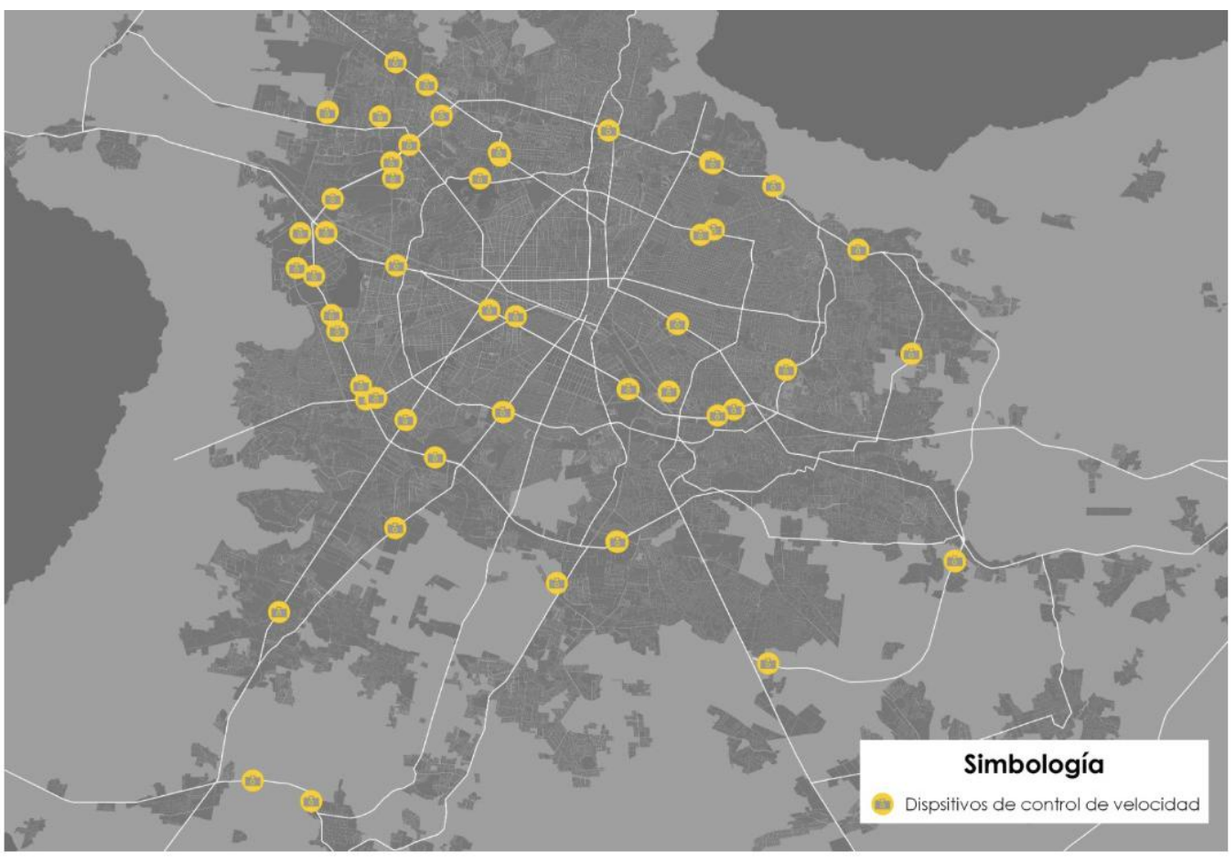


Imagen 05. *Dispositivos de Control de Velocidad en operación del AMG.*

Objetivos Particulares SCCV	
Descripción	**Responsable**
SCCVOP01. Homologar el señalamiento vertical y horizontal de control de velocidad instalado en los corredores de acuerdo a la ley.	Gerencia de Sistema y Control de Velocidad.
SCCVOP02. Inspeccionar y analizar la infraestructura vial nueva o existente para la implementación, modificación o mantenimiento de los dispositivos de control de velocidad.	
SCCVOP03. Diseñar, implementar, administrar y visualizar bases de datos para la generación de información estadística.	

Cuadro 26. *Objetivos Particulares SCCV.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Operación del Sistema de Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
SCCVOP01. Homologar el señalamiento vertical y horizontal de control de velocidad instalado en los corredores de acuerdo a la ley.	Realizar el Inventario de señalamiento. Instalación de señalética vertical (SP-RADAR DE VELOCIDAD y SR-50/SR-80) .	Ejercicio 2023.	Reporte de actividades. Inventario de señalamiento.
SCCVOP02. Inspeccionar y analizar la infraestructura vial nueva o existente para la implementación, modificación o mantenimiento de los dispositivos de control de velocidad.	Realización de aforos viales. Análisis de ejes rectores.	Ejercicio 2023.	Diagnóstico de implementación y operación de control de velocidad en corredor.
SCCVOP03. Diseñar, implementar, administrar y visualizar bases de datos para la generación de información estadística. estadística.	Gestión de datos producidos por el sistema. Implementación y almacenamiento de información en bases de datos estructuradas. Creación de dashboard o representación gráfica de los principales indicadores del programa.	Ejercicio 2023.	Resumen informativo o Dashboard.

Cuadro 27. Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.

En la Gerencia de Control de Velocidad estamos comprometidos con la implementación de mecanismos que coadyuven a la reducción de siniestros de tránsito consecuencia de conducir a exceso de velocidad. En el año 2022 los dispositivos de control de velocidad detectaron un total de 6,400,220 de incidencias por exceso de velocidad, de las cuales se generaron 1,559,748 infracciones por exceder el límite permitido en las distintas vialidades del AMG.

Total Infracciones por rango de velocidad

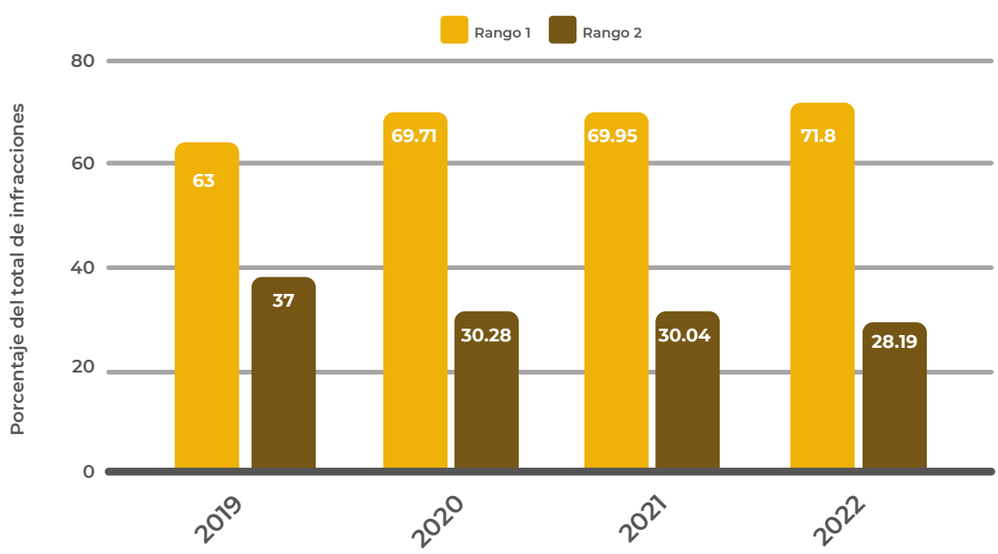


Gráfico 04. Total de infracciones por exceso de velocidad del año 2022.

Zapopan es el municipio con mayor número infracciones 49.8%; en dicho municipio se registró la velocidad más alta de 201 km/h. 60 km/h, es el límite de velocidad donde se registró un mayor número de infracciones con el 38.9% del total.

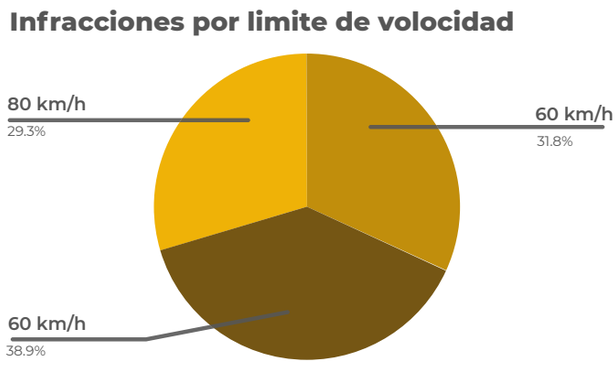
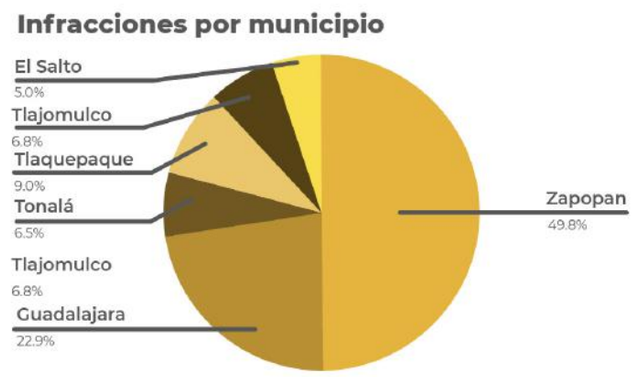


Gráfico 05. Porcentaje de Infracción por límite de velocidad del 2022.



