



Periódico Oficial



ORGANO DE DIFUSION OFICIAL
DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE CHIAPAS

SECRETARIA GENERAL DE GOBIERNO

Franqueo pagado, publicación periódica. Permiso núm. 005 1021
características: 114182816. Autorizado por SEPOMEX

Tomo III Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, México. Miércoles 09 de Marzo de 2016 No. 227

INDICE

Publicaciones Estatales:

Páginas

Pub. No. 1387-A-2016	Edicto de Notificación formulado por la Subsecretaría de Asuntos Jurídicos, dependiente de la Secretaría General de Gobierno, a quién o quiénes resulten propietarios de un predio con superficie de 8,105.42 metros cuadrados, que se ubica en la carretera Tuxtla-Cintalapa, en las inmediaciones de la colonia El Porvenir, en el Municipio de Ocozocoautla, Chiapas; que colinda al Norte: 148.52 metros, con propiedad privada; al Sur: 165.94 metros, con calle Las Flores; al Oriente: 56.20 metros, con carretera Internacional Tuxtla-Cintalapa; y al Poniente: 48.03 metros, con calle San Isidro. (Tercera y Última Publicación).	2
Pub. No. 1396-A-2016	Edicto de Notificación formulado por la Secretaría de la Función Pública, relativo al Expediente número SAC/D-0437/15, instruido en contra de José Manuel Ángeles Hernández. (Segunda Publicación).	4
Pub. No. 1397-A-2016	Edicto de Notificación formulado por la Secretaría de la Función Pública, relativo al Expediente número SAC/D-0437/15, instruido en contra de Norberto Hernández Bautista. (Segunda Publicación).	5
Pub. No. 1398-A-2016	Edicto de Notificación formulado por la Secretaría de la Función Pública, relativo al Expediente número SAC/D-0437/15, instruido en contra de Héctor Jhonathan Monter Sánchez. (Segunda Publicación).	6
Pub. No. 1401-A-2016	Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas 2013-2018	7

Avisos Judiciales y Generales:

48-54

Publicaciones Estatales:

Publicación No. 1387-A-2016

Edicto

Secretaría General de Gobierno
Subsecretaría de Asuntos Jurídicos

A quién o quiénes resulten propietarios de un predio con superficie de 8,105.42 metros cuadrados, que se ubica en la carretera Tuxtla-Cintalapa, en las inmediaciones de la colonia El Porvenir, en el municipio de Ocozocoautla, Chiapas; que colinda al Norte: 148.52 metros, con propiedad privada; al Sur: 165.94 metros, con calle Las Flores; al Oriente: 56.20 metros, con carretera Internacional Tuxtla-Cintalapa; y al Poniente: 48.03 metros, con calle San Isidro.

En el lugar donde se encuentre:

Se hace de su conocimiento que en la Secretaría General de Gobierno, Subsecretaría de Asuntos Jurídicos, se tramita expediente de expropiación radicado bajo el número **SGG/SSAJ/EXPR/006/2015**, en el cual por acuerdo de fecha 06 de octubre de 2015, apoyado en el precepto legal 121, fracciones I y II del Código de Procedimientos Civiles del Estado y toda vez que obra en autos que se desconoce su identidad y paradero; se ordenó notificar por medio de edictos, que serán publicados por tres veces en el Periódico Oficial del Estado y otro de los de mayor circulación en Ocozocoautla, Chiapas, prefiriéndose los periódicos que se editen semanalmente; a quién o quiénes resulten propietarios del predio con superficie de 8,105.42 metros cuadrados, que mide y colinda:

Al Norte: 148.52 metros, con propiedad privada.

Al Sur: 165.94 con calle Las Flores, compuesto de dos líneas rectas que van de poniente a oriente, la primera 157.66 metros y la segunda 8.28 metros.

Al Oriente: 56.20 metros con carretera Internacional Tuxtla-Cintalapa.

Al Poniente: 48.03 metros, con calle San Isidro.

Que en la Subsecretaría de Asuntos Jurídicos de la Secretaría General de Gobierno, se ha radicado el expediente administrativo de expropiación citado en líneas anteriores, dentro del cual se contempla como causa utilidad pública la construcción del proyecto denominado **"Centro de Estudios de Educación Básica"**; ordenándose hacer saber a los afectados lo siguiente: **a).**- En caso de demostrarse la causa de utilidad pública, consistente en la construcción de la obra referida; que el polígono delimitado con anterioridad es viable y confiable para satisfacer dicha causa de utilidad pública, le será expropiado la superficie de terreno descrita, en nombre del Estado de Chiapas; **b).**- Por tal acto se le realizará un pago indemnizatorio conforme a lo establecido en el artículo 17, de la Ley de Expropiación vigente en el Estado de Chiapas, tomando como base el avalúo practicado por la Dirección de Catastro Urbano y Rural del Gobierno del Estado; **c).**- De acuerdo con el artículo 269 del Código de Procedimientos Civiles Vigente en el Estado, de aplicación supletoria a la Ley de la materia, cuenta con nueve días

hábiles contados a partir de la última publicación de los edictos, con oportunidad de ofrecer las pruebas, en que finque la defensa de su patrimonio, las cuales serán desahogadas a la brevedad posible; así como de alegar lo que en derecho considere pertinente; **d).**- En su momento, la autoridad correspondiente dictará una resolución debidamente fundada y motivada, en la que se apreciarán las pruebas desahogadas y se dirimirán cuestiones debatidas; **e).**- Para garantizar una adecuada defensa de su patrimonio y dado que los documentos que obran en el presente expediente, exceden de 24, veinticuatro fojas útiles, con fundamento en el artículo 94 parte *in fine* del Código Procesal citado, se deja su disposición, en la Subsecretaría de Asuntos Jurídicos de la Secretaría General de Gobierno, cita en segundo piso de Palacio de Gobierno, para su conocimiento y consulta, tantas y cuantas veces considere pertinente, lo cual podrá realizar en días y horas hábiles de lunes a viernes, en horario de ocho a dieciséis horas.

Para todos los efectos legales a que haya lugar, se tiene como promovente de la expropiación al Instituto de la Consejería Jurídica y de Asistencia Legal, por lo que todos los gastos que se originen dentro del proceso de tramitación del expediente de expropiación hasta el pago indemnizatorio que en su caso corresponda, serán a cargo de la misma.

Se hace constar que en la tramitación del presente procedimiento y sus consecuencias legales, le serán aplicables la Ley de Expropiación del Estado de Chiapas y su Reglamento.

Finalmente y de conformidad con el artículo 5º, fracción I; de la Ley de la Materia, que ordena y faculta a la Secretaría General de Gobierno, recabar la información y documentación necesaria para comprobar y determinar la existencia de la causa o causas de utilidad pública, así como comprobar la negativa del particular a vender; esta Secretaría por medio de la Subsecretaría de Asuntos Jurídicos, solicitará a la promovente la documentación necesaria para la debida integración del procedimiento hasta su conclusión.

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; a 15 de enero de 2016.

A t e n t a m e n t e

El Subsecretario de Asuntos Jurídicos de la Secretaría General de Gobierno, Lic. José Ramón Cancino Ibarra.- Rúbrica.

Tercera y Última Publicación

Publicación No. 1396-A-2016

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas;

Febrero 22 de 2016.

Expediente N° SAC/D-0437/15.

Asunto: Requerimiento.**C. José Manuel Ángeles Hernández.**

Donde se encuentre:

En cumplimiento a lo ordenado en proveído de esta fecha, en el expediente de investigación de número citado al rubro, instruido con motivo a la omisión de hacer su Entrega-Recepción del Departamento de Egresos y Contabilidad dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, ubicado en la ciudad de Comitán de Domínguez, Chiapas, por lo que con fundamento en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, XIX, y XXII, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 30 fracciones XXIII y XXXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Chiapas, 12, 35, fracción XIII, y XXXI, y 47, fracciones I, IX, XI, XXIV, XXVII y XXVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública, se ordena su notificación por medio de **Edictos** para efectos de que Usted dentro del término de 15 (quince) días contados a partir de la recepción del comunicado, realice la Entrega-Recepción del Departamento de Egresos y Contabilidad dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, misma que deberá llevar a cabo con el servidor público entrante y dos personas que funjan como testigos de asistencia solicitando la participación de esta Secretaría, por lo que deberá ocurrir para tales efectos y dentro del término señalado, a las instalaciones del citado Centro Regional. Lo anterior derivado a que hasta el momento no ha dado cumplimiento a dicha obligación, de conformidad con lo establecido en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 18, 23, 30, y 33 de los Lineamientos Generales para el Proceso de Entrega y Recepción de la Administración Pública Estatal.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente

Lic. Sandra del C. Domínguez López, Directora de Prevención y Registro Patrimonial.- Rúbrica.

Segunda Publicación

Publicación No. 1397-A-2016

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas;
Febrero 22 de 2016.
Expediente N° SAC/D-0437/15.
Asunto: Requerimiento.

C. Norberto Hernández Bautista.

Donde se encuentre:

En cumplimiento a lo ordenado en proveído de esta fecha, en el expediente de investigación de número citado al rubro, instruido con motivo a la omisión de hacer su Entrega-Recepción de la Subdirección de Recursos Financieros dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, ubicado en la ciudad de Comitán de Domínguez, Chiapas, por lo que con fundamento en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, XIX, y XXII, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 30 fracciones XXIII y XXXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Chiapas, 12, 35, fracción XIII, y XXXI, y 47, fracciones I, IX, XI, XXIV, XXVII y XXVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública, se ordena su notificación por medio de **Edictos** para efectos de que Usted dentro del término de 15 (quince) días contados a partir de la recepción del comunicado, realice la Entrega-Recepción del Departamento de Egresos y Contabilidad dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, misma que deberá llevar a cabo con el servidor público entrante y dos personas que funjan como testigos de asistencia solicitando la participación de esta Secretaría, por lo que deberá ocurrir para tales efectos y dentro del término señalado, a las instalaciones del citado Centro Regional. Lo anterior derivado a que hasta el momento no ha dado cumplimiento a dicha obligación, de conformidad con lo establecido en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 18, 23, 30, y 33 de los Lineamientos Generales para el Proceso de Entrega y Recepción de la Administración Pública Estatal.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente

Lic. Sandra del C. Domínguez López, Directora de Prevención y Registro Patrimonial.- Rúbrica.

