



Sustentabilidad

PROGRAMA SECTORIAL
EJE 2



Tepatitlán
de Morelos
GOBIERNO MUNICIPAL
2018 - 2021



Sustentabilidad

Gobierno del Municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco

Instituto Municipal de Planeación
Dirección de servicios Municipales
Dirección de Comunicación Social
Hidalgo 45 / Morelos 320
Tepatitlán de Morelos, Jalisco. México
www.tepatitlan.gob.mx
www.tepatitlan.gob.mx/implan

Impreso y hecho en México.

02



Sustentabilidad



Medio Ambiente



Desarrollo
Territorial y Urbano



Agua



Movilidad

CONTENIDO

Prólogo

Integración de Grupos de Trabajo

Consulta Pública

Introducción

Marco Jurídico

Marco metodológico

Vinculación con otros instrumentos de planeación

Políticas públicas

Justificación

Diagnóstico

Apartado estratégico

Cartera de acciones y proyectos

Evaluación y seguimiento

Bibliografía

Directorio



PRÓLOGO

UNA VISIÓN EN COMÚN

La exigencia, desde la sociedad, por una verdadera gobernanza ha obligado al quehacer público a generar nuevos canales de comunicación entre la ciudadanía y el gobierno para formar una red de participación y enlace, es decir, una oportunidad de propiciar, nuevas formas de gobernar y nuevas formas de trabajo alternativo que generen confianza y potencien la capacidad de escucha y la supervisión por parte de los ciudadanos. No se pretende cambiar totalmente la forma de hacer gobierno, sino complementarla llenando los vacíos que alentaban la desconfianza y pasividad, pero ahora a través de una plataforma de diálogo activo, permanente y vinculante con la ciudadanía.

En el Instituto Municipal de Planeación IMPLAN, estamos convencidos de que los retos sociales más importantes de Tepatitlán sólo podrán resolverse con la comprometida participación del mayor número de personas de la sociedad. Son cada vez más los individuos que buscan a través de nuevos medios solucionar sus problemas, procurando un diálogo más directo con la función pública y aportando soluciones prácticas para sus problemas. Es esta la gran misión del IMPLAN, generar la gran mayoría de ciudadanía interesada, informada y con el interés de trabajar juntos y así mejorar la calidad de vida de nuestro municipio. Debemos pasar de una comunicación unidireccional dirigida “hacia” los ciudadanos, a un nuevo modelo de trabajo en donde trabajemos “con” las personas.

Esta nueva forma implica alentar cambios culturales profundos en la gestión y en la relación de funcionarios y ciudadanos; tiene que ver con una reingeniería interna en los procesos, desarrollando, asegurando y promoviendo una mejora en la calidad de prestación de los servicios públicos. Sin dejar a lado, que la gestión entre los mismos ciudadanos logre ser fructífera y efectiva para garantizar cambios tangibles en los diferentes sectores sociales y en la vida misma de los ciudadanos.

El documento que se presenta vincula dos aspectos fundamentales que orientan el desarrollo municipal hacia una nueva forma de gobernar y una nueva forma de gestión compartida entre gobierno y sociedad. El primer aspecto se refiere a iniciar una reingeniería en la estructura gubernamental y de igual forma, una readecuación de los procesos de prestación de servicios de las diferentes dependencias municipales, para garantizar servicios públicos efectivos y de calidad a la postre de implementar simultáneamente sistemas de medición con indicadores que midan los cambios que éstos produzcan. El segundo es lograr la participación y organización de la sociedad en sus distintos sectores e instituciones, a través de diferentes estrategias, esperando con ello el mejoramiento de su entorno y el aumento de su calidad de vida.



Durante la elaboración de este Plan Municipal de Desarrollo, el IMPLAN mantiene una gran premisa: que el municipio de Tepatitlán sea un espacio donde se viva de manera digna, donde las necesidades de una población diversa sean satisfechas y donde los ciudadanos participen activamente en su construcción y defensa. El IMPLAN asume la concurrencia de competencias entre distintos niveles de gobierno y se afianza en la incorporación de la sociedad civil.

Este Plan Municipal de Desarrollo procura un escenario de implementación de política pública, donde se trazan estrategias para sentar las bases y reducir la brecha de información y la influencia de las percepciones de los funcionarios públicos y de los ciudadanos de forma que, desde ambas trincheras se tengan los mejores insumos de información para diseñar las mejores políticas públicas que contribuyan a mejorar la calidad de vida de Tepatitlán.

Sabemos que los ciudadanos juzgan a sus gobiernos no sólo por la calidad de los resultados de las obras, sino por la capacidad de los gobiernos para interpretar y responder a sus peticiones en diferentes áreas desde seguridad, acceso a la justicia, provisión de servicios públicos, hasta el funcionamiento de hospitales, escuelas, unidades deportivas, etc. Es por ello, que la administración 2018 – 2021 ha pensado en una nueva forma de ordenar el Plan Municipal de Desarrollo. Basado en la metodología de **Gestión en Base a Resultados**, hoy se presenta un compendio de información dividida en seis grandes ejes transversales y estos a su vez, en 24 programas sectoriales que permiten al ciudadano y al gobierno identificar los diferentes temas sociales y abordarlos desde diagnósticos generales hasta análisis particulares con la finalidad de definir una gran visión de municipio hacia el mediano y largo plazo. Sin menoscabar que la misma metodología obliga a una eficiencia del gasto público asegurando que los diferentes planes mantengan una presupuestación y un seguimiento del gasto para garantizar el cumplimiento de las diferentes metas.

Tepatitlán asume una nueva forma de hacer gobierno, en la que la participación ciudadana sea el gran eje rector, en donde aprovechando la riqueza que hay escondida en las opiniones y en el sentir de la gente, se detecten las soluciones a los problemas más sentidos por la población, creando y consolidando políticas compartidas, donde la responsabilidad del quehacer político se cristalice en soluciones que abonen a construir de manera conjunta la calidad de vida que todos anhelamos en Tepatitlán.

EL MOMENTO DE TEPATITLÁN

L.R.N. Felipe Salazar Correa
Director del Instituto Municipal de Planeación de Tepatitlán



INTEGRACIÓN DE GRUPOS DE TRABAJO

En la Integración de los grupos de trabajo, el Gobierno juega un papel muy importante, ya que éste, como gran convocante, debe brindar la confianza y la certeza a los ciudadanos para que sus voces sean escuchadas y plasmadas en los documentos rectores del municipio. El gobierno debe de generar la mejor plataforma de participación ciudadana a fin de volver más eficiente, eficaz, oportuna y democrática la gestión del gobierno municipal. Así mismo, el gobierno debe asumirse no sólo como el promotor y gestor del desarrollo local sino el gran responsable de promover la organización de la ciudadanía a fin generar una gobernanza que produzca un proceso de cambio social, económico y ambiental innovador, práctico, útil, ordenado y estratégico.

El municipio requiere fortalecer no nada más los aspectos financieros y administrativos, sino sobre todo, promover, planear, conducir y evaluar el desarrollo, con el fin de responder a las demandas, planteamientos y visiones de progreso de sus habitantes. Es necesario que el gobierno se convierta, fundamentalmente, en actor y promotor del desarrollo social y económico, esto involucra la participación directa de la comunidad en un proceso de corresponsabilidad social e institucional.

En este contexto, las bases para la planeación estratégica residen en el Reglamento de Planeación del Desarrollo Municipal de Tepatitlán de Morelos, el cual sustenta la actualización del Plan Municipal de Desarrollo, documento rector de la planeación municipal y demás documentos de planeación. En el Capítulo II, Artículo 5 define el Sistema de Planeación Municipal como un mecanismo permanente de planeación participativa, en el que la sociedad organizada, el Instituto Municipal de Planeación y el Ayuntamiento establecerán las bases, métodos y acciones, tendientes a lograr el desarrollo y progreso del Municipio, en los términos establecidos en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Ley de Planeación para el Estado de Jalisco, Ley de Gobierno y la Administración Pública Municipal y el presente Reglamento.

Asimismo, en su Artículo 6, señala que el objeto del Sistema de Planeación Municipal es el de promover y facilitar la participación social en la elaboración, actualización, ejecución y evaluación de los planes y programas a que se refiere este Reglamento, bajo un esquema organizado de corresponsabilidad y solidaridad.

En el mismo Reglamento, se define al Instituto Municipal de Planeación en su Artículo 13, como el responsable de fortalecer y dar continuidad institucional al Sistema de Planeación Municipal, cuya finalidad es promover la investigación y planeación participativa, coordinando la consulta ciudadana con la acción de las dependencias municipales, estatales y federales para elaborar propuestas de largo, mediano y corto plazo a las necesidades actuales y futuras. En el Artículo 15, numeral IX, se establecen los lineamientos para la elaboración del Plan Municipal de Desarrollo, el Plan General del Ayuntamiento, Programas Sectoriales y Operativos Anuales; en el numeral X, indica que el IMPLAN debe elaborar el Plan Municipal de Desarrollo, el Plan General de Ayuntamiento, Programas Operativos Anuales y otros que incluya el Sistema de Planeación Municipal; y en el XI, especifica que debe coordinar y colaborar con las diferentes dependencias del Ayuntamiento en la elaboración de sus respectivos programas sectoriales y programas operativos anuales.



Es de mencionar que bajo estos lineamientos el Instituto Municipal de Planeación procedió con una serie de encuentros con diferentes actores sociales a razón de llevar una consulta ciudadana lo más amplia posible para recoger información crucial, misma que sería procesada para lograr la actualización del Plan Municipal de Desarrollo.

Al interior del Gobierno Municipal, se conformaron grupos interdisciplinarios en donde intervinieron tanto Directores, como Jefaturas, Coordinaciones y Auxiliares de las dependencias, bajo un esquema de organización en la que se definieron los siguientes objetivos:

- I. Establecer una ruta-cronograma para planificar, manejar y supervisar la elaboración del Plan Municipal de Desarrollo, detallando a los grupos involucrados su función y fechas críticas de entrega de resultados para concluir exitosamente el proceso de elaboración del PMD.
- II. Actualizar información requerida para la actualización de los diferentes diagnósticos de los diferentes temas sociales correspondientes a los diferentes programas sectoriales.
- III. Definir los objetivos, proyectos e indicadores estratégicos que darán forma a los Programas Sectoriales y Plan General de Gobierno, vinculados al Plan Municipal de Desarrollo.
- IV. Definir y difundir con los representantes sociales y del sector privado los métodos y técnicas para la formulación de los Programas Sectoriales, vinculados al Plan Municipal de Desarrollo.
- V. Definir y socializar entre los responsables de cada Programa Sectorial un manual para la elaboración de dichos programas.
- VI. Brindar capacitación a todos los participantes en el proceso de formulación de los Programas Sectoriales que conformarán el Plan Municipal de Desarrollo;
- VII. Ofrecer la asistencia técnica necesaria a todos los participantes al interior de la administración municipal.
- VIII. Coordinar la integración de información en la formulación de los Programas Sectoriales vinculados al Plan Municipal de Desarrollo;
- IX. Coordinar la Consulta pública de divulgación del Plan Municipal de Desarrollo.

En lo correspondiente a la ciudadanía, en cumplimiento al Artículo 14, numeral IV que remite al IMPLAN a diseñar y coordinar la implementación de mecanismos de participación social para recopilar la percepción de la sociedad, respecto al desarrollo municipal para el diagnóstico, asimismo para sistematizar e interpretar los resultados cualitativos obtenidos; el Instituto se planteó los siguientes objetivos:

- Diseñar un plan de trabajo detallado para la elaboración de foros de participación ciudadana, con la identificación de expertos temáticos, recursos e instalaciones necesarias para conformar exitosamente esta importante fase.
- Identificar a los actores sociales – líderes –; instituciones educativas y organismos colegiados, así como a la ciudadanía en general para convocarlos en el proceso de participación ciudadana.



- Definir el método de involucramiento de los representantes sociales y el sector privado en la formulación de los Programas sectoriales y los Proyectos Estratégicos, vinculados al Plan Municipal de Desarrollo;

Concertando entonces la dinámica de participación ciudadana, se concretó en varios momentos la participación de los representantes de Instituciones líderes y académicas del municipio, incluidas Universidades, Colegios de Profesionistas, gremios empresariales, Asociaciones Civiles, Comités Vecinales y ciudadanos, que participaron activos en varias de las estructuras contempladas como lo fueron la Asamblea de líderes, los Foros de Consulta Ciudadana en cabecera y delegaciones, Mesas temáticas de consulta, Integración y priorización del COPLADEMUN, Encuestas, Portal en línea, TIC, redes sociales, Análisis de expertos, entre otras.