Gráfic0 06. Porcentaje de Infracción por municipio del 2022

En comparación con el año 2019 se ha reducido en un 4.7% el número de vehículos que exceden el límite de velocidad permitido en más de 20 km/h.

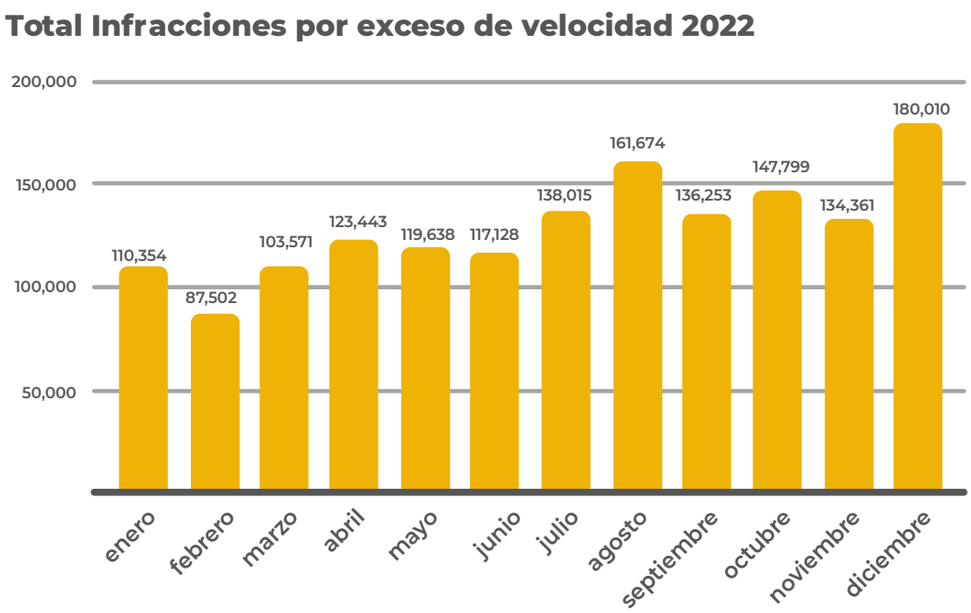


Gráfico 07. Infracciones por rango de velocidad (Rango 1 vehículos infraccionados entre 10 y 19 km/h sobre el límite de velocidad permitido; Rango 2 vehículos infraccionados a partir de 20 km/h o mayor sobre el límite de velocidad permitido)

4.2 Subprograma de Fortalecimiento al Proceso Administrativo de la Infracción Metropolitana

La Operación de los Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos no estaría completa si no realizamos un analisis a nuestros procesos técnicos y/u operativos, así como también el implementar procesos que nos permitan evaluar, planear y dar seguimiento a la información que logramos obtener derivado de la operación de los Dispositivos de Control de Velocidad.

En lo que respecta al Programa de Infraestructura para el Control de Velocidad, depende de la colaboración de diferentes Dependencias del Gobierno del Estado de Jalisco adicionales a la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad, por lo tanto, se requiere de la creación de canales de comunicación para el intercambio de información que sirvan para detectar áreas de oportunidad mismas que puedan ser subsanadas desde la esfera de la responsabilidad de cada ente. Razón por la cual, es importante la generación de estadísticas y bases de datos que contengan información que sirva como base para la toma de decisiones en torno a los distintos rubros que conforman el Programa de Infraestructura para el Control de la Velocidad.

Es fundamental redoblar esfuerzos si nos referimos a prevenir siniestros viales por conducir a exceso de velocidad, es por ello y de conformidad a lo establecido en Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco; que se buscarán los mecanismos de coordinación interinstitucional para abordar el tema de la reincidencia en las infracciones por conducir a exceso de velocidad, puesto que si bien ya existe una sanción por infringir el límite de velocidad en las vías de movilidad, también es cierto que la Ley antes mencionada considera la aplicación de sanciones por reincidir en estas anti conductas.

Explicado lo anterior, la Gerencia para el 2023 dos mil veintitrés generará estadísticas de reincidencia en infracciones por conducir a exceso de velocidad en los Corredores de Control de Velocidad Metropolitanos, y de la información que resulte, se remitirá para conocimiento y toma de decisiones de las autoridades correspondientes.

Otra estadística a la que debemos prestar mucha atención, es a los conductores "correlones" esto es, dentro de la nueva Ley de Movilidad, Seguridad vial y Transporte del Estado de Jalisco se considera como aún más grave, el conducir un vehículo a más de 160 kilómetros por hora, y por lo tanto establece una sanción mayor, es por ello que, la Gerencia de igual manera para el año 2023 dos mil veintitrés creará una base de datos respecto de los "correlones" que van de los 160 kilómetros por hora en adelante, mismas que estaremos remitiendo a las autoridades responsables de aplicar sanciones.

Ambas dinámicas irán enfocadas en fortalecer nuestros procesos de prevención de siniestros viales y canalización de la información a las autoridades competentes del seguimiento.

Para nosotros es también importante garantizar que los diferentes procesos técnicos que realizamos se encuentren funcionando impecablemente, es por ello que mantenemos una constante comunicación con las autoridades responsables de la emisión de las cédulas de notificación de foto infracción con la finalidad de implementar las acciones que resulten pertinentes para la mejora del servicio. De igual manera realizaremos las gestiones necesarias para solicitar ante la dependencia facultada de publicar acuerdos para la aplicación de descuentos en el pago de sanciones por conducir a exceso de velocidad el beneficio ya sea en general o en específico dependiendo las circunstancias.

Objetivos Particulares FPAIM	
Descripción	**Responsable**
FPAIMOP01. Implementar estrategias que desincentiven la reincidencia y la conducción a velocidades excesivas.	Gerencia de Sistema y Control de Velocidad.
FPAIMOP02. Crear soluciones referentes a las principales inconformidades del ciudadano respecto al programa.	

Cuadro 28. *Objetivos Particulares FPAIM.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Fortalecimiento al Proceso Administrativo de la Infracción Metropolitana.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
FPAIMOP01. Implementar estrategias que desincentiven la reincidencia y la conducción a velocidades excesivas.	Elaboración de estadísticas respecto de los reincidentes en infracciones por conducir a exceso de velocidad. Elaboración de estadísticas respecto a correlones que superan las velocidades de 160 km/h. Canalizar la información estadística a las diversas autoridades responsables de ejecutar acciones.	Ejercicio 2023.	Base de datos con estadísticas de reincidentes. Base de datos con estadísticas de correlones. Informes sobre las propuestas y/o solicitudes a diversas autoridades.
FPAIMOP02. Crear soluciones referentes a las principales inconformidades del ciudadano respecto al programa.	Elaboración de estadísticas respecto del índice de inconformidades con el propósito de identificar oportunidades de mejora del sistema. Elaboración estadística respecto del cumplimiento de las sanciones. Crear canales de comunicación entre la Gerencia y las diversas Autoridades Responsables.	Ejercicio 2023.	Índice de inconformidades, análisis y propuestas de mejora. Base de datos con estadísticas de cumplimiento de sanciones que permita identificar las causas de incumplimiento y poder generar propuestas que incentiven el pago. Informes sobre las propuestas y/o soluciones a diversas autoridades.

Cuadro 29. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

5. Programa de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG

El Programa de Infraestructura de Señalamiento e Ingeniería Vial en el AMG tiene como propósito el desarrollo y ejecución de proyectos de señalamiento vial de los corredores metropolitanos, la implementación de mecanismos de coordinación con los municipios que integran el área metropolitana para emitir recomendaciones en materia de movilidad, así como para el señalamiento vial y los dispositivos de control del tránsito, además de mejorar y consolidar los dispositivos de control de tránsito y su infraestructura.

La AMIM del año 2020 al año 2022 ha instalado 10,075 señales verticales y 126,203 metros cuadrados de Señalamiento Horizontal.

