

# Plan Institucional

## Sistema de Tren Eléctrico Urbano





# Plan Estatal

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



Plan Institucional del Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR)

Fecha de publicación: Agosto de 2024.

---

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

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

**Citación sugerida:** Sistema de Tren Eléctrico Urbano. (Agosto 2024). *Plan Institucional*.

México: Gobierno de Jalisco.

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

Colección: Planes

# Contenido

<b>I</b>	<b>Introducción.....</b>	<b>5</b>
<b>II</b>	<b>Marco Jurídico .....</b>	<b>8</b>
	13	
<b>III</b>	<b>Misión, visión institucional y alineación al Plan Estatal.....</b>	<b>14</b>
	Misión Institucional.....	14
	Visión Institucional .....	14
	Valores institucionales.....	14
	Alineación con el Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo.....	15
	Mapas sistémicos.....	17
<b>IV</b>	<b>Diagnóstico de la organización.....</b>	<b>19</b>
	Radiografía institucional por temas estratégicos .....	19
	Análisis administrativo .....	24
	<b>Presupuesto ejercido por capítulo (2018-2023).....</b>	<b>28</b>
	Identificación de problemas y oportunidades institucionales .....	38
<b>V</b>	<b>Apartado estratégico .....</b>	<b>43</b>
	Objetivos institucionales.....	43
	Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios.....	44
	45	
<b>VI</b>	<b>Alineación de programas presupuestarios a objetivos institucionales.....</b>	<b>46</b>
	Identificación de programas presupuestarios y su contribución a los objetivos, programas públicos, proyectos, bienes o servicios institucionales.....	46
<b>VII</b>	<b>Bibliografía.....</b>	<b>48</b>
<b>VIII</b>	<b>Directorio .....</b>	<b>49</b>
<b>IX</b>	<b>Anexos.....</b>	<b>51</b>



# 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 las Constituciones Políticas Federal y Estatal.

### **CPEUM Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.**

Título Primero. Capítulo I. De los Derechos Humanos y sus Garantías, Artículos: 42; 43; 45; 116; 124; 134 y demás relativos;

### **CPEJ Constitución Política del Estado de Jalisco.**

Título Primero. Capítulo III. De los Derechos Humanos y sus Garantías, Artículos 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; 67 y demás relativos.

### **Ley de Entidades Paraestatales del Estado de Jalisco**

Artículos 1, numerales 1 y 2, 2, numerales 1, fracción I, y 2, 13, 16, 51 y demás relativos.

### **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.**

En los casos que sea aplicable; Artículos 1, fracción VIII, 3, fracciones IX, LI, LVI y LXIV , 4, fracción VIII y X, 6, 43, 44, y 49.

### **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; Todo el documento

### **Normas Generales de Carácter Técnico.**

ACUERDO que expide la Norma General de Carácter Técnico SM/IMTJ/002/2014, que especifica las características que deben tener los vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros masivo y colectivo en su modalidad de urbano, conurbado o



metropolitano, suburbano y características especiales para el estado de Jalisco. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 09 de mayo de 2014.

ACUERDO que expide la Norma General de Carácter Técnico SM/MTJ/001/2013, que establece las Bases Generales para Determinar las Tarifas del Servicio Público de Transporte. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 12 de diciembre de 2013.

Se expide la Norma General de Carácter Técnico Número STV/01/2010 que especifica las características del Sistema de Pago Electrónico y Control de la Unidad del Transporte Colectivo de Pasajeros. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 16 de diciembre de 2010.

ACUERDO DIELAG ACU 008/2020 del ciudadano Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco mediante el cual se expide la Norma General de Carácter Técnico que especifica las características del Sistema Integrado de Recaudo para los Sistemas de Transporte Público Masivo y Colectivo, así como otras modalidades de transporte de pasajeros que se adhieran, en áreas metropolitanas y ciudades medias del Estado de Jalisco. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 18 de febrero de 2020.

#### **Acuerdos y actos administrativos.**

ACUERDO del Consejo del Instituto de Transparencia e Información Pública del Estado de Jalisco, mediante el cual se emiten los Lineamientos Generales en Materia de Clasificación de Información Pública. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 10 de junio de 2014. Todo el documento.

DECRETO 24996/LX/14 que se autoriza al Estado de Jalisco a instrumentar un programa de apoyo financiero para la renovación y modernización integral del transporte público colectivo, en todas sus modalidades, en favor de los organismos públicos descentralizados (I) Sistema de Tren Eléctrico Urbano, (II) sistema de transporte colectivo de la zona metropolitana y (III) servicios y transportes, así como

de aquellos transportistas que se adhieran al mismo y que reforma el artículo 16 de la Ley Orgánica del Sistema de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 22 de noviembre de 2014.

DECRETO 28790/LXIII/22 publicado el 18 de junio del año 2022 en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco”, que autoriza al Organismo Público Descentralizado Sistema De Tren Eléctrico Urbano a celebrar un Contrato de Asociación Público Privada en su modalidad de Coinversión para el proyecto denominado "Modelo Integral de Movilidad de la Zona Sur del Área Metropolitana de Guadalajara (Línea 4)", autorizando al Ejecutivo del Estado para que, respecto de las obligaciones que asuma el sistema de tren eléctrico urbano, en su carácter de aval, deudor solidario o deudor subsidiario, afecte como fuente alterna de pago los recursos y el derecho a recibirlos, derivados de participaciones que en ingresos federales correspondan al estado de Jalisco del fondo general de participaciones y de los ingresos locales del estado, derivados de impuestos derechos, productos o aprovechamientos, y sus respectivos accesorios.

ACUERDO de fecha 25 de enero de 2016 expedido por Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco Jorge Aristóteles Sandoval Díaz mediante el cual se crea el “Sistema Integrado de Transporte Público Metropolitano” publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 28 de enero de 2016.

ACUERDO 21220687 del Secretario de Transporte, por el cual se crea la estrategia de modificación de rutas del servicio público de transporte en la vialidad denominada Periférico Manuel Gómez Morín, para dar paso al nuevo sistema de transporte BRT denominado “Mi Macro Periférico”, publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” el 16 de octubre de 2021, Según cada acto en lo particular.

