

Plan Institucional

Sistema de Tren Eléctrico Urbano





Plan Estatal

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



Sistema de Tren Eléctrico Urbano

SITEUR

Plan Institucional de Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)

Fecha de publicación: septiembre de 2019.

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

Av. Federalismo Sur No. 217, CP 44100, Guadalajara, Jalisco, México.

Citación sugerida: Sistema de Tren Eléctrico Urbano (2019). *Plan Institucional*. México: Gobierno de Jalisco.

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

Colección: Planes

Contenido

Sistema de Tren Eléctrico Urbano.....	1
I. Introducción.....	6
II. Marco Jurídico.....	8
III. Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal.....	12
Misión Institucional.....	12
Visión Institucional.....	12
Valores Institucionales.....	12
Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo.....	13
IV. Diagnóstico de la organización.....	16
Radiografía institucional por temas estratégicos.....	16
Macrobús.....	18
Accesibilidad.....	19
Análisis administrativo.....	21
Capital Humano.....	21
Recursos Financieros.....	23
Presupuesto ejercido por capítulo (2014-2018).....	24
Servicios Generales.....	27
Tecnologías de la Información y Comunicación.....	29
Sistema de Gestión de Calidad.....	31
Transparencia y rendición de cuentas.....	33
Órgano Interno de Control.....	34
V. Apartado estratégico.....	38
Objetivos institucionales.....	38
Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios.....	38
VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales.....	41
Identificación de programas presupuestarios y su contribución a los objetivos, programas públicos, proyectos, bienes o servicios institucionales.....	41
VII. Bibliografía.....	42
Directorio.....	42



I. Introducción



I. Introducción

El Presente Plan Institucional se elabora en el marco de la Planeación estratégica del Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018-2024, el cual contiene no solo un plan definido hasta el 2024, sino una visión de la actual administración del Estado de Jalisco hasta el año 2030. Es importante considerar que los planes institucionales son el vínculo de los programas de trabajo entre la Dependencia y el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco, por medio de elementos de planeación estratégica y la definición de los Programas presupuestarios.

Este documento busca establecer un plan para implementar, revisar las estrategias de la organización, adelantarse a los cambios estructurales marcados por la situación que nos atañe, llevar a cabo las adecuaciones a la estrategia respondiendo a los cambios del entorno y, de esta manera, capitalizar los aprendizajes generados con la experiencia.

El contenido del presente integra la información más importante de la Dependencia, tal como los antecedentes de la organización, la Misión, Visión y Valores que nos rigen, así como un diagnóstico del tema que nos define, que es “El Desarrollo Integral de la Movilidad en Jalisco”, además de las estrategias y mecanismos de seguimiento que nos permitan cumplir con los objetivos estratégicos de la Dependencia.



II. Marco jurídico



II. Marco Jurídico

En este apartado se establece de manera enunciativa la información sobre el marco jurídico aplicable al y por el sujeto obligado, que comprende:

Las disposiciones de la Constituciones Políticas Federal y Estatal.

CPEUM Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Artículos 1; 25; 28; 42; 43; 45; 116; 124; 134 y demás relativos;

CPEJ Constitución Política del Estado de Jalisco.

Artículos 1; 2; 14; 15; 36; 49; 50;

Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco y cualquier normativa que de ella emane.

Artículos 1; 2; 3, fracción II; 4; 5; 6; 66, fracción I; 69; 70; 71; 72; 73; 74; 75; 76; 77; 78 y demás relativos.

Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

En los casos que sea aplicable;

Reglamento a la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

En los casos que sea aplicable;

Reglamento para regular el Servicio de Transporte Público Colectivo, Masivo, de Taxi y Radio Taxi, en el Estado de Jalisco.

En los casos que sea aplicable;

Normas Generales de Carácter Técnico.

En los casos que sea aplicable;

Acuerdos y actos administrativos.

Según cada acto en lo particular;

SITEUR

Decreto de creación SITEUR.

El objetivo primordial de la creación del SITEUR fue contar con un Organismo Público Descentralizado que prestara el servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros, según el Decreto Ley número 13555, aprobado el 28 de diciembre de 1988 y publicado el 14 de enero de 1989, (en su totalidad)

Decreto de creación PreTren.

El PreTren nace como el primer alimentador del tren eléctrico, con el objeto de ampliar la cobertura de servicio.

Creación MACROBÚS

Macrobús fue creado bajo la figura de la concesión de la operación del transporte alimentador del Tren Eléctrico, "MACROBÚS", en el Corredor Independencia de la zona metropolitana. El decreto Número 222214/LVIII/08 fue publicado en el periódico oficial del Estado de Jalisco el 24 de abril del 2008 con el objeto de ser alimentador del Tren Eléctrico, brindando a la ciudadanía un transporte que le permita la interconexión con el mismo, a un menor costo y con la misma calidad del servicio brindado.

Reglamento Interno de SITEUR.

Artículo 4º.- El SITEUR es un Organismo Público Descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, cuyo objetivo primordial es la eficiente prestación del servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros.

Artículo 5º.- La administración y dirección del SITEUR están a cargo del Consejo de Administración y del Director General. Tanto el Presidente del Consejo como el Director General serán designados por el C. Gobernador del Estado.

Artículo 7º.- El Consejo será la máxima autoridad del SITEUR y tendrá las siguientes facultades:

I. Determinar las políticas, estrategias, normas y criterios de organización y

SITEUR

administración que orienten las actividades del Organismo; II. Autorizar las obras de construcción, mantenimiento y rehabilitación, ampliación, incorporación o mejoramiento de los servicios que preste el Organismo; III. Revisar y aprobar, en su caso, los programas de trabajo y el presupuesto general del Organismo;

Artículo 9º.- El Director General tendrá las siguientes facultades:

I. Ejecutar los acuerdos, resoluciones y disposiciones del Consejo; II. Representar al Organismo ante las autoridades administrativas, judiciales y del trabajo, con todas las facultades generales y las especiales que requieran cláusula especial conforme a la legislación aplicable; estará investido de poder general para pleitos y cobranzas, para actos de administración y en materia laboral; podrá otorgar y suscribir títulos de crédito a nombre del Organismo, con firma mancomunada del Presidente del Consejo, y celebrar y firmar los contratos que apruebe el Consejo, ejerciendo aquellas facultades de dominio que expresa y específicamente autorice el Consejo, y pudiendo otorgar poderes generales y especiales para pleitos y cobranzas y en materia laboral así como revocarlos, siempre que no contraríen los objetivos y facultades de seguridad jurídica del Organismo; III. Administrar los negocios y bienes del Sistema, celebrar convenios y contratos y ejecutar los actos que requiera la buena marcha del mismo; IV. Someter al Consejo de Administración, para su aprobación, la estructura administrativa y operativa del Organismo a través de la plantilla del personal necesario para su funcionamiento; IX. Velar por la buena marcha del Organismo y tomar las medidas administrativas, contables, organizacionales, financieras y demás que correspondan con sujeción a las disposiciones legales en Vigor.



