



SECRETARÍA  
DE MOVILIDAD  
Y TRANSPORTE  
GOBIERNO DE CHIAPAS

**CHIAPAS**  
*de Corazón*

# PLAN ESTATAL PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE Y EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA



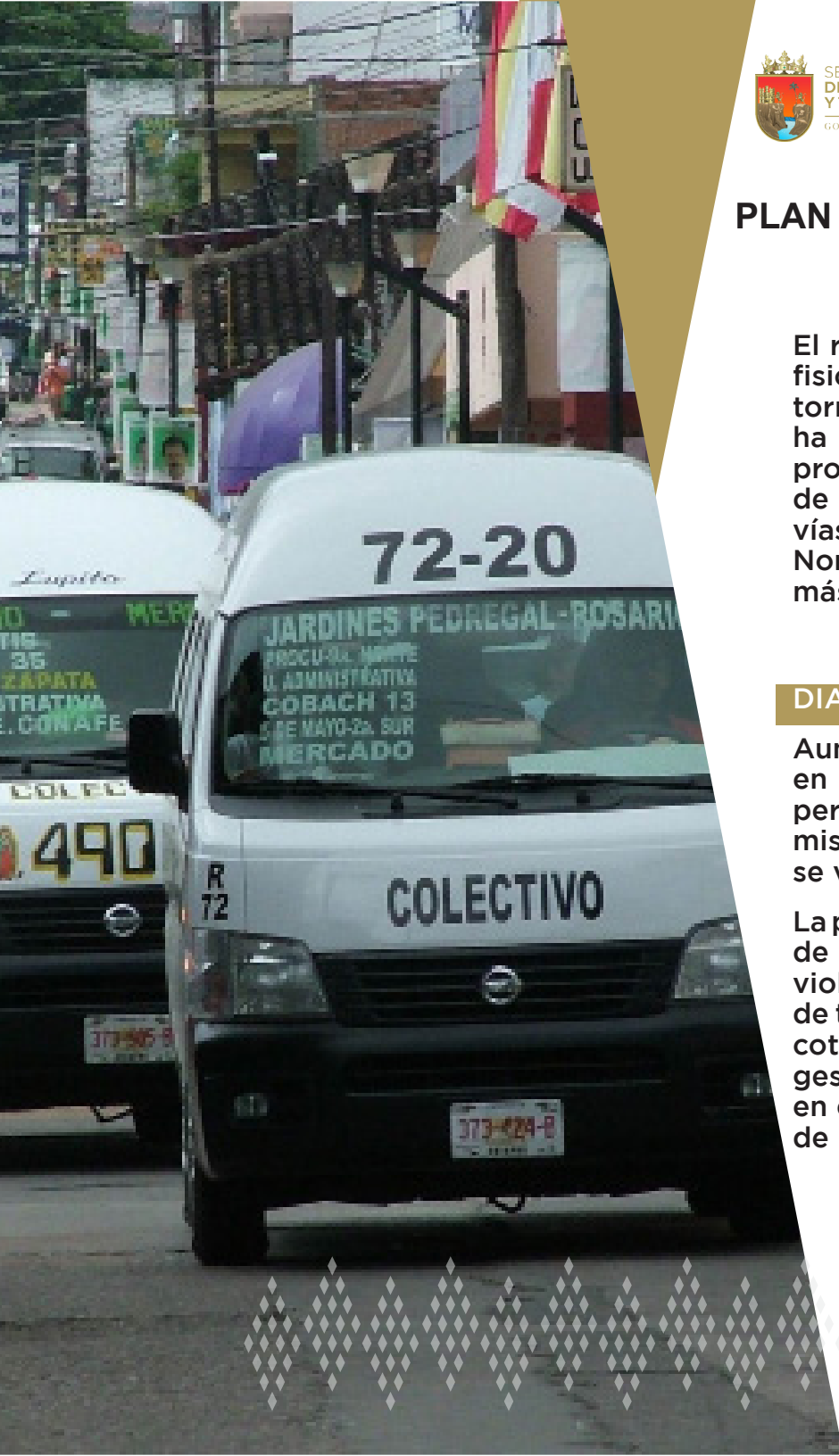
## PLAN ESTATAL PARA EL REORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE Y EL MEJORAMIENTO DE LA MOVILIDAD URBANA