#### **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 18170 mediante el cual se reforman diversas disposiciones del Decreto 13555 aprobado el 30 de noviembre de 1999 y publicado el 16 de diciembre de 1999, (en su totalidad)

Decreto 22214/LVIII/08 mediante el cual se autoriza que las concesiones que otorgue el Organismo Público Descentralizado denominado Sistema de Tren Eléctrico Urbano para la operación de medios de transporte alimentadores del tren eléctrico urbano, trascienda su vigencia al término de la Administración Pública Estatal 2007-2012, hasta por un periodo de 15 años, aprobado el 16 de abril de 2008 y publicado el 24 de abril de 2008

Decreto 25923/LXI/16 mediante el cual se autoriza que el título de concesión del sistema de recaudo del Organismo Público Descentralizado Sistema de Tren Eléctrico Urbano así como los instrumentos jurídicos y financieros derivados del mismo, trasciendan por 15 (quince) años a partir de su vigencia, aprobado el 10 de noviembre de 2016 y publicado el 25 de noviembre de 2016.

Decreto 29179 mediante el cual se modifican diversos ordenamientos de Organismos Públicos Descentralizados del Gobierno del Estado, Artículo Octavo, aprobado el 11 de mayo de 2023 y publicado el 23 de mayo de 2023.

### **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 "El 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.

ACUERDO con folio número 20208134 del Secretario del Transporte, que al haber

concluido la concesión para la operación de transporte alimentador del tren eléctrico urbano “Macrobús” en el corredor Calzada Independencia-Gobernador Curiel de la Zona Metropolitana de Guadalajara, se determina que la operación del mismo se incorpora al régimen de la Nueva Política Integral para el reordenamiento, reestructuración e implementación del sistema de transporte público “Mi Transporte”. En consecuencia será la Secretaría de Transporte la encargada de regular la operación del corredor Calzada Independencia-Gobernador Curiel. Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 17 de octubre de 2020.

**Reglamento Interno de SITEUR.** Publicado en el Periódico Oficial “El Estado de Jalisco” con fecha 10 de septiembre de 2011.

El presente ordenamiento tiene por objeto reglamentar el funcionamiento y la estructura orgánica del Sistema, así como organizar y administrar convenientemente los recursos a su cargo. Todo el documento.



## 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 de Gobernanza y Desarrollo

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	Objetivo de Gobernanza	Objetivo Sectorial	Resultado específicos	Estrategias	Indicador PEGD	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<p><b>Misión:</b> 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.</p>	<p>Garantizar el derecho humano a un ambiente sano, conservando la biodiversidad y los servicios eco- sistémicos 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 una política de movilidad urbana sustentable que integre todos los modelos de transporte y seguridad vial, considerando criterios de accesibilidad universal.</p>	<p>Actualización - Adecuación Normativa (Norma técnica para los vehículos de transporte, Norma técnica de recaudo, Construcción Macro- Periférico junto con la Ciclo vía más grande AL- Puesta en marcha y operación de Línea 4</p>	<p>Viajes de pasajeros en Tren Ligero</p>	<p>Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles</p>

Componente del Plan Institucional	Objetivo de Gobernanza	Objetivo Sectorial	Resultado específicos	Estrategias	Indicador PEGD	Objetivos de Desarrollo Sostenible
<p><b>Visión:</b> 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.</p>	<p>Garantizar el derecho humano a un ambiente sano, conservando la biodiversidad y los servicios eco- sistémicos 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 una política de movilidad urbana sustentable que integre todos los modelos de transporte y seguridad vial, considerando criterios de accesibilidad universal.</p>	<p>Actualización - Adecuación Normativa (Norma técnica para los vehículos de transporte, Norma técnica de recaudo, Construcción Macro-Periférico junto con la Ciclo vía más grande AL- Puesta en marcha y operación de Línea 4 Modernización de la señalización de la Línea 2 de Tren Eléctrico Renovación de los elementos de accesibilidad de Mi Macro Calzada</p>	<p>Viajes de pasajeros en Tren Ligero</p>	<p>Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles</p>



## Mapas sistémicos

### Objetivo Sectorial

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



Fuente: Elaboración propia

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



## IV. Diagnóstico de la organización



## IV. Diagnóstico de la organización

### Radiografía institucional por temas estratégicos

En 1987 el Gobierno del Estado de Jalisco decidió transformar el eje Norte-Sur de la Calzada del Federalismo con 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.

Considerando a la conectividad metropolitana como uno de los principales beneficios para la ciudadanía, el SITEUR, a través de las diferentes modalidades de servicio de transporte, colabora en el mejoramiento de la calidad de vida de los jaliscienses, a través de la reducción de tiempos de traslado y costos de viaje; derivado de las transferencias entre los servicios ofertados. Con base en lo anterior, y continuando con la conectividad mencionada, a partir de mayo de 2022 arrancó el proceso de construcción de la Línea 4 de Mi Tren, conectando a los Municipios de Tlajomulco de Zúñiga, San Pedro Tlaquepaque y Guadalajara, teniendo conexión con Mi Macro Periférico y Mi Macro Calzada, contando con 21.2 km a nivel de suelo y ocho estaciones que se recorrerán en 35 minutos. Al cierre de 2023, se tiene un avance físico del 40.5% general.

#### Mi Tren Eléctrico

Actualmente, la Línea 1 recorre 16.5 km. a través de 20 estaciones, 9 subterráneas, 11 en superficie y con una demanda promedio por día de 156,246 pasajeros y en un tiempo promedio de 37.5 minutos de Periférico Sur a Auditorio.

Por su parte la Línea 2 cuenta con 8.5 km y 10 estaciones, todas ellas de túnel y atendiendo la movilidad de 109,698 pasajeros en promedio por día y con un tiempo de recorrido de 20 min en su recorrido de Tetlán a Juárez.

A partir de su inauguración en septiembre del 2020, y conectando a los Municipios de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque, la Línea 3 ha incrementado año con año el número de pasajeros transportados, ya que a través de sus 21.5 km, cuenta con 18 estaciones, de las cuales 5 son subterráneas y 13 elevadas, movilizó al cierre de 2023 a 166,712 pasajero en promedio al día, en un tiempo promedio de recorrido de 37.5 minutos de Central de Autobuses a la estación Arcos de Zapopan. Todas ellas con un horario de servicio de 05:00 am a 23:00 hrs.

Al cierre del 2023, de acuerdo a los datos de MIDE (Monitoreo de Indicadores del Desarrollo), se transportaron en promedio 157.72 usuarios anualmente, cifra que ha incrementado año con año.