CONSULTA PÚBLICA

Planear el desarrollo en el Municipio significa, entre otras cosas, trazar con claridad objetivos, metas y prioridades; definir acciones y asignar recursos a partir del tipo de desarrollo al que aspira la colectividad municipal. Concebida de esta forma, la planeación es, entonces, un proceso racional y sistemático mediante el cual, los habitantes del Municipio y sus autoridades, identifican y diagnostican sus problemas y necesidades, así como los recursos reales y potenciales con los que cuentan, analizan y construyen su visión a través de propuestas de desarrollo y establecen las prioridades y metas, además de los compromisos y mecanismos de corresponsabilidad en tiempo y forma.

A partir de estas consideraciones, la planeación del desarrollo no es sólo un asunto de especialistas, sino sobre todo, un proceso de convergencia de saberes, técnicas, habilidades, capacidades y visiones políticas, en permanente reelaboración para transformar la realidad.

La Consulta pública está fundamentada de manera local en el Reglamento de Planeación del Desarrollo Municipal, el cual expresa en el capítulo I, Artículo 13, que es el Instituto Municipal de Planeación el responsable de fortalecer y dar continuidad institucional al Sistema de Planeación Municipal, cuya finalidad es promover la investigación y planeación participativa, coordinando la consulta ciudadana con la acción de las dependencias municipales, estatales y federales para elaborar propuestas de largo, mediano y corto plazo a las necesidades actuales y futuras. Asimismo en el capítulo II, Artículo 7, el cual señala que el Sistema de Planeación Municipal estará integrado por las siguientes etapas, inciso I. Consulta pública, Diagnóstico, Planeación, Evaluación y Seguimiento.

De igual manera en el Art. 14, menciona que el Instituto Municipal de Planeación tiene por objeto, inciso III, “Promover la planeación participativa, coordinando con el COPLADEMUN la consulta a la ciudadanía, dependencias y entidades, con la finalidad de elaborar, actualizar o modificar el Sistema de Planeación Municipal”; inciso IV, “Diseñar y coordinar la implementación de mecanismos de participación social para recopilar la percepción de la sociedad, respecto al desarrollo municipal para el diagnóstico, asimismo para sistematizar e interpretar los resultados cualitativos obtenidos”.

En este contexto el Instituto Municipal de Planeación, diseño y coordinó los mecanismos de participación social y consulta pública para la actualización del Plan Municipal de Desarrollo de dos maneras:

- I. **AL INTERIOR DEL GOBIERNO:** Se diseñó una ruta de trabajo para las áreas del Gobierno Municipal, las cuales a través de reuniones de trabajo recibieron capacitación, asesoría técnica y monitoreo del trabajo, identificando necesidades, problemas y potencialidades del municipio.



- II. **AL EXTERIOR DEL GOBIERNO:** Se impulsó la participación ciudadana en diferentes momentos y bajo diferentes modalidades que permitieron conocer y consolidar los objetivos y proyectos estratégicos que resultaran en el Plan de Gobierno en vinculación al Plan Municipal de Desarrollo 2018-2033.

La visión era lograr que la actualización al Plan Municipal de Desarrollo, se desarrollara en una acción conjunta y coordinada, la cual involucrara a todos los sectores de la sociedad, para lograr contar con un

Plan Municipal de sociedad y gobierno, construido de manera estratégica y participativa, donde se plasmen los principales anhelos de la población y las problemáticas más apremiantes, impulsando las prioridades y definiendo los lineamientos que darán pie a los Proyectos estratégicos, que orientarán la acción del Gobierno y la sociedad en conjunto.

La Consulta Ciudadana, consistió en la implementación de diferentes instrumentos dirigidos a conocer la opinión y visión de los ciudadanos con diferentes perfiles: expertos en temas específicos, grupos vulnerables, representantes, líderes ciudadanos y personas en general, aportaron su opinión a través de mecanismos ofrecidos con éste propósito.

- I. **Asamblea de líderes**, la cual proporcionó a los asistentes, un espacio de conocimiento del nuevo modelo de planeación y participación ciudadana, así como una invitación a la reflexión y formulación de propuestas para su integración al Plan Municipal de Desarrollo.
- II. **Foros de Consulta Ciudadana**, que bajo un esquema de organización interinstitucional, fueron los líderes y representantes de Instituciones, quienes impregnaron con información estadística la situación que vive nuestro municipio, impulsando el análisis tanto de problemas como de oportunidades y soluciones. Este espacio de reflexión y diálogo, propicio el debate de los principales problemas y potencialidades, abordando los temas prioritarios y destacando personajes claves para la resolución y trabajo en equipo.
- III. **Foros específicos en las delegaciones incluida la agencia municipal**, los cuales se volvieron espacios de esperanza y concertación ciudadana, en que de manera anticipada habían previsto ya al delegado, peticiones concretas y propuestas de mejora para sus comunidades.
- IV. **Mesas Temáticas de Consulta Ciudadana**, propiciadas y organizadas por las mismas Instituciones, Consejos y ciudadanos, las cuales fueron orientadas al intercambio de opiniones y enfoques que contribuyeron a plasmar documentos de temas específicos, con compromisos y líneas de trabajo abordados desde diferentes perspectivas.
- V. **Integración del COPLADEMUN Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal**, de



acuerdo al Reglamento de Planeación para el Desarrollo Municipal, el COPLADEMUN, es la representación del gobierno y sociedad para priorizar las políticas públicas que se ejercerán en la administración en turno. Por lo que en primera instancia se realizó la Instalación del COPLADEMUN, y la consulta y recepción de solicitudes de la ciudadanía en sus diferentes sectores, continuando la priorización de obras por parte del Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal.

- VI. **Encuesta de Consulta Ciudadana**, la cual fungió como receptor de las necesidades más sentidas de todos los sectores de la población, impregnadas de aportes tanto personales como Institucionales, reflejaron la situación de familias, comunidades, instituciones profesionales, Asociaciones civiles que enmarcaron la ruta de planeación. La metodología de recepción se realizó de manera que todas las personas pudieran de manera escrita o digital, hacer su aportación.
- VII. **Portal en línea**, el cual sintetizó la consulta electrónica a través del portal www.tepatitlan.gob.mx. El objetivo fue conocer los problemas que aquejan al ciudadano y como los percibe en su entorno.
- VIII. **TIC, redes sociales**, la interacción en redes sociales como Facebook, Whatsapp, gmail, generó la participación de este sector de la población que utiliza las redes sociales, para conocer sus diferentes puntos de vista y propuestas en torno al mejoramiento de su municipio.
- IX. **Análisis de expertos**, a través de la incorporación de los prólogos en los Programas Sectoriales que éstos a su vez incorporan el Plan Municipal de Desarrollo, se solicitó la participación de expertos en la materia de cada Eje transversal, para que mediante su conocimiento y experiencia, avalaran y enriquecieran las proyecciones del Plan Municipal de Desarrollo.



INTRODUCCIÓN

Uno de los términos que escuchamos más actualmente respecto a las vialidades es la movilidad, ¿de qué se trata? y ¿cómo nos afecta?

Se le llama movilidad al conjunto de desplazamientos que se realizan en un espacio físico, donde se incluyen los transportes privados y públicos, así como de personas y mercancías. Y la movilidad sostenible es un conjunto de acciones destinadas a todos los ciudadanos que de manera global, pretenden en sus desplazamientos mejorar la calidad del entorno.

Promover el uso del transporte público e investigar y mejorar los combustibles alternativos, son los principales retos que se persiguen para minimizar en la medida de lo posible el impacto ambiental y social que se pueda generar. Es necesario que la población también cambie de mentalidad para que disminuya el uso del coche particular ya que es de vital importancia para nuestro municipio de Tepatitlán, mantenernos como un municipio sostenible ya que de esta manera estaremos coadyuvando con el medio ambiente.

Las ciudades modernas requieren decisiones sustentables para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, por eso se deben generar los esquemas de crecimiento urbano con espacios necesarios para la interacción de todos los actores de movilidad: peatones, ciclistas, transporte urbano y automóvil.

El objetivo de la movilidad es lograr la accesibilidad, esto es, facilitar el tránsito entre los lugares para que sea más sencillo y seguro el arribo a cada uno de los destinos de los actores. La importancia de la accesibilidad es la inclusión de todos los que formamos parte de la comunidad vial en donde, bajo las reglas y acciones, nos vemos beneficiados en nuestros trayectos.

Se debe tener en cuenta que la movilidad busca promover la conciencia en las calles, pues propiciarla, con el respeto a las normas y a los demás hace más fáciles y seguros los trayectos de todos, lo que es sinónimo de “ponerse en los zapatos de los demás”, de ahí su importancia para considerar al otro.



MARCO JURÍDICO

El marco normativo en los Programa Sectoriales del municipio de Tepatitlán de Morelos, Jalisco, establecen las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas que dan sustento a los mismos, así como es el caso del Programa “Desarrollo Rural Sustentable”, el cual se conserva en:

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

En su Artículo 26 señala que el Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

En su Art. 15, fracción VI, señala que las autoridades estatales y municipales organizarán el Sistema Estatal de

Planeación para que, mediante el fomento del desarrollo sustentable y una justa distribución del ingreso y la riqueza, se permita a las personas y grupos sociales el ejercicio de sus derechos, cuya seguridad y bienestar proteja esta Constitución.

Ley General de Asentamientos Humanos

El Artículo 11 establece que la planeación y regulación del ordenamiento territorial y el desarrollo urbano “estará a cargo de manera concurrente de la Federación, las entidades federativas y los municipios”, de acuerdo a sus respectivas competencias. De esta forma, la planeación de los asentamientos humanos se lleva a cabo a través de una serie de planes o programas sectoriales, responsabilidad de distintos niveles de gobierno (nacional, estatal, municipales y de centros de población).

Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente

El artículo 23 exige que los planes de desarrollo urbano tomen en cuenta los lineamientos de los programas de ordenamiento ecológico. También contempla diversos criterios para la regulación ambiental en los asentamientos humanos, como evitar los usos de suelo segregados y la su urbanización extensiva y establecer sistemas de transporte colectivo.

Ley General de Cambio Climático

El artículo 34 establece que para reducir las emisiones, las dependencias y entidades de la administración pública federal, las entidades federativas y los municipios, en el ámbito de su competencia, promoverán el diseño y la elaboración de políticas y acciones de mitigación. Como parte de estas acciones de mitigación se incluye la inversión en transporte público y no motorizado.

Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente.

Artículo 5º. Compete al gobierno del estado y a los gobiernos municipales, en la esfera de competencia local, conforme a la distribución de atribuciones que se establece en la presente ley,



y lo que disponga otros ordenamientos, así como los convenios de coordinación que al efecto se firmen:

XIX. Aplicar las disposiciones de tránsito y vialidad para reducir los niveles de emisión de contaminantes de la atmósfera, provenientes de los vehículos automotores, incluido el transporte público;

Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios

Tiene por objeto establecer normas y principios básicos de la planeación de las actividades de la administración pública estatal y municipal para coadyuvar en el desarrollo integral y sustentable del Estado, así como las bases de integración y funcionamiento del Sistema Estatal de Planeación Democrática del Estado de Jalisco. Ahora bien en el Art. 22, menciona las atribuciones de las dependencias y entidades del Poder Ejecutivo del Estado, dentro de la planeación para el desarrollo, las siguientes: I. Participar, conforme al ámbito de su competencia, en los subcomités sectoriales, regionales o especiales y los grupos de trabajo del Comité de Planeación para el Desarrollo del Estado (COPLADE).

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco

En su Art. 26 enumera las atribuciones de la Secretaría de Movilidad para definir e impulsar políticas públicas y acciones que coadyuven a una movilidad sustentable para los jaliscienses.

Ley de Movilidad del Estado de Jalisco

Plantea como parte de las funciones de la Secretaría de Movilidad regular la movilidad y el transporte en el Estado de Jalisco. También establece los derechos y obligaciones de los sujetos de la movilidad, a la vez que enuncia el orden y las medidas de seguridad, así como el control de la circulación vehicular motorizada y no motorizada de personas, bienes y servicios. Buscan generar cambios sustanciales en el bienestar de la sociedad, propiciandouna forma segura de desplazamiento en las ciudades del estado al reducir los tiempos de traslados, lo cual generará una mejor calidad de vida en los jaliscienses.

Reglamento de Planeación del Desarrollo Municipal de Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

La planeación del municipio está sustentada en dicho reglamento y especifica en su Artículo 42 que la planeación estratégica enmarca los programas sectoriales, así mismo en su Artículo 59 especifica que dichos programas Sectoriales son instrumentos que abordan una temática socialmente relevante y determinada, que vinculan el funcionamiento de diversas instituciones públicas, sociales y privadas.