El relieve del estado de Chiapas es muy accidentado. Sus siete regiones fisiográficas son zonas geográficas limitadas por macizos montañosos que tornan difícil el acceso, por lo que la construcción de carreteras y caminos ha sido un proceso lento que ha tenido que enfrentar la resistencia del propio territorio, necesitando para modificarlo invertir grandes cantidades de recursos financieros. Ello explica que el estado sólo tenga 557 km de vías férreas, las cuales atraviesan las llanuras costeras del Pacífico y del Norte y que, durante un tiempo, el transporte aéreo haya sido la forma más eficaz de trasladar personas, productos e insumos.

### DIAGNÓSTICO:

Aunque el transporte es una actividad indispensable para el desarrollo, en el estado de Chiapas no es funcional y se ha convertido en un foco permanente de conflicto social dificultando su manejo institucional, así mismo la capacidad operativa de la Secretaría de Movilidad y Transporte se ve limitada por el conflicto y la corrupción.

La prestación del servicio de forma irregular por diversos grupos, la disputa de rutas, espacios o contratos, el congestionamiento de vialidades, la violación de las leyes federal y del estado, la falta de respeto a las normas de tránsito, entre otras causas, generan el caos y desembocan en conflicto cotidiano. A su vez, la corrupción en el trámite en ventanillas y oficinas, la gestión informal de leguleyos y el manejo intencionado de expectativas en el concesionamiento alimentan el conflicto y desacreditan el ejercicio de las autoridades que pierden consenso y respeto.



## EL CONFLICTO:

### 1.1. Crecimiento de la población.

En el año 2000 Chiapas tenía una población de 3 millones 920 mil 892 habitantes la cual, según la última encuesta intercensal de 2015, creció hasta 5 millones 217 mil 908, es decir, un incremento de 1 millón 297 mil 016 habitantes en 15 años. Chiapas es aún la entidad de la república con el índice de natalidad más elevado, en consecuencia, el número de usuarios de transporte también ha crecido proporcionalmente.

### 1.2. Infraestructura.

El Instituto Mexicano del Transporte determinó mediante un estudio, que durante el año 2000 Chiapas contaba con 20,388 km de carreteras y caminos; esa infraestructura incrementó de manera importante favoreciendo la comunicación entre las comunidades, municipios, regiones y entre éstas y la capital. La nueva carretera Tuxtla-San Cristóbal y la carretera Tuxtla Gutiérrez-Coatzacoalcos, por ejemplo, mejoraron las posibilidades de movilidad; desde luego, a su vez, se detonó la demanda de transporte para el traslado de personas y de carga.

### 1.3. La pobreza y la opción de empleo.

Las estadísticas de la pobreza y la marginación colocan a Chiapas como el estado más pobre del país, ocupando ese deshonroso lugar sexenio tras sexenio. Al concluir el reparto agrario en 1992 y por la falta de infraestructura e inversión productiva, el transporte se convirtió en una opción de empleo en el medio rural, las ciudades a su vez vieron acrecentar los flujos migratorios de personas en busca de empleo y de expectativas de vida mejor, situación que provocó que el número de usuarios y los asentamientos ocupados por ellos crecieran por encima de la oferta del servicio. Así, tanto en el medio rural como en las zonas urbanas, la necesidad del transporte fue creciendo rápidamente, dando lugar a que, ante la falta de cobertura, el transporte irregular se haya propagado exponencialmente.





La facultad de concesionar la prestación del servicio a quien lo necesita otorga al Gobierno del Estado la posibilidad de asegurar la opción de empleo, en este sentido la autoridad debe velar que quien tenga una concesión le sirva para asegurarse un ingreso digno.