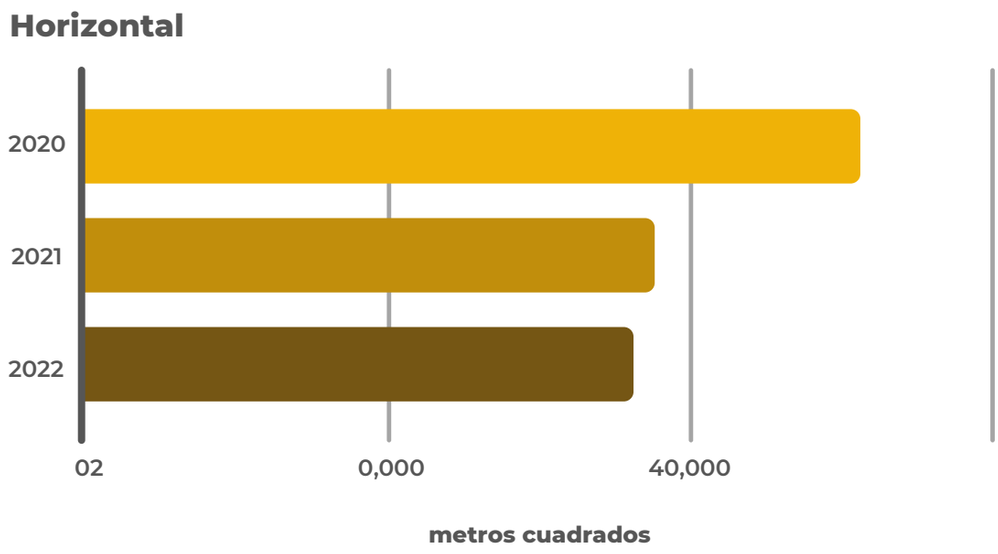


Gráfico 08. Señalamiento horizontal instalado

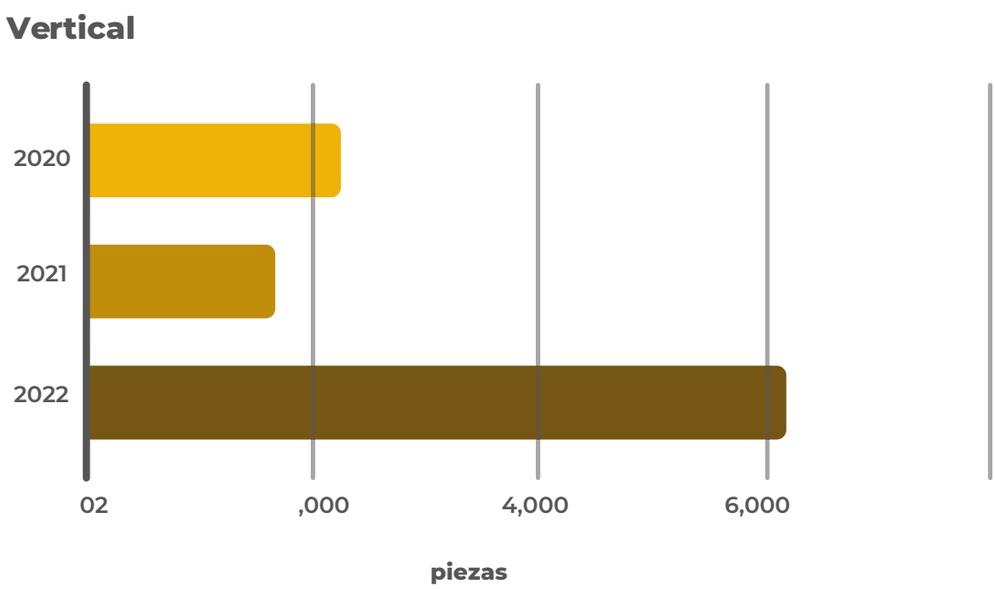


Gráfico 09. Señalamiento vertical instalado.

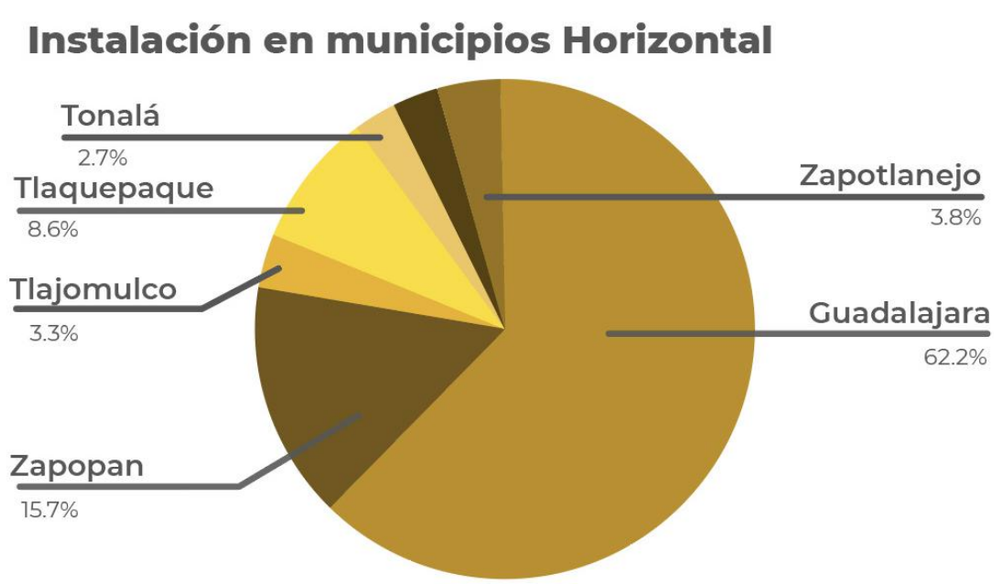


Gráfico 10. Señalamiento horizontal instalado por municipio del 2020 a 2022.

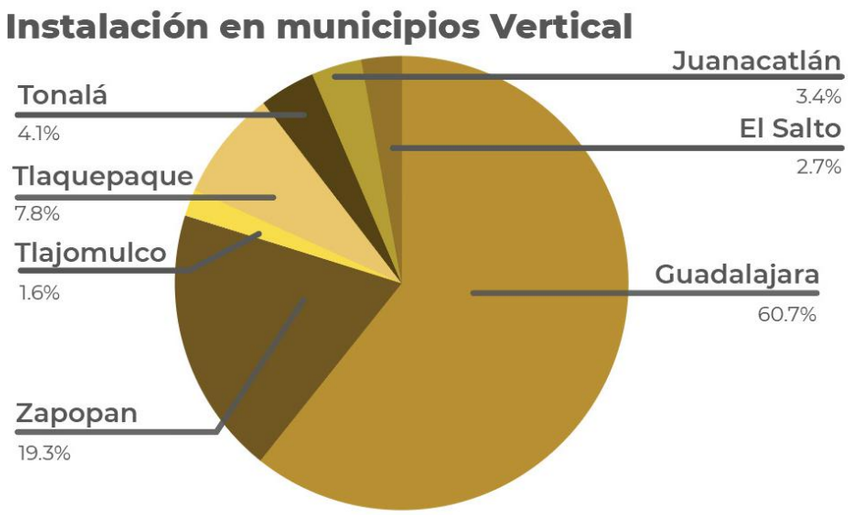


Gráfico 11. Señalamiento vertical instalado por municipio del 2020 a 2022 (PISIV).

Objetivo General PISIV	
Descripción	**Responsable**
PISIVOG. Mantener en condiciones óptimas el señalamiento de los corredores metropolitanos de los municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara.	Gerencia de Señalamiento y Obra Vial.

Cuadro 30. Objetivo General PISIV.

5.1 Subprograma de Corredores Metropolitanos

Los corredores Metropolitanos son la estructura principal de la ciudad que proporcionan conectividad a nivel regional dentro de la metrópoli, por lo que es de vital importancia que cuenten con un sistema de señalización eficiente y en buen estado. Para lograr el objetivo se establece un programa compuesto por tres etapas: Planeación, Proyecto e Instalación, Mantenimiento y Retiro de señalamiento que no cumpla con las normas en la materia.

Objetivos Particulares CM	
Descripción	**Responsable**
CMOP01. Diagnosticar el sistema de señalamiento vial de los corredores metropolitanos.	La Coordinación de Señalamiento Vial y la Coordinación de Ingeniería Vial.
CMOP02. Planear acciones integrales para la solución de deficiencias del señalamiento vial en los corredores metropolitanos.	La Coordinación de Señalamiento Vial y la Coordinación de Ingeniería Vial.
CMOS03. Ejecutar proyectos de señalamiento en corredores metropolitanos.	La Coordinación de Señalamiento Vial.
CMOP04. Atender a solicitudes de instalación de señalamiento en corredores metropolitanos.	La Coordinación de Señalamiento Vial.
CMOP05. Contratar servicios para instalación de señalamientos en corredores metropolitanos.	La Coordinación de Señalamiento Vial.
CMOP06. Fabricar señalamiento vertical necesario.	La Coordinación de Señalamiento Vial y la Coordinación de Ingeniería Vial.

Objetivos Particulares CM	
CMOP07. Supervisión de obras de semaforización.	La Coordinación de Señalamiento Vial y la Coordinación de Ingeniería Vial.

Cuadro 31. *Objetivos Particulares CM.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Corredores Metropolitanos

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
CMOP01. Diagnosticar el sistema de señalamiento vial de los corredores metropolitanos.	Revisar y analizar el estado de conservación del señalamiento tanto vertical como horizontal.	Ejercicio 2023.	Formato para la supervisión de señalamiento y obra vial.
	Revisar y analizar que el señalamiento sea el adecuado y exista concordancia con la operación de la vialidad		
CMOP02. Planear acciones integrales para la solución de deficiencias del señalamiento vial en los corredores metropolitanos.	Elaborar proyectos de señalamiento.		Proyectos digitales de señalamiento vertical y horizontal.
CMOS03, CMOS04, CMOS05 y CMOS06 Ejecutar proyectos de señalamiento en corredores metropolitanos derivados de los diagnósticos realizados por la gerencia y solicitudes de instalación.	Fabricar, instalar, y/o reubicar señales verticales según corresponda e implementar el señalamiento horizontal de acuerdo a los resultados del diagnóstico del sistema.		Hoja de registro de señalamiento instalado, hecha en campo por las cuadrillas de personal operativo.
			Base de datos del registro de instalación de señalamientos.
			Registro de entrega de señalamiento fabricado al almacén.
	Aplicar señalamiento horizontal adecuado.		Base de datos digital de registro de instalación de señalamiento horizontal y vertical.
CMOS07. Supervisión de obras de semaforización.	Revisar y analizar los proyectos de semaforización.		Reporte semestral de avances.
	Revisar y dar seguimiento a las obras de semaforización.		Reporte semestral de avances.