### SiTren

Otro sistema que forma parte de las opciones de transporte que administra éste Organismo es el Sistema Integral del Tren Ligero (SiTren), un sistema de autobuses alimentadores del Tren Eléctrico que opera actualmente con cuatro líneas. Las Líneas 1 y 1B, alimentan la Línea 1 del Tren Eléctrico. La Línea 2, acerca a los usuarios a la Línea 2 del Tren Eléctrico, la Línea 3 que tiene la particularidad de ser un transporte con unidades eléctricas (Trolebús), recorriendo el oriente, centro y poniente de la ciudad de Guadalajara, teniendo conexión con las Líneas 1 y 2 del Tren Eléctrico y el sistema Macrobús y la Línea 4 que alimenta a la Línea 3 del Tren Eléctrico.

Actualmente se cuenta con el 33% de las unidades en servicio, las cuales recorren 3,497,071.45 km anuales. El resto de las unidades requieren renovación para poder operar con la flotilla completa. El 40% del total de las unidades cuentan con rampas, lo que contribuye a nuestra Visión de ser incluyente.

### Mi Transporte Eléctrico

Para el 4 de julio de 2021, se comienza a operar la Ruta C98 (Mi Transporte Eléctrico), siendo la primera ruta 100% eléctrica en México, llegando hasta el CUTonalá en la Vía 1 y hasta el Aeropuerto Internacional de Guadalajara Miguel Hidalgo y Costilla a

través de la Vía 2, saliendo de la estación Periférico Norte de Mi Tren, circulando por el Nuevo Periférico Oriente, Parques del Castillo y el Corredor Industrial de El Salto.

A tres años del inicio de operaciones, y con un promedio diario de 11,124 usuarios transportados durante 2023, Mi Transporte Eléctrico, se sigue consolidando como la primera ruta completamente eléctrica y reconocida a nivel nacional e internacional, a través de la obtención, en 2022, del galardón “Premio Nacional de Transporte Urbano y Movilidad” en su 13va. Edición. Transporte que además de ser amigable con el medio ambiente, atiende a la población que vive y trabaja al oriente del Área Metropolitana de Guadalajara, personas que acuden al Aeropuerto Internacional de Guadalajara “Miguel Hidalgo y Costilla”, y estudiantes y personal académico del CU Tonalá.

Mi Transporte Eléctrico cuenta actualmente con 38 unidades, de las cuales 32 son operativas (18 atienden la Vía 1 y 14 la Vía 2) y 6 están en reserva. La ruta hacia el aeropuerto cuenta con una frecuencia de paso de 25 minutos, suficiente para atender la demanda actual (en esta vía se trasladan mil usuarios por día, aproximadamente). Sin embargo, se estará monitoreando la ruta para detectar las horas de mayor demanda y reforzar el servicio en caso de ser necesario.

Los vehículos utilizados en esta ruta, tienen una capacidad de 58 pasajeros; siendo el transporte que atiende los objetivos del Plan de Acción Climática Metropolitano, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera, pues se calcula que reducirán 4 mil toneladas anuales de CO<sub>2</sub>, lo que se alinea a los objetivos del Plan de Acción Climática Metropolitano (PACMetro) y del Programa Estatal de Acción ante el Cambio Climático (PEACC).

Como infraestructura indispensable para la operación de esta ruta se cuenta con dos estaciones de recarga o electrolineras, una en la Base de mantenimiento de la L2 de Tren eléctrico en Tetlán, y la segunda en Talleres y Cocheras de la L3 del Tren. Actualmente se cuenta con un total de 19 cargadores duales, lo que permite recargar las baterías de los 38 autobuses eléctricos de manera simultánea, con un tiempo de recarga de 2.5 hrs. por unidad promedio.

Se prevé un promedio anual de pasajeros transportados a través de Mi Ruta Eléctrica de 4.06 millones de pasajeros

### **Mi Macro Calzada**

Con fecha 15 de octubre de 2020 se firma un convenio de colaboración entre SITEUR y el operador a fin de que éste último continúe utilizando la infraestructura perteneciente a SITEUR, además de permitir la integración tarifaria permitiendo los transbordos con otros sistemas con el descuento del 50% de la tarifa autorizada.

Como parte del compromiso de SITEUR con la ciudadanía que utiliza Mi Macro Calzada, en función al ofrecimiento de instalaciones cómodas, seguras y funcionales, para 2023, se invirtieron 7.76 millones de pesos en la renovación de las 27 estaciones, trabajos que consistieron en aplicar pintura en los pisos, estaciones, barandales y cambio de la señalética para usuarios. Asimismo, por parte de SIOP, hubo una intervención en el mejoramiento de banquetas de acceso y cruces peatonales, actividades que se realizaron en los meses de enero a mayo de ese año y para los meses de junio al mes de agosto del 2024, se está trabajando en la renovación de las puertas de abordaje automáticas.

### **Mi Macro Periférico**

A través de sus 42 estaciones, recorren 41.5 kilómetros, desde Belisario Domínguez, en Guadalajara, hasta la Carretera a Chapala, en Tlaquepaque, y su red de rutas complementarias y alimentadoras conecta con Tonalá y Tlajomulco, Las cuales tienen internet gratuito de calidad gracias a la Red Jalisco y cuentan con 4 mil 200 paneles solares que impulsarán el uso de energías limpias. En términos de seguridad, están equipadas, en cada estación, con cámaras de video vigilancia que son monitoreadas por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR) y el C5, brindando seguridad en todo momento a los pasajeros durante sus trayectos y en los tiempos de espera de abordaje o descensos del sistema.

SITEUR es el ente encargado del funcionamiento regular de las estaciones y su

infraestructura de apoyo, proveyendo los servicios de seguridad, limpieza y mantenimiento de equipos tecnológicos como elevadores, puertas automáticas e instalaciones eléctricas e hidráulicas, para garantizar la seguridad y calidad del servicio a los pasajeros diarios que utilizan el sistema, y abordan las unidades troncales, complementarias y alimentadoras del corredor BRT del periférico.

Mi Macro Periférico es una obra integral que considera al peatón, al usuario del transporte público, al ciclista y al automovilista. Se podrán realizar viajes multimodales con interconexión con Mi Tren, Mi Macro Calzada y con el transporte público de la ciudad.

### Accesibilidad

Las Líneas 1, 2 y 3 de Mi Tren, Mi Macro Calzada y Periférico, 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 de la Línea 1 y 2 de Mi Tren, para transportar personas en silla de ruedas;
- Placas impresas en código Braille y guías podotáctiles para los bastones en todas las estaciones de Mi Tren;
- Se permite a los débiles visuales y con autismo ingresar con perros guía o lazarillo;
- Las transferencias de las 3 líneas (Línea 1, Línea 2 y Línea 3) cuentan 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 todas las estaciones de la línea 3 y en algunas estaciones de la Línea 1 y 2.
- Sistema de aviso en audio, de “próxima estación” y recomendaciones.