#### 1.4. Concesión.

La concesión es un procedimiento administrativo legal que realiza el Poder Ejecutivo del Estado mediante el cual autoriza a particulares a prestar en su nombre el servicio público de transporte.

De acuerdo con la Ley de Transportes del Estado de Chiapas vigente, existen tres modalidades del servicio público de transporte que requieren concesión: a) de pasajeros, b) de carga y c) rural mixto de carga y pasaje. El procedimiento para otorgar las concesiones está previsto en dicha ley e involucra a autoridades y al gremio de transportistas para asegurar transparencia en el proceso y justicia en la distribución. Actualmente hay un rezago en el otorgamiento, por lo que en algunos municipios hay modalidades que no han sido objeto de concesión, circunstancia que propicia que personas o grupos presten el servicio de manera irregular.

#### 1.5. Transporte irregular.

La falta de concesión, el aumento del número de usuarios y el escaso control administrativo de la autoridad del transporte permitieron que personas y grupos, alegando necesidad del servicio, iniciaran la prestación de forma irregular, con la consecuente reacción del gremio de concesionarios que exigen el combate mediante operativos institucionales que retiren las unidades involucradas.

Además de la ilegalidad, el transporte irregular es una práctica que compite de forma desleal con los concesionarios ya que quienes la



realizan no pagan derechos ni impuestos y, al estar fuera del control administrativo, los operadores cometen toda clase de abusos poniendo en riesgo la integridad física de los usuarios y de particulares.

#### 1.6. Disputa por las rutas.

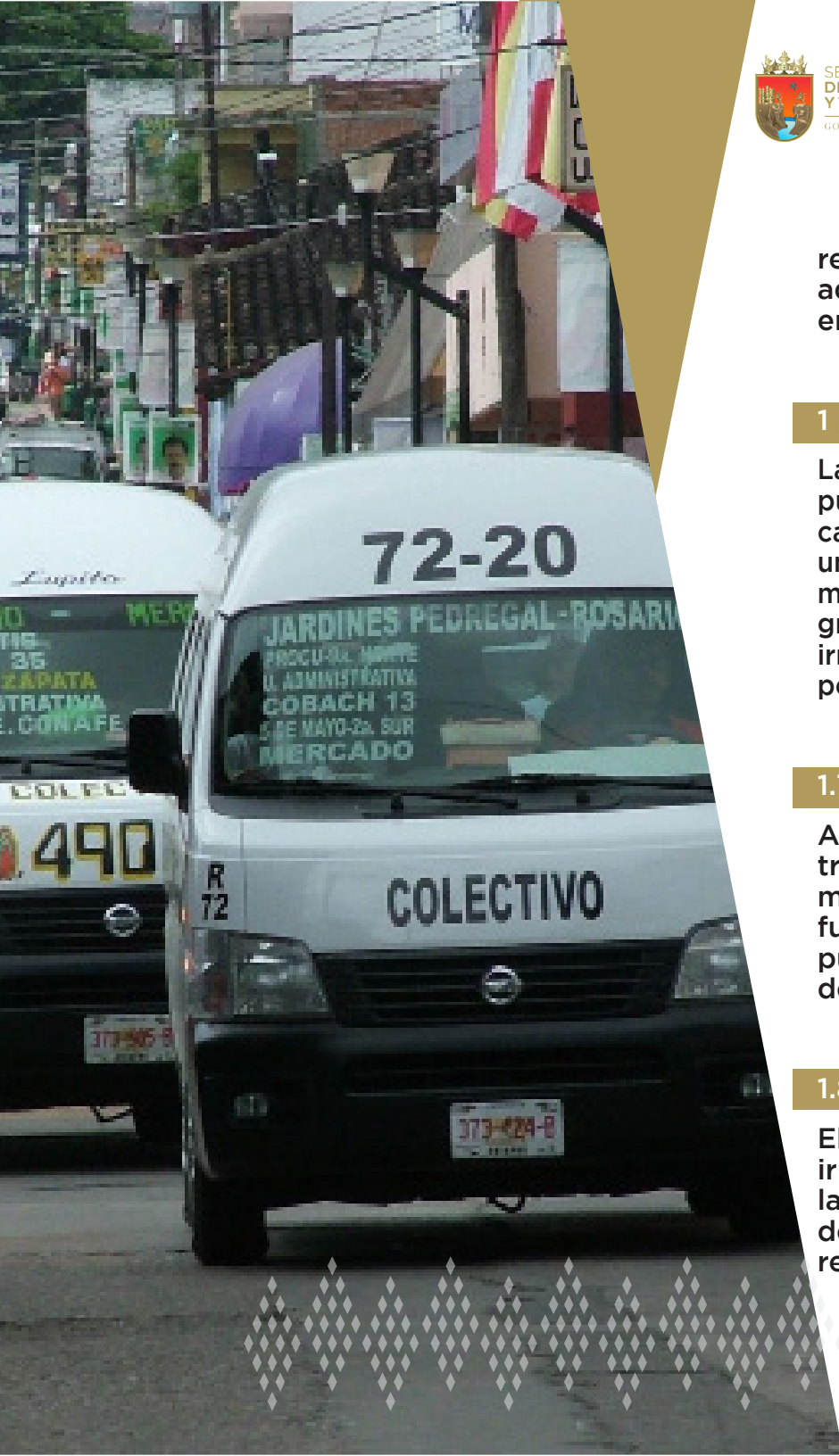
Las rutas son establecidas por la secretaría de acuerdo con la ley y éstas pueden ser: las que están en el perímetro urbano, las que van de las cabeceras municipales a los centros de población rural y las que van de un punto a otro de las carreteras estatales. Al respecto, la secretaría no ha mantenido el control de las rutas asignadas, lo que ha propiciado que otros grupos presten el servicio sobreponiendo rutas o que se invadan por grupos irregulares. A su vez, ha sido omisa con nuevas rutas que, si bien son creadas por la necesidad del servicio, también son explotadas por grupos irregulares.