Segunda Publicación

Publicación No. 1398-A-2016

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas;
Febrero 22 de 2016.
Expediente N° SAC/D-0437/15.
Asunto: Requerimiento.

C. Héctor Jhonathan Monter Sánchez.

Donde se encuentre:

En cumplimiento a lo ordenado en proveído de esta fecha, en el expediente de investigación de número citado al rubro, instruido con motivo a la omisión de hacer su Entrega-Recepción de la Dirección de Recursos Financieros dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, ubicado en la ciudad de Comitán de Domínguez, Chiapas, por lo que con fundamento en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, XIX, y XXII, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 30 fracciones XXIII y XXXIII, de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Estado de Chiapas, 12, 35, fracción XIII, y XXXI, y 47, fracciones I, IX, XI, XXIV, XXVII y XXVIII del Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública, se ordena su notificación por medio de **Edictos** para efectos de que Usted dentro del término de 15 (quince) días contados a partir de la recepción del comunicado, realice la Entrega-Recepción del Departamento de Egresos y Contabilidad dependiente del Centro Regional de Formación Docente e Investigación Educativa, misma que deberá llevar a cabo con el servidor público entrante y dos personas que funjan como testigos de asistencia solicitando la participación de esta Secretaría, por lo que deberá ocurrir para tales efectos y dentro del término señalado, a las instalaciones del citado Centro Regional. Lo anterior derivado a que hasta el momento no ha dado cumplimiento a dicha obligación, de conformidad con lo establecido en los artículos 45 fracción III, segundo párrafo, de la Ley de Responsabilidades de los Servidores Públicos del Estado de Chiapas, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10, 18, 23, 30, y 33 de los Lineamientos Generales para el Proceso de Entrega y Recepción de la Administración Pública Estatal.

Sin otro particular, le envío un cordial saludo.

Atentamente

Lic. Sandra del C. Domínguez López, Directora de Prevención y Registro Patrimonial.- Rúbrica.

Segunda Publicación

Publicación No. 1401-A-2016

**Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas
2013-2018****Mensaje del C. Gobernador Constitucional del Estado de Chiapas**

Es una realidad que las comunidades viven cada vez más integradas en un proceso global. Las modernas comunicaciones y los transportes hacen posible que personas, familias y grupos de población, físicamente distantes, estén cerca, se comuniquen y convivan.

Las economías y los mercados operan como un espacio único, en donde los productores de los lugares más lejanos intercambian sus bienes para atender la demanda y las necesidades de consumidores y familias que viven en sitios contiguos o distantes. Las profundas transformaciones del transporte por mar y por tierra hacen posible el comercio global, impulsando el crecimiento y la productividad.

Chiapas es un estado con gente llena de iniciativa, esforzada y con aspiraciones de progreso. Nuestra entidad tiene importantes recursos productivos en el campo, sus regiones y sus ciudades, que necesitamos seguir aprovechando para crecer, elevar la producción y generar más ingresos para todas las familias chiapanecas.

Mi gobierno tiene el firme propósito de impulsar el campo, el turismo, la industria y el comercio, fomentar la productividad, apoyar el crecimiento de la producción y promover una mayor inversión y apoyo para que nuestros productos lleguen a los mercados donde se valoran más.

El Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas tiene como visión lograr que nuestra entidad cuente con un sistema logístico integrado y competitivo, que facilite el traslado eficiente, confiable y a bajo costo de bienes y personas. Un sistema logístico que impulse el desarrollo económico y social del estado e incentive la inversión y el empleo productivo.

La idea central de mi gobierno es que la proyección de Chiapas en el marco nacional e internacional se consolide cada día más, aprovechando cada una de nuestras áreas de oportunidad con programas y proyectos de desarrollo sustentable.

Es nuestro compromiso promover el crecimiento y diversificación de la economía de Chiapas y de sus regiones, fomentando su integración, construyendo y gestionando la construcción de más y mejor infraestructura y servicios de transporte y logísticos carreteros, ferroviarios, aéreos y portuarios que faciliten a la población el acceso a los bienes y servicios, así como la producción y el comercio dentro del estado, con el resto del país y con el mundo.

Como chiapaneco y como Gobernador, los invito a que sigamos trabajando por nuestro estado, a que conformemos un sistema logístico más sólido, más dinámico y más competitivo, que acorte tiempos de recorrido y costos. Porque Chiapas tiene derecho a contar con un soporte eficaz para lograr una economía más fuerte y con más futuro.

Introducción

Un sistema logístico del Estado de Chiapas eficiente es esencial para su adecuada vinculación con los mercados nacional e internacional, para dotar de mayor dinamismo y competitividad a su economía, para elevar el bienestar social y para lograr una mayor integración regional dentro de éste y con el resto de la República Mexicana.

Chiapas requiere mejor infraestructura de transporte y logística al igual que otras regiones para reducir los tiempos de recorrido hacia los principales mercados del país y conectarse con mayor facilidad con los mercados internacionales y regionales. Sólo de esta manera podrá atraer y atender mayores flujos de comercio, de turismo y aprovechar su posición de zona fronteriza para atraer inversiones y empresas industriales, logísticas y de distribución. La mejor conectividad e infraestructura logística de Chiapas no sólo favorece al estado, sirve también al aparato productivo y al comercio exterior del país.

El presente **Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas** se plantea como principal reto el impulsar que la operación de las diferentes infraestructuras se dé bajo un enfoque de sistema logístico integral a efecto de elevar no sólo su eficiencia e incrementar la ocupación de las mismas, sino con objeto de contribuir a la mejora de la competitividad de los usuarios, en particular, y del Estado, en general. El Programa establece los diversos objetivos a lograr para que Chiapas cuente con un sistema logístico eficiente y competitivo e identifica las principales acciones y proyectos para su mayor desarrollo.

Marco Jurídico

La elaboración del Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas 2013-2018 tiene su fundamento en el artículo 21 de la Ley de Planeación para el Estado de Chiapas, el cual establece que los programas especiales se considerarán de mediano plazo, contendrán acciones interinstitucionales coordinadas en atención a las políticas transversales y prioridades establecidas en el Plan Estatal de Desarrollo, impulsarán en el ámbito territorial el desarrollo integral y sustentable y pugnarán por elevar el nivel socioeconómico de vida de la población en condición de pobreza; en el artículo 16 del Reglamento del mismo ordenamiento; y en los lineamientos y guía metodológica emitidos para tal efecto.

I. Entorno económico

I.1. Entorno económico mundial

La economía mundial registró un crecimiento promedio anual de 3.4% en el periodo 1990-2012. Se estima que para el periodo 2013-2035 se registre una tasa media de crecimiento de 3.5% impulsada principalmente por el mayor dinamismo de los países emergentes.

I.2. Situación y perspectivas de la economía mexicana

En el periodo 1990-2012, la economía de México creció a una tasa media de 2.9%, ritmo ligeramente superior al 2.4% en que lo hizo la economía de Estados Unidos de América. Se estima que la economía de México puede crecer a una tasa media en el periodo 2013-2035 de 3.3% anual, mayor al 2.6% que se calcula para Estados Unidos en dicho periodo, y ligeramente mayor al 2.9% del periodo

1990-2012. Esta expectativa está basada en un crecimiento esperado de la economía de Estados Unidos de 2.6% y en el aumento en la productividad y competitividad del aparato productivo mexicano por dos vertientes: inversión extranjera directa e inversión pública.

1.3. La economía mexicana a nivel regional (2003-2012)

Región Sur-Sureste

Durante 2003-2012, el Sur-Sureste fue la región con menor dinamismo económico, con un crecimiento de 2.1%, menor al 2.7% de la economía nacional en su conjunto.

El comportamiento de los estados es altamente heterogéneo: la economía de Campeche se contrajo debido a la declinación de la producción de petróleo crudo en Cantarell, en tanto que Chiapas, Guerrero, Oaxaca y Tlaxcala registraron crecimientos iguales o menores a 2%. En el caso de Chiapas y Tlaxcala sus sectores mineros se contrajeron y en Oaxaca registró crecimiento nulo; asimismo, el sector agropecuario registró bajo dinamismo en Chiapas y Guerrero. En contraste, los estados con mayor dinamismo fueron: Tabasco, Veracruz, Yucatán y Puebla, con crecimientos mayores al 3%; los dos primeros fueron impulsados por sus sectores mineros, particularmente por la minería petrolera, y, también, por sus sectores de construcción; en Yucatán repuntaron el comercio y los servicios de los medios masivos de comunicación; en el caso de Puebla, repuntaron las manufacturas y la construcción.

La participación de esta región en la economía mexicana bajó de 23.6% en 2003 a 22.4% en 2012. Para los próximos años, se espera un crecimiento de 3%.

1.4. Situación y perspectivas de la economía de Chiapas

Ubicado en la región Sur-Sureste, Chiapas es uno de los estados con mayores recursos naturales, con mayor presencia del sector agropecuario y de servicios y menor desarrollo industrial. Uno de los rasgos más notables de Chiapas es su geografía, caracterizada por la presencia de corredores montañosos, que dividen física y climáticamente al estado en la costa y la zona montañosa, la elevada precipitación pluvial y la gran dotación de zonas boscosas, factores que condicionan el desarrollo de la economía, de la infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes. Otro aspecto importante es la elevada dispersión de los centros poblacionales.

La agricultura y la ganadería son actividades muy relevantes para Chiapas. En la entidad se cultivan alrededor de 1.5 millones de hectáreas y se cosechan más de 12.3 millones de toneladas de productos agrícolas. La producción minera ascendió a 2.4 millones de toneladas en 2011; los productos corresponden a minerales no metálicos; recientemente, en la Costa se ha empezado a explotar titanio de exportación.

En cuanto a la industria, si bien su desarrollo es incipiente, destaca el crecimiento de actividades relacionadas con insumos y productos textiles, muebles y productos relacionados, maquinaria y equipo, industrias electrónica, eléctrica y de transporte. El estado figura entre las entidades con mejores indicadores turísticos de afluencia y número de cuartos hoteleros; y dispone de atractivos turísticos de historia y cultura, naturaleza, deportes y aventura, sol y playa, congresos y convenciones, cruceros, entre otros.

El mercado potencial de Centroamérica es muy importante. Para el periodo 2013-2035, se estima que la economía de Centroamérica crecerá 3.6% promedio anual. Este crecimiento significará un mayor flujo comercial y de productos entre México y esa región, gran parte del cual transitará vía Chiapas.