## Proceso de Automatización Línea 1 de Mi Tren

Continuando con el compromiso de la modernización de la Línea 1 de Mi Tren, y con una inversión pública de 689.5 millones de pesos; al cierre del 2023 se continuó con un ejerció del 50% por concepto de anticipo, sin embargo para el mes de abril de 2024 se amortizó el 100%, realizando un pago parcial por avance de 120.9 mdp, representando el 67.5% en cuanto al ejercicio de la inversión.

En relación al avance físico al 31 de diciembre del 2023 el proyecto registró un 42% en su ejecución y para el mes de mayo de 2024 se reporta un 79.6% de avance.

## 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, 10%.

Dentro de SITEUR se encuentran las siguientes unidades de servicio (con datos a 15 de Junio de 2024):

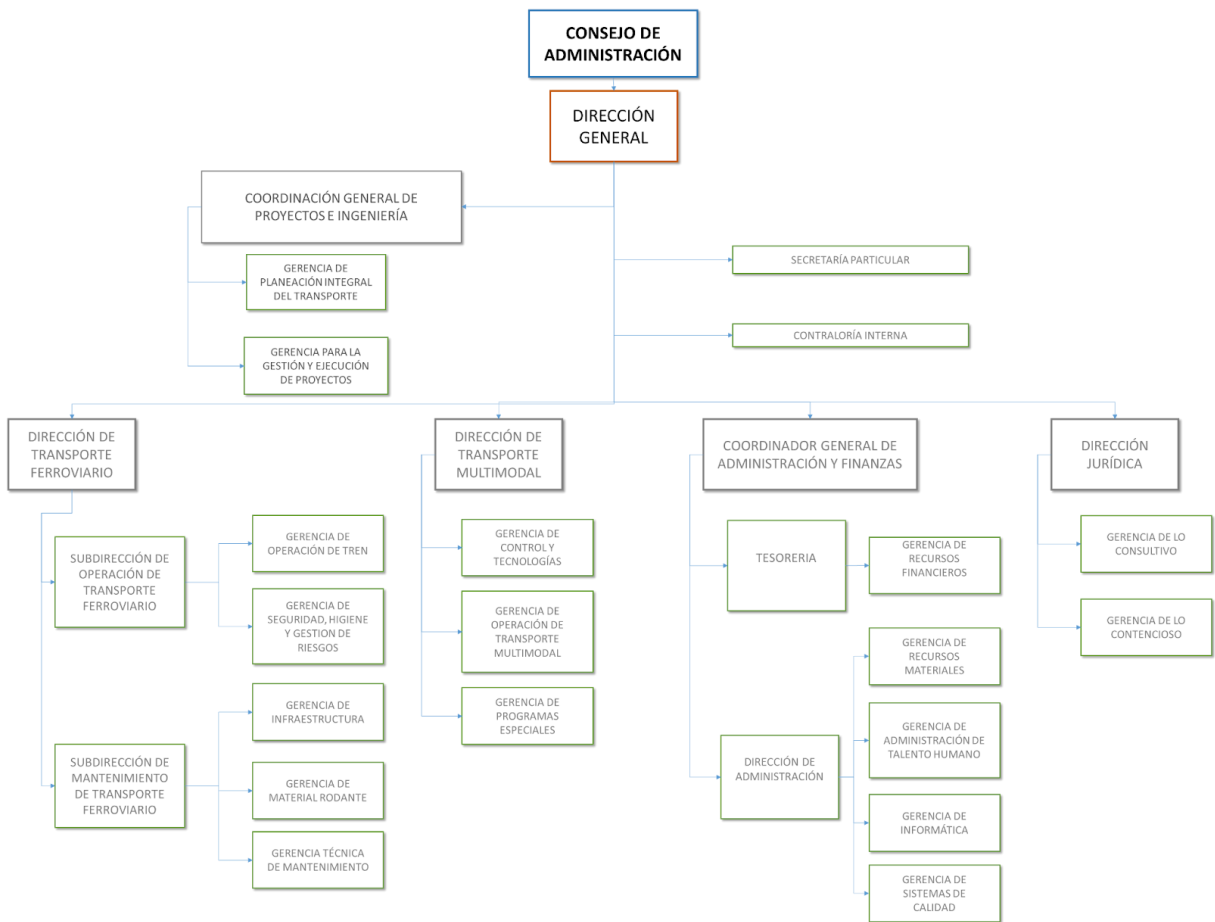
Distribución de personal por área		
Nombre	Siglas	Empleados
Gestión Admiva	ADMI	199
Línea-1	L001	271
Línea-2	L002	166
Línea-3	L003	315
Macro Calzada	MCAL	10



Nombre	Siglas	Empleados
Macro Periférico	MPER	82
Sitren	SITR	235
Ruta Eléctrica	RELE	133
Trolebús	TROL	28

\*Fuente elaboración propia con datos internos

### Organigrama



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

\*Las unidades de servicio SiTren, Trolebús, Ruta Eléctrica, Macro Calzada y Macro Periférico pertenecen a la Dirección de Transporte Multimodal.

Consulta en: <https://siteur.gob.mx/index.php/pagina-transparencia/articulo-8/articulo-8-fraccion-v-inciso-e>

Los siguientes datos corresponden a las plazas activas al 15 de junio del 2024.

Distribución por género y tipo de nombramiento		
Género	Tipo de Nombramiento	
	Base	Confianza
Hombres	575	196
Mujeres	178	71
Supernumerarios		
Hombres	276	
Mujeres	143	

\*Fuente elaboración propia con datos internos

Los datos mostrados corresponden al total de los trabajadores activos dentro del Sistema con fecha 15 de junio del 2024, divididos de acuerdo al tipo de nombramiento o contrato.

Como parte de las políticas de Igualdad de Género, de las 392 mujeres que integran la plantilla del Organismo, de 92 su puesto es de Operador de Transporte (SiTren), 35 son Conductoras de Tren, 97 son Auxiliares de Estación, 5 en el área Técnica de Mantenimiento y 8 Supervisoras de Operación.