Cuadro 32. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

5.2 Subprograma de Coordinación con los Municipios

La coordinación con los municipios pertenecientes al AMG es mediante colaboración emitiendo recomendaciones en materia de movilidad, así como para el señalamiento vial y los dispositivos de control del tránsito.

Objetivos Particulares SCM	
Descripción	**Responsable**
SCMOP01. Establecer los mecanismos de coordinación con direcciones de movilidad municipales para reforzar señalamiento y obra vial metropolitana.	La Coordinación de Señalamiento Vial y la Coordinación de Ingeniería Vial.
SCMOP02. Coadyuvar en la solución geométrica de las vías metropolitanas.	
SCMOP03. Coadyuvar en la ejecución de acciones en materia de señalamiento vial.	

Cuadro 33. Objetivos particulares CM.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Coordinación con los Municipios

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
SCMOP01. Establecer los mecanismos de coordinación con direcciones de movilidad municipales para reforzar señalamiento y obra vial metropolitana.	Gestión con las diversas áreas encargadas en cada uno de los municipios para planificar las intervenciones de mejora a realizar.	Ejercicio 2023.	Reporte semestral de ejecución de los trabajos de mejora y mantenimiento en el AMG.
SCMOP02. Coadyuvar en la solución geométrica de las vías metropolitanas.	Análisis de puntos con posibilidad de mejora en geometría dentro del AMG en las vías con jerarquía metropolitana.		Proyecto conceptual con soluciones de obra civil para su implementación por la dependencia competente.
SCMOP03. Coadyuvar en la ejecución de acciones en materia de señalamiento vial.	Análisis de puntos con posibilidad de mejora en señalamiento dentro del AMG a petición expresa municipal.		Proyecto de señalamiento para implementación. Implementación de acciones directas de mantenimiento y mejora del señalamiento.

Cuadro 34. Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.

5.3 Subprograma de Ingeniería Vial

Con base en la coordinación y acompañamiento con las dependencias encargadas de intervenir a la infraestructura vial del AMG, en este subprograma se generan las acciones necesarias para llevar a buen término la implementación de mejoras así como de nuevos proyectos con la finalidad de brindar una mejor experiencia a la ciudadanía en su tránsito diario por la ciudad.

Objetivos Particulares IV	
Descripción	**Responsable**
IVOP01. Fortalecer los mecanismos de coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar los proyectos y construcción de la infraestructura vial en la AMG.	La Coordinación de Ingeniería Vial.
IVOP02. Promover acciones en materia de movilidad y para la infraestructura vial.	La Coordinación de Señalamiento Vial y La Coordinación de Ingeniería Vial.
IVOP03. Coadyuvar en la mejora y consolidación de la infraestructura de la red de semáforos.	La Coordinación de Ingeniería Vial.
IVOP04. Supervisar y dar seguimiento de las obras referentes a temas de semáforos.	La Coordinación de Ingeniería Vial.
IVOP05. Apoyar en la consolidación del programa de control de velocidad.	La Coordinación de Señalamiento Vial y La Coordinación de Ingeniería Vial.

Cuadro 35. *Objetivos particulares IV.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Subprograma de Ingeniería Vial

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
IVOP01. Fortalecer los mecanismos de coordinación con las dependencias encargadas de desarrollar los proyectos y construcción de la infraestructura vial en la AMG.	Revisión de proyectos a ejecutar con las dependencias encargadas de la construcción de la Infraestructura vial en el AMG.	Ejercicio 2023.	Proyectos de señalamiento.
IVOP02. Promover acciones en materia de movilidad y para la infraestructura vial.	Identificación de puntos conflictivos o susceptibles a mejoras dentro del AMG.		Proyectos conceptuales de modificaciones geométricas y/o señalamientos.
IVOP03. Coadyuvar en la mejora y consolidación de la infraestructura de la red de semáforos.	Identificación de puntos conflictivos o susceptibles a mejoras dentro del AMG.		Proyectos conceptuales o ejecutivos de acciones a implementar.
IVOP04. Supervisar y dar seguimiento de las obras referentes a temas de semáforos	Acompañamiento y supervisión conjunta de obra con las dependencias encargadas de la construcción de la Infraestructura vial.		Proyectos ejecutivos con las soluciones puntuales de cada intervención.
IVOP05. Apoyar en la consolidación del programa de control de velocidad.	Análisis y acompañamiento conjunto con responsables del programa de gestión de velocidad en señalamiento horizontal y vertical.		Proyectos de señalamiento.

Cuadro 36. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

6 Acciones de Desarrollo de las Unidades que integran la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG

La Unidad de Comunicación, de Tecnologías de la Información, la Administrativa y Jurídica, así como el Órgano Interno de Control; en su conjunto, son las encargadas de brindar el soporte administrativo, jurídico, tecnológico y en materia de comunicación necesarios, con el propósito de garantizar la operación y eficiencia de las actividades propias de la AMIM.

Derivado de lo anterior, es importante señalar que los resultados obtenidos con la ejecución del presente esquema organizativo; dependen en gran medida de una adecuada planeación y de la participación activa de todo el Equipo de Colaboración.

6.1 Acciones de Desarrollo de las Unidad de Comunicación de la AMIM

El Subprograma de Desarrollo de Comunicación es parte de las Acciones de Desarrollo que integran la AMIM y contempla la atención y respuesta oportuna de 6 a 22 horas de lunes a domingo a los reportes que se realizan en las redes sociales Facebook y Twitter y que son atribución de alguna de las gerencias, así como el monitoreo de noticias o menciones de la Agencia y MiBici en medios impresos, radio, digitales y grupos ciudadanos de reportes.

La URC es la encargada además de la generación de contenidos en las redes sociales; a través de la elaboración de campañas estratégicas y de social media con contenidos de valor para Facebook y Twitter de la AMIM y Facebook, Twitter e Instagram en MiBici.

Desde su titular se da atención a medios y respuesta a las peticiones que realizan para conocer las diferentes posturas de la AMIM en temas de interés público.

Es una atribución de la URC la comunicación institucional de la Agencia, por lo que todos los documentos impresos, digitales, página web, vehículos y uniformes llevan la identidad diseñada o previamente autorizada desde esta unidad.

Medios de Comunicación

Los medios de comunicación son un canal para transmitir los proyectos que se realizan desde la Agencia y para dar a conocer las posturas oficiales en temas de interés público, durante el 2022 se dió atención y seguimiento a 58 entrevistas con medios locales de prensa, radio y televisión y se enviaron 18 fichas en respuesta a peticiones de información.

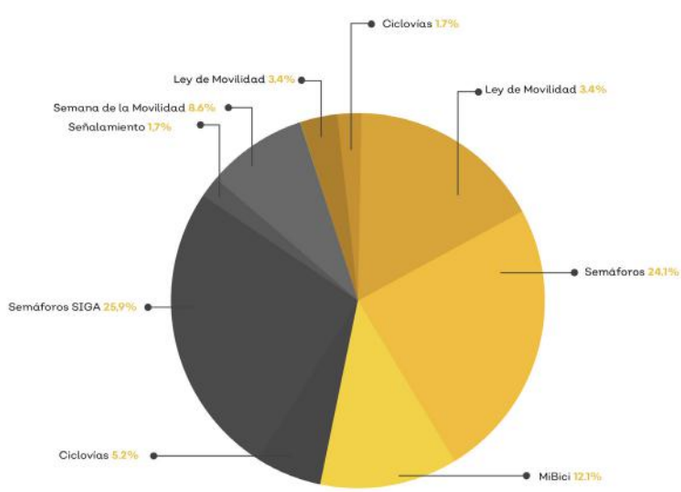


Gráfico 11. *Distribución de temas en entrevistas.*

Fuente: Bitácora de entrevistas de la Unidad de Redes y Comunicación, AMIM 2022

Del total de entrevistas el tema de semáforos fue lo que más se habló de la AMIM en medios en 2022; el 50% de las entrevistas fueron de temas de control de tránsito y el Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad (SIGA).

Social Media

Las redes sociales de la AMIM se crearon en agosto del 2019, hasta el 3 de enero del 2023 la cuenta de facebook suma 7,156 seguidores y twitter 7,095.

Se tuvo un incremento del 56% en menciones comparado con el año anterior y del 26% en nuevos seguidores. Los usuarios reconocen cada vez más nuestra cuenta en twitter para los reportes de semáforos y mantenimiento de ciclovías.

Twitter es nuestro principal medio de comunicación y respuesta ante los reportes de semáforos con el 95% de los reportes recibidos, mantenemos una respuesta inmediata a cada mención en nuestra cuenta de twitter.

Alcance de la página de facebook 294,946 en 2022

Subió 128.6% en comparación con el año pasado.

Tabla de Seguidores	
2020	3,294
2021	5,166
2022	7,156

38.5% más

Innovación en la recepción de reportes

Para este 2023 se proyecta la automatización de procesos en la Agencia con la llegada del ChatBot de AMIM y la implementación de un CRM que ayudará a agilizar los procesos de recepción, atención de reportes y procesos administrativos internos.

En la atención pública será dar un paso en temas tecnológicos e innovar en la forma en que se da seguimiento y respuesta a los ciudadanos.

En materia de contenido y campañas de comunicación será un año de mucha generación de información con proyectos que se tendrán en las diferentes gerencias: Se tiene proyectado el crecimiento del Sistema de Bicicletas Públicas por lo que se trabajará en una campaña digital y con impresos para dar a conocer este incremento en la infraestructura de MiBici, ventajas y nuevas ubicaciones de estaciones para que los usuarios estén informados.