III. Misión, visión institucional y alineación al plan estatal



III. Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal.

Misión Institucional.

Ofrecer un transporte público masivo incluyente, salvaguardando la integridad de los pasajeros con un servicio eficiente y de calidad, amigable con el medio ambiente y buscando siempre el crecimiento y modernización del transporte en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Visión Institucional.

Ser el transporte público masivo de referencia, reconocido nacional e internacionalmente por ser competitivo y sustentable, mejorando la calidad de vida de los jaliscienses, otorgando un servicio puntual, eficiente, incluyente y seguro con una visión de crecimiento y modernidad.

Valores Institucionales.

- Servicio: Brindar una atención oportuna y adecuada con el fin de beneficiar a otros.
- Respeto: Reconocer la dignidad y el valor de las personas a través de la aceptación de nuestros compañeros, usuarios y proveedores.
- Compromiso: Ser una organización comprometida con la responsabilidad social y el mejoramiento de la calidad de vida de nuestro entorno.
- Trabajo en equipo: Fomentar el compañerismo, la disponibilidad y la comunicación entre todos los colaboradores del organismo.

Alineación con el Plan Estatal y la Agenda 2030 del Desarrollo Sostenible.

Contribuir a 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.

Componente del Plan Institucional	Propósito de Gobernanza	Objetivo temático narrativo	Resultado general esperado 2024	Resultados específicos	Indicador PEGC	Objetivos de Desarrollo Sostenible
Misión	Garantizar el derecho humano a un medio ambiente sano, conservando la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades	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.	Implementación de un modelo integral de movilidad sustentable en el estado, que promueva una red conectada, intermodal, accesible y segura que desincentive el automóvil como medio principal de transporte	Implementación de una política de movilidad urbana sustentable que integre todos los modelos de transporte y seguridad vial, considerando criterios de accesibilidad universal. Operación de un sistema integrado eficiente y accesible de transporte público en el estado para ampliar la cobertura, mejorar su articulación y calidad del servicio brindado. Incremento de las condiciones que fomenten el uso de transporte masivo y escolar en el Estado. Flota de transporte público renovado priorizando el uso de energías limpias	Viajes de Pasajeros en Tren Eléctrico	Objetivo 11. Ciudades y comunidades sostenibles

SITEUR

Visión	<p>Garantizar el derecho humano a un medio ambiente sano, conservando la biodiversidad y los servicios ecosistémicos sin comprometer el bienestar de las futuras generaciones y bajo los principios de equidad, derechos, justicia, cultura de la paz, e igualdad de oportunidades</p>	<p>Consolidar un modelo integral de movilidad que garantice el desplazamiento de personas con calidad, seguridad, accesibilidad, oportunidad y eficiencia, procurando un sistema integrado y multimodal, que considere la movilidad activa y un esquema de reducción de emisiones.</p>	<p>Implementación de un modelo integral de movilidad sustentable en el estado, que promueva una red conectada, intermodal, accesible y segura que desincentive el automóvil como medio principal de transporte</p>	<p>Implementación de una política de movilidad urbana sustentable que integre todos los modelos de transporte y seguridad vial, considerando criterios de accesibilidad universal. Operación de un sistema integrado eficiente y accesible de transporte público en el estado para ampliar la cobertura, mejorar su articulación y calidad del servicio brindado. Incremento de las condiciones que fomenten el uso de transporte masivo y escolar en el Estado. Flota de transporte público renovado priorizando el uso de energías limpias</p>	<p>Viajes de Pasajeros en Tren Eléctrico</p>	<p>Objetivo TI. Ciudades y comunidades sostenibles</p>
--------	--	--	--	--	--	--



IV. Diagnóstico de la organización



IV. Diagnóstico de la organización.

Radiografía institucional por temas estratégicos.

En 1987 el Gobierno del Estado de Jalisco decidió transformar el eje Norte-Sur de la Calzada del Federalismo en la Línea 1 del Tren Eléctrico para lo cual creó el Sistema del Tren Eléctrico Urbano, SITEUR, como Organismo Público Descentralizado del Gobierno del Estado de Jalisco, al publicar su Decreto de Ley el 14 de enero 1989, con el primordial objeto de prestar servicio público de transporte urbano masivo de pasajeros.

El inicio de operaciones de la Línea 1 fue posible gracias a la construcción de 15.5 kilómetros de vías, de las cuales 6.6 kms. son en túnel, 8.9 kms. de superficie a lo largo 19 Estaciones y con una demanda promedio por día de 52,000 pasajeros. Por su parte, la Línea 2 inició su construcción en 1992 y arrancó operaciones en el año 1994, incrementando en 8.5 km con 10 estaciones, todas ellas de túnel y atendiendo la movilidad de 24,000 pasajeros en promedio por día.

Para 2018 y con la construcción y puesta en marcha de la estación Auditorio de la Línea 1, se transportan en promedio 103,647,621 anualmente, entre las dos líneas. Además, para el logro de nuestra Misión, recientemente se han adquirido 12 trenes, creando con ello un 50% más de espacios ofertados al incluir trenes triples.

Asimismo y considerando un servicio incluyente, se realizan constantemente adecuaciones a las estaciones de ambas líneas para convertirlas en ingresos universales a través de la instalación de elevadores, guías podotáctiles, tótem con información en el sistema braille y salva escaleras.

Por otra parte, considerando también que el Tren Eléctrico representa una buena opción en el sistema de transporte público y con el crecimiento urbano del AMG de forma expansiva hacia los municipios periféricos, se desarrolló el proyecto de Línea 3, reflexionando lo siguiente:

SITEUR

- ° 13,155 usuarios diarios dejarán de usar el auto particular cambiando a la modalidad de Tren ligero;
- ° 10,962 vehículos diarios que dejarán de circular;
- ° 233,000 Pasajeros beneficiados en inicio de operaciones;
- ° 348,000 Pasajeros en 2042;
- ° Disminución en tiempos de viaje, 40 minutos menos (terminal a terminal);
- ° Generará 7 mil empleos directos en la implementación del proyecto y 15 mil indirectos.

Asimismo, se consideraron beneficios ambientales como el ahorro de 17,000 toneladas de emisiones de CO₂ (136Ha de bosque). 4'001,130 vehículos automotores privados circulantes menos al año. 4'801,575 usuarios de auto que usarán ésta modalidad ecológica de transporte anualmente y la utilización del 100% de energía limpia.

Esta obra consta de tres secciones-tipo definidas en el proyecto: en viaducto y en túnel, con un total de 21.45 km y 18 estaciones, de las cuales 13 son elevadas y 5 subterráneas.

La flota inicial en operación del proyecto será de 18 trenes con una capacidad estimada de 500 pasajeros por tren.