Distribución de personal por género y rango de edad										
Género/Rango	18-20	21-25	26-30	31-35	36-40	41-45	46-50	51-55	56-60	>60
Hombres	12	116	135	109	115	134	144	142	81	59
Mujeres	2	35	55	54	70	63	53	34	22	4

\*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 13.75%; En el caso de las mujeres, los rangos de edad con un mayor número de trabajadoras, corresponden al de los 36 a 40 años, con el 17.85%.

Distribución de personal por género y rango de antigüedad								
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	70	52	632	0	52	74	76	91
Mujeres	19	20	292	0	11	21	20	9

\*Fuente elaboración propia con datos internos

En relación a la antigüedad de los trabajadores dentro del Sistema, la información refleja que el 6.9% tiene 24 años o más colaborando dentro de la institución, y entre 1 y 5 años de servicio el 64.21%, lo que refleja que en su 35 Aniversario de inicio de servicio, el SITEUR se encuentra en un significativo relevo generacional.

Distribución de personal por rango de sueldo						
Rango sueldo	11,805.9 a 15,956.1	16,187.20 a 20,624.10	21,035.10 a 29,714.10	33,470.10 a 40,675.20	42,037 a 44,115.90	57,618 a 101,421.90
Rango sueldo	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	261	721	42	12	3	8
Mujeres	193	177	16	2	3	1

\*Fuente elaboración propia con datos internos

<https://siteur.gob.mx/index.php/pagina-transparencia/articulo-8/articulo-8-fraccion-v-inciso-f>

Desde el 2020, el Sistema de Tren Eléctrico Urbano, ha iniciado un proceso de migración paulatina de plazas a los valores del Tabulador del Gobierno del Estado de Jalisco, conservando las características del Tabulador SITEUR en aquellas plazas cuyos titulares cuentan con definitividad en la misma.

Distribución de personal por nivel educativo							
Nivel Educativo	Maestría	Licenciatura	Bachillerato	Profesional Técnico	Secundaria	Primaria	Analfabetas
Hombres	70	52	632	0	52	74	76
Mujeres	19	20	292	0	11	21	20

## 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 recibía 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 la anterior tarifa; con la actualización de la tarifa de 9.50 es posible soportar parcialmente la operación inicial de la Línea 3, contando con el apoyo del gobierno del estado para el pago de sueldos y servicios durante los primeros años de operación; esta condición se ve acentuada por la drástica disminución de los ingresos por pasajes que resultó por la pandemia de Covid-19. En julio de 2021 inicia operaciones la Ruta de camiones eléctricos C-98, y a finales de ese mismo año se tendrá el Sistema Mi Macro Periférico en etapa preparatoria; estas dos nuevas Unidades de Servicio son posibles también con las aportaciones de recursos que hace el Gobierno del Estado, tanto en la inversión necesaria como en la operación.

### Presupuesto ejercido por capítulo (2018-2023)

Presupuesto Ejercido 2018 - 2023						
Capítulo	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Servicios personales	\$279,938,016	\$302,042,169	\$332,320,322	\$409,671,139	\$438,104,588.51	\$505,642,043.32
Materiales y suministros	\$122,981,108	\$52,380,352	\$37,900,765	\$38,432,936	\$51,846,943.67	\$80,922,571.52
Servicios generales	\$539,770,748	\$446,799,706	\$508,032,711	\$684,348,673	\$957,039,127.13	\$1,075,811,476.33
Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	\$5,984,307	\$567,963	\$6,862,677	\$399,602	\$198,000	\$1,324,115,500

Presupuesto Ejercido 2018 - 2023						
Capítulo	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bienes muebles, inmuebles e intangibles	\$135,126,452	\$21,867,387	\$11,152,974	\$3,007,865	\$41,964,104.11	\$76,972,880.35
Inversión pública	\$532,229,704	\$31,357,665	\$0	\$353,794	\$72,708.34	\$8,031,313.19
Deuda pública	\$20,649,257	\$5,632,722	\$91,853,247	\$4,156,166	0	\$2,859,748.43
<b>TOTAL</b>	\$1,636,679,593	\$860,647,963	\$988,122,696	\$1,140,370,175	\$1,489,225,471.760	\$3,074,355,533.14

\*Fuente elaboración propia con datos internos

A pesar del ajuste de la tarifa en julio de 2019, pasando de \$7.00 a \$9.50, los ingresos del Organismo se vieron afectados drásticamente a la baja, por la disminución de pasaje en transporte público que trajeron las medidas para reducir los contagios de Covid-19 desde marzo de 2020, y que continuó, aunque en menor medida, durante 2021. La Línea 3 del Tren Eléctrico, en operación comercial desde septiembre de 2020, ha tenido un crecimiento más pronunciado que la recuperación de las Líneas 1 y 2, y de las líneas de SITREN, pero aún sin alcanzar los niveles de pasaje del año 2019. La ruta eléctrica, C-98 inició operaciones en julio de 2021; su crecimiento también resiente la gradualidad de la recuperación de los efectos de la pandemia, pero se mantiene dando servicio a una zona desatendida, en buena parte por el apoyo gubernamental.

Línea de Tren	2019	2020	2021	2022	2023
Línea 1	46,690,364.00	30,875,117.00	35,717,698.00	41,128,832.00	43,348,969.00
Línea 2	32,306,880.00	20,358,489.00	24,323,754.00	28,601,330.00	30,541,940.00
Línea 3	N/A	6,418,957.00	29,709,326.00	43,244,368.00	49,867,660.00
<b>TOTAL</b>	78,999,263.00	57,654,583.00	89,752,799.00	112,976,552.00	123,760,592.00

Línea de Tren	2019	2020	2021	2022	2023
Línea 1	BASE	-33.87%	15.68%	15.15%	5.40%
Línea 2	BASE	-36.98%	19.48%	17.59%	6.79%
Línea 3	BASE	N/A	362.84%	45.56%	15.32%

En el caso de SITREN, se puede ver un comportamiento similar al de las líneas de Tren, con la diferencia de que el nivel del pasaje pagado ya superó en 2023 al del cierre de 2019, con la nota de que se cuenta a partir de julio de 2021 con la Ruta Eléctrica C-98.