II. Diagnóstico del Sistema Logístico del Estado de Chiapas

II.1. Economía, logística y transporte en Chiapas

El sistema logístico de Chiapas, se conforma principalmente por los siguientes elementos:

- a) La infraestructura de transporte (carretero, ferroviario, aéreo, marítimo-portuario) construida a lo largo y ancho del territorio del Estado;
- b) Nodos logísticos (terminales portuarias, aéreas o ferroviarias, cruces y aduanas fronterizas) vinculados por la infraestructura de transporte antes mencionada;
- c) Plataformas logísticas especializadas (terminales intermodales, centros logísticos, parques industriales y recinto fiscalizado estratégico), que permiten el enlace entre modos de transporte, el almacenamiento y manejo de los productos, así como su transformación y distribución a los mercados interno o al internacional;
- d) Los servicios de transporte y logísticos;
- e) La regulación de los modos de transporte y las políticas públicas, que incluye los regímenes legales e institucionales y modelos de gestión bajo los cuales se construyen y operan las infraestructuras y servicios anteriores, así como los sistemas de información que apoyan a la actividad del sector.

El desarrollo y la competitividad de la economía del estado dependen crucialmente de las condiciones de desempeño del sistema logístico en que se apoya, ya que condiciona los procesos de producción, de abasto y de distribución; el acceso a los mercados regional, nacional e internacional de insumos y productos; y las posibilidades de agregar valor a los productos propios e importados.

Los costos logísticos juegan un rol de primer orden en las decisiones de localización de la actividad productiva. La conectividad del sistema, induce a que las empresas se ubiquen en una localidad estratégicamente situada dentro de la red a pesar de que ésta pueda no presentar los menores costos de producción o la mayor demanda.

Actualmente, las cadenas de producción y consumo de la entidad se despliegan con base en el transporte por carretera. El aparato productivo de Chiapas accede a los mercados regional, nacional y de Estados Unidos fundamentalmente a través del autotransporte federal y local, especializado y no especializado. Estas cadenas logísticas incorporan sólo de manera incipiente el transporte en ferrocarril y el puerto; servicios de transporte marítimo y ferroviario más competitivos apoyarían el desarrollo del Estado.

La economía de Chiapas es atendida fundamentalmente por servicios de transporte que se despliegan en una red carretera que vincula a sus 15 regiones a través de autopistas y carreteras troncales a las cuales se conectan carreteras secundarias y alimentadoras.

Las empresas exportadoras de productos agropecuarios de mayor tamaño tienen una mejor organización logística; las empresas de tamaño medio y pequeño de todos los sectores enfrentan mayores dificultades para trasladar sus productos.

La geografía del estado dificulta la ampliación y el mantenimiento de la infraestructura carretera; sin embargo, dada la importancia de la red carretera y de los servicios de autotransporte para la economía de Chiapas, es necesario mejorar dicha infraestructura y servicios. El futuro económico de Chiapas hace indispensable mejorar su infraestructura y servicios de transporte y logística, tanto carretero, como portuario, aéreo y ferroviario.

El desarrollo del turismo, del comercio y de la industria en la entidad, así como una mayor expansión de las actividades agropecuarias requieren que Puerto Chiapas opere eficientemente para servir tanto a los mercados locales como a los internacionales y regionales; requieren una operación aérea a mayor escala, mayores frecuencias y servicios competitivos que faciliten el traslado de turistas del país y del exterior al estado; requieren de un servicio ferroviario eficiente y a bajos costos que facilite los flujos de exportación e importación de México con Centroamérica.

El comercio exterior de México con los países de Centroamérica demanda de manera indispensable contar con la infraestructura y sistemas logísticos que apoyen su competitividad, crecimiento y diversificación. Gran parte de dicha infraestructura y sistemas logísticos son los del estado de Chiapas, por donde se realiza más del 80% del comercio exterior no petrolero entre México y dicha región.

Una infraestructura que también resulta crucial para el desarrollo económico de Chiapas, es la infraestructura conexa complementaria a la infraestructura de transporte carretero, portuario, aeropuertos y ferroviario, que permita que estos eslabones y nodos operen eficientemente y posibilite que las cadenas logísticas tengan continuidad, sean confiables y se desplieguen a costos mínimos.

La infraestructura complementaria es la correspondiente a las plataformas logísticas: terminales intermodales, centros logísticos de distribución, centrales de abasto eficientes, recintos fiscalizados estratégicos, parques industriales, centros turísticos y comerciales integralmente planeados. Estas infraestructuras tienen, entre otras, la función de permitir el trasvase de productos o pasajeros entre modos de transporte; el almacenamiento y conservación de productos; la transformación de materias primas y la elaboración de productos industrializados; y la distribución a los mercados internacionales.

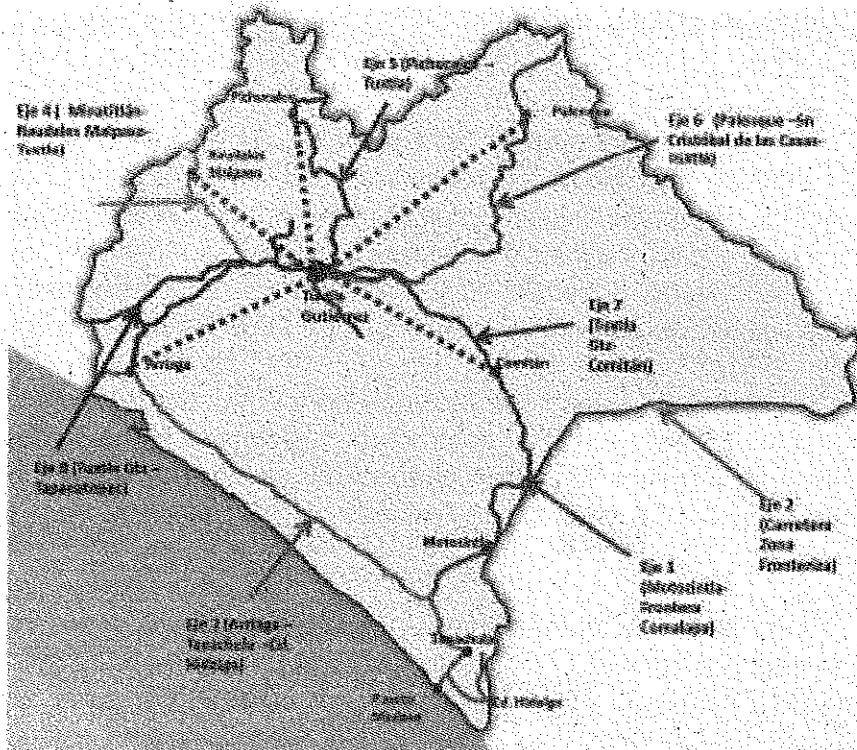
El Sistema Nacional de Plataformas Logísticas identifica macro ámbitos funcionales que se articulan a través de los flujos de mercancías. Chiapas se articula con Veracruz, a través de Coatzacoalcos; con Oaxaca, a través de Salina Cruz; con Campeche, a través de su capital; y con Tabasco, a través de Villahermosa. Este macro ámbito donde participa el estado, tiene como nodo logístico principal a la ciudad de Villahermosa.

II.2. Principales flujos de productos en la entidad por modo y nodo logístico y de transporte

II.2.1. Infraestructura carretera: flujos y logística del autotransporte

La red de caminos de Chiapas está integrada por ocho ejes carreteros que corresponden a vías federales de dos y cuatro carriles, los cuales se conectan a una red más extensa de caminos estatales (ver mapa 1), que comunica a casi la totalidad de las 149 localidades mayores a 2,500 habitantes, en las que, de acuerdo con el Censo General de Población y Vivienda de 2010, residía el 47.7% de la población chiapaneca.

Mapa 1. Red carretera pavimentada del estado de Chiapas, 2010



Fuente: Comité Estatal de Información Estadística y Geográfica de Chiapas (CEIEG).

Tres de los referidos ocho ejes carreteros de jurisdicción federal, bordean el perímetro de la entidad: uno al Este, siguiendo el límite fronterizo con Guatemala, desde Motozintla - Frontera Comalapa - Lázaro Cárdenas; el segundo, recorriendo la frontera en el cuadrante noreste de la entidad y prolongándose por el norte a lo largo del límite que divide a Chiapas del vecino estado de Tabasco, en el área de las localidades de Catazajá y Palenque; y, el tercero, ubicado al sur, integra la zona costera de Chiapas desde la localidad de Arriaga hasta el extremo sureste del propio estado y del país, y enlaza las localidades de Tapachula y Ciudad Hidalgo, así como a Puerto Chiapas.

Este circuito carretero periférico o perimetral que enmarca a la entidad, se vincula a su vez con cinco ejes carreteros que lo articulan radialmente con la capital del Estado, Tuxtla Gutiérrez.

- El primero de estos ejes radiales es el que, procedente del Estado de Veracruz, se intersecta con la autopista de dos carriles que desde Minatitlán, Veracruz, y pasando cerca de Raudales Malpaso, Chiapas, conecta con la capital estatal y se prolonga como autopista hasta la ciudad de San Cristóbal de Las Casas.
- El segundo eje radial, también con dirección Norte-Sur, conecta la ciudad de Villahermosa, Tabasco con Pichucalco, Chiapas, y una serie de localidades menores más, como Ixtacomitán y Soyaló, hasta la ciudad de Tuxtla Gutiérrez.

- Un tercer eje corresponde al que desde la carretera que pasa por el Norte de la entidad con dirección a Escárcega, Campeche, integra a Palenque en el Norte de la entidad, con las localidades centrales de Ocosingo y San Cristóbal de Las Casas, para continuar hacia el Oeste hasta Tuxtla Gutiérrez.
- Por el centro-este, un cuarto eje, enlaza la capital chiapaneca con las localidades de la región socioeconómica de los Altos Tsotsil-Tseltal con centro en San Cristóbal de Las Casas, y a su vez se articula con la carretera fronteriza en dos direcciones a partir de Comitán: hacia el Sur con Motozintla y Huixtla y al Este con la carretera que bordea, por el noreste, la frontera con Guatemala.
- Por último, un quinto eje formado por una carretera federal de cuota, integra a la ciudad de Tuxtla Gutiérrez con la zona costera de la entidad. De hecho, esta conexión entre la ciudad de Tuxtla Gutiérrez, la zona del Istmo y las localidades ubicadas en la llanura costera a partir de Arriaga, se establece a través de dos vías, la de cuota ya mencionada y la carretera federal de dos carriles que cruza por Cintalapa y que a partir de Arriaga, integran a las regiones socioeconómicas Istmo-Costa y Soconusco con el poder estatal de la entidad.