MARCO METODOLÓGICO

El presente Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033, fue elaborado a partir de dos esquemas metodológicos: el primero, en cumplimiento a la Ley de Planeación Participativa del Estado de Jalisco y sus municipios y el segundo, a la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, la cual promueve el Presupuesto basado en Resultados (PBR) y define el Sistema de Evaluación del Desempeño (SED). Tanto PBR como SED permiten la valoración objetiva del desempeño de los programas y las políticas públicas a través de la verificación del cumplimiento de metas y objetivos, con base en indicadores estratégicos asegurando la mayor eficiencia del gasto público.

La actualización del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033, se enmarca en los siguientes requerimientos:

Ley de Planeación Participativa del Estado de Jalisco y sus municipios	Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria
Marco Jurídico	Marco Jurídico
Vinculación con otros instrumentos de planeación.	Vinculación con otros instrumentos de planeación.
Consulta Pública	Consulta Pública
Proceso metodológico empleado	Proceso metodológico
Evaluación del Plan anterior.	Cumplimiento de metas de la Agenda 2030-ONU Hábitat.
Diagnóstico por ejes de desarrollo	Diagnóstico situacional reciente
Análisis del Diagnóstico	Análisis de expertos.
Análisis de Problemas	
Análisis de Oportunidades	
Vocacionamiento	
Apartado estratégico	A partir del diagnóstico se establecen objetivos, estrategias, líneas de acción, Indicadores, Metas vinculadas a los indicadores.
Visión –Objetivos a largo plazo	
Objetivos Estratégicos	Objetivos estratégicos
Estrategias asociadas a Objetivos estratégicos	
Programas Sectoriales y especiales por ejes de desarrollo.	Programas Sectoriales
Sistema de seguimiento y evaluación	Mecanismo que permita dar seguimiento a indicadores y verificar cumplimiento de las metas y objetivos
Indicadores y metas asociadas a objetivos	
Cartera de proyectos estratégicos.	
	Informe que rinda cuentas de logros y avances de los programas.



De los cuales se conformó una estructura local, para la elaboración del Plan que se muestra a continuación:

Estructura del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033

Documento Base

- I. Presentación
- II. Mensaje del Presidente Municipal
- III. Mensaje del Consejo Ciudadano de Planeación
- IV. Introducción
- V. Misión
- VI. Visión
- VII. Principios y Valores
- VIII. Bases y Fundamentos Jurídicos
- IX. Alineación a Instrumentos de Planeación Superiores
- X. Marco Metodológico
- XI. Diagnóstico del municipio
- XII. Áreas de oportunidad
- XIII. Vocacionamiento
- XIV. Sistema de monitoreo y seguimiento a Indicadores
- XV. Evaluación del Plan Municipal de Desarrollo anterior

Ejes transversales integrados por Programas Sectoriales

- I. Introducción
- II. Vinculación de los objetivos para el cumplimiento de las metas de la Agenda 2030 (Objetivos del Desarrollo Sostenible).
- III. Alineación a Instrumentos de Planeación Superiores
- IV. Marco Jurídico.
- V. Marco metodológico.
- VI. Integración de Grupos de Trabajo /Proceso de la participación ciudadana en la planeación.
- VII. Consulta Pública.
- VIII. Análisis de expertos
- IX. Políticas públicas de cada Programa Sectorial.
- X. Justificación
- XI. Diagnóstico del municipio por Programa Sectorial.
- XII. Apartado Estratégico
- XIII. Análisis del diagnóstico identificando problemas centrales.
- XIV. Identificación de objetivos, estrategias, metas, líneas de acción, indicadores.
- XV. Cartera de proyectos y acciones.
- XVI. Sistema de Evaluación y seguimiento

Atlas municipal

- I. Contenido
- II. Introducción
- III. Apartado de ubicación
- IV. Apartado del Medio Físico Natural
- V. Apartado del Medio Físico Transformado
- VI. Apartado de Población y Vivienda



Asimismo, para desarrollar e integrar el contenido básico antes mencionado en la actualización del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza, el Instituto Municipal de Planeación en primera instancia, organizó y llevó a cabo talleres de capacitación que tenían como finalidad la elaboración de los Programas Sectoriales en los cuales los enlaces de cada dirección y jefatura se capacitaron en el uso de nuevas herramientas de planeación con la finalidad de orientar a todos hacia un mismo fin y visualizar el futuro del municipio de manera conjunta.

Bajo una guía técnica, la primera fase del proceso era realizar el acopio y procesamiento de información al interior y exterior de las dependencias con fuentes de datos oficiales que incluyera el estado y situaciones actuales, así como normatividad, vinculación y el sentido estratégico de cada tema en cada Programa Sectorial.

En la segunda fase, los enlaces se encargaron de analizar los datos estadísticos correspondientes y realizar un diagnóstico del estado que guarda el tema respectivo en los últimos años, sentando así, las bases para definir los principales objetivos, las estrategias y las principales áreas de oportunidad.

A este ejercicio de planeación realizado por los enlaces siguió una tercera fase de planeación democrática, los Foros de Consulta Ciudadana investidos de líderes sociales y empresariales que fungieron como expositores, nombrando la problemática y potencialidades en el municipio. Siguió los Foros de Consulta en cada Delegación y la reunión con líderes de Instituciones en las áreas social, económica, urbana y ecológica, los cuales conocieron el nuevo modelo de planeación y plasmaron su visión hacia el municipio. Posteriormente, prosiguió la Instalación de la Junta de Gobierno del Consejo de Planeación para el Desarrollo Municipal en donde igualmente se trabajó en mesas temáticas que recibieron las necesidades más apremiantes de la población. Los mecanismos anteriormente enunciados fueron con la finalidad de enriquecer el diagnóstico y el apartado estratégico de los diferentes Programas Sectoriales.

La cuarta fase del proceso se abocó a todo el apartado estratégico donde se incluyeron los Objetivos, Proyectos e indicadores, alineados a los instrumentos superiores de planeación.

La quinta fase consistió en vaciar los proyectos estratégicos, sectoriales y específicos, en una cartera de proyectos y programas, para traducirse en los Programas Operativos Anuales de cada dependencia, que bajo la estructura de una Plataforma de Monitoreo y Evaluación, responderá a cubrir las necesidades, explorar las áreas de oportunidad e impulsar el desarrollo sustentable en el municipio.

La sexta fase supone conforme a la Ley, el proceso de consulta y socialización con miras a la aprobación por parte del Honorable Ayuntamiento.

La etapa final corresponde a la edición y publicación del presente instrumento de planeación.



VINCULACIÓN CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANEACIÓN

A nivel Internacional

El Programa Sectorial de “Desarrollo Económico y Competitividad”, guarda vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (2015-2030) también conocidos por sus siglas ODS, que son una iniciativa impulsada por Naciones Unidas para dar continuidad a la agenda de desarrollo tras los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). Son 17 objetivos y 169 metas propuestos como continuación de los ODM incluyendo nuevas esferas como el cambio climático, la desigualdad económica, la innovación, el consumo sostenible, la paz y la justicia, entre otras prioridades. En este programa guarda congruencia con el objetivo de garantizar la sostenibilidad del medio ambiente.

A nivel Nacional

El programa sectorial guarda congruencia con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo y los programas que emanan de éste, en particular la Meta II, México Incluyente y IV. México Próspero, en la que destaca la prioridad del Gobierno Federal, para generar un crecimiento económico sostenible e incluyente.

Objetivo 2.5 Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna.

Objetivo 4.4 Impulsar un crecimiento verde incluyente y facilitando que preserve nuestro patrimonio natural, al mismo tiempo que genere riqueza, competitividad y empleo.

Objetivo 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

A nivel Estatal

Se guarda vinculación con el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033 en los objetivos de desarrollo planteados, en la dimensión Movilidad Urbana en los objetivos:

OD601. Contar con áreas metropolitanas diseñadas a escala humana.

OD603. Contar con alternativas de transporte masivo y colectivo, que sean de calidad, seguras y eficientes.

OD602. Desincentivar el uso del automóvil particular como principal medio de transporte.

Y en el programa sectorial Movilidad Sustentable en los objetivos:

1. Mejorar la infraestructura y equipamiento urbano para alcanzar una movilidad sustentable.
2. Incrementar la cobertura y calidad del servicio de transporte público.
3. Incrementar el uso de medios alternativos de traslado, desincentivando el uso del automóvil.



POLÍTICAS PÚBLICAS

La conformación de las ciudades es una consecuencia del crecimiento económico y constituye un intento por mejorar la calidad de vida de las personas. Sin embargo, conforme el tejido social se hace más complejo, se incrementan las demandas de servicios públicos básicos como vivienda, educación, salud y transportación, por lo que de manera cotidiana las personas tienen la necesidad de desplazarse para realizar sus actividades laborales, educativas, comerciales, sociales y recreativas.

Por ello se debe considerar como una prioridad la disponibilidad de infraestructura y medios de transporte adecuados que movilicen a las personas de un modo digno, oportuno, confiable, económico y sustentable.

El automóvil se ha constituido como el medio de desplazamiento predilecto de las personas, lo cual ha sido propiciado en cierta medida por el deficiente servicio de transporte público, así como por el diseño y construcción de infraestructura vial urbana que privilegia al auto particular sobre otros medios de transportación.

Así, se han incrementado las externalidades negativas derivadas de su uso: congestionamientos viales, deterioro ambiental, extensos tiempos en los traslados, costos económicos, accidentes viales y problemas de salud.

Para el Gobierno Municipal 2018-2021, es una prioridad generar políticas que mejoren las condiciones de movilidad, incrementando con ello la calidad de vida de los habitantes del municipio de Tepatitlán. Para la Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal es procedente establecer pautas que mejoren sustancialmente la movilidad en el municipio, mitigando las externalidades negativas y estableciendo modelos de desplazamiento que incentiven la utilización de nuevos esquemas de movilidad no motorizada.

El transporte público acorde con la normatividad municipal y estatal, debe garantizar un servicio eficiente, que de manera segura y rápida, responda a la cobertura requerida.

Asimismo se debe impulsar esquemas de crecimiento urbano sustentables con los espacios necesarios para la interacción de todos los actores de la movilidad: peatones, ciclistas, transporte urbano y automóvil.



JUSTIFICACIÓN

El tema de movilidad en el municipio de Tepatitlán, aunque ha sido mencionado en varias y múltiples reuniones y consultas, no ha sido impulsado como debiera en la esfera de la planeación y ejecución de los programas de gobierno, ni tampoco a tomado importancia en la población, ya que cada vez son más los accidentes viales y las faltas al respeto del marco normativo del municipio.

El parque automovilístico ha crecido considerablemente en los últimos años, para el año 2018, la oficina Recaudadora Foránea No. 89 con sede en Tepatitlán, cuenta con un padrón de 92,488 vehículos, de los cuales 42,800 son de automóviles de servicio particular, transformándose en una ciudad fuertemente motorizada, y ocupando el automóvil particular, el primer lugar sobre todos los medios de transporte.

El promedio anual de accidentes viales en el municipio es de 1,153, es decir un promedio de 3 accidentes diarios. La mayoría de estos accidentes son errores humanos tales como desobedecer señales, no respetar preferencia, no mantener distancia de seguridad, el estado de señalización de las vías es incompleto y no se adapta a los requerimientos del desarrollo Municipal. El centro de la Ciudad y lugares clave presentan congestiones vehiculares pasando a ser un problema de la magnitud de las grandes urbes, que no fueron preparadas para el flujo vehicular que en estos momentos invaden las vías locales y colectoras.

En base a esta problemática, es que se propone el Programa Sectorial de Movilidad, que tiene como objetivo general Impulsar un desarrollo urbanístico acorde con todas las necesidades presentes y futuras de sus habitantes en cuanto a movilización de pasajeros y carga, el tránsito peatonal y la localización de servicios públicos, en concordancia con los usos del suelo proyectados.



DIAGNÓSTICO

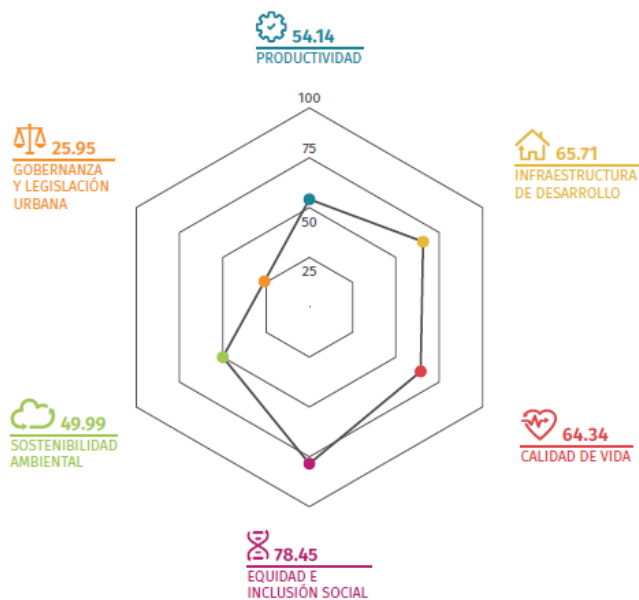
El Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), desarrolló con el apoyo de ONU-HÁBITAT, el estudio urbano más amplio que se haya realizado en México. El Objetivo de esta iniciativa fue conocer a fondo los retos de este sector y, a partir de ello, explorar nuevas pautas para una política nacional de desarrollo urbano.