Campañas estratégicas para el 2023

Todas en Bici Escuela Itinerante	En los últimos años ha crecido el porcentaje de mujeres que utilizan la bicicleta como su medio de transporte, con la finalidad de seguir creciendo esta cifra, inician este año las actividades de la Biciescuela itinerante con perspectiva de género por lo que se hará una campaña en redes y con mayor fuerza en tierra para informar a las mujeres que utilizan la bicicleta y aquellas que son parte del programa Mi Pasaje Apoyo a Mujeres ya que sólo el 12% del total de beneficiarias aceptaron el beneficio gratuito de MiBici.
Mi metrópoli Ciclista	Esta campaña para promover la movilidad activa en el AMG fue creada en 2019 y este año tendrá un impulso con las nuevas estaciones de MiBici e infraestructura ciclista en la metrópoli, durante tres meses del año se harán una serie de postales y videos con dron de la infraestructura ciclista.
Siga Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad	El proyecto del Sistema Inteligente de Gestión de la Movilidad tendrá una nueva etapa con la instalación de pantallas de mensaje variable con lo que se tendrán más puntos informativos para difundir mensajes de prevención e informar sobre las condiciones de vialidad en la zonas donde están ubicadas.
Educación Velocidad	En 2019 se desarrolló una campaña que promueve la educación vial para disminuir los accidentes de tránsito, se creó con la finalidad de informar sobre el nuevo modelo de pago en las fotoinfracciones, proceso que no se ha realizado por lo que se retomará la campaña para implementarla en las redes sociales de la AMIM como informativa sobre cultura vial.

Propuesta de trabajo 2023 - Calendarización

	Propuesta
ENERO	Nuevas tarifas MiBici Campaña Mi Movilidad (tarjeta) Cultura en Bici
FEBRERO	Mi Metropoli ciclista ¿Qué es la infraestructura ciclista? 14 de febrero con MiBici
MARZO	¿Dónde está la infraestructura ciclista? Todas en Bici Suscripción Mi Pasaje Apoyo a Mujeres
ABRIL	Suscripción Mi Pasaje Apoyo a Mujeres ¿Dónde está la infraestructura ciclista?
MAYO	Crecimiento MiBici
JUNIO	Crecimiento MiBici ¡Aguas, Jalisco! Pride Semana de la Seguridad vial 200 años JAlisco 23 millones de viaje

	Propuesta
JULIO	¡Aguas, Jalisco! Campaña Seguridad Vial ciclistas
AGOSTO	¡Aguas, Jalisco! Campaña Seguridad Vial peatones Día Mundial del PAtón
SEPTIEMBRE	¡Aguas, Jalisco! Semana de la Movilidad
OCTUBRE	6to Informe Campaña Seguridad Vial motos
NOVIEMBRE	Descuento Fotinfracción Campaña Seguridad Vial coches
DICIEMBRE	Descuento Fotinfracción 9 años MiBici

Objetivo General URC	
Descripción	**Responsable**
URCOG. Ser un enlace entre los ciudadanos, medios de comunicación y otras dependencias gubernamentales con la AMIM en la generación, gestión de información e imagen y presencia de su administrador general para mantener y validar que se sigan los lineamientos de marca de la Agencia a través de la imagen institucional y el contenido de redes sociales de MiBici Pública y AMIM.	Unidad de Redes y Comunicación.

Cuadro 37. Objetivo General URC.

Objetivos Particulares URC	
Descripción	**Responsable**
URCOP01. Aumentar el número de seguidores en las cuentas oficiales de la AMIM y MiBici Pública.	Unidad de Redes y Comunicación.
URCOP02. Generar contenidos de calidad para redes sociales y página web de AMIM y MiBici Pública.	
URCOP03. Dar respuesta con un conocimiento en el área a los reportes en redes sociales que involucren y sean atribución de la AMIM.	
URCOP04. Dar atención, seguimiento y respuesta a las peticiones de información o entrevistas por parte de medios de comunicación en coordinación con las Unidades Técnicas y Administrativas.	
URCOP05. Incrementar el número de boletines informativos emitidos desde la Agencia con información referente a semáforos, señalamientos, ciclovías, Control de Velocidad y MiBici Pública.	

Cuadro 38. Objetivos Particulares URC.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos de la Unidad de Redes y Comunicación

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
URCOP01. Aumentar el número de seguidores en las cuentas oficiales de la AMIM y MiBici Pública.	Se implementarán campañas estratégicas de nuevos seguidores a través de publicidad pagada.	Ejercicio 2023.	Herramientas de diseño y estadística de redes sociales. Comparativa año actual / Año Anterior.
URCOP02. Generar contenidos de calidad para redes sociales y página web de AMIM y MiBici Pública.	Creación de campañas estratégicas para los proyectos del 2023: destacan "Todas en Bici", escuela itinerante y "MiBici Crece" 5ta etapa del sistema de Bicis públicas MiBici.		Herramientas digitales de diseño. Impresos para la socialización. Material didáctico para los talleres vecinales.
URCOP03. Dar respuesta con un conocimiento en el área a los reportes en redes sociales que involucren y sean atribución de la AMIM.	Dar una respuesta al ciudadano con fundamentación de cómo es que se realizan los servicios de la AMIM y atender sus peticiones sobre semáforos, señalamientos, control de velocidad y mantenimiento en ciclovías.		Estadísticas de la cuenta @AgenciaAMIM en Twitter.
	Gestionar capacitación con el área técnica para entender el funcionamiento de los semáforos y dar una buena respuesta en redes sociales además de generar contenido explicativo para las redes de la Agencia.		Percepción y análisis de las respuestas en las cuentas de redes sociales de la Agencia.
URCOP04. Dar atención, seguimiento y respuesta a las peticiones de información o entrevistas por parte de medios de comunicación en coordinación con las Unidades Técnicas y Administrativas.	Gestionar y recabar datos para responder las peticiones de entrevistas o fichas informativas que solicitan los medios de comunicación.		Fichas Informativas / Bitácora de entrevistas 2023.
URCOP05. Incrementar el número de boletines informativos emitidos desde la Agencia con información referente a semáforos, señalamientos, ciclovías, Control de Velocidad y MiBici Pública.	Reunir y gestionar la información necesaria para la elaboración de boletines informativos con datos de proyectos que se realizan en las gerencias de la AMIM.		Boletines informativos / Bitácora de Boletines informativos.

Cuadro 39. Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.

6.2 Acciones de Desarrollo para la Unidad de Tecnologías de la Información

La Unidad es el área cuya función principal es dar soporte técnico de forma transversal a todas las áreas técnicas y administrativas de AMIM, también es la responsable de la gestión de los servicios y herramientas de tecnologías de la Información que se utilizan para el almacenamiento, gestión, y operación del desarrollo de software de la AMIM, así como de su actualización.

Desde su creación la Agencia ha ido evolucionando en materia de automatización y estandarización de procesos mediante el uso de tecnologías de la información y comunicación (TIC´S). Entre los avances de mayor impacto se encuentran la adquisición de software especializado para la operación de las Unidades Técnicas que integran la Agencia, entre ellos ArcGis, Auto AutoCad, Adobe Creative Cloud, Microsoft Office, Erp de Gobierno, entre otras.

La Unidad de Tecnologías de la Información en Coordinación con la Unidad de Redes, ha logrado también mantener en constante actualización y mejoramiento la página oficial de la AMIM; como un medio para compartir información y contenido multimedia que propicie la interacción y participación de la ciudadanía de manera transparente.

En respuesta a la importancia que tiene contar con la infraestructura tecnológica necesaria para el desarrollo y ejecución de proyectos estratégicos, es que se pretende para este 2023:

Objetivo General UTI	
Descripción	**Responsable**
UTIOG. Dar soporte técnico y gestionar toda la infraestructura de tecnologías de la información, la red interna así como proponer soluciones tecnológicas para la AMIM.	Unidad de Tecnologías de la Información.

Cuadro 40. *Objetivo General UTI.*

Objetivos Particulares UTI	
Descripción	**Responsable**
UTIOP01. Disponer de los equipos y herramientas tecnológicas necesarias para el funcionamiento de las gerencias y áreas administrativas.	Unidad de Tecnologías de la Información.
UTIOP02. Garantizar el funcionamiento de equipos y herramientas tecnológicas indispensables para la operación de unidades técnicas y administrativas.	
UTIOP03. Mantener el Inventario actualizado de ordenadores y equipo de telecomunicación.	
UTIOP04. Garantizar el funcionamiento y actualización de sitios web.	
UTIOP05. Llevar a cabo los ajustes y desarrollo necesarios del sitio web de la Agencia en alcance a las “Políticas de Accesibilidad web del Estado de Jalisco” para que personas con discapacidad tengan las facilidades para acceder a la información.	

Objetivos Particulares UTI	
UTIOP06. Ofrecer a la ciudadanía un nuevo canal de atención personalizada que permita facilitar su comunicación con la Agencia y llevar a cabo el seguimiento de sus solicitudes y reportes.	Unidad de Tecnologías de la Información.
UTIOP07. Fortalecer los conocimientos de los servidores públicos en la digitalización de procesos.	