En síntesis, la red de carreteras federales de Chiapas está integrada por un anillo que circunda la entidad y cinco ejes radiales que desde el circuito periférico, conectan a partir de distintos puntos cardinales, representados por las localidades de Raudales Malpaso (inmediaciones), Pichucalco, Palenque, Comitán y Arriaga con la capital del Estado. Algunas de estas carreteras incluso, son parte de ejes carreteros nacionales mayores, por ejemplo: del denominado circuito Transístmico del que es parte la autopista que procedente de Minatitlán enlaza a Berriozábal y Arriaga, y que incluye el tramo hacia Tuxtla Gutiérrez y San Cristóbal de Las Casas; la carretera costera que es parte del eje Puebla-Oaxaca-Ciudad Hidalgo; y la carretera norte que enlaza con el camino a Palenque y que desde Villahermosa es parte del eje Peninsular de Yucatán.

Dentro de los ocho ejes carreteros que estructuran el territorio de Chiapas, donde destacan los de tipo radial en torno a la capital del estado, así como aquellos de tipo perimetral, ubicados básicamente en torno a la zona costera y a la línea fronteriza con Guatemala, el análisis de los datos permitió establecer tres grandes corredores, mismos que denominamos los ejes logísticos del Estado de Chiapas. Tales ejes se distinguen por registrar los mayores flujos de pasajeros y carga, por el tránsito de los vehículos de mayores dimensiones, por conectar a los principales pares origen-destino de la carga movilizada en el estado y, sin duda muy importante, por contar con las mayores especificaciones técnicas de la infraestructura, en cuanto al número y tamaño de los carriles, a las zonas de acotamiento, al ancho de corona de la vía, a las menores pendientes y grados de curvatura, entre otros aspectos que mejoran la conectividad entre los centros de población, acortando tiempos de traslado y mejorando la seguridad y el confort de los viajeros.

En este contexto, los tres corredores mencionados son:

- 1) Eje logístico "Arriaga-Tapachula-Cd. Hidalgo", constituido por una carretera federal de 4 carriles hasta Tapachula (ver mapa 1).
- 2) Eje logístico "Las Choapas-Ocozocoautla", carretera de cuota que conecta a Tuxtla Gutiérrez con el centro y norte del país. Tiene 12 metros de ancho de corona, dos carriles de 3.5 m cada uno y acotamiento de 2.5 m de cada lado.

- 3) Eje logístico "Ocozocoautla-Arriaga", carretera de cuota que integra la capital y área central de Chiapas con la carretera costera del Estado. Tiene 12 metros de ancho de corona, dos carriles de 3.5 m cada uno y acotamiento de 2.5 m de cada lado.

Dada la importancia del sistema carretero y, en particular de estos corredores, es necesario disponer de una política permanente de mantenimiento y conservación en óptimas condiciones de estos ejes logísticos que estructuran de manera importante los flujos de comercio y de personas de las principales ciudades del Estado.

Por otra parte, se observan las condiciones de los otros cinco ejes importantes para la integración territorial y logística de Chiapas, mismos que por sus características y condiciones actuales no alcanzan la relevancia de los ejes logísticos mencionados, pero que en el mediano y largo plazo pueden jugar un rol relevante en las mejoras de la conectividad y accesibilidad de los flujos de personas y carga desde o hacia importantes zonas del Estado.

Con base en los análisis realizados, se observa que estos ejes concentran menores volúmenes de vehículos, pasajeros y carga. Asimismo, las especificaciones técnicas de estas vías de dos carriles son notoriamente menores respecto a los ejes logísticos señalados, al presentar anchos de corona no superiores a los 7 u 8 metros, sin acotamientos, con elevadas pendientes y altos grados de curvaturas en muchos tramos lo que dificulta una conectividad y accesibilidad eficaz. En este caso se encuentran:

1. Carretera federal 2 carriles "Villahermosa-Pichucalco-Tuxtla Gutiérrez". TDPA menores a 6,500. Potencial importante como eje regional.
2. Carretera federal 2 carriles "Palenque-San Cristóbal de Las Casas-Tuxtla Gutiérrez." TDPA menor a 7,000 con excepción de Palenque. De muy alta relevancia económica para los sectores de turismo y comercio.
3. Carretera federal 2 carriles "Tuxtla-San Cristóbal de Las Casas-Comitán". Flujos importantes de vehículos en torno a las principales poblaciones de este tramo (San Cristóbal, Teopisca, Comitán). Eje de integración entre el centro del estado y la zona fronteriza.
4. Carretera federal 2 carriles "Arriaga-Tuxtla Gutiérrez". (Vía libre alterna al eje de cuota Ocozocoautla-Arriaga). Bajas especificaciones técnicas respecto a la nueva vía.
5. Carreteras fronterizas federales 2 carriles "Motozintla-Frontera Comalapa-Lázaro Cárdenas" y "Benemérito de las Américas-Palenque". TDPA menor a 5,000. Eje perimetral en torno a la frontera con Guatemala, relevante para la conectividad regional.

II.2.2. Infraestructura y logística ferroviaria en Chiapas

II. 2.2.1. Evolución reciente de los flujos y la logística de la carga movida por ferrocarril en Chiapas

La infraestructura ferroviaria de Chiapas se circunscribe básicamente a dos tramos ferroviarios, correspondientes al ferrocarril regional Chiapas-Mayab, cuya relevancia para la conectividad de la entidad está claramente diferenciada según el tramo de que se trate. Por una parte, se encuentra la

ruta de ferrocarril que atraviesa por el extremo norte de la entidad, en colindancia con el estado de Tabasco. Esta ruta, conocida como la línea del Mayab, tiene escasa importancia económica para Chiapas, pues toca tangencialmente el territorio estatal en el trayecto hacia la Península de Yucatán. La única estación de este tramo que registra algún movimiento de mercancías es la de Palenque, donde destaca la transportación de cemento procedente de las plantas de Cemex, ubicadas en el estado de Yucatán.

Un caso distinto es el de la llamada línea Chiapas, que atraviesa la costa del Pacífico de la entidad, desde la colindancia con el Istmo de Tehuantepec hasta la frontera con Guatemala. Esta vía atiende tanto los flujos de comercio regional y nacional, como el comercio inter-nacional de México con Centroamérica a través del puerto fronterizo de Ciudad Hidalgo. A pesar de su relevancia para múltiples cadenas logísticas, el funcionamiento integral de esta vía costera ha enfrentado diversos problemas, entre ellos los causados por un huracán en 2005 y los registrados por la empresa concesionaria que la operaba.

El principal reto logístico de las regiones Istmo-Costa y del Soconusco consiste en el restablecimiento del servicio ferroviario hasta la frontera sur de México.

II. 2.2.2. Análisis de la matriz de Origen-Destino de la carga en la red ferroviaria de Chiapas

En los últimos años, el tramo de la línea Chiapas que se ha mantenido en funcionamiento es el que llega a la ciudad de Arriaga, procedente del centro y norte del país, vía el Istmo de Tehuantepec. De acuerdo a los datos disponibles, en el año 2011 se movieron más de 300 mil toneladas hacia y desde la estación de Arriaga. No deja de sorprender el hecho de que más del 60% de la carga corresponde al transporte de cemento, producto que, previo a la destrucción de la vía, era transportado mayoritariamente a la localidad guatemalteca de Tecún Umán para su exportación a Centroamérica y ahora la logística obliga a realizar este trasbordo del tren al camión en Arriaga, generando mayores costos logísticos para esta cadena de distribución.

Resalta también el hecho de que todas las otras cadenas de exportación e importación descritas previamente y que utilizaban el ferrocarril hasta y desde Ciudad Hidalgo manejan actualmente sus cadenas logísticas desde origen a destino por camión, por ello es imprescindible restablecer el servicio ferroviario hasta Ciudad Hidalgo para reactivar e incrementar sustancialmente las actividades logísticas en la frontera sur chiapaneca y mejorar la competitividad del comercio exterior mexicano con Centroamérica.

II.2.3. Cruce Fronterizo de Ciudad Hidalgo en la logística de Chiapas y de México

Aunque existen 9 cruces fronterizos en la Frontera de Chiapas con Guatemala, el movimiento de productos se realiza fundamentalmente por Ciudad Hidalgo, por lo que este apartado se concentra en la importancia y retos que se enfrentan en este punto. La aduana de Ciudad Hidalgo, Chiapas, opera como el principal nodo fronterizo de comercio exterior entre México y Centroamérica.

En la última década este cruce internacional ha tenido una de las tasas de crecimiento medio anual (TCMA) más elevadas del país. De acuerdo a los datos de la Dirección General de Aduanas y del INEGI, del 2002 al 2011, la Aduana de Ciudad Hidalgo casi cuadruplicó el monto de sus movimientos fronterizos de mercancías al pasar de 1,072 millones de dólares en 2002, a 3,629 millones de dólares, en 2011.

Durante 2012, por este Cruce Fronterizo se realizaron exportaciones e importaciones por más de 56.3 mil millones de pesos. Gran parte de este dinamismo comercial se debe al acelerado incremento de las exportaciones mexicanas hacia Centroamérica, mismas que, en el año 2011, representaron el 81.3% del total de comercio exterior con esa región, en tanto que las importaciones alcanzaron el 18.7% restante. Destaca el que la totalidad de los flujos en ambas direcciones (importaciones/exportaciones) se mueve en autotransporte, mientras que el modo marítimo (Puerto Chiapas) y el aéreo (aeropuerto de Tapachula) registran movimientos marginales de mercancías.

Por su parte, en el modo ferroviario los datos permiten observar el importante dinamismo que estaba alcanzando la carga ferroviaria previa a la destrucción de las vías provocada por el huracán Stan. De 2002 al 2004, la carga ferroviaria registrada en el nodo fronterizo de Ciudad Hidalgo creció a una TCMA de 53.1%, es decir, a un ritmo notablemente superior al del crecimiento de la carga por autotransporte, lo cual es un indicio de que se empezaba a trasladar carga del camión al tren y que el modo ferroviario tiene un alto potencial para participar en el comercio exterior mexicano con Centroamérica. Bajo estas condiciones, el restablecimiento de la conexión ferroviaria hasta Ciudad Hidalgo es un elemento estratégico para mejorar la competitividad de la frontera sur y para impulsar el desarrollo logístico de la región del Soconusco.