Otro sistema que forma parte de las opciones de transporte que administra éste Organismo es el SiTren, un sistema de autobuses alimentadores del Tren Eléctrico que opera actualmente con cuatro líneas. Las Líneas 1 y 1 B del SiTren alimentan la Línea 1 del Tren Eléctrico. La Línea 2 del SiTren que alimenta a la Línea 2 del Tren Eléctrico, la Línea 3 del SiTren tiene la particularidad de ser un transporte con unidades eléctricas, recorriendo el oriente, centro y poniente de la ciudad de Guadalajara, alimentando las Líneas 1 y 2 del Tren Eléctrico y el sistema Macrobus y la Línea 4 que alimentará a Línea 3 del Tren Eléctrico.

SITEUR

En el 2014 SiTren transportaba en promedio 8,567 pasajeros por día. En el 2015, con el arranque de la Línea 2 del SiTren, se incrementó a 9,584 pasajeros por día. En el 2016 se crea la Línea 3 del SiTren, lo que contribuyó a transportar a más del doble, logrando movilizar 20,807 pasajeros por día. Actualmente las 4 líneas dan servicio a 24,660 pasajeros por día. Con la puesta en marcha de la Línea 3 del tren ligero se estima movilizar hasta 35 mil pasajeros al día.

Actualmente se cuenta con el 55% de las unidades en servicio, las cuales recorren 2,942,344.85 km anuales. Sin embargo, restan 45 % de las unidades que requieren mantenimiento para operar con la flotilla completa. Es importante destacar que el 40% del total de las unidades cuentan con rampas, lo que contribuye a nuestra Visión de ser incluyente.

La oferta de transporte de SITEUR traslada en promedio a 460,182 pasajeros diariamente, de los cuales el Tren Eléctrico Urbano mueve en promedio a 283,945, según datos del MIDE, 2018.

A nivel nacional, SITEUR es el primer Organismo Público Descentralizado y el único sistema de transporte en recibir la certificación ISO 14001:2015 por parte de la empresa AENOR México, demostrando su compromiso con el medio ambiente a través de esta norma internacional, la cual identifica, prioriza y gestiona los aspectos ambientales como parte de las prácticas habituales del organismo. Durante el análisis para lograr el Sistema de Gestión Ambiental se detectaron y evaluaron 4 aspectos ambientales: El manejo de residuos peligrosos; Riesgo potencial de derrame de incendio; Emisiones a la atmósfera y el consumo de agua. Contamos también con la certificación de la Norma UNE-EN 13816 para transporte público de pasajeros, que evalúa la calidad del servicio ofrecido a través del ciclo de servicio, considerando: Servicio Ofertado; Accesibilidad; Información; Puntualidad; Atención al Cliente; Confort; Seguridad e Impacto Ambiental.

Macrobús

SITEUR

Es un sistema de autobuses de alta capacidad BRT (Bus Rapid Transit) alimentador del Sistema del Tren Eléctrico, concesionado a la Operadora Macrobus, S.A. de C.V.

El inicio de los trabajos del sistema fue el 29 de febrero del 2008, comenzando a operar el 11 de marzo de 2009. Con una longitud de 16 km. Circula por el corredor Calzada Independencia - Av. Gobernador Curiel, que cuenta con carriles confinados de uso exclusivo para las unidades articuladas de Macrobus y de vehículos de emergencia, lo que permite un tiempo promedio de recorrido por sentido de 46 minutos para la modalidad Parador y de 38 minutos para el servicio Express. El servicio se presta a través de 27 estaciones, incluidas dos terminales: Fray Angélico y Mirador.

La flotilla de Macrobus se compone de autobuses articulados de piso alto de la marca Volvo. El segmento inicial de la primera línea operó con 41 autobuses. En el 2014 se incorporaron 4 nuevas unidades. Por lo tanto, actualmente la flotilla se compone de 45 autobuses articulados. Movilizando a 131,000, promedio diario, de pasajeros.

La tarjeta electrónica es un medio de acceso al Tren Eléctrico, Macrobus y al SiTren. Dicha tarjeta almacena la información del dinero recargado. En el caso del Macrobus, se tiene conexión con el Tren Eléctrico mediante validadores de tarjeta ubicados en la Estación San Juan de Dios, con los cuales el trasbordo se cobra a la mitad del costo del pasaje. Actualmente, el 45% de los usuarios utilizan tarjeta.

Accesibilidad

Las Líneas 1 y 2 del Tren Eléctrico, Macrobus, así como las de SiTren, cuentan con alternativas de accesibilidad para usuarios con alguna discapacidad, tanto en estaciones subterráneas, como de superficie.

- Orugas eléctricas (escaladoras de escaleras) en estaciones subterráneas para transportar personas en silla de ruedas;
- Placas impresas en código Braille y guías para los bastones en todas las estaciones del Tren Eléctrico;

SITEUR

- Se permite a los débiles visuales ingresar con perros guía o lazarillo;
- Cuenta en las transferencias de ambas líneas (Línea 1–Línea 2) con un sistema de escaleras eléctricas que permiten a los pasajeros comunicarse al exterior.
- El SiTren cuenta, en el 40 por ciento de su parque vehicular, con rampas mecánicas y, en diversas zonas, sus paraderos en banquetas están diseñados para no obstruir las sillas de ruedas y el desplazamiento de adultos mayores.
- Elevadores en algunas estaciones del Tren Eléctrico.
- Sistema de aviso en audio, de “próxima estación” y recomendaciones.

Análisis administrativo.

Capital Humano

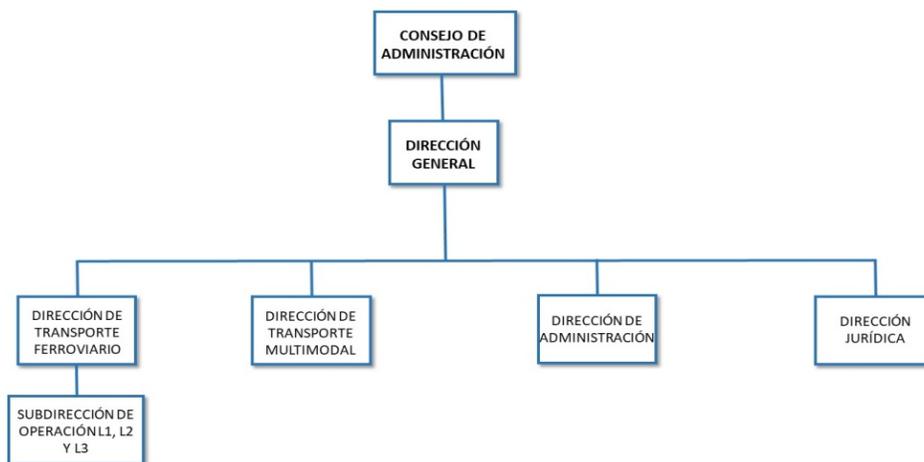
Estructura organizacional.