Cuadro 41. *Objetivos Particulares UTI.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos de la Unidad de Tecnologías de la Información

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UTIOP01. Disponer de los equipos y herramientas tecnológicas necesarias para el funcionamiento de las gerencias y áreas administrativas.	Elaborar diagnóstico de necesidades de TI en materia de hardware y software.	Ejercicio 2023.	Oficio de petición de información. Listado de necesidades de hardware y software por área. Diagnóstico de necesidades de TIC´s por área.
	Gestionar la adquisición y/o actualización de hardware y licencias de software.		Requisición. Validación técnica. Inventario de TIC´s.
	Identificar y evaluar los procesos que requieren automatizarse a través de TIC´s.		Listado de procesos que requieren automatizarse por área. Propuestas para la automatización de procesos a través del uso de TIC´s.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UTIOP02. Garantizar el funcionamiento de equipos y herramientas tecnológicas indispensables para la operación de unidades técnicas y administrativas.	Elaborar e implementar el programa anual de mantenimiento preventivo de software y hardware.	Ejercicio 2023.	Programa Anual de Mantenimiento preventivo de Software y hardware. Formato para el mantenimiento preventivo de hardware y de software. Bitácora de mantenimiento preventivo de hardware y software de la UTI.
	Dar a conocer a los Titulares de Unidades Técnicas y Administrativas los tiempos programados para el mantenimiento preventivo de software y hardware de sus áreas.		Listas de distribución.
	Gestionar la adquisición de los insumos necesarios para la implementación del programa de mantenimiento.		Listado de insumos necesarios.
UTIOP03. Mantener el Inventario actualizado de ordenadores y equipo de telecomunicación.	Generar y/o actualizar resguardos.		Formatos de resguardo debidamente actualizados y firmados por sus resguardantes con copia a su expediente en R.H.
	Actualizar en coordinación con la Jefatura Financiera y la Jefatura de Recursos Materiales el inventario de activo fijo propio de la Agencia en materia de TI.		Inventario de TIC´s actualizado y alineado con el patrimonio propio de la AMIM.
	Etiquetar el 100% de los equipos y herramientas de TI.		Evidencia fotográfica anexa a los formatos de resguardo.
UTIOP04. Garantizar el funcionamiento y actualización de sitios web.	Identificar, analizar y actualizar los contenidos en los sitios web de la Agencia.		Formato de solicitud y seguimiento.
	Solicitar la renovacion anual del dominio y hosting de amim.mx		Póliza Anual de servicio del proveedor.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UTIOP05. Llevar a cabo los ajustes y desarrollo necesarios del sitio web de la Agencia en alcance a las "Políticas de Accesibilidad web del Estado de Jalisco" para que personas con discapacidad tengan las facilidades para acceder a la información.	Gestionar la adquisición y capacitación necesarios para la programación y puesta a punto según las políticas de accesibilidad web.	Ejercicio 2023.	Página amim.mx actualizada.
	Involucrar a los titulares de las áreas técnicas y administrativas en el proceso de diseño y actualización con el objetivo de cubrir las necesidades de cada uno en materia de difusión de información.		Minutas de reunión. Correos electrónicos. Oficios. Circulares.
UTIOP06. Ofrecer a la ciudadanía un nuevo canal de atención personalizada que permita facilitar su comunicación con la Agencia y llevar a cabo el seguimiento de sus solicitudes y reportes.	Gestionar la adquisición y capacitación necesarios para la programación y puesta a punto del chatbot AmimGo .		ChatBot funcionando con el crm. Oficios de petición. Formatos de requisición. Listas de capacitación. Memoría fotográfica de la capacitación. Evaluación de la efectividad del proceso de implementación del Chatbot y en su caso propuestas de mejora.
UTIOP07. Fortalecer los conocimientos de los servidores públicos en la digitalización de procesos.	Gestionar la adquisición de las capacitación.		Detección de necesidades de capacitación (DNC). Invitación a sesiones de capacitación. Listas de Asistencia. Evidencia fotográfica o de video.

Cuadro 42. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

6.3 Acciones de Control Interno

Los Órganos Internos de Control, están regidos conforme a lo establecido por el artículo 106, fracción IV de la Constitución Política del Estado de Jalisco, estos poseen las facultades y obligaciones que les otorga la Ley General de Responsabilidades Administrativas y las demás leyes aplicables. Con la aprobación de la Ley de Responsabilidades Políticas y Administrativas del Estado de Jalisco publicada con fecha 26 de septiembre del año 2017 en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco", se establecieron nuevas facultades y obligaciones a los Órganos Internos de Control, ahora los servidores públicos y los particulares quedan sujetos a lo dispuesto por la Ley Federal en la materia, que es de observancia obligatoria en el Estado de Jalisco y de carácter principal frente a las disposiciones locales en todas las materias que regula.

El Programa Anual de Trabajo será el documento rector de la AMIM en la determinación de sus planes, programas y proyectos específicos, por lo cual, con relación al Órgano Interno de Control, se establecen los siguientes objetivos:

Objetivo General OIC	
Descripción	**Responsable**
OICOG. Promover, evaluar y fortalecer el buen funcionamiento del Control Interno de la Agencia.	Órgano Interno de Control.

Cuadro 43. *Objetivo General OIC.*

Objetivos Particulares OIC	
Descripción	**Responsable**
OICOP01. Evaluar el desempeño general y por funciones de la Agencia.	Órgano Interno de Control.
OICOP02. Examinar y evaluar los sistemas, mecanismos y procedimientos de control.	
OICOP03. Realizar estudios sobre la eficiencia en el ejercicio del gasto corriente, contratación de servicios y de inversión en bienes muebles e inmuebles.	
OICOP04. Apoyar la función del Administrador y promover el mejoramiento de gestión de la Agencia.	
OICOP05. Efectuar revisiones y auditorías en materia de control interno.	
OICOP06. Vigilar que el manejo y aplicación de los recursos públicos se efectúe conforme a las disposiciones aplicables.	

Cuadro 44. *Objetivos Particulares OIC.*

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos del Órgano Interno de Control

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
OICOP01. Evaluar el desempeño general y por funciones de la Agencia.	Programar y llevar a cabo las Auditorías y procedimientos administrativos propios del Órgano Interno de Control.	Ejercicio 2023.	Auditorías: 1. Orden de auditoría. 2. Acta de inicio. 3. Cédulas de observaciones. 4. Cédulas de seguimiento. 5. Oficio de cierre, y 6. Dictamen de presunta responsabilidad administrativa. Procedimientos administrativos: 1. Investigaciones por presuntas responsabilidades administrativas. 2. Procedimientos de responsabilidad administrativa.
OICOP02. Examinar y evaluar los sistemas, mecanismos y procedimientos de control.			
OICOP03. Realizar estudios sobre la eficiencia en el ejercicio del gasto corriente, contratación de servicios y de inversión en bienes muebles e inmuebles.			
OICOP04. Apoyar la función del Administrador y promover el mejoramiento de gestión de la Agencia.			
OICOP05. Efectuar revisiones y auditorías en materia de control interno			
OICOP06. Vigilar que el manejo y aplicación de los recursos públicos se efectúe conforme a las disposiciones aplicables.			

Cuadro 45. Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.

6.4 Acciones de Desarrollo de la Unidad Administrativa y Jurídica de la AMIM

Están orientadas al fortalecimiento de la capacidad administrativa y el desempeño de la AMIM, a través de la armonización esquemática de normas, lineamientos, planes, procesos, controles, registros y todas aquellas actividades que favorezcan al flujo de la operación.

Objetivo General UAJ	
Descripción	**Responsable**
UAJOG. Lograr el aprovechamiento óptimo de manera eficiente y eficaz de los recursos destinados para la AMIM a través de la planeación, programación, presupuestación, ejercicio y control del gasto, seguimiento, evaluación y rendición de cuentas de los recursos humanos, financieros, materiales que le son asignados a la Agencia y que contribuyan con el correcto funcionamiento de las Unidades y Gerencias que la integran. Todo esto en el marco legal, atendiendo a la normatividad en materia.	Unidad Administrativa y Jurídica.

Cuadro 46. Objetivo General UAJ

Objetivos Particulares UAJ	
Descripción	**Responsable**
UAJOP01. Actualización constante de la normativa y de la estructura organizacional de la AMIM, de manera oportuna atendiendo cualquier cambio o adecuación que ésta sufra.	Unidad Administrativa y Jurídica.
UAJOP02. Identificar y desarrollar los procesos sustantivos y los controles internos de la Unidad Administrativa, a través del manual de procedimientos.	
UAJOP03. Difundir, orientar y verificar la implementación de lineamientos administrativos y reglamentos existentes en la Agencia.	
UAJOP04. Instituir el Modelo de Gestión del Recurso Humano de la AMIM	
UAJOP05. Implementar los procesos necesarios de manera coordinada con la Secretaría de Transporte, para la instauración e implementación del programa interno de protección civil.	
UAJOP06. Concentrar las propuestas de anteproyecto de presupuesto realizadas por las Gerencias y Unidades Administrativas, con base en los planes, programas y metas de la institución, así como las propuestas para generar el Programa Anual de Adquisiciones.	
UAJOP07. Dar atención, asesoría y seguimiento a las Gerencias para que éstas puedan solicitar de manera coordinada con el Plan Anual de Adquisiciones autorizado por la Junta de Gobierno, sus solicitudes de autorizaciones.	
UAJOP08. Administrar, vigilar, ejecutar y transparentar el presupuesto aprobado para la Agencia.	
UAJOP09. Supervisar y dar el debido mantenimiento a los bienes muebles e inmuebles de la Agencia en Coordinación con las Gerencias, así como del parque vehicular asignado a la AMIM.	
UAJOP10. Fungir como Unidad de Transparencia de la AMIM por medio de la Jefatura Jurídica.	
UAJOP11. Proteger, defender y representar legalmente los intereses jurídicos de la Agencia por conducto de la Jefatura Jurídica	
UAJOP12. Consolidar el área Jurídica de la Agencia.	