II.2.4. Relevancia y oportunidades de Puerto Chiapas en la logística regional y nacional

II.2.4.1. Antecedentes del Puerto

El estado de Chiapas cuenta con un solo puerto comercial de altura y de cabotaje, ubicado en la región del soconusco, cerca de la frontera con Guatemala, actualmente es considerado como uno de los 16 puertos de altura de México.

Durante el periodo del 1975 al 2010, fueron anunciados los proyectos de infraestructura que se pondrían en marcha para lograr la modernización de Puerto Chiapas; como un Puerto Multipropósito en el Pacífico, con estas obras se generó una nueva perspectiva para el puerto, en el mercado de los cruceros internacionales y de carga.

A la fecha Puerto Chiapas ha tenido movimientos significativos de carga contenerizada y granel agrícola, gracias a estos movimientos el 15 de febrero de 2012 se inauguró la primera terminal de granel agrícola con inversión privada en el recinto portuario; el granel mineral, se ha convertido en uno de los productos potenciales del puerto.

Hoy Puerto Chiapas se divisa como un puerto planificado, encaminado al fortalecimiento y desarrollo a través de la creación de proyectos que constituyan un factor detonante en la generación de inversión y crecimiento para el estado de Chiapas.

Se tiene contemplada a corto plazo la Construcción de una Instalación de Fluidos no Petroleros, una Terminal de Granel Mineral y una Terminal de Almacenamiento y Reparto (TAR) de fluidos petroleros a cargo de Pemex, para la distribución y almacenamiento de combustibles marinos dentro del recinto portuario por medio de tubería subterráneas, destinadas a realizar la carga y descarga de granel líquido consistente en combustible y otros derivados de petróleo desde o hacia los buques, por el cual se estima un crecimiento acelerado de tráfico de este tipo de carga.

II.2.5. Aeropuertos: flujos de pasajeros y carga y su relevancia en la logística de Chiapas

El estado de Chiapas, además de varios aeródromos, cuenta con tres aeropuertos comerciales dentro del Sistema Nacional Aeroportuario, donde se operan flujos de pasajeros y de carga que tienen como origen o destino a la entidad federativa en cuestión. Se trata de los aeropuertos de:

- Tuxtla Gutiérrez, principal nodo aeroportuario del Estado.
- Tapachula, en la frontera sur de México,
- Palenque, se ubica en un lugar emblemático para el turismo regional y nacional por su valor arqueológico, histórico y cultural.

Sistema logístico en su conjunto. Síntesis de la situación actual

Por el lado de la oferta, el sistema logístico del estado de Chiapas cuenta con una amplia infraestructura de carreteras, aeropuertos, ferrocarril, puerto, parques industriales, centros de distribución y otros componentes, los cuales deben ser complementados con infraestructura adicional y mejor aprovechados. Por el lado de la demanda, los principales flujos de carga se generan en los sectores agrícola, pecuario y de comercio. La industria en el estado es incipiente y sus movimientos de mercancías son bajos.

La posición de Chiapas como estado fronterizo ocasiona que los mercados de las infraestructuras y servicios de transporte y logística tengan un radio de influencia menor a los de estados del interior del país, no obstante los movimientos de personas y carga que existen en Guatemala y otros países de Centroamérica. Esta situación, se acompaña por el hecho del mejor grado de desarrollo de la economía del estado y su vocación preponderantemente primaria y de servicios.

Los principales movimientos de personas se registran al interior de la entidad por trabajadores, estudiantes y comerciantes. Desde y hacia el exterior del estado, los principales movimientos de personas corresponden al turismo nacional e internacional. Sin embargo, prácticamente la totalidad del movimiento de personas y bienes dentro y fuera del estado se realiza fundamentalmente en autotransporte, a través de la red carretera del estado que lo une con el resto del país y con el exterior.

El uso preponderante del autotransporte y los largos recorridos que requieren realizar ocasiona que los costos logísticos de las empresas agropecuarias, distribuidoras, comerciales e industriales de Chiapas sean mayores a los que enfrentan las empresas de otras regiones del país. Una situación común que se registra en puerto, aeropuertos, ferrocarril, parques industriales y Recinto Fiscalizado Estratégico es el bajo nivel de utilización de estas importantes infraestructuras de transporte y logística.

Síntesis de las perspectivas de desarrollo logístico en Chiapas

Las perspectivas de desarrollo logístico en el estado son muy favorables. El crecimiento esperado de la economía de Chiapas para los próximos veinte años, 3.6% promedio anual, impulsará el incremento de los volúmenes de mercancías intercambiadas entre regiones al interior del estado, así como con el resto del país y con el exterior.

Se avizora un mayor crecimiento de la producción agropecuaria y de las exportaciones de este sector, así como su diversificación. Lo mismo se prevé en los otros sectores de la economía, como la minería, la industria, el comercio y el turismo. El comercio exterior de México con Centroamérica registra un notable proceso de crecimiento, el cual se anticipa continuará aumentando en los próximos años. Las autoridades mexicanas están trabajando para mejorar las facilidades al comercio exterior, mediante acciones que lleven a procesos más eficientes y menos costos de cruce fronterizo de vehículos, mercancías y personas.

El Gobierno Federal está realizando la reconstrucción del ferrocarril, lo cual facilitará un mayor flujo de mercancías y a costos menores. Puerto Chiapas desarrolla un intenso proceso de promoción de cargas y de inversiones en terminales e instalaciones portuarias para el manejo de productos agrícolas, minerales, carga general, fluidos, así como para incrementar el movimiento de cruceros. De manera similar, el Recinto Fiscalizado Estratégico y el Parque Industrial están promoviendo la instalación de empresas logísticas, manufactureras y semi manufactureras.

La zona cuenta con ventajas importantes para el establecimiento de empresas orientadas a los mercados del sur – sureste de México y a los mercados centroamericanos. Los productores agrícolas del Soconusco y de Guatemala muestran interés en establecer alianzas comerciales y en aprovechar las ventajas que ofrecen las infraestructuras logísticas de la zona.

Por su parte, el Gobierno de Chiapas está emprendiendo diversas medidas para mejorar el desempeño de sus infraestructuras logísticas y apoyar así a la producción y al comercio exterior de la región. Entre tales medidas destacan las actividades de promoción, inversiones en infraestructura, la realización de estudios y proyectos para el desarrollo de unidades de negocios específicas, el otorgamiento de diversos incentivos a la inversión, entre otros.

Para conformar un sistema logístico más competitivo y potenciar el crecimiento de la economía, se deberán llevar a cabo las acciones y proyectos estratégicos identificados para resolver los cuellos de botella y para subsanar las deficiencias en infraestructura.

III. Visión y Misión

El presente Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas 2013-2018 se enmarca en los objetivos y estrategias establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) para el sector de comunicaciones y transportes y con el Plan Estatal de Desarrollo Chiapas 2013-2018 en su Eje Chiapas Exitoso, así como en los resultados del estudio sobre el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas. En tal sentido, el Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas 2013-2018 plantea cuatro propósitos fundamentales:

- Ampliar y mejorar las opciones logísticas en la entidad.
- Modernizar la infraestructura de transportes y logística bajo criterios de eficiencia, oportunidad, conectividad y seguridad.
- Ofertar servicios logísticos de clase mundial.
- Procurar los flujos de recursos necesarios para incrementar la inversión, y mantener la operación y el mantenimiento de la infraestructura de transportes y logística en condiciones adecuadas.

Con base en el diagnóstico realizado y las directrices anteriores, se definieron la misión, la visión y la estrategia que habrán de dar orientación al desarrollo logístico del estado de Chiapas.

Misión

Apoyar el crecimiento y diversificación de la economía de Chiapas y de sus regiones, así como la integración regional y social, mediante más y mejor infraestructura y servicios de transporte y logísticos carretero, ferroviario, aéreo y portuario que faciliten a la población el acceso a los bienes y servicios, así como la producción y el comercio del estado con el resto del país y con el mundo.

Visión

El sistema logístico estatal opera de forma integral y competitiva facilitando el traslado eficiente, confiable y a bajo costo de bienes y personas, lo que impulsa el desarrollo económico y social del estado, la competitividad de la economía e incentiva nuevas actividades económicas, la inversión y el empleo productivo.

Alineación al Plan de Desarrollo Nacional y Estatal

Los objetivos, estrategias y acciones del Programa Especial para el Desarrollo Logístico del Estado de Chiapas 2013-2018 están alineados a los objetivos y estrategias establecidas en el **Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND)** para el sector de comunicaciones y transportes y en el **Plan Estatal de Desarrollo Chiapas 2013-2018** en su **Eje Chiapas Exitoso**.

Específicamente, el presente Programa se enmarca en los objetivos establecidos en el eje rector México próspero del Plan Nacional de Desarrollo, en donde se plantea como propósito fundamental hacer más competitivos a los sectores productivos e impulsar los sectores estratégicos del país. El Programa busca orientar los esfuerzos de la administración estatal y la sociedad chiapaneca para el fomento y la atracción de inversiones, el desarrollo industrial y del comercio global y el mayor crecimiento y competitividad de la economía del estado, como lo establece el Plan Estatal de Desarrollo Chiapas 2013-2018.

Las siguientes tablas muestran la convergencia del Programa Logístico con el Plan Nacional de Desarrollo y con el Plan Estatal de Desarrollo Chiapas 2013-2018.

ALINEACIÓN AL PND 2013-2018

México próspero	4.8 Desarrollar los sectores estratégicos del país	4.8.1 Reactivar una política de fomento económico enfocada en incrementar la productividad de los sectores dinámicos y tradicionales de la economía mexicana, de manera regional y sectorialmente equilibrada.	<ul style="list-style-type: none"> Implementar una política de fomento económico que contemple el diseño y desarrollo de agendas sectoriales y regionales, el desarrollo de capital humano innovador, el impulso de sectores estratégicos de alto valor, el desarrollo y la promoción de cadenas de valor en sectores estratégicos y el apoyo a la innovación y el desarrollo tecnológico. Articular, bajo una óptica transversal, sectorial y/o regional, el diseño, ejecución y seguimiento de proyectos orientados a fortalecer la competitividad del país, por parte de los tres órdenes de gobierno, iniciativa privada y otros sectores de la sociedad.
		4.8.4. Impulsar a los emprendedores y fortalecer a las micro, pequeñas y medianas empresas	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar la inserción exitosa de las micro, pequeñas y medianas empresas a las cadenas de valor de los sectores estratégicos de mayor dinamismo, con más potencial de crecimiento y generación de empleo, de común acuerdo con los gobiernos de las entidades federativas del país.