El Índice de Ciudades Prósperas, es el resultado de un trabajo amplio y profundo en 305 municipios de México, convirtiéndose en una herramienta de gran utilidad para la toma de decisiones. Los datos que reúne permitirán promover entornos urbanos más prósperos y sostenibles, con mejores oportunidades laborales, acceso a servicios de salud e instituciones educativas. El estudio también identifica las ventajas comparativas de cada ciudad y, en consecuencia, incentiva su desarrollo como parte de un sistema integral.

Por estas razones, el Índice de Ciudades Prósperas, es un instrumento valioso de política pública, esencial para impulsar el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que México adoptó como un compromiso. El fin último es lograr que nuestras ciudades sean lugares más prósperos y armónicos, en los que cada uno de sus habitantes pueda ejercer cabalmente sus derechos sociales y desarrollar su potencia a plenitud.

Tepatitlán es evaluado en seis dimensiones de prosperidad:

Productividad
Infraestructura de Desarrollo
Calidad de vida
Equidad e Inclusión Social
Sostenibilidad Ambiental
Gobernanza y Legislación Urbana



Fuente: ONU-Habitat.

— Tepatitlán de Morelos



En lo que respecta al área de movilidad urbana del municipio de Tepatitlán, ésta fue calificada en 86.82 obteniendo una calificación aceptable que reflejan la situación en cuanto al tema, aunque falta el dato de Longitud de transporte masivo.

El Eje de Movilidad urbana, monitorea entre otras cosas la Longitud del transporte masivo, el cual es definido midiendo la longitud de transporte público masivo del municipio. Los sistemas de transporte público masivo comprenden autobuses de tránsito rápido, trolebús, tranvía, metro y metro ligero. Su dotación es recomendada para ciudades de más de 500 000 habitantes y para aglomeraciones urbanas de más de 1 millón de habitantes. Actualmente el municipio no cuenta con este tipo de transporte, por lo tanto, es probable que los habitantes tengan serios problemas de accesibilidad y movilidad en sus rutas de origen-destino.

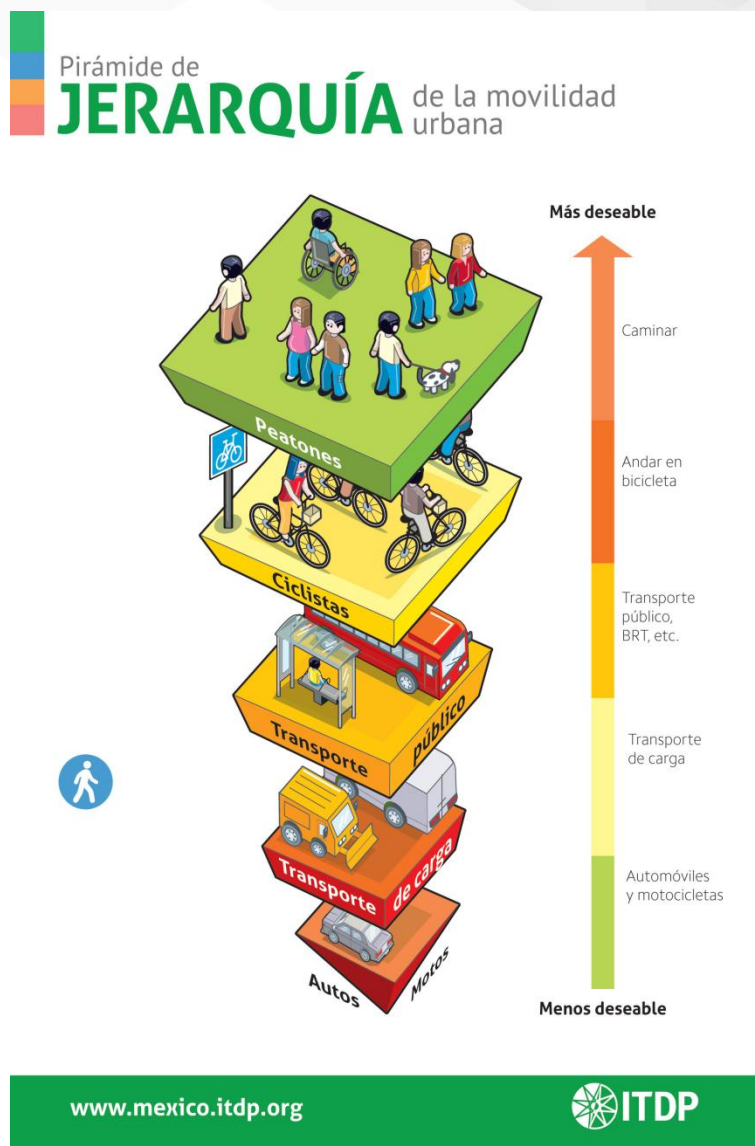
Asimismo el otro indicador son las fatalidades de tránsito, el cual mide el número anual de fatalidades de tránsitos registrados en el municipio, ponderados con el tamaño de su población. Este indicador es muy bajo, lo que puede indicar que las acciones físicas (de infraestructura) y las de tránsito ayudan a mitigar los riesgos de movilidad tanto para peatones y ciclistas, como automovilistas. Esta condición puede favorecer el uso seguro e incluyente de la vialidad.

ID	Municipio
02	INFRAESTRUCTURA DE DESARROLLO
	Tepatitlán de Morelos
	65.71
0201	INFRAESTRUCTURA DE VIVIENDA
	Vivienda durable 79.45 ●
	Acceso a agua mejorada 100.00 ●
	Espacio habitable suficiente 97.26 ●
	Densidad poblacional 100.00 ●
	Densidad poblacional 20.56 ●
0202	INFRAESTRUCTURA SOCIAL
	Densidad de médicos 49.31 ●
0203	INFRAESTRUCTURA DE COMUNICACIONES
	Acceso a Internet 47.06 ●
	Velocidad de banda ancha promedio 40.01 ●
	Velocidad de banda ancha promedio 54.10 ●
0204	MOVILIDAD URBANA
	Longitud de transporte masivo 86.82 ●
	Fatalidades de tránsito -
	Fatalidades de tránsito 86.82 ●
0205	FORMA URBANA
	Densidad de la interconexión vial 65.93 ●
	Densidad vial 100.00 ●
	Superficie destinada a vías 47.88 ●
	Superficie destinada a vías 49.90 ●

Fuente: ONU-Habitat.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global, considera que durante décadas la planificación tradicional de transporte se ha centrado en mejorar las condiciones para los automóviles privados, sin considerar espacios para peatones y ciclistas. Sin embargo, la mayoría de la población del mundo depende de la bicicleta, el caminar y otras formas de transporte de tracción humana para ir al trabajo y trasladarse alrededor de sus ciudades todos los días. Aumentar el uso de la bicicleta y la facilidad para caminar, son algunas de las formas más prácticas y accesibles para reducir las emisiones de CO₂, además de que fomentan la accesibilidad a mayores oportunidades económicas para las personas en condiciones de vulnerabilidad.





Según el ITDP la jerarquía de la movilidad urbana debe priorizar los modos de transporte que promueven la equidad, el beneficio social y dañan menos al medio ambiente.

Como muestra la gráfica, el orden debe dar prioridad a peatones (especialmente a personas con discapacidad, niños, adultos mayores, etc.), después a ciclistas, seguidos de usuarios de transporte público, transporte de carga y al final el automóvil y motocicletas. El derecho de moverse por la ciudad es universal y no debe reservarse solo a los propietarios de automotores privados.



Análisis de la Movilidad en el Municipio



El municipio de Tepatitlán de Morelos, cuya población representa el 0.12% del total nacional, ocupa el lugar 159 de entre los 2,456 municipios con que cuenta el país, en el estado representa el 0.52% y es el municipio 37 de los 459 que componen la población la Región Centro Occidente. Pertenece a la Región Altos Sur y su población en el año 2015, según la Encuesta Intercensal del INEGI era de 141 mil 322 personas; 48.9% son hombres y 51.3% mujeres.

El municipio representa el 35.45% del total regional, comparando este monto poblacional con el del año 2010, se obtiene que la población municipal aumentó un 3.8% en cinco años. Se estima que para el año 2020 esta población aumentará a 153 mil 678 habitantes, donde 74 mil 833 serán hombres y 78 mil 845 mujeres, con una tasa de crecimiento promedio anual del 0.84% manteniendo el 1.8% de la población total del estado.

La mayor parte de la población se encuentra situada en los grupos de menor edad, entre los 0 a 14 años y de 15 a 29 años reuniendo 79,973 habitantes, poco más de la mitad de la población (56.58%).

Gráfico 1: Población de Tepatitlán y su tasa de crecimiento anual



Tabla 1: Población de Tepatitlán por grupos de edad 2015

Grupos de edad	0 a 14	15 a 29	30 a 44	45 a 59	60 a 74	75 a 89	90 a 100 y más	No especificado
N° personas	42,114	37,859	27,557	16,263	8,616	3,055	372	287

Distribución territorial

El municipio de Tepatitlán presenta una densidad bruta de 92.68 hab/km² ligeramente inferior a los 93.53 hab/km² que presenta el promedio del estado, ubicándose en el lugar número 23 de sus municipios.

Tabla 1: Densidad poblacional de Tepatitlán

Año	Población municipal	Densidad Habitante/km2.
1990	92,395	62.90
2000	119,197	81.15
2010	136,123	92.68

Fuente:Elaboración del IMPLAN con base en el INEGI 2015.

De 1990-2010 el municipio ha experimentado un poblamiento continuo pasando de una densidad de 62.90 hab/km² en 1990 a 92.68 hab./km² para el año 2010. Para el año 2010 en la cabecera, Tepatitlán contó con una densidad de 237.74 hab/km² concentrando el 73.32% de la población en el 28.58% del territorio, mientras que las delegaciones cubren el 26.69% de la población, y presentan densidades inferiores al promedio municipal.

Tabla 1: Densidad del municipio 2010

Zona	% población	% territorio	Densidad Hab./km2
Centro (ciudad)	73.32	28.56	237.74
Delegación Capilla de Guadalupe.	11.02	14.59	69.97
Delegación de Capilla de Milpillas	4.38	15.09	26.90
Delegación Pegueros	4.02	11.22	33.18
Delegación San José de Gracia.	5.53	17.33	29.56
Delegación Mezcala	1.74	13.19	12.19

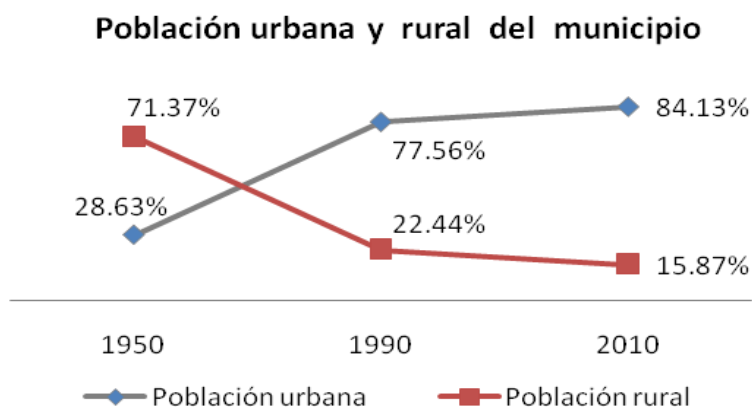
Fuente:Elaboración del IMPLAN con base en el INEGI 2010.



Población urbana y rural

El promedio de habitantes por localidad en el año 2010 fue del 66.26%, mientras que en el año 1950 el promedio era de 108.58%, existiendo 347 localidades de las cuales solo la cabecera era considerada urbana y el resto se clasificaba como rural ya que más del 50% de su población vivía en localidades con menos de 2,500 habitantes. Tepatitlán se convirtió en un municipio urbano medio en el año 2010, ya que más del 50% de su población vivía en localidades entre 15 mil y menores de 100 mil habitantes.