Nuestro personal oscila entre los 19 y 75 años de edad, siendo el rango de 46 a 50 años el que comprende el mayor porcentaje, 23%.

Dentro de SITEUR se encuentran las siguientes unidades de servicio (con datos a septiembre de 2019):

Unidad de servicio	Nº de Trabajadores
Tren Eléctrico	423
Sitren	189
Macrobús	38
Staff General	234

Organigrama:



*Cada una de las direcciones mostradas cuentan con un organigrama específico.

*Las unidades de servicio SiTren y Trolebús pertenecen a la Dirección de Transporte Multimodal

Los siguientes datos corresponden a las plazas activas al mes de septiembre del 2019.

Género	Tipo de Nombramiento	
	Base	Confianza
Hombres	477	139
Mujeres	91	53
Provisionales		
Hombres	29	
Mujeres	95	

*Fuente elaboración propia con datos internos

Los datos mostrados corresponden al total de los trabajadores activos dentro del Sistema con fecha de septiembre del 2019, divididos de acuerdo al tipo de nombramiento o contrato. Cabe señalar que, en relación al número de mujeres con contrato tipo provisional, el 97.8% corresponde al grupo contratado por la anterior administración como parte de las políticas de Igualdad de Género, con la finalidad de cubrir las plazas de colaborador operador para las rutas alimentadoras del Tren Ligero.

Género/Rango	18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	<60
Hombres	2	15	28	56	84	130	154	80	58	38
Mujeres	3	15	20	45	37	35	46	24	11	3

*Fuente elaboración propia con datos internos

De acuerdo con los datos reflejados, el mayor porcentaje de hombres corresponde al rango de edad de 46 a 50 años, con el 23.87%; En el caso de las mujeres, los rangos de edad con un mayor número de trabajadoras, corresponden al de los 46 a 50 años, con el 19.2%. Por ende, se puede concluir que el 23% de la población de SITEUR está entre los 46 a los 50 años de edad.

SITEUR

Rango de antigüedad	0 a 6 meses	7 a 12 meses	1 a 5 años	6 a 6.5 años	Más de 6.5 años a 12	Más de 12 años a 18 años	Más de 18 años a 24 años	Más de 24 años
Hombres	31	120	21	0	97	69	103	204
Mujeres	23	118	0	2	32	24	11	29

*Fuente elaboración propia con datos internos

En relación a la antigüedad de los trabajadores dentro del Sistema, la información refleja que el 26% tiene 24 años o más colaborando dentro de la institución, por lo que durante la presente administración estarán en posibilidades de iniciar con su proceso de jubilación, mientras que el 27% apenas tiene entre 7 y 12 meses de servicio.

Rango nivel	01-16a	17-20	21-24a	27-28	28 ^a -29	29 ^a -31
Rango sueldo SITEUR	10,500 – 15,905	16,253 – 19,843.80	21,724 – 27,872	32,166 – 40,675.20	42,037 – 50,292	57,618 – 107,358
Hombres	573	25	24	15	3	5
Mujeres	214	7	12	2	3	1

*Fuente elaboración propia con datos internos

Los datos contenidos en esta información corresponden al tabulador propio del SITEUR, que como se puede observar, en su mayoría se agrupan en el nivel del 01 al 16a con un sueldo máximo de \$15,905.00.

Recursos Financieros

Al inicio de la administración actual el Organismo presentaba serias restricciones financieras debido a que la principal fuente de ingresos, la tarifa de transporte, se mantuvo desde diciembre de 2013 en \$7.00 para el público en general y \$3.50 para beneficiarios de la Ley; esta tarifa ya no era suficiente para las necesidades del Organismo, que no recibe subsidio para su operación. Con la contribución del Gobierno del Estado de Jalisco y de la Federación, se realizó la inversión del Proyecto de Ampliación y Modernización de la Línea 1 y Construcción de la Línea 3; esto último supone necesidad adicional de recursos, que el Organismo no era capaz de generar con

SITEUR

la anterior tarifa; con la actualización de la tarifa de 9.50 será posible soportar la operación inicial de la Línea 3, contando con el apoyo del gobierno del estado para el pago de sueldos durante algunos meses del primer año.

Presupuesto ejercido por capítulo (2014-2018)

Capítulo	Inicial	Modificado	Comprometido	Ejercido	Diferencias
Servicios personales	\$231,393,984	\$231,393,984	\$226,501,666	\$226,501,666	\$4,892,317
Materiales y suministros	\$32,346,939	\$40,442,939	\$40,106,110	\$36,072,418	-\$3,725,479
Servicios generales	\$191,617,251	\$220,036,644	\$215,662,369	\$201,749,944	-\$10,132,693
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$2,000,000	\$22,008,828	\$22,008,828	\$22,008,828	-\$20,008,828
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$29,320,746	\$48,930,442	\$31,109,823	\$25,312,826	\$4,007,920
Inversión pública	\$750,000	\$68,160,962	\$63,655,695	\$63,655,695	-\$62,905,695
Deuda pública	\$22,827,000	\$22,827,000	\$14,412,839	\$14,412,839	\$8,414,161
TOTAL	\$510,255,919.40	\$653,800,798.08	\$613,457,330.88	\$589,714,216.91	-\$79,458,298

*Fuente elaboración propia con datos internos

*La diferencia se refiere entre el presupuesto inicial y el ejercido

*El presupuesto se modificó con respecto a lo inicial en un 28.13%

*Se ejerció el 90.20% del presupuesto modificado.

Capítulo	Inicial	Modificado	Comprometido	Ejercido	Diferencias
Servicios personales	\$242,247,878.40	\$242,247,878.40	\$239,219,467.25	\$239,219,467.25	\$3,028,411.15
Materiales y suministros	\$42,171,743.00	\$70,351,596.63	\$52,307,619.64	\$38,040,816.80	\$4,130,926.20
Servicios generales	\$273,420,321.38	\$323,158,139.61	\$263,779,742.05	\$245,873,095.43	\$27,547,225.95
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$2,000,000.00	\$17,000,000.00	\$4,188,500.00	\$4,163,500.00	-\$2,163,500.00
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$25,549,500.00	\$119,146,960.34	\$77,352,288.21	\$67,856,519.24	\$42,307,019.24
Inversión pública	\$591,162,758.78	\$530,148,938.04	\$237,938,174.67	\$235,744,036.74	\$355,418,722.04
Deuda pública	\$44,629,941.71	\$32,157,275.00	\$18,917,793.89	\$18,917,793.89	\$25,712,147.82
TOTAL	\$1,221,182,143.27	\$1,334,210,788.02	\$893,703,585.71	\$849,815,229.35	\$371,366,913.92

*Fuente elaboración propia con datos internos

*La diferencia se refiere entre el presupuesto inicial y el ejercido

SITEUR

*El presupuesto 2015 con respecto al año anterior es mayor en \$710'926,224 pesos, un 139%.

*El presupuesto fue modificado quedando un 9.26% mayor que el inicial.