Cuadro 47. Objetivos particulares UAJ.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos de la Unidad Administrativa y Jurídica

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UAJOP01. Actualización constante de la normativa y de la estructura organizacional de la AMIM, de manera oportuna atendiendo cualquier cambio o adecuación que ésta sufra.	Estrecha coordinación y comunicación con la Administración General de la AMIM, respecto a los proyectos estratégicos que sean necesarios desarrollar en el ejercicio, lo que impactará en realizar cualquier modificación requerida tanto en organigrama como reglamento de la Agencia, previo a que éstos se desarrollen.	Ejercicio 2023.	Minutas de las sesiones de trabajo.
UAJOP02. Identificar y desarrollar los procesos sustantivos y los controles internos de la Unidad Administrativa, a través del manual de procedimientos.	Como primera etapa se realizará el levantamiento de procesos apegados a las atribuciones conferidas en el reglamento, a nivel Jefatura adscrita a la Unidad Administrativa y Jurídica. Posterior al levantamiento de procesos se describirán los mismos.	2do Semestre del ejercicio 2023.	Inventario de Procesos y Procesos descritos que se encuentren debidamente autorizados e implementados
UAJOP03. Difundir, orientar y verificar la implementación de lineamientos administrativos y reglamentos existentes en la Agencia.	Establecer enlaces administrativos por Gerencia, mismos que deberán ser capacitados a manera de taller de inducción en el uso y aplicación de los formatos existentes.	Febrero - Marzo 2023.	Convocatorias designaciones y listas de asistencia a capacitaciones.
UAJOP04. Instituir el Modelo de Gestión del Recurso Humano de la AMIM	Identificar y desarrollar por lo menos 3 procesos base de la Jefatura de Recursos Humanos: 1 Formación y Desarrollo. 2 Evaluación de Desempeño. 3 Seguridad y Salud en el Trabajo.	Julio a Diciembre 2023.	Papeles de trabajo de RH y presentaciones al Titular de la UAJ con el desarrollo propuesto.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UAJOP05. Implementar los procesos necesarios de manera coordinada con la Secretaría de Transporte, para la instauración e implementación del grupo interno de protección civil.	Invitar, nombrar o bien confirmar al personal que formará parte de las brigadas que participan en la implementación del programa interno de protección civil, a su vez establecer comunicación directa con la Secretaría de Transporte, para establecer la metodología de trabajo y las sesiones de capacitación necesarias.	Ejercicio 2023.	Nombramientos de los integrantes de la Unidad interna de protección civil. Relación de personal por brigada: evacuación, búsqueda y rescate, control y combate de incendios, primeros auxilios y comunicación. Evidencia de capacitaciones recibidas.
UAJOP06. Concentrar las propuestas de anteproyecto de presupuesto realizadas por las Gerencias y Unidades Administrativas, con base en los planes, programas y metas de la institución, así como las propuestas para generar el Programa Anual de Adquisiciones	Establecer en congruencia con el calendario de la Secretaría de la Hacienda Pública en miras del presupuesto 2024, un programa de actividades para realizar, preparar y presentar el proyecto de presupuestos y programa anual de compras.	Segundo Semestre del Ejercicio 2023.	Minutas, presentaciones y listas de asistencia. Anteproyecto de presupuesto y sus documentos anexos.
UAJOP07. Dar atención, asesoría y seguimiento a las Gerencias y Unidades Administrativas para que éstas puedan solicitar de manera coordinada con el Plan Anual de Adquisiciones autorizado por la Junta de Gobierno, sus solicitudes de autorizaciones.	Constante asesoría y capacitación a los enlaces administrativos, para que se familiaricen con el Programa Anual de Adquisiciones y presenten en tiempo y forma los formatos correspondientes para programar las compras por fondo, licitación con o sin concurrencia según corresponda.	Ejercicio 2023.	Indicador de avance programado y ejercido de manera trimestral.
UAJOP08. Administrar, vigilar, ejecutar y transparentar el presupuesto aprobado para la Agencia.	Establecer un control presupuestal que atienda a los momentos contables solicitados por la CONAC, así como concluir en la implementación de un sistema de contabilidad gubernamental.	Ejercicio 2023.	Insumos publicados en la página oficial de Transparencia.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
UAJOP09. Supervisar y dar el debido mantenimiento a los bienes muebles e inmuebles de la Agencia en Coordinación con las Gerencias, así como del parque vehicular asignado a la AMIM.	Generar Programa Anual de Mantenimiento que incluya bienes inmuebles, muebles y vehículos.	Ejercicio 2023.	Programa Anual de Mantenimiento.
UAJOP10. Fungir como Unidad de Transparencia de la AMIM.	Atender en los plazos establecidos las solicitudes de transparencia así como alimentar en tiempo y forma las páginas destinadas para ello.	Ejercicio 2023.	Calificación favorable en la métrica de evaluación de Organismos.
UAJOP11. Proteger, defender y representar legalmente los intereses jurídicos de la Agencia por conducto de la Jefatura Jurídica	Brindar asesoría y representación en los asuntos inmersos a la Agencia, siendo conocedor de las situaciones que aquejan a las Gerencias de manera coordinada con sus titulares.	Ejercicio 2023.	Concentrado de procesos legales atendidos
UAJOP12. Consolidar el área Jurídica de la Agencia.	Impulsar que la Jefatura Jurídica tenga independencia de la Unidad Administrativa, así bien cuente con sus autoridades en lo consultivo y contencioso.	Ejercicio 2023.	Restructuración del Organigrama, y funciones en el reglamento.

Cuadro 48. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

6.5 Acciones de la Secretaría Técnica

La Secretaría Técnica es un área de reciente creación responsable de fortalecer las funciones relacionadas con el diseño y desarrollo organizacional, la planeación, la evaluación, el seguimiento y el análisis de información para facilitar la toma de decisiones directivas.

Actúa como enlace entre las diferentes Unidades que integran la Agencia y brinda soporte a la Administración General en procesos estratégicos.

Objetivo General ST	
Descripción	**Responsable**
STOG. Coadyuvar con la Agencia en el direccionamiento estratégico mediante procesos de planeación, vinculación, evaluación y seguimiento.	Secretario Técnico.

Cuadro 49. *Objetivo General ST.*

Objetivos particulares ST	
Descripción	**Responsable**
STOP01. Fomentar una cultura organizacional efectiva apoyados en la filosofía institucional y el establecimiento de objetivos compartidos.	Secretario Técnico.
STOP02. Conducir las acciones necesarias para la integración de los planes a corto, mediano y largo plazo de la Agencia.	
STOP03. Instituir un modelo de gestión con enfoque sistémico.	
STOP04. Evaluar y dar seguimiento a los planes estratégicos y operativos de la Agencia.	
STOP05. Contribuir en la implementación de buenas prácticas para el manejo de la comunicación e información.	
STOP06. Identificar áreas de oportunidad que se desprendan del análisis de riesgos y problemas, resultado de indicadores y procesos de auditoría buscando generar propuestas y proyectos de mejora.	

Cuadro 50. Objetivos Particulares ST.

Acciones que contribuyen al logro de los objetivos de la Secretaría Técnica

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
STOP01. Fomentar una cultura organizacional efectiva apoyados en la filosofía institucional y el establecimiento de objetivos compartidos.	Difusión de la Filosofía Institucional (misión, visión y valores) en todos los niveles de la Agencia.	Ejercicio 2023.	Convocatorias. Carteles /material audiovisual. Listas de asistencia a sesiones.
	Elaborar e implementar un plan para integración y fortalecimiento de equipos de trabajo.		Plan autorizado. Convocatorias. Listas de asistencia. Galería fotográfica.
	Comunicar la forma en la que fluyen las operaciones, agrupan y relacionan las áreas que integran la Agencia (organigrama)		Convocatorias. Listas de asistencia. Carteles.
STOP02. Conducir las acciones necesarias para la integración de los planes a corto, mediano y largo plazo de la Agencia.	Alineación de los objetivos institucionales con los planes y proyectos estratégicos.		Plan Institucional. Programa Anual. Listas de asistencia a reuniones. MInutas.
	Integración y difusión del Plan Institucional y el Programa Anual de Trabajo.		
STOP03. Instituir un modelo de gestión con enfoque sistémico.	Difusión e implementación del modelo de gestión de la agencia.		Convocatorias. Listas de asistencia. Listas de distribución. Carteles.
STOP04. Evaluar y dar seguimiento a los planes estratégicos y operativos de la Agencia.	Gestión y desarrollo de reuniones y mesas de trabajo.		Minutas de reunión.
	Gestión y seguimiento de acuerdos y compromisos de nivel directivo.		Bitácora de seguimiento y control de la gestión directiva.
	Presentación de informes al Administrador General.		Informes.
STOP05. Contribuir en la implementación de buenas prácticas para el manejo de la comunicación e información.	Estandarizar formatos, su implementación y su control documental en las Unidades Técnicas y Administrativas.		Formatos autorizados e implementados.
	Integrar el inventario de formatos oficiales de la Agencia.		Inventario de formatos oficiales.
	Formulación del Programa Anual de Desarrollo Archivístico.		PADA 2023 autorizado.