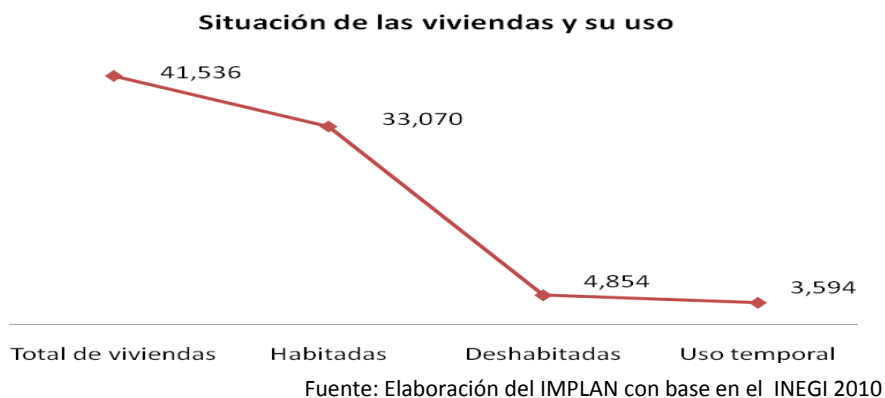
Población urbana y rural en el municipio.



Fuente: Elaboración del IMPLAN con base en el INEGI 1950-2010.

En 1950 la población urbana representaba el 28.63% y se concentraba en la cabecera municipal, mientras que la población rural constituía el 71.37% distribuida en 346 localidades con un promedio de 108.58 habitantes por localidad.

Tabla: Situación de las viviendas en Tepatitlán



Para 1990 la relación se había invertido concentrando la población urbana con el 77.56% y la rural con 22.44%. En el año 2010 aumentó concentrando el 84.13% en la ciudad y la población rural se redujo al 15.87% distribuida en 326 localidades con un promedio de 66.26 habitantes.

El crecimiento de la vivienda en la movilidad

Sin duda uno de los temas más importantes en el municipio es y ha sido la vivienda, especialmente en la década de los noventas, años en que la población del municipio creció un 18.29% con 16,905 ciudadanos, y que junto a este crecimiento se unió el de vivienda con la tasa de crecimiento anual más alta que ha presentado.

Para el censo del INEGI 2010 las viviendas totales fueron 41,536 que representan el 1.79% del total estatal, de las cuales 33,070 son viviendas particulares habitadas con el 79.62%, las que están deshabitadas son 4,854 que representan el 11.69% y de uso temporal 3,594 que son el 8.65%; cifra que aumentó para el año 2015 ya que el total de viviendas fue de 45,407, de ellas 36,152 eran viviendas particulares habitadas, y las viviendas deshabitadas y de uso temporal aumentaron a 789, con un total de 9,255.

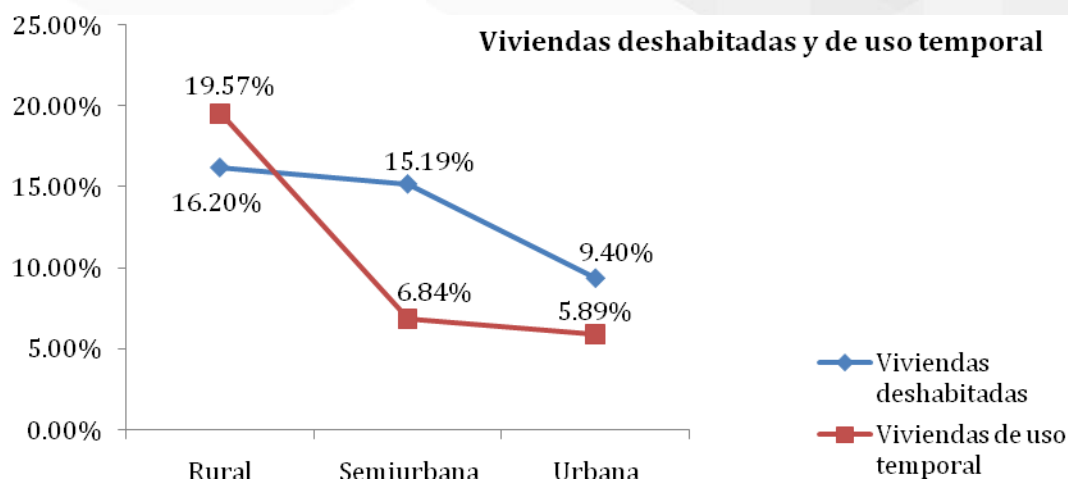
La concentración de las viviendas en las diferentes poblaciones.

La concentración en la población urbana ha permitido que haya 26,488 viviendas que representan el 63.77% del total, mientras que en las poblaciones semi urbanas, las viviendas son 7,884 que representan el 18.98% y en la población rural son 7,164 representando el 17.25%, según el Censo del INEGI 2010.

Las viviendas deshabitadas según el Censo del INEGI 2010, se encuentran más en la población rural con el 16.20%, que en la población semi urbana, ya que ésta presenta el 15.19%, y la urbana el 9.40%.

Las viviendas de uso temporal manejan un porcentaje todavía más alto en la población rural con el 19.57%, mientras que la población semi urbana y la urbana manejan porcentajes más bajos con el 6.84% y 5.89% respectivamente.





Fuente: Elaboración del IMPLAN con base en el INEGI 2010.

Los desarrollos habitacionales alejados

La tradicional forma en que se planificó el desarrollo de vivienda, separó la conceptualización socio-funcional de la familia; esta situación ha provocado un mayor crecimiento de los desarrollos habitacionales alejados de la zona urbana, mientras al interior persisten lotes baldíos, incrementando la problemática para proporcionar los servicios básicos y de comunicación entre otros.

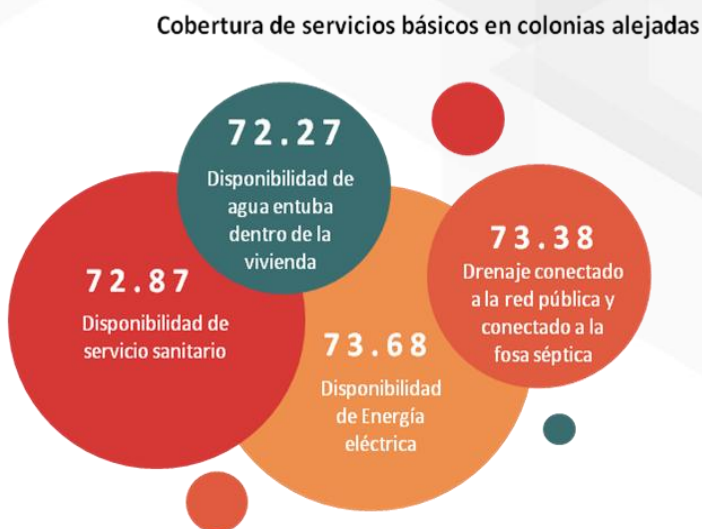
Según el Inventario Nacional de Viviendas del INEGI 2010, en la cabecera existen alrededor de 11,861 viviendas particulares, que se han construido en la periferia de la ciudad, porque ahí, se combinan tanto facilidad como rentabilidad para los desarrolladores, para atender a la población con escasos ingresos.

Sin embargo, estas nuevas comunidades con frecuencia no tienen acceso a empleos o servicios educativos cercanos, están integradas con muchas deficiencias a la red local de movilidad y sus habitantes que son poco más de 39,559 personas, enfrentan serios obstáculos para transportarse diariamente, teniendo que destinar buena parte de su ingreso y tiempo.

Estas viviendas carecen de servicios básicos, en los que la energía eléctrica, agua entubada, drenaje, servicios sanitarios y recubrimiento de pisos, oscilan entre el 72.27% al 73.68% de cobertura, bajo en comparación con el porcentaje a nivel municipal.



Tabla 10. Cobertura de servicios básicos



Fuente: IMPLAN con datos del INEGI 2010

Vialidad y Transporte

En el tema de Vialidad y Transporte, en el Índice Básico de las Ciudades Prósperas, los indicadores del índice de Infraestructura de Desarrollo en la subdimensión de Forma urbana se menciona que el municipio tiene una densidad de la interconexión vial que se acerca a la media óptima de 120/km².

Cuando este indicador presenta un mayor número de intersecciones implica un menor tamaño de las cuadras, y por lo tanto, un mayor número de lugares donde los autos deben detenerse y los peatones pueden cruzar (Ewing, 1999).

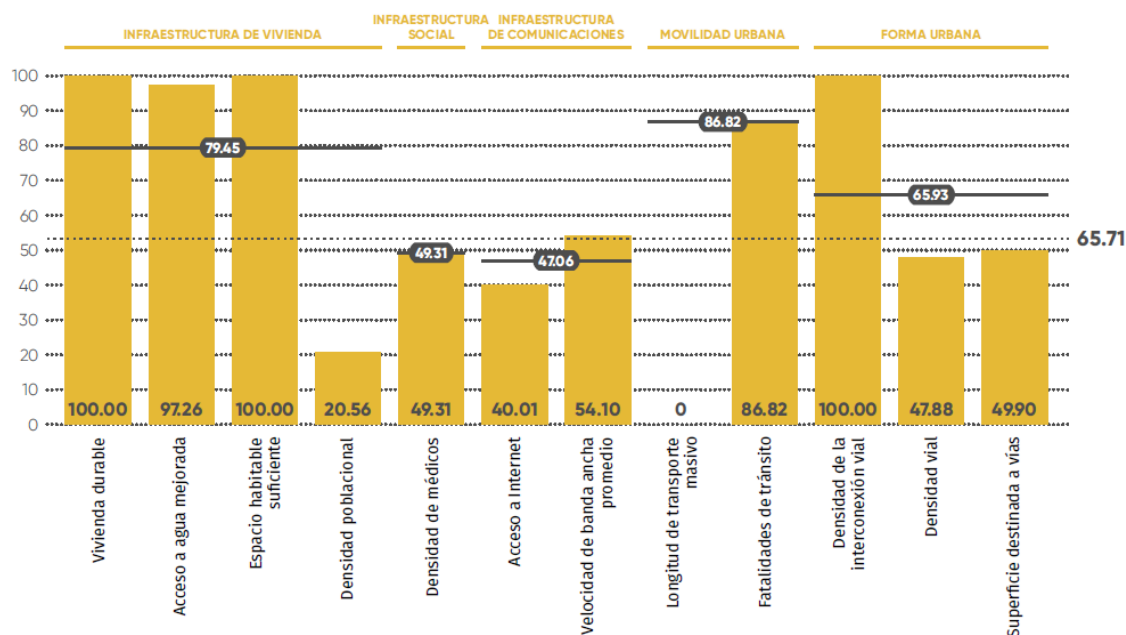
Un resultado de 100 en este indicador indica que posiblemente, en el municipio, se mitigan las afectaciones al flujo peatonal, mejora el tránsito vehicular y se favorece la conectividad urbana, esto es, a cómo acceden los ciudadanos a los beneficios de la urbanización, como servicios y oportunidades. En otras palabras, al acceso a derechos fundamentales como trabajo, educación, salud y vivienda, pues influye en aspectos como tiempos y distancias de traslado, y también facilita o condiciona la movilidad no motorizada.

El indicador de Densidad vial muestra un bajo resultado (47.88), esto indica que la proporción del área urbana municipal que está dedicada a vías y espacios públicos es deficiente al alejarse de una media óptima de 20 kilómetros de vías urbanas por kilómetro cuadrado y puede impactar negativamente en las condiciones de conectividad y movilidad urbana.



La proporción del área urbana del municipio que está destinada a la vialidad refleja un bajo resultado (49.90), esto significa que el municipio se aleja de un parámetro óptimo de 30% de ocupación de vialidades, por lo que podría tener una proporción desequilibrada en los usos de suelo. Esta situación genera posibles conflictos en sistema de movilidad local, y puede ser también un elemento negativo respecto a la conectividad urbana y al uso eficiente del suelo urbano.

Gráfico Indicadores del Índice de Infraestructura de Desarrollo.



Fuente: Índice Básico de las Ciudades Prósperas, Tepatitlán de Morelos, 2018.

Así mismo dentro de la subdimensión de Movilidad Urbana se muestra muy bajo el indicador de Fatalidades de tránsito (86.82), que mide el número anual de fatalidades de tránsito registradas en el municipio, ponderadas con el tamaño de supoblación, lo que puede indicar que las acciones físicas (de infraestructura) y las de tránsito ayudan a mitigar los riesgos de movilidad tanto para peatones y ciclistas, como automovilistas. Esta condición puede favorecer el uso seguro e incluyente de la vialidad.

En el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tepatitlán de Morelos, señala que la estructura vial de la cabecera municipal está compuesta principalmente por vialidades regionales, principales y en menor proporción colectoras. Las vialidades regionales se localizan principalmente en las periferias de la ciudad mientras que las principales y colectoras se limitan a lo largo de la mancha urbana.

Según el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la ciudad de Tepatitlán de Morelos, están son las vialidades que conforman la estructura vial y tipo de recubrimiento en la cabecera municipal de Tepatitlán.