*Se ejerció un 63.69% del presupuesto modificado (Ahorro principalmente en recursos estatales y federales)

Tabla 4.7 PRESUPUESTO 2016					
Capítulo	Inicial	Modificado	Comprometido	Ejercido	Diferencias
Servicios personales	\$259,343,129.00	\$259,343,129.00	\$247,136,751.76	\$247,136,751.76	\$12,206,377.24
Materiales y suministros	\$55,282,112.00	\$77,662,287.03	\$70,906,901.21	\$50,578,956.26	\$4,703,155.74
Servicios generales	\$397,709,570.00	\$533,370,961.00	\$493,004,676.74	\$423,221,136.52	-\$25,511,566.52
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$18,000,000.00	\$21,380,500.00	\$11,286,000.00	\$11,286,000.00	\$6,714,000.00
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$563,443,379.00	\$685,021,500.46	\$575,327,562.87	\$554,326,575.75	\$9,116,803.25
Inversión pública	\$660,266,457.00	\$685,173,598.73	\$344,311,385.79	\$318,574,081.96	\$341,692,375.04
Deuda pública	\$47,464,971.00	\$47,464,971.00	\$43,117,308.92	\$43,117,308.92	\$4,347,662.08
TOTAL	\$2,001,509,618.00	\$2,309,416,947.22	\$1,785,090,587.29	\$1,648,240,811.17	\$353,268,806.83

*Fuente elaboración propia con datos internos

*La diferencia se refiere entre el presupuesto inicial y el ejercido

* El presupuesto de 2016 con respecto a 2015 fue 780'327,475 pesos mayor, un 64%.

*El presupuesto fue modificado quedando un 15.38% mayor que el inicial.

*Se ejerció un 71.37% del presupuesto modificado (Ahorro principalmente en recursos estatales y federales)

SITEUR

Tabla 4.8 PRESUPUESTO 2017					
Capítulo	Inicial	Modificado	Comprometido	Ejercido	Diferencias
Servicios personales	\$28,348,711.00	\$282,348,711.00	\$ 258,783,482.17	\$258,783,481.47	\$23,565,229.53
Materiales y suministros	\$59,270,330.00	\$70,833,603.25	\$53,886,516.03	\$47,989,165.97	\$11,281,164.03
Servicios generales	\$438,098,554.00	\$435,749,041.84	\$401,035,260.46	\$361,265,307.04	\$76,833,246.96
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$14,200,000.00	\$14,200,000.00	\$9,656,490.31	\$9,441,072.31	\$4,758,927.69
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$418,942,991.00	\$405,701,378.93	\$313,429,446.44	\$310,063,087.00	\$108,879,904.00
Inversión pública	\$598,754,892.00	\$598,754,892.00	\$399,073,846.61	\$399,073,846.61	\$199,681,045.39
Deuda pública	\$68,163,570.00	\$45,322,200.00	\$33,745,129.72	\$33,745,129.72	\$34,418,440.28
TOTAL	\$1,879,779,048.00	\$1,852,909,827.02	\$1,469,610,171.74	\$1,420,361,090.12	\$459,417,957.88

*Fuente elaboración propia con datos internos

*La diferencia se refiere entre el presupuesto inicial y el ejercido

* El presupuesto de 2017 con respecto a 2016 fue \$121720,570 pesos menor, un -6.1%.

*El presupuesto fue modificado quedando un 1.4% menor que el inicial.

*Se ejerció un 76.7% del presupuesto modificado (Ahorro principalmente en recursos estatales y federales)

Tabla 4.9 PRESUPUESTO 2018					
Capítulo	Inicial	Modificado	Comprometido	Ejercido	Diferencias
Servicios personales	\$299,980,065.00	\$279,938,016.18	\$279,938,016.18	\$279,938,016.18	\$20,042,048.82
Materiales y suministros	\$66,575,455.00	\$139,694,860.96	\$129,662,882.13	\$122,981,108.25	- \$56,405,653.25
Servicios generales	\$497,350,349.00	\$556,282,277.38	\$549,395,759.71	\$539,770,747.84	- \$42,420,398.84
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$14,200,000.00	\$5,984,306.90	\$5,984,306.90	\$5,984,306.90	\$8,215,693.10
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$80,122,638.00	\$155,078,462.82	\$135,267,774.22	\$135,126,451.58	-\$55,003,813.58
Inversión pública	\$698,545,736.00	\$533,929,706.58	\$532,229,704.40	\$532,229,704.40	\$166,316,031.60
Deuda pública	\$31,404,319.00	\$20,649,257.43	\$20,649,257.43	\$20,649,257.43	\$10,755,061.57
TOTAL	\$1,688,178,562.00	\$1,691,556,888.25	\$1,653,127,700.97	\$1,636,679,592.58	\$51,498,969.42

*Fuente elaboración propia con datos internos

*La diferencia se refiere entre el presupuesto inicial y el ejercido

*El presupuesto de 2018 con respecto a 2017 fue \$11'600,486 pesos menor, un -10.19%.

*El presupuesto fue modificado quedando 0.2% mayor que el inicial.

*Se ejerció un 96.8% del presupuesto modificado.

SITEUR

En el año 2019 se aprobó un presupuesto para el Organismo de \$98,252,779.84 pesos según el presupuesto de Egresos del Estado de Jalisco; por su parte, con recursos propios se tiene un presupuesto autorizado de \$767'257,811 pesos. Esta última cifra tiene como base en su gran mayoría una tarifa de pasaje \$7.00, que estaba vigente en la fecha de autorización. Como se ha mencionado, este presupuesto era insuficiente para cubrir necesidades de servicios básicos, mantenimiento mayor e inversión en equipos y refacciones. Con la actualización de tarifa será posible modificar el presupuesto, permitiendo cubrir estos rubros y logrando la continuidad del servicio, planear a corto y mediano plazo buscando la mejora continua que el Sistema llevaba a cabo anteriormente.

Servicios Generales

- Número de inmuebles y su ubicación

Número de Inmuebles Arrendados: 3

1. Oficinas 3er. y 4to. piso y el Mezanine en Juárez # 681 esquina Federalismo;
2. Casa y local calle República # 2056 y 2056-a esquina con Francisco Sarabia;
3. Patio molinos carretera Colotlan kilómetro 15.

Número de Inmuebles Propios: 5

1. Base de mantenimiento Tetlán Andrés Bello # 4450;
2. Predio Luis M. Fregoso esquina Andrés Bello y María Reyes;
3. Estación SiTren esquina Gigantes y Luis M. Fregoso;
4. Casa # 1824 Isla Ibiza esquina Colón;
5. Líneas 1 y 2.