<p>4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica</p>	<p>4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad. • Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.
---	--	--

ALINEACIÓN AL PLAN ESTATAL DE DESARROLLO 2013-2018

<p>Economía Sustentable</p> <p>3.2.1. Fomento y atracción de inversiones</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Contar con un marco regulatorio de vanguardia para la atracción de inversiones, que agilicen el establecimiento de empresas. • Promover la atracción de inversión nacional y extranjera en el estado. • Desarrollar mecanismos de cooperación entre los tres ámbitos de gobierno para la mejora regulatoria en el estado.
<p>3.2.2. Fomento y desarrollo industrial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar parques y corredores industriales en el estado que propicien el establecimiento de inversiones verdes. • Impulsar clústeres industriales y agroindustriales en el estado, fortaleciendo la vinculación con sus cadenas de suministros. • Promover el desarrollo científico y tecnológico aplicado a la industria para impulsar la innovación.
<p>3.2.3 Elevar la competitividad y productividad de la empresa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenciar el acceso al financiamiento de las empresas, asegurando su sostenibilidad. • Impulsar sistemas de calidad y certificaciones empresariales que les den mayor competitividad. • Apoyar a los pequeños emprendedores con el acompañamiento de empresarios consolidados que compartan conocimientos y experiencias.
<p>3.2.5. Comercio Global</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Impulsar el desarrollo de productos y servicios en el estado que fortalezcan su competitividad. • Promover el desarrollo y consumo de productos locales en el estado. • Promocionar productos chiapanecos en los mercados nacional e internacional para el incremento de los volúmenes de venta. • Impulsar el desarrollo de marcas colectivas y denominaciones de origen en el estado que fortalezcan el posicionamiento de los productos en el mercado. • Desarrollar mecanismos de inteligencia de mercados que garanticen mejores condiciones de comercialización.

3.- Chiapas
Éxito

IV. Objetivos, estrategias y acciones

Con el propósito de que el estado cuente con un sistema logístico más eficiente y competitivo en calidad y costos, el Gobierno de Chiapas se plantea mejorar y ampliar la cobertura y confiabilidad de los distintos componentes del sistema logístico del estado: carreteras y autotransporte, ferrocarril, aeropuertos, puerto, cruce fronterizo y demás infraestructuras.

Objetivo general del sistema logístico del Estado

El objetivo que plantea este Programa es conformar un sistema logístico estatal que permita la movilidad eficiente y a costos competitivos de personas y productos con origen y destino en Chiapas o que transitan por el estado, a través de reducir los tiempos de traslado por vía carretera; favorecer el transporte de grandes volúmenes de carga a través del ferrocarril; la mayor utilización del transporte marítimo y el puerto; la generación de valor agregado a las cargas de comercio exterior e interno; la reducción del tiempo del cruce fronterizo en el Puente Suchiate II; y el mejor aprovechamiento de las infraestructuras logísticas y de transporte.

Para ello, plantea los siguientes objetivos específicos, estrategias y acciones:

IV.1. Sistema logístico de Chiapas

Objetivo

O1.1. Lograr una planeación y operación coordinada de las infraestructuras y plataformas logísticas del Estado.

Línea base y meta

- Por el lado de la oferta, el sistema logístico del estado de Chiapas cuenta con una amplia infraestructura de carreteras, aeropuertos, ferrocarril, puerto, parques industriales, centros de distribución y otros componentes.
- Por el lado de la demanda, los principales flujos de carga se generan en los sectores agrícola, pecuario y de comercio. La industria en el estado es incipiente y sus movimientos de mercancías son bajos.
- La posición de Chiapas como estado fronterizo ocasiona que los mercados de las infraestructuras y servicios de transporte y logística tengan un radio de influencia menor a los de estados del interior del país, no obstante los movimientos de personas y carga que existen en Guatemala y otros países de Centroamérica. Esta situación, se acompaña por el hecho del mejor grado de desarrollo de la economía del estado y su vocación preponderantemente primaria y de servicios.
- Los principales movimientos de personas se registran al interior del estado por trabajadores, estudiantes y comerciantes. Desde y hacia el exterior del estado, los principales movimientos de personas corresponden al turismo nacional e internacional.

- Prácticamente la totalidad del movimiento de personas y bienes dentro y fuera del estado se realiza fundamentalmente en autotransporte, a través de la red carretera del estado que lo une con el resto del país y con el exterior.
- El uso preponderante del autotransporte y los largos recorridos que requieren realizar ocasiona que los costos logísticos de las empresas agropecuarias, distribuidoras, comerciales e industriales de Chiapas sean mayores a los que enfrentan las empresas de otras regiones del país.
- Una situación común que se registra en puerto, aeropuertos, ferrocarril, parques industriales y Recinto Fiscalizado Estratégico es el bajo nivel de utilización de estas importantes infraestructuras de transporte y logística.
- La administración y gestión de las infraestructuras antes mencionadas es dispersa y responde a objetivos no alineados entre sí.
- No se registra la operación de programas de apoyo al desarrollo logístico de las empresas productivas agropecuarias, comerciales, industriales y turísticas que operan en el estado, particularmente de las medianas y pequeñas, las cuales son las de mayor número.
- Se carece de programas de capacitación para operadores y trabajadores de los sectores logístico y de transporte.
- La infraestructura de transporte y logística ha sido y es construida fundamentalmente por el Gobierno Federal y el Gobierno de Chiapas.
- La participación privada en la construcción y operación de infraestructura es reducida.
- El financiamiento de la inversión en infraestructura de transporte y logística corresponde fundamentalmente a recursos fiscales; es incipiente el uso de otros mecanismos de financiamiento.

META al 2018: Contar con una planeación, operación y administración coordinada de las infraestructuras, plataformas y servicios logísticos y de transporte en el estado con objeto de atender los requerimientos de las cadenas de producción y distribución en Chiapas en condiciones de mayor eficiencia, mayor confiabilidad y calidad, costos menores y niveles adecuados de seguridad.

Estrategias y acciones

<p>O1.1. Lograr una planeación y operación coordinada de las infraestructuras y plataformas logísticas del estado</p>	<p>Poner en operación un nuevo modelo de gestión logística en el estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumentar un programa de capacitación logística en el estado, con la finalidad de elevar el conocimiento de la gente involucrada en las actividades logísticas en el estado, así como la formación de nuevos cuadros. • Promover un programa de apoyo al desarrollo privado de actividades logísticas, mediante la instrumentación de mecanismos de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura logística de Chiapas, así como de actividades logísticas en empresas productivas, agropecuarias, comerciales, industriales y turísticas. • Instrumentar un Programa de promoción del Sistema Logístico de Chiapas para difundir sus fortalezas y ventajas competitivas.
---	--	---

Indicadores

Indicador del objetivo

O1	Lograr una planeación y operación coordinada de las infraestructuras y plataformas logísticas del estado	Reducción del costo logístico en el estado por las principales infraestructuras	Encuesta con grandes usuarios sobre el efecto en sus costos logísticos por la mejora de la infraestructura

Indicador de la estrategia

O1	Poner en operación un nuevo modelo de gestión logística en el estado.	Monto de inversión privada establecida	Suma de inversiones privadas realizadas

Indicadores de las líneas de acción

1	Poner en operación un nuevo modelo de gestión logística en el estado.	Instrumentar un programa de capacitación logística en el estado, con la finalidad de elevar el conocimiento de la gente involucrada en las actividades logísticas en el estado, así como la formación de nuevos cuadros.	Cursos de capacitación logística.	Suma de cursos de capacitación logística impartidos	Secretaría de Economía
		Promover un programa de apoyo al desarrollo privado de actividades logísticas, mediante la instrumentación de mecanismos de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura logística de Chiapas, así como de actividades logísticas en empresas productivas, agropecuarias, comerciales, industriales y turísticas.			

		Instrumentar un Programa de promoción del Sistema Logístico de Chiapas para difundir sus fortalezas y ventajas competitivas.	Estrategia de Promoción de Inversiones del Sistema Logístico de Chiapas	Suma de Estrategias de Promoción	0	4	Secretaría de Economía

IV.2. Red carretera y autotransporte

Objetivos

- O2.1. Mejorar las condiciones de operación y seguridad de la infraestructura carretera del estado
- O2.2. Conservar la infraestructura carretera y sus condiciones de servicio
- O2.3. Ampliar la cobertura de la red carretera pavimentada
- O2.4. Incrementar y mejorar la oferta de servicios de autotransporte de personas y carga en el estado

Línea base y meta

- La infraestructura carretera es esencial para la economía y la sociedad de Chiapas, pues a través de ella se realizan los principales flujos internos, hacia el resto del país y con el exterior, particularmente Estados Unidos y los países de Centroamérica.
- Chiapas cuenta con una red carretera que enlaza los principales centros de población y de producción, y a través de ellos a toda la entidad.
- Debido a las condiciones hidrometeorológicas y climáticas que hay en las distintas regiones del estado, existen fuertes y frecuentes requerimientos de inversión en mantenimiento y conservación de carreteras en la entidad.
- Dada la importancia que representa la infraestructura carretera para la economía del estado, existe la necesidad de mejorar y ampliar su cobertura.
- El transporte de personas y mercancías en la entidad se realiza principalmente por carretera.
- No obstante la importancia de los servicios de transporte, existen fuertes brechas a atender tanto por lo que toca a transporte de personas como al transporte de carga, para mejorar el parque vehicular y los servicios.
- Además de mejorar e incrementar la oferta de servicios de transporte, es necesaria la habilitación de terminales y estaciones de servicio para los pasajeros, así como terminales de carga.
- El transporte de carga registra una fuerte presencia de vehículos con un elevado índice de antigüedad y servicios insuficientemente especializados.

META para el 2018: Se plantea incrementar anualmente un 5% la longitud de carreteras estatales en sus diferentes superficies.

Longitud en Kilómetros de la red carretera estatal por tipo de camino Estimaciones para los años 2014-2018

Pavimentada	4,587	4,816	5,057	5,310	5,576	5,854	6,147	6,455
Revestida	223	234	245	258	270	284	298	313
Terracerías (Apertura)	8	8	8	9	9	10	10	11
TOTAL	4,817	5,058	5,311	5,577	5,855	6,148	6,456	6,778

NOTA: Las estimaciones se realizan con base en la longitud registrada en el 2011.