	2019 2019	2020 2020	2021 2021	2022 2022	2023 2023
SITREN	BASE	-36.11%	37.65%	8.15%	8.28%

Si se toma solo a esta Ruta Eléctrica C-98, podemos ver que su crecimiento también ha sido proporcionalmente superior a las demás de SITREN:

	2019	2020	2021	2022	2023
C-98	N/A	N/A	1,190,667.32	3,489,218.32	4,056,808.42

	2019	2020	2021	2022	2023
C-98	N/A	N/A	BASE	193.05%	16.27%

Con la incorporación de las estaciones de Mi Macro Periférico en 2022 y continuando con el encargo de las estaciones de Mi Macro Calzada, además de la reciente incorporación de los paraderos del Corredor López Mateos en este ejercicio 2024, el Organismo continúa recibiendo subsidio estatal para mantener la continuidad y seguridad de la operación de los servicios ofrecidos.

### Servicios Generales

#### • Número de inmuebles y su ubicación

##### *Número de Inmuebles Arrendados: 3*

1. Oficinas 2do., 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 Colotlán kilómetro 5500;

## 4. Predio los Gutiérrez – Talleres de Línea 4

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

• **Gastos por servicios básicos**

Servicios Básicos				
Pagos de Servicios Básicos	2021	2022	2023	2024 al cierre de marzo
Consumo de agua	\$1,875,153.58	\$3,565,011.83	\$2,300,727.66	\$2,190,207.01
Pago teléfonos de México (Telmex)	\$16,311.80	CANCELADO	CANCELADO	CANCELADO
Pago telefonía por cable	\$754,915.22	\$1,824,425.74	\$2,115,281.73	\$405,998.49
Pago CFE	\$117,555,583.02	\$150,188,595.67	\$152,651,735.34	\$45,554,063.91
Pago Axtel	\$14,862.42	CANCELADO	CANCELADO	CANCELADO
Pago AT&T	\$105,813.99	\$29,946.54	CANCELADO	CANCELADO
Pago Pegaso PCS	\$2,499.00	CANCELADO	CANCELADO	CANCELADO
Pago Radio Móvil DIPSA (Telcel)	\$265,288.80	\$146,433.521	\$148,368	\$21,571

\*Fuente con datos internos de la Gerencia de Recursos Materiales

## • Parque Vehicular

\*Fuente con datos internos de la Gerencia de Recursos Materiales

Parque Vehicular								
Vagones Tren Línea 1	Vagones Tren Línea 2	Vagones Tren Línea 3	Autobuses	Vehículos de Carga Pesada	Vehículos Operativos	Vehículos Administrativos	Semi Remolques	Motocicletas
78	42	54	118	5	76	28	4	9

## Unidad Interna de Protección Civil

Se tiene constituida la Unidad Interna de Protección Civil y se encuentra conformada por 305 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.
- 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 establecerlas 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.

Contamos con un grupo de trabajo multidisciplinario y de 3 Direcciones Municipales de Protección Civil (Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque) y también a la UEPCyB la Unidad Estatal, entre todos estamos trabajando de forma preventiva para prepararnos en coordinación y protocolos para atender posibles incidentes graves en túneles y viaducto elevado.

### Tecnologías de la Información y Comunicación

Telefonía	Infraestructura
<p><b>Telefonía:</b> Se cuenta con 5 líneas telefónicas, 2 troncales digitales, 310 aparatos telefónicos fijos y 31 aparatos celulares.</p>	<p><b>Infraestructura:</b>                      28 servidores virtuales,                      13 servidores físicos,                      2 Centros de datos conectados en alta disponibilidad.                      5 NAS,                      530 computadoras, de las cuales 460 son de escritorio y 70 portátiles.                      1 red interna, segmentada en vlans.                      2 redes inalámbricas, una para empleados y de uso interno, y otra para visitantes.                      Sitio web (activo).</p>

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

- VMWare, sistema utilizado para la creación y gestión de ambiente y servidores virtuales.
- SOFTFLOT: Software de Gestión de Flotillas.
- 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.
- VEEAM respaldos de información, a través del programa Veeambackup hacia unidades de almacenamiento externo (NAS).
- Contpaq, software para contabilidad, anterior a la Ley General de Contabilidad Gubernamental.

#### **Desarrollos propios del Sistema.**

- SIGA: Sistema Institucional de Gestión de Archivos. Sistema desarrollado para el control, edición y creación de expedientes para el SITEUR.
- SICAP: Sistema de Centro de Atención al Pasajero.
- BECC WEB: Bitácora Electrónica de Centro de Control Web.
- OFICIOS: Sistema de Creación de Oficios del SITEUR.
- OBS STUDIO: Open Broadcaster Software (Software de Transmisión Abierto).
- SICC: Sistema de Creación de Cheques.

**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.

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 ESET Endpointsecurity versión 11.

**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. NUCONT, BECC WEB, SICAP, etc.,) y así poder generar conocimiento a partir de la misma.

#### Sistema de Gestión de Calidad

Siguiendo con el compromiso adquirido y, en cumplimiento a nuestra misión de “Ofrecer un transporte público masivo incluyente, salvaguardando la integridad de los pasajeros con un servicio eficiente y de calidad, amigable con el medio ambiente”, se vio en las Normas ISO 14001:2015 y UNE-EN 13816 las herramientas perfectas para aterrizar los esfuerzos realizados por parte del Sistema de Tren Eléctrico hacia sus usuarios y el medio ambiente.

#### Sistema de Gestión Ambiental, basado en ISO 14001:2015

Esta Norma es la encargada de proteger el medio ambiente a través del control de los riesgos medioambientales que puedan surgir de los procesos del Tren Eléctrico. Con este concepto, el SITEUR adquirió el compromiso y se certificó en octubre del 2017,

contando con este reconocimiento hasta diciembre del 2022 por parte de la casa certificadora AENOR-México.

Sin embargo, a pesar de no contar con la certificación, el compromiso adquirido por el Organismo no cambia, continuando con la realización de los estudios ambientales de ley, así como los trámites ante las Dependencias correspondientes.

### **Sistema de Gestión de la Calidad en el Servicio**

La Norma UNE-EN 13816, se enfoca en validar los momentos del ciclo de servicio por los que atraviesan los usuarios del Tren Eléctrico, es por ello que se consideró la certificación para las Líneas 1 y 2 del Tren, misma que se mantuvo del 2014 al 2021. A partir de ese último año, ya no se continuó con la certificación por parte de AENOR-México, sin embargo los servicios que presta el tren a través de sus tres líneas continúan trabajando bajo los estándares de Calidad que nos ofrece la Norma UNE-EN 13816.