Objetivo Particular	Actividad	Periodo	Entregables
STOP06. Identificar áreas de oportunidad que se desprendan del análisis de riesgos y problemas, resultado de indicadores y procesos de auditoría buscando generar propuestas y proyectos de mejora.	Revisión ý análisis de observaciones de auditoría.	Ejercicio 2023.	Minutas de reunión.
	Identificación y gestión de riesgos y problemas.		AMEF/Matriz de Riesgos
	Análisis de los resultados de indicadores de desempeño.		Minutas de reunión.
	Diseño e implementación de propuestas y/o proyectos de mejora.		Propuestas de mejora. Proyectos de mejora.

Cuadro 51. *Acciones específicas que contribuyen al logro de los objetivos.*

7. Mecanismos de Evaluación y Seguimiento

La Gestión para Resultados (GpR) es un modelo de cultura organizacional, directiva y de desempeño institucional que pone más énfasis en los resultados que en los procedimientos. Aunque también interesa cómo se hacen las cosas, cobra mayor relevancia qué se hace, qué se logra y cuál es su impacto en el bienestar de la población; es decir, la creación de valor público.

La Gestión para Resultados cobra sentido con el establecimiento de los objetivos (resultados esperados), a partir de los cuales se organiza la gestión pública para alcanzarlos. Se fundamenta en cinco principios que resultan cruciales en la determinación de la política pública, durante todo el proceso de gestión y en el arreglo institucional que las hace posibles.

- Centrar el diálogo en los resultados.
- Alinear la planeación, programación, presupuestación, monitoreo y evaluación con los resultados.
- Promover y mantener procesos sencillos de medición e información.
- Gestionar para, no por, resultados.
- Usar la información sobre resultados para aprender, apoyar la toma de decisiones y rendir cuentas.

Entre los conceptos básicos que forman parte de este modelo se encuentra la Metodología del Marco Lógico (MML) que en el sector público se utiliza como una de las herramientas de planeación para fortalecer el diseño de programas, la vinculación de la planeación con la programación y presupuestación, el seguimiento, control y evaluación de la calidad del gasto público a través de la Matriz de Indicadores de Resultados (MIR), en la cual se resumen con claridad los objetivos de un programa, los indicadores con los que se mide su cumplimiento y los resultados esperados, de ahí que la AMIM, anualmente realiza este ejercicio en Coordinación con la Secretaría de la Hacienda Pública.

Adicionalmente, los Titulares de las Unidades Técnicas y Administrativas, comunican mediante informes periódicos al Administrador General:

1. Avances.
2. Identificación y análisis de obstáculos y/o dificultades para el logro de los objetivos planteados.

Al cierre del año además de los indicadores establecidos en la MIR, se miden los siguientes indicadores para evaluar la efectividad y el cumplimiento del PAT.

1. Porcentaje de los recursos financieros disponibles (presupuesto autorizado) que fueron utilizados en el periodo.
2. Porcentaje de actividades programadas que se cumplieron en tiempo.

8 Consideraciones finales

El Programa Anual de Trabajo permitirá establecer las rutas estratégicas, verificables y medibles para la operación de los diferentes programas que presta la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG. En consecuencia, el Programa Anual de Trabajo se convierte en el instrumento complementario al Programa Anual de Inversión y el Presupuesto de Egresos para el ejercicio fiscal 2023 de la AMIM ya que contiene los programas, subprogramas y acciones específicas, considerando dentro del planteamiento de sus objetivos las condiciones técnicas, financieras, jurídicas y profesionales necesarias para su consecución. En este sentido, se determina de forma enunciativa más no limitativa, las directrices generales, y la participación de las unidades técnicas y administrativas en cada uno de los programas y acciones descritos en este documento rector.

Al definir la ruta para el año 2023, el Programa Anual de Trabajo podrá garantizar las líneas base para un involucramiento efectivo de todas las unidades técnicas y administrativas en los programas, subprogramas y acciones, que dentro del marco de la prestación de servicios públicos comunes y en el ámbito de su competencia, abonen a la ejecución y cumplimiento de objetivos puntuales y estratégicos verificables y medibles para todas las Instancias que forman parte de los servicios de infraestructura para la movilidad metropolitana. Lo anterior con el propósito de lograr que el AMG se convierta en una Metrópoli integrada, conectada, equitativa, incluyente y sostenible, digna y habitable para todas las personas que la residen y transitan todos los días.

9 Referencias

Ley de Planeación del Estado de Jalisco y sus Municipios (2018)
Disponible en:
https://congresoweb.congresojal.gob.mx/bibliotecavirtual/busquedasleyes/Listado.cfm#Leyes

Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) (2021)
Disponible en:
http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/lgahotdu.htm

Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco
Disponible en:
https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/10-19-22-bis_0.pdf

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 (Convenio).
Disponible en:
https://periodicooficial.jalisco.gob.mx/sites/periodicooficial.jalisco.gob.mx/files/09-17-19-iv.pdf

Reglamento Interno de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG
https://amim.mx/pdf/FRACCION%20II/REGLAMENTO%20INTERNO%202021.pdf

Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo del Estado de Jalisco 2018-2024 Visión 2030
Disponible en:
https://plan.jalisco.gob.mx/wp-content/uploads/2022/08/Plan-Estatal-de-Desarrollo-2a-Edicion-V0-5-02.pdf

Plan Institucional de la Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del AMG 2018-2024 Visión 2030.
Disponible en:
https://amim.mx/pdf/PI%20AMIM%202018-2024%20PARA%20PUBLICACI%C3%93N.pdf

Presupuesto de Egresos del Estado de Jalisco para el periodo comprendido del 01 de enero al 31 de diciembre de 2023.
Disponible en:
https://info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/leyes/reglamento_de_la_ley_de_austeridad_y_ahorro_del_estado_de_jalisco_y_sus_municipios06-27-15-vi.pdf

Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad del Área Metropolitana de Guadalajara (AMIM) (2021). Encuesta Metropolitana Ciclista Anual 2021.

Iniciativa Climática de México e Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ICM e ITDP) (2019). Externalidades negativas asociadas al transporte terrestre en México. Pp. 6, 9, 12, 15, 16, 20, 23, 26 y 27.

Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) (2020). Plan de Acción Climática del Área Metropolitana de Guadalajara. Pp. 57.

Instituto Mexicano del Transporte y Secretaría de Comunicaciones y Transporte (IMT y SCT) (2011). Urbanización y motorización en México. Pp. VIII.

Jalisco Cómo Vamos (2020). Informe de resultados de la Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida realizada por Jalisco Cómo Vamos en el Área Metropolitana de Guadalajara en 2018, con enfoque de movilidad. Pp. 12.

Jalisco, Gobierno del Estado de (2007). Estudio de Demanda Multimodal de Desplazamientos para la Zona Metropolitana de Guadalajara, Actualización 2007.

Kaliopeo S.C., (2020). Diagnóstico y Estrategia de inclusión de usuarias en el sistema de bicicleta pública MiBici en el Área Metropolitana de Guadalajara. Pp. 6 y 7.

Directorio

Adrian Jezhel López González
Administrador General

Nuvia Marlenne Aldana Iñiguez
Secretaria Técnica

Eduardo de Jesús Becerra Mora
Gerente de Sistema y Control de Velocidad

Víctor Manuel Clavellina Peñaloza
Gerente de Transporte Activo y Compartido

Hugo Camacho Torres
Gerente de Señalamiento y Obra Vial

Daniel Tovar Rodríguez
Gerente de Control de Tránsito

Sandra Patiño Quiroz
Titular de la Unidad de Redes y Comunicación

Luis Manuel Robles Vázquez
Titular de la Unidad de Tecnologías de la Información

Eduardo Alejandro Ruiz Hernández
Encargado de Despacho de la Unidad Administrativa y Jurídica

Hugo Vladimir Cervantes Romero
Titular del Órgano Interno de Control

PAT2023

Programa Anual de **Trabajo AMIM**

POR EL GOBIERNO DEL ESTADO

POR "LOS MUNICIPIOS"

MUNICIPIO DE EL SALTO

MUNICIPIO DE GUADALAJARA

MUNICIPIO DE IXTLAHUACÁN DE LOS MEMBRILLOS

MUNICIPIO DE JUANACATLÁN

MUNICIPIO DE SAN PEDRO TLAQUEPAQUE

MUNICIPIO DE TLAJOMULCO DE ZÚÑIGA

MUNICIPIO DE TONALÁ

MUNICIPIO DE ZAPOPAN

MUNICIPIO DE ZAPOTLANEJO

PAT2023

Programa Anual de **Trabajo AMIM**

PRESIDENTA DE LA JUNTA DE GOBIERNO

MARTHA PATRICIA MARTÍNEZ BARBA

SECRETARIO TÉCNICO DE LA JUNTA DE GOBIERNO

ADRIAN JEZHEL LÓPEZ GONZÁLEZ

ÓRGANO INTERNO DE CONTROL

HUGO VLADIMIR CERVANTES ROMERO

PAT2023

Programa Anual de **Trabajo AMIM**

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