#### 1.7. Mototaxis.

Aunque esta modalidad no está reconocida en la ley, es una forma de transporte que existe tanto en zonas rurales como en varias cabeceras municipales, en donde han proliferado de tal modo que impiden la funcionalidad de las vialidades y de otras modalidades de transporte público, convirtiéndose en obstáculo para transeúntes y la circulación de vehículos particulares.

#### 1.8. Aplicación de la Ley.

El desorden administrativo, el gran número de unidades y transportistas irregulares y la falta de capacidad operativa de la secretaría impiden la estricta aplicación de la ley. La actual ley fue promulgada en junio de 1998 y luego de varias reformas ha perdido su sistematización y requiere de una actualización integral.



### 1.9. La corrupción.

Aunque no hay una investigación que demuestre legalmente los actos de corrupción, existe la convicción de que en ventanillas y oficinas se comercia con los trámites y las expectativas de concesionamiento. Se cobran cuotas para agilizar los trámites y para entregar documentos importantes.

El desconocimiento de la sociedad sobre los procedimientos y tipo de documentos que la secretaría expide, favorece que las personas constantemente se vean engañadas por malos funcionarios que cobran servicios y documentos apócrifos como estudios de factibilidad, estudios socioeconómicos, certificados de aptitud e, incluso, asignación de número de expediente como si éstos fueran una concesión o permiso.

Existen evidencias de que en administraciones pasadas se expidieron permisos con firmas falsificadas de funcionarios para la circulación de mototaxis en diversos municipios, así como falsos permisos de taxis turísticos.



## ACCIONES

### 1. Otorgar concesiones en las tres modalidades y revisar y actualizar permisos.

1.1. Revisión de los expedientes y seleccionar los que son idóneos en términos de la ley y los procedimientos administrativos.