A mencionar, los estándares de medición son:

- Servicio Ofertado
- Información
- Atención a pasajeros
- Seguridad
- \* Accesibilidad
- \* Tiempo
- \* Confort
- \* Impacto Ambiental

### **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 y ejercicio de derechos ARCO sean requeridas a este Organismo, así como la constante actualización y publicación de la información a través de los medios electrónicos conducentes, como lo son: el Portal de Transparencia del Sistema de Tren Eléctrico Urbano y la Plataforma Nacional de Transparencia, ello de conformidad con las normativas aplicables a nivel Federal y Estatal:

<https://www.siteur.gob.mx/index.php/transparencia>

<https://www.plataformadetransparencia.org.mx/>

Como parte de sus atribuciones, se encuentra el requerir a las unidades administrativas internas; recabar y difundir la información pública fundamental relativa a las obligaciones del SITEUR; recibir y dar trámite a las solicitudes de acceso a la información pública presentadas por los particulares, derivadas por diversos órganos de transparencia y requerida por los órganos garantes; asesorar a los solicitantes; capacitar al personal para efficientar la respuesta a las solicitudes, así como en materia de transparencia; coadyuvar en la promoción de la cultura de la transparencia y acceso a la información pública; fungir como vínculo entre el responsable y titular en materia de datos personales; además, proponer e implementar acciones que garanticen una mayor eficiencia en los procesos de transparencia de la información, así como promover la protección de datos personales en posesión de este Sujeto Obligado.

Se reciben y atienden, de forma anual, un promedio de 548 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

La Contraloría Interna es el Órgano Interno de Control del Sistema de Tren Eléctrico Urbano, el cual por mandato de ley, se encuentra estructurado por las siguientes áreas:

- I.- De Denuncias e Investigación Administrativa;
- II.- De Responsabilidades Administrativas, y;
- III.- De Auditoría, Promoción, Evaluación, Fortalecimiento y Control Interno.

Esta Unidad Administrativa cuenta con las facultades que determina la ley para prevenir, corregir e investigar actos u omisiones que pudieran constituir responsabilidades administrativas; para sancionar aquéllas distintas a las que son

competencia del Tribunal de Justicia Administrativa; revisar el ingreso, egreso, manejo, custodia y aplicación de recursos públicos; así como presentar las denuncias por hechos u omisiones que pudieran ser constitutivos de delito ante la Fiscalía Especializada en Combate a la Corrupción.

## Identificación de problemas y oportunidades institucionales

<p>Fortaleza</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Compromiso de la dirección general y la administración para el cumplimiento de los objetivos del Organismo.</li> <li>• Se cuenta con un programa presupuestal anual.</li> <li>• Existe un alto sentido de pertenencia del personal hacia el sistema.</li> <li>• Compromiso del equipo de trabajo.</li> <li>• Se cuenta con un sistema de gestión de calidad que permite la instauración de proyectos.</li> <li>• Los procesos clave se encuentran bajo los estándares de la norma UNE-EN 13816.</li> <li>• Costo más bajo para el pasajero, pagando los transbordos con el 50% de descuento dentro del Sistema de Tren Ligero (Mi Macro y SiTren)</li> </ul>
<p>Oportunidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyo de las autoridades para el mejoramiento de la infraestructura de las unidades de servicio del SITEUR que operan actualmente.</li> <li>• Interés de las autoridades en la culminación de proyectos existentes y dar inicio a nuevos proyectos.</li> <li>• Modernización del material rodante.</li> </ul>

- Generar mayores ingresos no tarifarios
- 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.
- Filosofía institucional establecida.
- Reconocimiento de diferentes organizaciones basadas en resultados obtenidos por el sistema.
- Existe un tablero de control para el seguimiento a resultados.
- Personal con especialización en sus áreas.
- Ahorros obtenidos por fabricación de refacciones, elaboradas por el personal en los talleres del SITEUR.
- 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.
- Renovación de la señalética de SITEUR.
- Renovación de las luminarias de túnel de Línea 2

<p>Debilidades</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plantilla de personal incompleta.</li> <li>• No se cuenta con un plan de sustitución por jubilación.</li> <li>• No se cuenta con un programa permanente de capacitación.</li> <li>• No se tiene un programa de gestión del conocimiento de la institución.</li> <li>• Se requiere de la modernización e instalación de un sistema de señalización y control para trenes en línea 2.</li> <li>• Deficiente comunicación organizacional.</li> <li>• Falta claridad en los canales de comunicación entre el personal del sistema.</li> <li>• Equipo de cómputo obsoleto.</li> <li>• No se dispone de software especializado para algunas áreas.</li> <li>• Equipo e infraestructura operativa y de mantenimiento deficiente o inexistente.</li> <li>• Unidades de servicio deficitarias.</li> <li>• Insuficiente material rodante y saturación del sistema de transporte masivo.</li> <li>• No se cuenta con un reglamento interno actualizado</li> </ul>
<p>Amenazas</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Que el ejercicio del incremento de la tarifa dependa de factores sociales y políticos.</li> </ul>



- 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.
- Incremento en el riesgo de accidentes en cruces a nivel en puntos vulnerables
- Afectación por fenómenos naturales en la infraestructura y material rodante
- Inseguridad y actos vandálicos en instalaciones, equipos y material rodante de SITEUR
- Cambios en los programas federales y fideicomisos de apoyo a transporte masivo



# 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 del Tren Ligero 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"> <li>1. Mejoramiento y ampliación de la infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR;</li> <li>2. Modernización del material rodante de mi tren y rehabilitación de las unidades de SiTren;</li> <li>3. Sistema de señalización y control para trenes de la línea 1 del tren ligero;</li> <li>4. Sistema de señalización y control para trenes de la línea 2 del tren ligero;</li> <li>5. Mi Pasaje.</li> </ol>
Incremento de la red de transporte del Tren Ligero para el AMG	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Arranque y operación de la línea 4 del tren eléctrico;</li> <li>7. Ampliación de las rutas operadas con sistema eléctrico de tren y autobuses.</li> </ol>