Estrategias y acciones

O2.1. Mejorar las condiciones de operación y seguridad de la infraestructura carretera del estado.	Incrementar con el apoyo del Gobierno Federal la red carretera de altas especificaciones que conectan los centros de población, producción y consumo principales entre sí, con el resto del país y con el exterior, y la cobertura de la red pavimentada.	<p>Impulsar la modernización de los siguientes tramos carreteros:</p> <ul style="list-style-type: none"> • San Cristóbal de Las Casas-Palenque (170.0 km) • Tuxtla Gutiérrez-Suchiapa-Villaflores (84.0 km) • Comitán-a la frontera (84.4 km) • Ciudad Cuauhtémoc-Motozintla - Tapachula (131.0 km) • Puerto Chiapas-Jaritas-Ciudad Hidalgo (61.50 km) <p>Impulsar la modernización del tramo carretero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chiapa de Corzo-Chicomuselo (189.7 km) <p>Promover la ampliación a cuatro carriles de los tramos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tuxtla Gutiérrez-Tapanatepec, tramo Ent. Aut. Las Choapas- Ent. Aut. Ocozacoautla-Arriaga (3.4 km) <p>Impulsar la construcción de áreas de acotamiento, carriles de aceleración y desaceleración del tramo carretero</p> <ul style="list-style-type: none"> • Arriaga - Tapachula - Ciudad Hidalgo. (270.5 km) <p>Estudiar la factibilidad socioeconómica y técnica de la construcción de las carreteras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Motozintla - Huixtla. • Ciudad Cuauhtémoc - Motozintla • Tuxtla Gutiérrez-Mapastepec a través de la región Frailesca. <p>Promover el mejoramiento de los libramientos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur y Norte de Tuxtla Gutiérrez. 1/ <p>Mejorar las condiciones de los caminos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revestidos y de terracería.
--	---	--

O2.2. Conservar la infraestructura carretera y sus condiciones de servicio	Establecer un programa de mantenimiento y conservación de la red carretera estatal y promover el establecimiento de programas similares para la red carretera federal en el estado. 1/	<ul style="list-style-type: none"> Promover la realización de las acciones de mantenimiento de la red carretera federal en condiciones de suficiencia, eficiencia y oportunidad. 1/ Realizar con oportunidad los programas de mantenimiento y conservación de las carreteras a cargo del estado. Fomentar la observancia de la reglamentación de pesos y dimensiones.
O2.3. Incrementar y mejorar la oferta de servicios de auto transporte de personas y carga en el estado	Promover la mejora de las condiciones de operación de los vehículos y la modernización del parque vehicular.	<ul style="list-style-type: none"> Promover la construcción y modernización de terminales para pasajeros. Construcción de Centros de verificación en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula Verificación permanente de contaminantes y condiciones del servicio del transporte público para el cumplimiento de los estándares establecidos en los reglamentos correspondientes. Verificación permanente de contaminantes y condiciones del servicio del transporte público para el cumplimiento de los estándares establecidos en los reglamentos correspondientes. Impulsar un programa de sustitución de vehículos de transporte público que ya no se encuentran en condiciones óptimas para prestar el servicio

Indicadores

Indicador del objetivo

O2.1.	Mejorar las condiciones de operación y seguridad de la infraestructura carretera a cargo del Estado. 1/	Reducción del Costo Generalizado de Viaje (CGV) en los tramos mejorados a cargo del Estado	Suma (CGV's sin proyecto-CGV con proyecto) / n° tramos mejorados
O2.2.	Conservar la infraestructura carretera a cargo del Estado y sus condiciones de servicio 1/	Porcentaje de aplicación de programas de mantenimiento de la red de carreteras a cargo del Estado	[(Kilómetros de la red estatal de carreteras con mantenimiento/ red de carreteras estatal actual)-1] x 100]
O2.3.	Incrementar y mejorar la oferta de servicios de auto transporte de personas y carga en el estado 1/	Incremento en la calidad del servicio	Encuesta a usuarios

1/ La mejora de la infraestructura del transporte, oferta de tramos carreteros, regulación del parque vehicular y del transporte de personas y carga en general, que corresponden a la administración y regulación federal y/o municipal, son definidos en esos órdenes de gobierno. Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal.

Indicador de la estrategia

No.	Estrategias	Indicador	Método de cálculo	Meta base (2014)	Meta	Responsable
1	Incrementar con el apoyo del Gobierno Federal la red carretera de altas especificaciones que conectan los centros de población, producción y consumo principales entre sí, con el resto del país y con el exterior, y la cobertura de la red pavimentada. 1/	Ampliación y modernización de la red de carreteras federales en Chiapas	Nuevos kilómetros de carretera de altas especificaciones	0	994.5 km	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
2	Establecer un programa de mantenimiento y conservación de la red carretera estatal y promover el establecimiento de programas similares para la red carretera federal en el estado. 1/	Aplicación de un programa de mantenimiento en la red estatal de carreteras	Programas de mantenimiento aplicado/Programas de mantenimiento programado = 6/6	1	100%	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones, Secretaría de Transportes.
3	Promover la mejora de las condiciones de operación de los vehículos y la modernización del parque vehicular.	Programa de modernización vehicular del autotransporte público	(Acciones realizadas / acciones programadas) x 100	0	100%	Secretaría de Transportes

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal.

Indicadores de las líneas de acción

Estrategia	Acciones	Indicador	Método de cálculo	Meta base (2014)	Meta	Responsable
1 Incrementar con el apoyo del Gobierno Federal la red carretera de altas especificaciones que conectan los centros de población, producción y consumo	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la modernización de los siguientes tramos carreteros: 1/ • San Cristóbal de Las Casas - Palenque (170.0 km) • Tuxtla Gutiérrez- Suchiapa - Villaflores (84.0 km) • Comitán-a la frontera (84.4 km) • Ciudad Cuauhtémoc - Motozintla - Tapachula (131.0 km) • Puerto Chiapas-Jaritas-Ciudad Hidalgo (61.50 km) 	Kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	Suma de kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	0	530.90	Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Estrategia	Acciones	Indicador	Método de cálculo	Unidad Medida (2014)	Meta	Responsable
principales entre si, con el resto del país y con el exterior, y la cobertura de la red pavimentada.	Impulsar la modernización del tramo carretero Chiapa de Corzo- Chicomuselo (199.7 km)	Kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	Suma de kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	0	189.7	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones
	Promover la ampliación a cuatro carriles de los tramos Tuxtla Gutiérrez-Tapanatepec, tramo Ent. Aut. Las Choapas- Ent. Aut. Ocozocoautla-Arriaga (3.4 km)	Kilómetros a cuatro carriles en tramos carreteros realizados	Suma de kilómetros a cuatro carriles en tramos carreteros realizados	0	3.4	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
	Impulsar la construcción de áreas de acotamiento, carriles de aceleración y desaceleración del tramo carretero Arriaga - Tapachula - Ciudad Hidalgo. (270.5 km)	Kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	Suma de kilómetros de carretera con especificaciones mejoradas	0	270.5	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
	Estudiar la factibilidad socioeconómica y técnica de la construcción de la carretera Motozintla - Huixtla.	Estudios de factibilidad técnica y económica realizados	Suma de estudios de factibilidad técnica y económica realizados	0	3	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones
	Estudiar la factibilidad socioeconómica y técnica de la construcción de la carretera Tuxtla Gutiérrez-Mapastepec a través de la región La Frailesca(Subtramo Montecristo de Guerrero - Mapastepec).	Estudios de factibilidad técnica y económica realizados	Suma de estudios de factibilidad técnica y económica realizados	0	3	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones
	Promover el mejoramiento de los libramientos Sur y Norte de Tuxtla Gutiérrez. 1/	Kilómetros mejorados en libramientos	Suma de kilómetros de libramiento mejorados	0	24	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones
	Mejorar las condiciones de los caminos revestidos y de terracería.	Mejora de caminos rurales	Suma de kilómetros de caminos rurales mejorados.	910	5,460	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones

Estrategia		Acciones		Indicadores		Medios de Verificación		Fuentes de Datos	
2	Establecer un programa de mantenimiento y conservación de la red carretera estatal y promover el establecimiento de programas similares para la red carretera federal en el estado	Realizar con oportunidad los programas de mantenimiento y conservación de las carreteras a cargo del estado.	Kilómetros de conservación y mantenimiento de carreteras alimentadoras	Suma de kilómetros de carreteras alimentadoras conservadas	1,540	9,240	Secretaría de Infraestructura y Comunicaciones		
3	Promover la mejora de las condiciones de operación de los vehículos y la modernización del parque vehicular.	Promover la construcción y modernización de terminales para pasajeros.	Acciones de equipamiento para la modernización de las terminales para pasajeros	Suma de acciones de equipamiento realizadas	7	5	Secretaría de Transportes		
		Construcción de Centros de verificación en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula	Construcción de centros de verificación de contaminantes en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula	Suma de centros de verificación de contaminantes construidos	0	2	Secretaría de Transportes		
		Verificación permanente de contaminantes y condiciones del servicio del transporte público para el cumplimiento de los estándares establecidos en los reglamentos correspondientes.	Verificación de unidades del transporte público en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula	Suma de número de unidades de transporte público verificadas en Tuxtla Gutiérrez y Tapachula	0	14,426 anual	Secretaría de Transportes		

Programa	Acciones	Indicador	Medidor de cambio	Meta	Unidad	Responsable
	Impulsar un programa de sustitución de vehículos de transporte público que ya no se encuentran en condiciones óptimas para prestar el servicio	Unidades de transporte público obsoletos sustituidos	Suma de unidades de transporte público sustituidos	0	500 anual	Secretaría de Transportes

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

IV.3. Ferrocarril y transporte ferroviario

Objetivo

O3.1. Lograr una oferta de servicios de transporte ferroviario regular, eficiente y competitiva en calidad y precios que apoye eficazmente el flujo de mercancías de comercio externo e interno hacia y desde el estado.

Línea base y meta

- La infraestructura y el servicio de transporte de mercancías por ferrocarril está a cargo del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT).
- Actualmente, no se cuenta con el servicio ferroviario al sur del estado de Chiapas. Se estima que durante la presente administración se reinicie el servicio ferroviario hasta Ciudad Hidalgo.
- Este servicio es relevante para el comercio exterior entre México y los países de Centroamérica, el cual está basado en productos que provienen de las regiones Centro, Norte y Occidente del país.
- El servicio ferroviario es relevante integrarlo con Puerto Chiapas con objeto de que éste pueda ofertar servicios integrados.
- La próxima puesta en operación de la línea ferroviaria Chiapas puede incentivar la reducción de costos en el transporte de mercancías desde el centro del país.