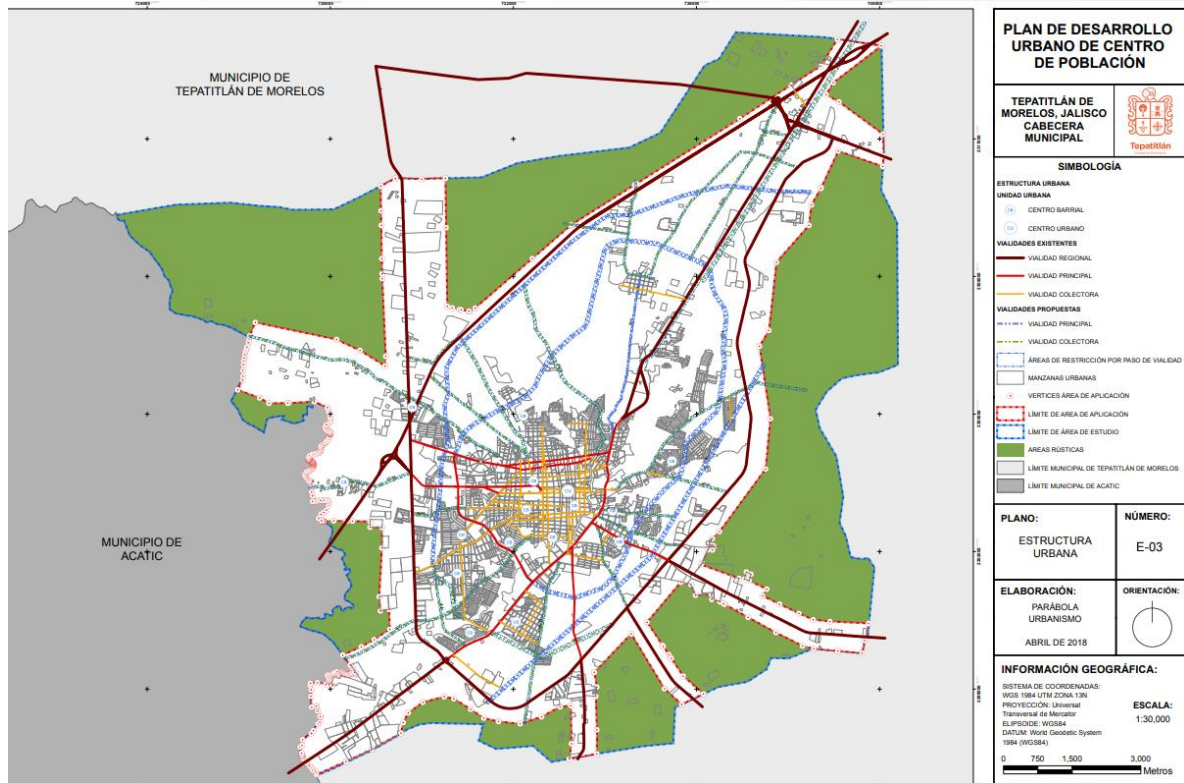
Cuadro de las principales vialidades que forman la estructura vial y el tipo de recubrimiento

Nombre	Jerarquía	Tipo de Pavimento
Las Hadas	Principal	Asfalto
López Mateos	Principal	Asfalto
Luis Donaldo Colosio	Principal	Asfalto
Manuel Gómez Morín	Principal	Asfalto
Matamoros	Principal	Concreto Hidráulico
Morelos	Principal	Asfalto
Nicolás Bravo	Principal	Concreto Hidráulico
Niños Héroes	Principal	Concreto Hidráulico
Ramón Corona	Principal	Concreto Hidráulico
Reforma	Principal	Asfalto
Revolución	Principal	Concreto Hidráulico
San Felipe Neri	Principal	Asfalto
Samartin	Principal	Concreto Hidráulico
Toledo	Principal	Concreto Hidráulico
Tomas González	Principal	Concreto Hidráulico
Vallarta	Principal	Concreto Hidráulico
24 de Febrero	Colectora	Empedrado
Avestruz	Colectora	Asfalto
Córdoba	Colectora	Asfalto
Cesáreo González	Colectora	Asfalto
Constitución	Colectora	Concreto Hidráulico
Cordillera Blanca	Colectora	Concreto Hidráulico
Doctor Arturo Ernesto Bayardo Casillas	Colectora	Concreto Hidráulico
Doctor J. Ricardo Alcalá Iñiguez	Colectora	Asfalto
Rubén Martín del Campo	Colectora	Asfalto
González Gallo	Colectora	Concreto Hidráulico
Guadalupe Victoria	Colectora	Concreto Hidráulico
J. Caro Galindo	Colectora	Concreto Hidráulico
J.M. González Hermosillo	Colectora	Asfalto
J. Ricardo Alcalá	Colectora	Concreto Hidráulico
La Paz	Colectora	Asfalto
Pelicano	Colectora	Asfalto
Rio Jacarandas	Colectora	Asfalto
Santa Bárbara	Colectora	Asfalto
Tranquilino Ubiarco	Colectora	Asfalto

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la ciudad de Tepatitlán de Morelos.



Mapa de las principales vialidades que forman la estructura vial y el tipo de recubrimiento



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Referente a los Puntos de conflicto vial, el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la ciudad de Tepatitlán localizó las siguientes vialidades, en los cuales se presenta 14 conflictos viales, a causa por la carga vehicular o faltas al cumplimiento de las reglas de movilidad:

PUNTOS DE CONFLICTO VIAL	
	INTERSECCIONES
1	Anacleto González Flores a la altura de la colonia los arroyos
2	Anacleto González Flores y Tranquilo Ubiarco
3	Anacleto González Flores y Nicolás Bravo
4	Anacleto González Flores y Camino a Santa Bárbara
5	Anacleto González Flores y Tomas González
6	Anillo Periférico y Anacleto González Flores
7	Carretera Tepatitlán – Yahualica y González Carniceritos
8	Carretera Tepatitlán – Yahualica y López Mateos
9	Carretera Tepatitlán – Yahualica y Luis Donaldo Colosio
10	González Carniceritos y Manuel Gómez Morín
11	Manuel Gómez Morín y Morelos
12	Manuel Gómez Morín y Luis Donaldo Colosio
13	Manuel Gómez Morín, López Mateos, J. M. González Hermosillo y Félix Ramos
14	Morelos, Samartín, Vallarta y Matamoros

Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población de la ciudad de Tepetitlán de Morelos.



Transporte público.

En el Índice Básico de las Ciudades Prósperas 2018 para el municipio se mencionan que los sistemas de transporte público masivo comprenden autobuses de tránsito rápido, trolebús, tranvía, metro y metro ligero. Su dotación es recomendada para ciudades de más de 500 000 habitantes y para aglomeraciones urbanas de más de 1 millón de habitantes. Actualmente el municipio no cuenta con este tipo de transporte, por lo tanto, es probable que los habitantes tengan serios problemas de accesibilidad y movilidad en sus rutas de origen-destino.

El Plan de Desarrollo Urbano, tocante al sistema de transporte público de la cabecera municipal señala que está conformado por 10 líneas de transporte público, propiedad de Servicios y Transportes Subrogados.

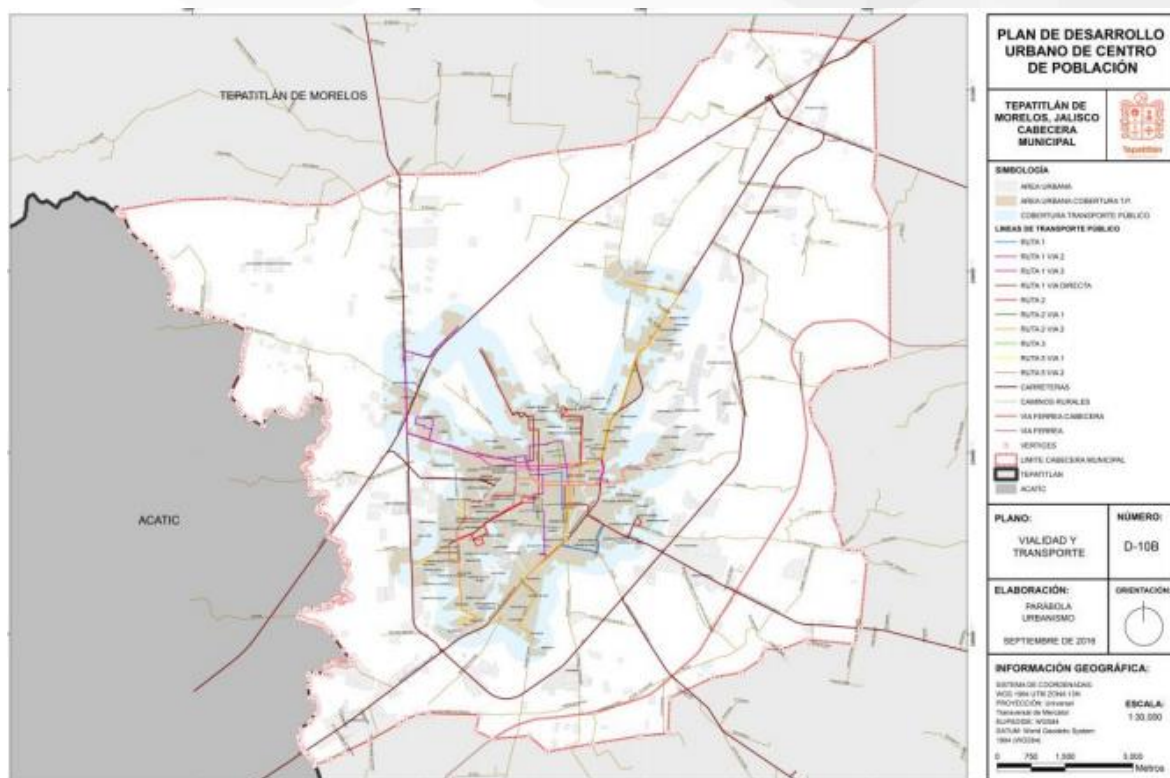
Las rutas son las siguientes:

Ruta	Empresa	Km. Recorridos	Cobertura en hectáreas aproximado
RUTA 3	Servicios Y Transportes Subrogado	20.28	1142
RUTA 1	Servicios Y Transportes Subrogado	19.68	947
RUTA 1 VIA DIRECTA	Servicios Y Transportes Subrogado	14.99	829
RUTA 2	Servicios Y Transportes Subrogado	16.89	850
RUTA 1 VIA 2	Servicios Y Transportes Subrogado	21.03	1162
RUTA 1 VIA 3	Servicios Y Transportes Subrogado	17.71	915
RUTA 2 VIA 1	Servicios Y Transportes Subrogado	15.8	991
RUTA 2 VIA 2	Servicios Y Transportes Subrogado	21.91	1281
RUTA 5 VIA 1	Servicios Y Transportes Subrogado	17.62	1014
RUTA 5 VIA 2	Servicios Y Transportes Subrogado	17.67	1007

Según el Plan de Desarrollo Urbano de Centro de Población, la estructura del sistema muestra una tendencia en el trazado y diseño de forma diagonal que confluye en diversos puntos de la ciudad, principalmente en la zona centro. Las rutas están organizadas en cinco grupos, sin embargo estos poseen múltiples ramificaciones con nulas variaciones en los recorridos. Basado en los anterior es evidente que existe una concentración de rutas y unidades en una cifra mayor de lo que la demanda exige, lo que se traduce en tiempos moderados de espera por unidad y cobertura amplia en los primeros cuadros de la ciudad; Sin embargo asimismo en mayor tiempo de traslado, poco número de usuarios, menor rentabilidad, zonas con sobre cobertura, poca accesibilidad y conectividad con las periferias.



Mapa de cobertura del transporte público

**Gestión de calidad de transporte público.**

La concentración poblacional en el Municipio de Tepatitlán ha impactado, entre otros, en el tema de la movilidad. Observando el irregular incremento de zonas residenciales en las periferias de la ciudad, desarrollos habitacionales aislados y relativamente desarticulados del resto de la población, lo cual crea desplazamientos diarios desde la periferia hacia el centro.

Padrón vehicular / abril 2018

Automóvil /Servicioparticular	42,800
Automóvil / Servicio Público	111
C. y Camionetas / Servicio particular	32,509
C. y Camionetas / Serviociopúblico	09
Ómnibus Serviocioparticular	21
Ómnibus Servicio Público	69
Remolques	1,917
Motocicletas	15,052
Fuente: Oficina Recaudadora Foránea N.º 89, Tepatitlán	92,488

La consecuencia de esto es que las distancias de los recorridos se incrementen considerablemente, así como los costos de transportación y el tiempo destinado a ello. El crecimiento desmedido de la mancha urbana dificulta la provisión de servicios públicos (entre ellos el transporte público) y por tanto deteriora la calidad de vida de las personas por el aumento en el índice de motorización, por



lo que se gestionara, cobertura y reestructuración de rutas en el transporte público de Tepatitlán, en base a las propuestas y necesidades que presenten los ciudadanos.