## Identificación de programas públicos, proyectos institucionales, bienes o servicios

#	Nombre	Tipo <i>(proyecto, estrategia, programas públicos, bienes o servicios)</i>	Descripción
1	Mejoramiento y ampliación de la infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR	Proyecto institucional	Remozamiento de las estaciones en el tren eléctrico y mi macro; Ampliación de la capacidad en rutas existentes; Actualización y estandarización de la información al pasajero. Mantenimiento y conservación de las estaciones de mi macro periférico
2	Modernización del material rodante de mi tren y rehabilitación de las unidades de SiTren	Proyecto institucional	Actualización tecnológica de los trenes modelo TEG-90; Renovación de unidades de SiTren para su operación; Adquisición de material rodante para mi tren.
3	Sistema de señalización y control para trenes de la línea 1 del tren ligero	Proyecto institucional	Modernización del sistema de señalización y control de tráfico de trenes de la línea 1.
4	Sistema de señalización y control para trenes de la línea 2 del tren ligero	Proyecto institucional	Modernización del sistema de señalización y control de tráfico de trenes de la línea 2 del tren ligero y de la base de mantenimiento Tetlán.
5	Mi Pasaje.	Servicios	Recepción de "Mi Pasaje" aplicando tarifa preferencial a usuarios beneficiados.
6	Arranque y operación de la línea 4 del tren eléctrico.	Proyecto institucional	Puesta en marcha de la línea 4 considerando contratación del personal necesario, peaje y servicios que requiere el inicio de operaciones.
7	Ampliación de las rutas operadas con sistema eléctrico de tren y autobuses.	Proyecto institucional	Elaboración de estudios de factibilidad; Definición de rutas y, en su caso, adquisición de material rodante.



# 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 y ampliación de la infraestructura de las unidades de servicio que opera SITEUR	488 Desarrollo Integral del Sistema de Tren Eléctrico Urbano
	Mantenimiento y conservación de las estaciones de mi macro periférico	
	Modernización del material rodante de mi tren y rehabilitación de las unidades de SiTren	
	Sistema de señalización y control para trenes de la línea 1	
	Sistema de señalización y control para trenes de la línea 2	

Objetivo institucional	Proyectos, acciones y programas públicos	Programa presupuestario
	Mi pasaje	
Incremento de la red de transporte para el AMG	Arranque y operación de la línea 4 de mi tren	488 Desarrollo Integral del Sistema de Tren Eléctrico Urbano
	Ampliación de las rutas operadas con sistema eléctrico de tren y autobuses	

Fuente: Elaboración propia

## VII. Bibliografía

- Decreto de creación SITEUR
- Reglamento Interno SITEUR
- Plan Estatal de Gobernanza y Desarrollo de Jalisco 2018 – 2024 Visión 2030 - actualización
- Memoria de Planificación Estratégica SITEUR



## VIII. Directorio

Ing. Juan Carlos Holguín Aguirre

Director General del Sistema del Tren Eléctrico Urbano

Lic. Francisco Javier Tejeda Coronado

Encargado del Despacho de la Subdirección de Operación de Transporte Ferroviario

Ing. Carlos Acuña Treviño

Subdirector de Mantenimiento de Transporte Ferroviario

Arq. Luis Alonso Martínez Sáenz

Director de Transporte Multimodal

Mtro. Horacio Isaac Flores Torrico

Coordinador General de Administración y Finanzas

Lic. Daniel Villanueva Munguía

Director Jurídico

Mtra. Ana Gabriela Padilla Higuera

Directora de Administración

Lic. Juan Carlos Valencia García

Contralor Interno

## **Integración y edición**

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

Listado de personas que trabajaron directamente en la integración de la versión actualizada del PI

Lic. José Manuel Gutiérrez Pérez

**Tesorero**

Lic. Beatriz Adriana Gómez Hernández

**Gerente de Administración del Talento Humano**

Mtro. Orlando Martín García Castillo

**Gerente de lo Consultivo**

Lic. José Manuel Commer González

**Gerente de Informática**

Lic. Ana Oliva Plascencia Medina

**Gerente de Sistemas de Calidad**

## **Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana**

Dra. Mónica Ballescá Ramírez

**Directora General de Planeación y Evaluación Participativa**

Lic. Juan Miguel Martín del Campo Verdín

**Director de Planeación Institucional**

Ing. Ramiro Mejía Ornelas

**Analista de Evaluación de Proyectos**

## IX. Anexos



### MANUAL ORGANIZACIONAL

#### 1. ÍNDICE

N.	Contenido	Página
1.	Índice	1
2.	Introducción	2
3.	Objetivos del Manual de Organización	2
4.	Rumbo de Gobierno	2
5.	Fundamentos Legales	3
6.	Atribuciones	3
7.	Antecedes Históricos	5
8.	Filosofías Institucionales	6
9.	Objetivos	10
10.	Estructura Orgánica	10
10.1	Descripción de la Estructura Orgánica	10
10.2	Organigrama	11
11.	Objetivos y Funciones Genéricas	12
12.	Aprobación y Dictaminación	25

Código DGE-MA-001 Fecha de Revisión 30/09/2021  
 Fecha de Emisión 02/05/2014 No. Revisión 03

Página 1 de 25

Toda impresión de este documento sin sello de "Documento Controlado", se considera como Copia No Controlada.

<https://siteur.gob.mx/index.php/pagina-transparencia/articulo-8/articulo-8-fraccion-iv-inciso-c>

## PLANTILLA DE PERSONAL DETALLADA POR NÚMERO DE PLAZAS

PLAZAS AUTORIZADAS 2024	NOMBRE DE LA PLAZA	RANGO SALARIAL	
1	DIRECTOR GENERAL	-	101,422
10	DIRECTORES	55,131	77,567
25	GERENTES	35,981	46,194
76	JEFES	20,272	33,470
64	COORDINADORES	18,052	20,272
228	SUPERVISORES	17,684	19,455
561	PERSONAL TECNICO DE MANTENIMIENTO	14,848	25,729
424	PERSONAL DE SERVICIO OPERACION DE TREN	14,848	18,652
395	PERSONAL DE SERVICIO TRANSPORTE MULTIMODAL	15,853	18,052
269	PERSONAL ADMINISTRATIVO	14,848	25,729

<https://siteur.gob.mx/index.php/pagina-transparencia/articulo-8/articulo-8-fraccion-v-inciso-f>

Desde el 2020, el Sistema de Tren Eléctrico Urbano, ha iniciado un proceso de migración paulatina de plazas a los valores del Tabulador del Gobierno del Estado de Jalisco, conservando las características del Tabulador SITEUR en aquellas plazas cuyos titulares cuentan con definitividad en la misma.

El suscrito Juan Carlos Holguín Aguirre en mi carácter de Director General del Sistema del 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"

JUAN CARLOS HOLGUÍN AGUIRRE

Director General del Organismo Público Descentralizado

Sistema de Tren Eléctrico Urbano

Fecha de emisión, junio 2024

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

RENÉ CARO GÓMEZ

Coordinador General Estratégico de Gestión del Territorio

Fecha de emisión junio 2024