Número de Inmuebles Propios de sub estaciones: 5

1. Local 18 de marzo Av. Colón;
2. Local Periférico Norte a un costado del Gotcha;

SITEUR

3. Local Inter Estación Dermatológico y Atemajac;
4. Local Unidad Deportiva;
5. Local Cristóbal de Oñate.

- Gastos por servicios básicos

Tabla 4.10 SERVICIOS BÁSICOS					
Pagos de Servicios Básicos	2014	2015	2016	2017	2018
	A partir de junio				
Consumo de agua (SIAPA)	\$325,517.53	\$554,828.67	\$804,954.00	\$820,094.00	\$798,729.00
Pago teléfonos de México (Telmex)	\$590,186.35	\$911,914.91	\$482,736.00	\$191,026.00	\$74,907.17
Pago telefonía por cable (de nov 14 a jul 15)	\$ 371,834.00	\$73,381.45	\$440,198.00	\$964,563.00	\$818,949.00
Eólica Los Altos (luz) a partir de agosto.	\$13,558,038.36	\$23,068,125.44	\$14,311,506.86	\$38,022,162.67	\$19,133,703.00
Pago CFE	\$39,923,412.00	\$45,976,650.44	\$32,005,580.70	\$38,022,162.67	\$55,348,182.00
Pago Axtel	\$5,595.00	\$14,609.22	\$9,595.00	\$17,001.00	\$19,187.96

*Fuente elaboración propia con datos internos de la Gerencia de Recursos Materiales

- Parque vehicular

Tabla 4.11 Parque Vehicular				
Vagones	Autobuses	Vehículos de carga pesada	Vehículos operativos	Vehículos administrativos
60	155	03	30	34

*Fuente elaboración propia con datos internos de la Gerencia de Recursos Materiales

Unidad Interna de Protección civil

Se tiene constituida la Unidad Interna de Protección Civil y se encuentra conformada por 65 servidores públicos de SITEUR.

Las funciones generales de las brigadas de protección civil:

- Brindar auxilio al personal en general, de manera organizada y planeada, en una situación de emergencia.

SITEUR

- Desarrollar un plan de acciones, que contribuyan a concientizar a la población, prevenir y minimizar las consecuencias de una calamidad o peligro.
- Identificar los peligros, vulnerabilidades y riesgos a los que está sujeto el edificio y/o centro de trabajo, así como el personal en general, para establecer las medidas, acciones y obras, que disminuyan la probabilidad de un accidente, siniestro y/o desastre.
- Capacitarse y especializarse en las actividades propias de las brigadas, para garantizar el óptimo cumplimiento de su función.
- Mantener en buenas condiciones el equipo que se proporcione para el desempeño de su función.
- Coordinarse con instituciones y organismos de apoyo, ante una emergencia (Bomberos, Cruz Roja, Policía, Grupos Especializados de rescate), para proporcionar el auxilio oportuno y eficiente en caso necesario.
- Participar en los ejercicios de evacuación por simulacro de contingencia que se programen en el edificio o centro de trabajo.
- Colaborar en la elaboración e instrumentación del Programa Interno de Protección Civil.
- Participar en las actividades específicas de capacitación en las fases de Prevención, Auxilio, y Recuperación, así como ejecución de las medidas preventivas para disminuir los riesgos ante una calamidad.
- Coadyuvar y sensibilizar al personal en la conservación de la calma y comportamiento, antes, durante y después de una emergencia, así como conocer la información básica en materia de protección civil.

Tecnologías de la Información y Comunicación

Telefonía	Infraestructura
Telefonía: Se cuenta con 5 líneas telefónicas, 2 troncales digitales, 310 aparatos telefónicos fijos y 38 aparatos celulares.	Infraestructura: 20 servidores virtuales, 15 servidores físicos, 5 NAS, 352 computadoras, de las cuales 310 son de escritorio y 42 portátiles. 1 red interna, segmentada en vlans. 2 redes inalámbricas, una para empleados y de uso interno, y otra para visitantes. Sitio web (activo).

- Software de fabricante: Lyra, sistema de gestión de capital humano y nómina.
- Nucont, sistema de contabilidad gubernamental.

SITEUR

- VMWare, sistema utilizado la creación y gestión de ambiente y servidores virtuales
- Adobe, suite de diseño y edición de imágenes, video, página web, etc.
- La mesa de ayuda (SD), coordina con las áreas la disponibilidad del equipo para poder brindar los servicios.
- Respaldos de información, a través del programa Veeam backup&Replication hacia unidades de almacenamiento externa (NAS) y replica de respaldos a Site alterno.
- Asistel.
- COMPAQ, software para contabilidad, anterior a la Ley General de Contabilidad Gubernamental.
- Desarrollos propios del Sistema.

Protección informática. Se cuenta con varias herramientas y software para coadyuvar a mantener la integridad de la infraestructura informática. Se tiene principalmente una segmentación de la red en VLAN's, lo cual permite tener grupos determinados de usuarios. Adicional a ello, se cuenta con un sistema de seguridad perimetral firewall SonicWall en (HA) alta disponibilidad, el cual protege de ataques internos y externos, ya que interpreta todos los paquetes de transmisiones de datos y los compara con una base de datos, bloquea ataques, protege de amenazas anti-malware y de intrusiones, generación y administración de VPN's.

Para determinar comportamientos maliciosos, SonicWall delimita los puertos que se tienen establecidos con el exterior (Internet) y se administran las políticas de transporte de la red interna, que descifra e inspecciona el tráfico en tiempo real. Además, se cuenta con un sistema de filtrado de contenido web de SonicWall, el cual delimita el uso de la navegación web comparando los sitios web solicitados con una gran base de datos en la nube, que contiene millones de URL, direcciones IP y sitios web calificados, aplicados mediante políticas de grupo que permiten otorgar o denegar el acceso a sitios. El filtrado de correo se lleva a cabo con sistema anti spam en la nube (SpamTitan).

SITEUR

Por otra parte se cuenta con un sistema antivirus para gestionar y controlar los dispositivos que solicitan acceso a la red corporativa, mediante la suite de KasperskyEndpointsecurity versión 10.

Minería de datos. Se tiene como estándar de bases de datos, el uso de Microsoft SQL Server y es en este manejador de bases de datos donde se almacena la información de los sistemas desarrollados a través de diferentes herramientas, principalmente el CrystalReports, se explota la información contenida en las distintas bases de datos para la generación de reportes, realizados a petición de los usuarios de los diferentes sistemas (por ej. SIC, BECC, CAP, etc.) y así poder generar conocimiento a partir de la misma; ya que por ejemplo el SIC contiene más de 380 reportes instalados.

Sistema de Gestión de Calidad

Para mejorar nuestro servicio en forma estructurada implantamos el Modelo de Calidad y Competitividad SITEUR, basado en el Modelo Jalisco a la Calidad que se presenta en el siguiente diagrama y explicamos adelante:



Modelo de Calidad y Competitividad SITEUR

Las cuatro flechas de colores representan los cuatro vectores del modelo que incluyen varios temas a saber:

Vector de Gestión Global Organizacional: Define el rumbo organizacional.

Vector de Ejecución: Ordena y focaliza la ejecución.