Transporte

En el año 2007 en el municipio existían más de 46,000 vehículos, para el año 2011 el INEGI reportó 65,130 vehículos, lo que representa el 0.02% del total del parque estatal según el INEGI 2011 que era de 33'262,998.

Para el año 2018, la oficina Recaudadora Foránea No. 89 cuenta con un padrón de 92,488 vehículos, de los cuales 42,800 son de automóviles de servicio particular, 111 son automóviles de servicio público. Existen 32,509 camionetas de servicio particular y 09 de servicio público. Así también existen 21 Ómnibus de servicio particular y 69 de servicio público, además de 15,052 motocicletas y 1,917 remolques.

Del total de vehículos registrados en Tepatitlán el 46.27% son automóviles, el .07% son camiones de pasajeros, el 35.15% son camiones y camionetas de carga particulares, mientras que el 0.009% son de uso público. El 16.27% de los vehículos en el año 2018 son motocicletas, cifra que se duplicó ya que en el 2011 sólo eran el 7.5%, incrementándose de manera importante. El transporte público consta alrededor de 189 vehículos de los cuales 111 son taxis, 69 son autobuses para pasaje, y 9 son camiones o camionetas de servicio público.

En cuanto al servicio de Transporte público en la modalidad de camión urbano, se instaló en agosto del año 2018 la modalidad de Ruta Empresa, la cual traslada un aproximado de 22,625 pasajeros diarios, en un Sistema de transporte que contempla 144.41 kilómetros de red en ambos sentidos, con una cobertura de 2,423.47 ha de área de cobertura. Esta acción implementó 50 nuevas unidades, cinco de ellas equipadas con grúa para atender a personas con discapacidad; todas las unidades cuentan con un esquema de prepago con tarjetas Innovacar.

Señalización y equipamiento que afectan a una movilidad sustentable.

La mala señalización y equipamiento vial (vertical y horizontal) son causas que contribuyen a la mala calidad de vida de los tepatitlenses y sus visitantes, derivadas del mal uso de las vías de comunicación, sentidos contrarios, estacionarse en límites de esquina y zonas reducidas.

Al no contar con la señalización y equipamiento vial adecuado, los conductores no ubican las salidas y/o destinos por lo que tienen que dar varias vueltas para ubicar su punto de búsqueda, generando estrés en las personas, accidentes viales, lesiones, pérdidas humanas y conflictos viales. Asimismo aumentan las infracciones por parte de los conductores y causa afectación a la economía de las familias. En Tepatitlán un porcentaje poco mayor al 60 % de la mancha urbana, carece de señalamientos de tránsito y el 50% del señalamiento que existe se encuentra en mal estado; en las 6 delegaciones se tiene un faltante del 70% del señalamiento y el que existe en su



mayoría está en pésimas condiciones, en la Agencia de Ojo de Agua de Latillas, la señalización es mínima por no decir que nula.

Accidentes viales

El promedio anual de accidentes viales en el municipio es de 1,153, es decir un promedio de 3 accidentes diarios. La mayoría de estos accidentes son errores humanos tales como desobedecer señales, no respetar preferencia, no mantener distancia de seguridad, el estado de señalización de las vías es incompleto y no se adapta a los requerimientos del desarrollo Municipal. El centro de la Ciudad y lugares clave presentan congestiones vehiculares pasando a ser un problema de la magnitud de las grandes urbes, que no fueron preparadas para el flujo vehicular que en estos momentos invaden las vías locales y colectoras.

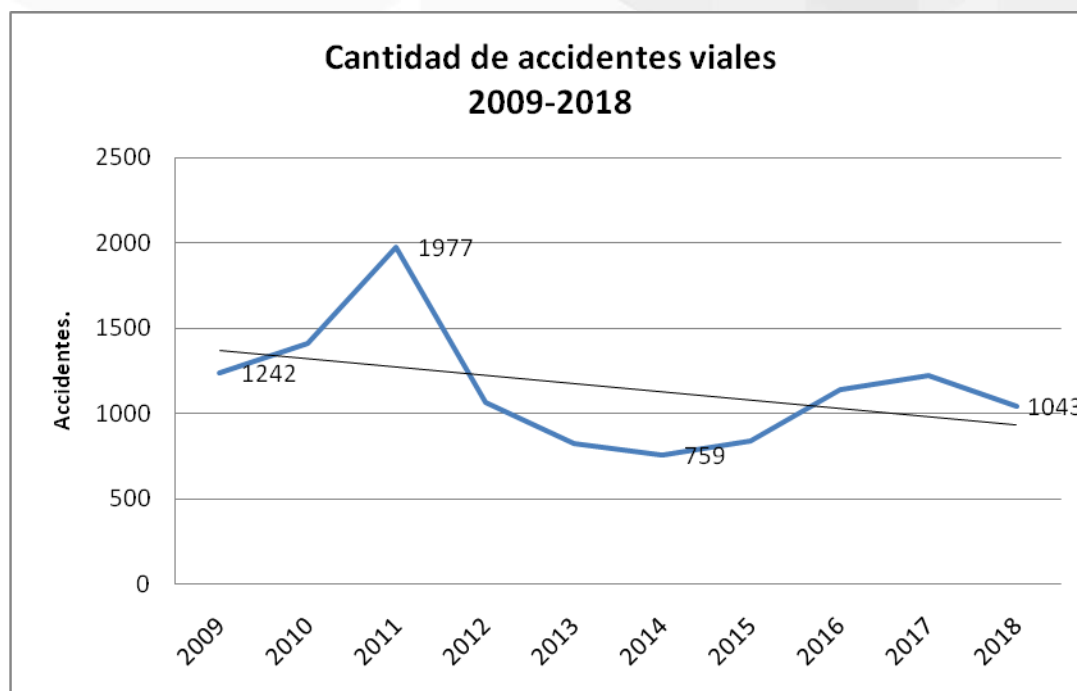
Tabla de los accidentes ocurridos entre 2009 a noviembre 2018.

AÑO	CANTIDAD DE ACCIDENTES VIALES
2009	1242
2010	1412
2011	1977
2012	1071
2013	823
2014	759
2015	840
2016	1145
2017	1223
2018	1043

Fuente: Dirección de Seguridad Pública y Tránsito Municipal 2009-2018

Entre el año 2009 y 2018 la mayor cantidad de accidentes se registró en el año 2011 con 1977 accidentes y la menor cantidad fue en 2014 con tan solo 759 accidentes. Se puede apreciar, durante el periodo, una tendencia a la baja para el año 2018 con un registro de 1043 accidentes en el municipio.





Fuente: Elaboración de IMPLAN con datos de la Dirección de Seguridad Pública



APARTADO ESTRATÉGICO

OBJETIVO ESTRATÉGICO	PROYECTO ESTRATÉGICO	INDICADOR ESTRATÉGICO
Incrementar la infraestructura que propicie una movilidad sustentable.	Movilidad sustentable.	Porcentaje de Infraestructura incrementada.
	Diseño e incorporación de Ciclovías	Porcentaje de avance.
Estudios y dictámenes para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	Infraestructura vial.	Número de estudios y dictámenes realizados.
Mejorar la infraestructura y equipamiento urbano para alcanzar una movilidad sustentable.	Infraestructura y equipamiento.	Número de mejoras a la infraestructura vial.
Dar mantenimiento a la señalización horizontal y vertical.	Señalización.	Señalamiento vertical y horizontal realizado.
Modernización de cruceros con dispositivos de control de tráfico.	Modernización de cruceros.	Número de dispositivos de control de tráfico modernizados.
Incrementar la cobertura y calidad del servicio del transporte público.	Calidad del transporte público.	Porcentaje de rutas del transporte público renovadas.
Organizar el buen uso de las vías públicas en materia de movilidad.	Organizar vías.	Número de vías públicas organizadas con eficiencia.
Educación vial.	Educación vial.	Número de personas capacitadas.
Modernización de infracciones	Sistema electrónico de multas	Número de infracciones con el nuevo modelo digital.
Contribuir a bajar el porcentaje de accidentes de vehículos y fatalidades, incluyendo a los infractores mayores a labor social.	Programa de trabajo social para infractores mayores de Tránsito	Porcentaje de personas que realizaron labor social/ total del padrón



PROBLEMA	OBJETIVO	ESTRATEGIA	META	LÍNEA DE ACCIÓN
SM01: Vialidades con conflicto en su infraestructura, ocasionando accidentes u obstruyendo la circulación ya sea peatonal o vehicular.	SM01.1: Incrementar la infraestructura que propicie una movilidad sustentable.	SM01.1.1: Diseño de ciclovías	SM01.1.1.1: Diseñar el trazo de las 4 rutas óptimas para ciclovías.	SM01.1.1.1.1: Trazo de rutas óptimas para ciclovías.
		SM01.1.2: Incorporación de ciclovías	SM01.1.2.1: Incorporar 4 ciclovías a la infraestructura pública.	SM01.1.2.1.1: Incorporar ciclovías a la infraestructura pública.
	SM01.2: Estudios y dictámenes para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	SM01.2.1: Proveer un entorno adecuado para el desarrollo de una vida digna trabajando en conjunto con las dependencias encargadas del desarrollo urbano sustentable	SM01.2.1.1: Dar mantenimiento al 60% de la señalización vial vertical y Horizontal.	SM01.2.1.1.1: Señalización vertical y horizontal
SM02: Existe mucha reincidencia en infracciones y accidentes de tránsito por omisiones y estado de ebriedad en los conductores.	SM02.1: Fortalecer la cultura vial y la concientización en la ciudadanía	SM02.1.1: Establecer un padrón de infractores, ante una reincidencia, la subdirección pueda además de multar económicamente, establecer una sanción que sólo pueda ser cubierta con trabajo social ya sea en fomentar la cultura vial o participar en una tarea comunitaria.	SM02.1.1.1: Lograr disminuir los accidentes y fatalidades de tránsito.	SM02.1.1.1.1: Vincular a los infractores a labor social en tareas comunitarias.
SM03: Actualmente el municipio no cuenta con la señalización y equipo de control de tráfico acorde al crecimiento	SM03.1: Mejorar la infraestructura y equipamiento urbano para alcanzar una movilidad sustentable.	SM03.1.1: Mantener una correcta señalización, así como la eficiencia en la	SM03.1.1.1: Gestionar la colocación de semáforos en 6 cruces peligrosos (6 a corto plazo 3-pobl. 3 fed)	SM03.1.1.1.1: Colocación de 1 semáforo en cruces peligrosos.



urbano, provocando conflictos de paso entre conductores y con ello accidentes viales donde se ve afectada la movilidad activa y pasiva	SM03.2: Dar mantenimiento a la señalización horizontal y vertical.	semaforización.	SM03.2.1.1: Realizar 3 proyectos para la gestionar la semaforización federal de cruceiros detectados con conflictos viales.	
	SM03.3: Modernización de cruce-ros con dispositivos de control de tráfico.			
SM04: Cobertura y mala calidad del transporte público en el municipio.	SM04.1: Incrementar la cobertura y calidad del servicio del transporte público.	SM04.1.1: Gestionar las necesidades que la población presenta referente al transporte público.	SM04.1.1.1: Gestionar ante la Secretaria de Transporte y el órgano técnico el 100% de las necesidades que la población presenta referente al transporte público. (cobertura 85%).	SM04.1.1.1.1: Gestión del mejoramiento del transporte público.
SM05: Falta de cultura vial y respeto de las señales y reglamentos de tránsito.	SM05.1: Organizar el buen uso de las vías públicas en materia de movilidad, a través de la educación vial.	SM05.1.1: Desarrollar programas para capacitar a la población fomentando la cultura vial.	SM05.1.1.1: Capacitación para fomentar la cultura vial y respeto a las leyes, reglamentos de tránsito en 42 planteles educativos.	SM05.1.1.1.1: Capacitación por medios alternativos a toda la población
	SM05.2: Modernización de infracciones	SM05.2.1: Modernizar infracciones para agilizar trámites de pago y contribuir con el medio ambiente.	SM05.2.1.1: Gestionar la modernización de las infracciones. 1 software, 30 equipos (tablets o teléfono inteligente e impresora).	SM05.2.1.1.1: Gestionar la modernización de las infracciones.