1.2. Reinstalar el Comité Consultivo en Materia de Transporte Público y consolidar sus lineamientos internos.

1.3. Realizar los estudios de factibilidad con el apoyo de universidades u otras instancias acreditadas legalmente para asegurar certeza y transparencia.

1.4. Establecer el calendario para llevar a cabo el proceso en los municipios.

### 2. Combate al transporte irregular.

2.1. Identificar dónde existe transporte irregular.

2.2. Realizar operativos interinstitucionales eficaces.

2.3. Sancionar de acuerdo a la ley.

### 3. Pacto de civildad entre las autoridades y las organizaciones de transportistas y organizaciones sociales.

3.1. Contener el crecimiento del transporte irregular.

3.2. Asegurar una revisión justa de los expedientes para garantizar un concesionamiento conforme a derecho.



#### 4. Revisión del proyecto de la Ley de Movilidad y Transporte.

4.1. Análisis de las atribuciones asignadas a la secretaría dentro de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Chiapas para homologar dichos lineamientos a la nueva ley.

4.2. Llevar a cabo la modificación de la normatividad complementaria: Reglamento de la Ley, Reglamento Interior, Manual de Organización, Manual de Procedimientos y Manual de Identidad.

4.3. Derivado de la modificación de la ley, realizar la revisión del catálogo de derechos y obligaciones legales y fiscales del sector, para generar un eficiente sistema de infracciones y recaudo.

4.4. Aplicar la Ley de Mejora Regulatoria.

#### 5. Revisión y actualización del acta constitutiva de SITUTSA y SITUTAP.

5.1. Revisar de forma integral el modelo de negocios de ambas empresas.

#### 6. Seguimiento al Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Tuxtla Gutiérrez.

6.1. Establecer el grupo interinstitucional de Movilidad Urbana.

6.2. Reactivar los procesos administrativos para la conclusión del proyecto ejecutivo "Primer corredor tronco alimentado del sistema integrado de transporte público para la zona metropolitana de Tuxtla Gutiérrez, Chiapas".





## 7. Revisión del aumento de la tarifa oficial del transporte público.

7.1. Realizar el análisis en el seno del Comité Consultivo en Materia de Transporte Público a partir del costo-beneficio para el sector y el usuario.

## 8. Fortalecimiento de la capacidad operativa de la Secretaría de Movilidad y Transporte.

8.1. Reestructurar la Secretaría de Movilidad y Transporte.

8.2. Cambio de adscripción y, en su caso, de denominación del Departamento de Ingeniería del Transporte para incorporarlo a la Dirección de Movilidad Urbana.

8.3. Crear las direcciones de Movilidad Urbana y de Capacitación y Certificación.

8.4. Generar convenios con instituciones educativas y despachos de consultoría para certificar al gremio transportista (concesionarios y operadores).

8.5. Capacitar al personal de contacto con el usuario de la Secretaría de Movilidad y Transporte para mejorar el servicio.

8.6. Establecer programas permanentes de capacitación vial.



## 9. Control y fomento de las terminales de corto recorrido.

- 9.1. Diagnóstico de las terminales de corto recorrido en el estado.
- 9.2. Realizar estudios de viabilidad para determinar la creación de nuevas terminales.
- 9.3. Establecer un programa de supervisión para el buen uso y funcionamiento de las terminales.
- 9.4. Incorporar las terminales que actualmente brindan el servicio de manera dispersa a las terminales de corto recorrido.
- 9.5. Creación del reglamento de operación y administración de las terminales de corto recorrido en el estado.

## 10. Revisión y actualización de las rutas de transporte.

- 10.1. Identificar y realizar el mapeo de las rutas existentes.
- 10.2. Celebrar convenios específicos con las universidades especializadas para la elaboración de los estudios técnicos de factibilidad.





**CHIAPAS**  
GOBIERNO DEL ESTADO