Vector de Gestión de la Mejora: Revisa las prácticas y sistemas de mejora continua.

Vector de Competitividad y Sustentabilidad: Integra los resultados de todas las áreas.

Norma ISO 14001:2015

Norma encargada de proteger el medio ambiente, a través del control de los riesgos medioambientales que puedan surgir de los procesos del Tren Eléctrico.

Tabla 4.12 Histórico de la Norma ISO 14001:2015		
Histórico:	Fecha	Descripción
Auditoría interna	octubre del 2017	Detectar las desviaciones del Sistema de Gestión Ambiental con el fin de establecer las acciones correctivas que se consideren adecuadas.
Pre auditoría certificación	octubre del 2017	Estudiar si combina de forma perfecta el Sistema de Gestión Ambiental elegido con los estándares que establece la normativa.
Auditoría de certificación versión ISO 2004	noviembre del 2017 por Global STD	Asegurar la implementación del Sistema de Gestión Ambiental.
Auditoría certificación versión ISO 14001:2015	noviembre del 2018 por AENOR México	Determinar la conformidad del Sistema de Gestión Ambiental de la organización con los criterios de auditoría.

*Fuente elaboración propia con datos internos de la Gerencia de Sistemas de Calidad

SITEUR

Norma UNE-EN 13816

UNE EN-13816 es la norma europea específica para el transporte público de pasajeros, cuyo objetivo es asegurar que la organización asuma compromisos de calidad con los usuarios, de tal forma que se proporcione un servicio de transporte de calidad. Considerando que cada compromiso debe estar asociado a uno o varios indicadores de medición directa, más el resultado de encuestas y cliente misterioso.

Histórico:

Auditoría de diagnóstico	agosto del 2014
Auditoría de certificación	noviembre del 2014
Auditorías de seguimiento	noviembre del 2015 y 2016
Auditoría de recertificación	noviembre del 2017
Auditorías de seguimiento	noviembre del 2018 y próximamente noviembre del 2019

Transparencia y rendición de cuentas

La Unidad de Transparencia es el órgano interno encargado de atender las solicitudes que, en materia de acceso a la información pública, sean requeridas a este Organismo, así como la constante actualización y publicación de la información por los medios conducentes, siendo uno de estos la siguiente liga <http://www.siteur.gob.mx/transparencia>.

Como parte de sus atribuciones, se encuentra el requerir, recabar y difundir la información relativa a las obligaciones del SITEUR. Recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso presentadas por los ciudadanos, órganos de transparencia y garantes. Además, proponer e implementar acciones que garanticen una mayor eficiencia en los procesos de transparencia de la información, así como la protección de datos concernientes a este Organismo.

Se reciben y atienden, de forma anual, un promedio de 630 solicitudes de acceso a información. Cabe señalar que la cantidad mencionada fluctúa constantemente,

derivado de los fenómenos sociales, políticos, económicos y demás factores externos

Órgano Interno de Control

Nuestra legislación en materia de responsabilidades establece el régimen de las responsabilidades administrativas de los servidores públicos, y se refiere principalmente a que su actuación, debe apegarse a los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia. De igual manera define la importancia del control interno, como un medio por el cual se observa que las organizaciones gubernamentales usen los recursos públicos de manera racional y en apego a las normas vigentes.

En el organismo se cuenta para estos efectos con la Contraloría Interna como Órgano Interno de Control del SITEUR, siendo la unidad administrativa a cargo de promover, evaluar y fortalecer el buen funcionamiento del control interno en el organismo, así como es la instancia competente para aplicar las leyes en materia de responsabilidades de Servidores Públicos.

Identificación de problemas y oportunidades institucionales

Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> • Compromiso de la dirección general y la administración para el cumplimiento de los objetivos del Organismo. • Existe un reglamento interno con funciones claras. • Filosofía institucional establecida. • Reconocimiento de diferentes organizaciones basadas en resultados obtenidos por el sistema. • Se cuenta con un programa presupuestal anual. • Existe un tablero de control para el seguimiento a resultados. • Incremento de la oferta al pasajero (12 trenes y línea 1b y 4 de SiTren). • Tiempo de respuesta inmediata a las necesidades entre áreas. • Ahorros obtenidos por fabricación de refacciones, elaboradas por el personal en los talleres del SITEUR. • Existe un alto sentido de pertenencia del personal hacia el sistema. • Personal con especialización en sus áreas. • Compromiso del equipo de trabajo.
------------	---

SITEUR

	<ul style="list-style-type: none"> • Se cuenta con un sistema de gestión de calidad que permite la instauración de proyectos. • Se cuenta con un sistema de control documental que permite la estandarización de procesos para eficientar la operación y el servicio del sistema. • Existe un centro de atención a pasajeros que permite atender los requerimientos de los usuarios de SITEUR. • Los procesos clave se encuentran certificados bajo la norma UNE-EN 13816. • Compromiso con el medio ambiente a través de la certificación en la norma ISO 14001:2015.
<p>Oportunidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo de las autoridades para el mejoramiento de la infraestructura de las unidades de servicio del SITEUR que operan actualmente. • Interés de las autoridades en la culminación de proyectos existentes y dar inicio a nuevos proyectos. • Precio más bajo para el pasajero, pagando los transbordos con el 50% de descuento dentro del Sistema de Tren Ligero (Macrobus y SiTren) • Los ciudadanos tienen un buen concepto de SITEUR y de los servicios que presta. Ampliación y modernización de la L1. • Modernización del material rodante. • Renovación de la concesión del Macrobus. • Negociación de fondos federales e internacionales para aplicación en proyectos (energías alternativas, accesibilidad universal). • Estandarizar los protocolos de respuesta a emergencias con entidades externas. • Aprovechamiento de las instalaciones para implementar un tercer turno para el mantenimiento de trenes y un segundo turno de las áreas que así lo requieran. • Retomar el programa de mejora continua. • Concientizar al personal del correcto y eficiente manejo de los recursos del sistema.
<p>Debilidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plantilla de personal incompleta. • No se cuenta con un plan de jubilación y el personal que debe ser sustituido. • No se cuenta con un programa permanente de capacitación. • No se tiene un programa de gestión del conocimiento de la institución. Incertidumbre de continuidad laboral a todos los niveles. • Renovación de la señalética de SITEUR. • Se requiere de la modernización e instalación de un sistema de señalización y control para trenes en líneas 1 y 2. • Reforzar comunicación organizacional. • Establecer un convenio de confidencialidad entre el personal del sistema para el manejo de la información. • Falta claridad en los canales de comunicación entre el personal del sistema. • Equipo de cómputo obsoleto. • No se dispone de software especializado para algunas áreas. • Equipo operativo y de mantenimiento deficiente o inexistente. • Deficiente seguridad de la información y/o servicios en la nube. • Insuficiencia presupuestal para gasto corriente.