Vinculación de los objetivos, metas, e indicadores con alcance

OBJETIVO	META	LÍNEA DE ACCIÓN	INDICAR	ALCANCE		
SM01.1: Incrementar la infraestructura que propicie una movilidad sustentable.	SM01.1.1.1: Diseñar el trazo de las 4 rutas óptimas para ciclovías.	SM01.1.1.1.1: Trazo de rutas óptimas para ciclovías.	SM01.1.1.1.1.1: Mt incluidas en los trazos de las rutas de las ciclovías.			x
	SM01.1.2.1: Incorporar 4 ciclovías a la infraestructura pública.	SM01.1.2.1.1: Incorporar ciclovías a la infraestructura pública.	SM01.1.2.1.1.1: Mts. Lineales de ciclovías.	x	x	x
SM01.2: Estudios y dictámenes para la modificación y adecuación de la infraestructura vial.	SM01.2.1.1: Dar mantenimiento al 60% de la señalización vial vertical y Horizontal.	SM01.2.1.1.1: Señalización vertical y horizontal	SM01.2.1.1.1.1: Porcentaje de señalización en el municipio	x	x	x
SM02.1: Fortalecer la cultura vial y la concientización en la ciudadanía	SM02.1.1.1: Lograr disminuir los accidentes fatales de tránsito.	SM02.1.1.1.1: Vincular a los infractores de social en tareas comunitarias.	SM02.1.1.1.1.1: Porcentaje de disminución de accidentes fatales de tránsito.	x	x	
SM03.1: Mejorar la infraestructura y equipamiento urbano para alcanzar una movilidad sustentable.	SM03.1.1.1: Gestionar la colocación de semáforos en 6 cruceros peligrosos (6 a corto plazo 3-pobl. 3 fed)	SM03.1.1.1.1: Colocación de 1 semáforo en cruceros peligrosos.	SM03.1.1.1.1.1: Número de semáforos colocados.		x	
SM03.2: Dar mantenimiento a la señalización horizontal y vertical.	SM03.2.1.1: Realizar 3 proyectos para la gestión de la semaforización federal de cruceros detectados con conflictos viales.		SM03.2.1.1.1.1.1: Número de áreas semaforizadas.	x	x	
SM03.3: Modernización de cruce-ros con dispositivos de control de tráfico.						
SM04.1: Incrementar la cobertura y calidad	SM04.1.1.1: Gestionar ante la Secretaria de Transporte y el	SM04.1.1.1.1: Gestión del mejoramiento del	SM04.1.1.1.1.1: Porcentaje de incremento de la	x	x	



del servicio del transporte público.	órgano técnico el 100% de las necesidades que la población presenta referente al transporte público. (cobertura 85%).	transporte público.	cobertura del Transporte público.			
SM05.1: Organizar el buen uso de las vías públicas en materia de movilidad, a través de la educación vial.	SM05.1.1.1: Capacitación para fomentar la cultura vial y respeto a las leyes, reglamentos de tránsito en 42 planteles educativos.	SM05.1.1.1.1: Capacitación por medios alternativos a toda la población	SM05.1.1.1.1.1: Porcentaje de ciudadanía capacitada en educación vial.	x		
SM05.2: Modernización de infracciones	SM05.2.1.1: Gestionar la modernización de las infracciones. 1 software, 30 equipos (tablets o teléfono inteligente e impresora).	SM05.2.1.1.1: Gestionar la modernización de las infracciones.	SM05.2.1.1.1.1: Porcentaje de avance en la modernización de infracciones		x	



SISTEMA DE MONITOREO /SEGUIMIENTO A INDICADORES

CUMPLIMIENTO DE LAS METAS Y OBJETIVOS

El seguimiento y monitoreo sobre el nivel de cumplimiento de metas y objetivos del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033, se fundamenta a nivel federal en la metodología de Gestión en Base a Resultados propuesta por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del Gobierno de la República; a nivel estatal, en la Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios y a nivel municipal, en los reglamentos tanto de Planeación para el Desarrollo del Municipio como en el Reglamento del Sistema Municipal de Evaluación del Desempeño ambos para el municipio de Tepatitlán de Morelos.

En los anteriores ordenamientos jurídicos, se define que sistema municipal de evaluación y desempeño lo integrarán el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN), en coordinación con las direcciones de área y reasentará un proceso de recopilación, análisis continuo y sistemático de información de las unidades administrativas, el cual permitirá conocer la eficiencia del gasto público.

Dicho sistema se apoyará de la Unidad Técnica de Evaluación del Desempeño (UTED), misma que será integrada por el encargado de la hacienda municipal, el titular del órgano interno de control, la jefatura de egreso, el IMPLAN y la unidad de transparencia. La UTED será la responsable de realizar la evaluación y establecerá la metodología a seguir en el monitoreo periódico de los indicadores de desempeño y emitirá las recomendaciones correspondientes.

Así mismo, se busca impulsar la gestión para los resultados, así como el Presupuesto en Base a Resultados con el propósito de proveer a las Unidades Responsables de las políticas públicas del municipio, información periódica sobre la utilización de los recursos asignados, los avances y el logro de sus resultados. Es pertinente mencionar que los sujetos evaluados deberán reportar el avance y resultados de los indicadores, de conformidad con los plazos establecidas en cada uno de ellos programas y/o proyectos a través de las diferentes plataformas contables y de seguimiento que hayan sido establecidas por la UTED.

Bajo este esquema se plantea la evaluación del Plan Municipal de Desarrollo y Gobernanza 2018-2033 y por ende, de los diferentes programas sectoriales que lo integran auxiliándose de una plataforma digital que estará alineada a los diferentes ordenamientos jurídicos al inicio expuestos y la cual será alimentada por cada área de gobierno para así, dar origen a un sistema de monitoreo continuo y permanente de los diferentes indicadores municipales.



BIBLIOGRAFÍA.

Reglamento de Planeación del Desarrollo Municipal de Tepatitlán de Morelos. (Emitido por Gobierno Municipal de Tepatitlán de Morelos 2015 - 2018, 04 Octubre del año 2017 de conformidad con el Artículo 6; Artículo 20. Fracción III; Fracción IV, Artículo 42° y 59°). [PDF] Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Disponible en:

<https://www.tepatitlan.gob.mx/gobierno/reglamentos/documentos/reglamentos/Reglamento_de_Planeacion_del_Desarrollo_Municipal.pdf?v=1.13> [Consultado en Febrero de 2019].

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. (México, 05 de Febrero del año 1917 de conformidad con Artículo , 15°, fracción VI 26°). [PDF] México. Disponible en:

<<http://www.sct.gob.mx/JURE/doc/cpeum.pdf>> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley General de Asentamientos Humanos. (México, 28 de Noviembre del año 2016 de conformidad con Artículo 11°). [PDF] México. Disponible en:

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGAHOTDU_281116.pdf> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley General de Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente. (México, 09 de Enero del año 2015 de conformidad con Artículo 23°). [PDF] México. Disponible en:

<<http://biblioteca.semarnat.gob.mx/janium/Documentos/Ciga/agenda/DOFsr/148.pdf>> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley General de Cambio Climático. (México, 13 de Julio del año 2018 de conformidad con Artículo 34°). [PDF] México. Disponible en:

<http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGCC_130718.pdf> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley Estatal del Equilibrio Ecológico y Protección del Ambiente. Emitido por Gobierno del Estado de Jalisco, 01 de Febrero del año 2000 de conformidad con el artículo 5°). [PDF] Jalisco, México. Disponible en: <<http://sedeur.app.jalisco.gob.mx/legislacion-urbana/estatal/Ley%20Estatal%20del%20Equilibrio%20Ecol%F3gico.pdf>> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley de Planeación participativa para el estado de Jalisco y sus municipios. (Emitido por Gobierno del Estado de Jalisco, 21 de Diciembre del año 2018 de conformidad con Artículo 22°). [PDF] Jalisco, México. Disponible en: <congresoweb.congresoajal.gob.mx> [Consultado en Febrero de 2019].



Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco. (Emitido por Gobierno del Estado de Jalisco, 01 de Marzo del año 2013 de conformidad con Artículo 26°). [PDF] Jalisco, México. Disponible en: <https://www.jalisco.gob.mx/sites/default/files/ley_organica_del_poder_ejecutivo_del_estado_de_jalisco.pdf> [Consultado en Febrero de 2019].

Ley de Movilidad del Estado de Jalisco. (Emitido por Gobierno del Estado de Jalisco, 11 de Agosto del año 2013). [PDF] Jalisco, México. Disponible en: <https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/Ley%20de%20Movilidad%20y%20Transporte%20del%20Estado%20de%20Jalisco_2.pdf> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores, (INFONAVIT) ONU-Hábitat, 2018. *Índice de Ciudades Prósperas*. México.

Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. [En línea]. México. Disponible en: <<http://mexico.itdp.org/>> [Consultado en Febrero de 2019].

Recaudadora Foránea No. 89, Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010. *Censo de Población y Vivienda 2010* [en línea]. Disponible en: <<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2010/>> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2005. *II Conteo de Población y Vivienda 2005* [en línea]. Disponible en: <<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2005/default.html>> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2000. *XII Censo General de Población y Vivienda 2000*. [En línea]. Disponible en: <<https://www.inegi.org.mx/programas/ccpv/2000/>> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015. *Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo ENOE*. [En línea]. Disponible en: <<https://www.inegi.org.mx/programas/enoe/15ymas/>> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2010. *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE)* [En línea]. Disponible en: <<http://www.beta.inegi.org.mx/app/descarga/default.html>> [Consultado en Febrero de 2019].

Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS). *Estadísticas e informes, Trabajadores asegurados 2010* [en línea]. Disponible en: <<http://www.imss.gob.mx/imss-bienestar/estadisticas>> [Consultado en Febrero de 2019].



Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social CONEVAL. *Estadística de pobreza y sus derivaciones. Canasta básica alimentaria y no alimentaria*. [En línea]. Disponible en: <<https://www.coneval.org.mx/Paginas/principal.aspx>> [Consultado en Febrero de 2019].

Plan Municipal de Desarrollo 2012-2015 Tepatitlán de Morelos. (Emitido por Gobierno Municipal de Tepatitlán de Morelos). [PDF] Tepatitlán de Morelos, Jalisco. Disponible en: <<https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/pmd/2012-2015.pdf>> [Consultado en Febrero de 2019].

Plan Maestro “Creciendo con calidad de vida, Tepatitlán 2013, PMD”. Grupos de enfoque (Emitido por Gobierno Municipal de Tepatitlán de Morelos).

Oficialía Mayor de Padrón y Licencias. *Reporte de licencias nuevas, empleos y cancelaciones*. Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Comisión Nacional de Salarios Mínimos. *Salarios mínimos* [en línea]. Disponible en: <<https://www.gob.mx/conasami>> [Consultado en Febrero de 2019].

Secretaría de Educación Jalisco SEJ. *Estadística educativa*. [En línea]. Disponible en: <https://datos.jalisco.gob.mx/instituciones/sej?search_api_views_fulltext=estadistica+educativa&sort_by=changed&sort_order=DESC> [Consultado en Febrero de 2019].

Dirección de Seguridad Pública Municipal. *Estadística de seguridad pública*. Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Plan de Desarrollo Urbano. Estadística ingresos y bienestar. (Emitido por Gobierno Municipal de Tepatitlán de Morelos) [PDF] Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Disponible en: <<https://www.tepatitlan.gob.mx/transparencia/planeacion/>> [Consultado en Febrero de 2019].

Dirección de Desarrollo Económico. *Estadística de empleo*. Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Instituto Municipal de Planeación. *Banco de información estadístico*. Tepatitlán de Morelos, Jalisco.

Oficialía Mayor de Padrón y Licencias. *Reporte de licencias nuevas, empleos y cancelaciones*. Tepatitlán de Morelos, Jalisco.



DIRECTORIO

LIC. MARÍA ELENA DE ANDA GUTIÉRREZ
PRESIDENTE MUNICIPAL

C. ALFREDO DE JESÚS NAVARRO GONZÁLEZ
SINDICO

REGIDORES

C. MÍRIAM GUADALUPE GONZÁLEZ GONZÁLEZ

C. GUSTAVO DE JESÚS NAVARRO GONZÁLEZ

C. LUZ DEL CARMEN MARTÍN FRANCO

C. LUIS ARTURO CASILLAS PEÑA

C. NORMA DEL CARMEN OROZCO GONZÁLEZ

C. HÉCTOR MEDINA ROBLES

C. BLANCA ESTELA DE LA TORRE CARBAJAL

C. VÍCTOR SAMUEL DE LA TORRE HERNÁNDEZ

C. RIGOBERTO GONZÁLEZ GUTIÉRREZ

C. BERTHA ELENA ESPINOZA MARTÍNEZ

C. DEMETRIO TEJADA MELANO

C. JOSÉ ANTONIO BECERRA GONZÁLEZ

C. MARÍA DEL CARMEN GALLEGOS DE LA MORA

C. MARÍA CONCEPCIÓN FRANCO LUCIO

LIC. ALEJANDRO SOLANO ROSAS
Subdirector de Tránsito Municipal

QUETZALCOATL SALVADOR GÓMEZ CABRERA
Dirección de Comunicación Social.

IMPLAN:

LRN. FELIPE SALAZAR CORREA

C. SILVIA DEL CARMEN BARAJAS BARAJAS

LDG. SOCORRO LETICIA BARBA GARCÍA

L.GEO. JORGE ALFONSO LÓPEZ GUTIÉRREZ