SITEUR

	<ul style="list-style-type: none"> • Insuficiente infraestructura de transporte masivo. • Saturación del sistema de transporte masivo.
<p>Amenazas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Que el ejercicio del incremento de la tarifa dependa de factores sociales y políticos. • Tipo de cambio (paridad cambiaria). • Falta de coordinación con dependencias externas para establecer acuerdos que no afecten a la operación del sistema. • Alto porcentaje pagado sobre los ingresos a los concesionarios de peaje. • Dependencia de factores sociales y políticos para el desarrollo de proyectos de transporte público. • Tendencia creciente en los tiempos de traslados de los usuarios del transporte público y de vehículos particulares. • Incremento de los costos generalizados de viaje (CGV) tanto en transporte público como en automóviles particulares.



V. Apartado estratégico



V. Apartado estratégico

Objetivos institucionales

Tomando como base el análisis FODA y el cumplimiento de nuestra Misión y Visión, se llegó a la conclusión de considerar dos objetivos institucionales:

1. Mejorar la calidad del servicio que presta SITEUR;
2. Incremento de la red de transporte para el AMG.

Objetivo institucional	Programas públicos, proyectos, bienes o servicios (intervenciones estratégicas)
Mejorar la calidad del servicio que presta SITEUR:	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mejoramiento de la infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR e instalación de señalética; 2. Modernización del material rodante y rehabilitación de las unidades de SiTren; 3. Sistema de señalización y control para trenes de las líneas 1 y 2 del tren ligero; 4. Mi Pasaje.
Incrementar la red de transporte del Tren ligero para el AMG.	<ol style="list-style-type: none"> 5. Arranque y operación de la línea 3 del tren eléctrico; 6. Reordenamiento de la línea 4 de SiTren como alimentadora de la línea 3 de tren eléctrico.

Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios

#	Nombre	Tipo (proyecto, estrategia, programas públicos, bienes o servicios)	Descripción
1	Mejoramiento de la infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR e instalación de señalética.	Proyecto institucional.	Remozamiento de las estaciones en el tren eléctrico y macrobús. Actualización y estandarización de la información al pasajero.

SITEUR

#	Nombre	Tipo (proyecto, estrategia, programas públicos, bienes o servicios)	Descripción
2	Modernización del material rodante y rehabilitación de las unidades de SiTren.	Proyecto institucional	Actualización tecnológica de los trenes modelo TEG-90 y habilitación para la operación de las unidades de SiTren
3	Sistema de señalización y control para trenes de las líneas 1 y 2 del tren ligero.	Proyecto institucional	Modernización del sistema de señalización de control y tráfico de trenes de las líneas 1 y 2 del tren ligero y de la base de mantenimiento Tetlán, así como la instalación de un nuevo sistema en los tramos de superficie de la línea 1.
4	Mi Pasaje.	Proyecto institucional	Recepción de "Mi Pasaje" aplicando tarifa preferencial a adultos mayores, estudiantes y discapacitados.
5	Arranque y operación de la línea 3 del tren eléctrico.	Proyecto institucional	Puesta en marcha de la línea 3 considerando contratación del personal necesario, peaje y servicios que requiere el inicio de operaciones.
6	Reordenamiento de la línea 4 de SiTren como alimentadora de la línea 3 de tren eléctrico.	Proyecto institucional	Reorientar la ruta por la que correrá la línea 4 de SiTren y cumpla con su objetivo de ser alimentadora de la línea 3 del tren eléctrico



VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales



VI. Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales

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

Objetivo institucional	Proyectos, acciones y programas públicos.	Programa presupuestario
Mejorar la calidad del servicio que presta SITEUR	Mejoramiento de la Infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR e instalación de señalética ----- Modernización del material rodante y rehabilitación de las unidades de SiTren ----- Sistema de señalización y control para trenes de las Líneas 1 y 2 del Tren Ligero ----- Mi pasaje	488 Desarrollo Integral del Sistema de Tren Eléctrico Urbano
Incremento de la red de transporte para el AMG.	Arranque y operación de la Línea 3 del Tren Eléctrico ----- Reordenamiento de la Línea 4 de SiTren como alimentadora de la Línea 3 de Tren Eléctrico	488 Desarrollo Integral del Sistema de Tren Eléctrico Urbano

VII. Bibliografía

- Decreto de Creación SITEUR
- Reglamento Interno SITEUR
- Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco
 - Memoria de Planificación Estratégica SITEUR
 - Modelo del Premio Nacional de Calidad
- Sistema de Gestión de Calidad y Competitividad SITEUR

VIII. Directorio

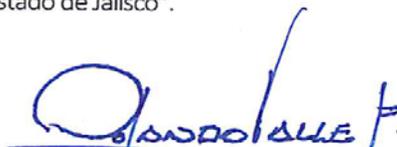
Ing. Rolando Valle Favela.
Director General
Tel 39 42 57 00 Ext 51478
rvalle@siteur.gob.mx

Mtra. Ana Gabriela Padilla Higuera.
Directora Administrativa
Tel 39 42 57 00 Ext 51304
gpadilla@siteur.gob.mx

Lic. Ana Oliva Plascencia Medina.
Gerente de Sistemas de Calidad
Tel 39 42 57 00 Ext. 51317
aplascencia@siteur.gob.mx

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

El suscrito Rolando Valle Favela en mi carácter de Director General del Sistema de Tren Eléctrico Urbano, con fundamento en los artículos 66 numeral 1 fracción I, 73, 74 fracción IV, 76, 78 numeral 1 fracciones I y V, de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco, así como el artículo 13 fracciones I y XIV, y 17 fracción IX del Decreto que crea el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Tren Eléctrico Urbano, en cumplimiento a lo establecido en los artículos 26 fracción III; 84, 85 fracciones I y III de la Ley de Planeación Participativa para el Estado de Jalisco y sus Municipios, emito el presente Plan Institucional, mismo que autorizo su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".



ROLANDO VALLE FAVELA

Director General del Organismo Público Descentralizado

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

La suscrita Martha Patricia Martínez Barba, en mi carácter de Coordinador General Estratégica de Gestión del Territorio, con fundamento en los artículos 3 numeral 1 fracción I, 5 numeral 1 fracciones II, IV, XII, y XVI, 7 numeral 1 fracción III, 11 numeral 1, numeral 2 fracción II y 13 numeral 1 fracciones II, VII y XVII de la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo del Estado de Jalisco; así como los artículos 1, 3, 5 fracciones II, VII, VIII y XXV, 6 y 7 fracción IV del Reglamento Interno de la Coordinación General Estratégica de Gestión del Territorio del Estado de Jalisco, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 23 fracción VIII apruebo el presente Plan Institucional, mismo que autorizo su publicación en el Periódico Oficial "El Estado de Jalisco".



MARTHA PATRICIA MARTÍNEZ BARBA

Coordinadora General Estratégica de Gestión del Territorio

Fecha de emisión 04 de octubre de 2019.

Plan Institucional