META: Reinicio de operaciones del servicio ferroviario y elevar su eficiencia y confiabilidad para la economía de Chiapas y el comercio exterior del país con países de Centroamérica.

Estrategias y acciones

Objetivo	Estrategia	Acciones
O3.1. Lograr una oferta de servicio de transporte ferroviario regular, eficiente y competitiva en calidad y en precios que apoye eficazmente el flujo de mercancías de comercio externo e interno hacia y desde el estado	Promover la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias y el reinicio de operaciones del servicio, así como su vinculación más eficiente con el mercado de cargas	<ul style="list-style-type: none"> Promover la realización de estudios para la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias.
	Ampliar la infraestructura intermodal para hacer más eficiente el trasvase entre ferrocarril y autotransporte en Ciudad Hidalgo y Arriaga	<ul style="list-style-type: none"> Promover la construcción de una terminal intermodal en la zona fronteriza de Ciudad Hidalgo y en Arriaga para lograr un servicio ferroviario de primer nivel y una vinculación intermodal más eficiente entre el ferrocarril y el autotransporte que sirve al comercio exterior México – Centroamérica y al comercio interno. Establecer acciones coordinadas con el operador ferroviario a efecto de disminuir la sustracción ilegal de las vías. Alinear los objetivos del Gobierno del Estado en materia de desarrollo de infraestructura de transporte a los objetivos de desarrollo del servicio ferroviario.

Indicadores

Indicador del objetivo

03.1.	Lograr una oferta de servicio de transporte ferroviario regular, eficiente y competitiva en calidad y en precios que apoye eficazmente el flujo de mercancías de comercio externo e interno hacia y desde el estado 1/	Porcentaje de carga con origen destino en Ciudad Hidalgo transportada por ferrocarril	[(Carga con origen destino en Ciudad Hidalgo transportada por ferrocarril/carga total transportada por vía terrestre con origen destino en Ciudad Hidalgo)-1] x 100
-------	--	---	---

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de la estrategia

1	Promover la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias y el reinicio de operaciones del servicio ferroviario para el Estado de Chiapas, así como su vinculación más eficiente con el mercado de cargas. 1/	Porcentaje de conclusión para la reparación de las vías ferroviarias y sus operaciones	Suma de Estudios	0	6	Secretaría de Transportes
2	Ampliar la infraestructura intermodal para hacer más eficiente el trasvase entre ferrocarril y autotransporte en Ciudad Hidalgo y Arriaga 1/	Número de instalaciones para realizar operaciones de trasvase entre ferrocarril y autotransporte	Suma de instalaciones para realizar operaciones de trasvase entre ferrocarril y autotransporte	0	2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas, Secretaría de Economía

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de las líneas de acción

	Objetivo	Actividad	Indicador	Unidad de Medida	Meta	Responsable	
1	Promover la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias y el reinicio de operaciones del servicio, así como su vinculación más eficiente con el mercado de cargas	Estudios para la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias	Estudios para la conclusión de la reparación de las vías ferroviarias y sus operaciones	Suma de estudios realizados	0	6	Secretaría de Transportes
2	Ampliar la infraestructura intermodal para hacer más eficiente el trasvase entre ferrocarril y autotransporte en Ciudad Hidalgo y Arriaga	Promover la construcción de una terminal intermodal en la zona fronteriza de Ciudad Hidalgo y Arriaga para lograr un servicio ferroviario eficiente y una vinculación intermodal más eficiente entre el ferrocarril y el autotransporte que sirve al comercio exterior México-Centroamérica y al comercio interno 1/	Promoción de la construcción de una terminal intermodal de Ciudad Hidalgo y Arriaga	Suma de acciones de promoción para la construcción de una terminal intermodal realizadas	0	2	Secretaría de Comunicaciones y Transportes Secretaría de Economía

Indicador	Descripción	Unidad de Medida	Meta	Responsable		
	Alinear los objetivos del Gobierno del Estado en materia de desarrollo de infraestructura de transporte a los objetivos de desarrollo del servicio ferroviario.	Reuniones de coordinación de objetivos y estrategias de desarrollo de infraestructura de transporte y ferroviario	Suma de reuniones de coordinación realizadas	0	3	Secretaría de Transportes

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

IV.4. Puertos y transporte marítimo

Objetivos

04.1. Lograr la operación de una ruta regular de servicio transporte marítimo de carga e incrementar el movimiento de cruceros en Puerto Chiapas.

04.2. Contar con la suficiente y adecuada infraestructura básica y de terminales en Puerto Chiapas.

Línea base y meta

Recientemente se inauguró la instalación especializada para el manejo y almacenaje de gránulos agrícolas, y próximamente se concluirá la construcción de la Terminal de Almacenamiento y Reparto (TAR) de fluidos petroleros a cargo de Pemex. También se tiene contemplada la construcción de una terminal especializada para la operación de gránulos minerales, por lo cual se estima un crecimiento acelerado del tráfico de este tipo de cargas.

A futuro, se prevé que el puerto manejará cargas de titanio y mineral de hierro, así como productos fertilizantes. Para impulsar esta línea de negocio, la API deberá realizar un concurso para el desarrollo de una Terminal Especializada de Minerales.

Con respecto a los gránulos agrícolas, la inauguración de la nueva terminal permitirá también triplicar el flujo de este tipo de carga en el mediano plazo.

El movimiento de carga contenerizada por Puerto Chiapas dependerá de conservar e incrementar el tráfico de perecederos y minerales que se transportan por este medio. Aunque el mayor potencial de este tipo de carga es el relativo a las exportaciones de productos perecederos que se producen en el Suroeste de Guatemala, pero que por problemas de ineficiencia del cruce fronterizo no se ha logrado la atracción de esas cargas. Cabe señalar que la problemática del cruce fronterizo no radica en la operación de la Aduana de México, la cual presenta elevados estándares de eficiencia, sino más bien a la falta de infraestructura y desalojo para llegar a las instalaciones de esta última.

En cuanto al manejo de combustibles, a partir de 2013, cuando entre en operación la Terminal de Almacenamiento y Reparto construida y operada por Pemex, se espera inicialmente un volumen de 60,000 toneladas anuales hasta llegar a mover 167 mil toneladas en el año 2017. Con respecto a la carga de productos pesqueros, se observa una recuperación gradual para alcanzar el volumen de 17,000 toneladas que se espera operar anualmente.

El incremento en el arribo de los cruceros dependerá de incrementar y mejorar la oferta de servicios que se brindan a los turistas y a las embarcaciones en las rutas del Pacífico mexicano.

META: Lograr que Puerto Chiapas cuente con la infraestructura suficiente y adecuada para la recepción de una ruta regular de servicio de transporte marítimo de carga e incrementar el movimiento de cruceros¹.

Estrategia y acciones

O4.1. Lograr la operación de una ruta regular de servicio transporte marítimo de carga e incrementar el movimiento de cruceros en Puerto Chiapas	Promover la consolidación de cargas que requiera el transporte marítimo en el área de influencia de Puerto Chiapas y en Guatemala a fin de cubrir los volúmenes requeridos para la escala de una línea de servicio regular	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar la activación de ruta MEX-PAC con empresas regionales contando con volúmenes y rutas destino a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas. Gestionar acuerdos ante el Gobierno Federal para que se acelere la construcción de las obras de protección (escolleras) y el dragado a 12 metros de las áreas de navegación para la solución de los problemas de azolve.
O4.2. Contar con la suficiente y adecuada infraestructura básica y de terminales en Puerto Chiapas	Garantizar la existencia de condiciones de operación de Puerto Chiapas	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar acuerdos ante el Gobierno Federal para que se acelere la construcción de las obras de protección (escolleras) y el dragado a 12 metros de las áreas de navegación para la solución de los problemas de azolve. Dar a conocer y proyectar a las empresas y operadores la factibilidad y el crecimiento que cuenta Puerto Chiapas para la inversión privada. Promover una ruta de cruceros en el litoral del Pacífico que incorpore a Puerto Chiapas como puerto de escala. Promover la modernización de la infraestructura de atraque para embarcaciones pesqueras en Puerto Chiapas y Puerto Arista.

Indicadores

Indicador del objetivo

O4.1.	Lograr la operación de una ruta regular de servicio transporte marítimo de carga e incrementar el movimiento de cruceros en Puerto Chiapas 1/	Número de rutas regulares de transporte marítimo en Puerto Chiapas	Suma de rutas regulares de carga que arriban a Puerto Chiapas
O4.1.	Contar con la suficiente y adecuada infraestructura básica y de terminales en Puerto Chiapas 1/	Capacidad portuaria ocupada < al 70%	Cálculo con base en la metodología de la UNCTAD

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de la estrategia

1	Promover la consolidación de cargas que requiera el transporte marítimo en el área de influencia de Puerto Chiapas y en Guatemala a fin de cubrir los volúmenes requeridos para la escala de una línea de servicio regular.	Acciones de promoción, y en coordinación con la API Chiapas, la promoción y consolidación de cargas a través de Puerto Chiapas entre potenciales clientes de servicios de transporte marítimo	(Número de acciones realizadas/Número de acciones programadas) x 100	15	30%	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas
2	Garantizar la existencia de condiciones de operación de Puerto Chiapas 1/	Gestiones de recursos para la construcción de escolleras y el dragado del puerto que permitan su operación confiable	(Número de acciones realizadas/Número de acciones programadas) x 100	5	60%	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de las acciones

1	Promover la consolidación de cargas que requiera el transporte marítimo en el área de influencia de Puerto Chiapas y en Guatemala a fin de cubrir los volúmenes requeridos para la escala de una línea de servicio regular.	Gestionar la activación de ruta MEX-PAC con empresas regionales contando con volúmenes y rutas destino a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas 1/	Nuevas rutas de cabotaje	Suma de rutas de cabotaje en operación	1	1	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas
2	Garantizar la existencia de condiciones de operación de Puerto Chiapas 1/	Gestionar acuerdos ante el Gobierno Federal para que se acelere la construcción de las obras de protección (escolleras) y el dragado a 12 metros de las áreas de navegación para la solución de los problemas de azolve. 1/	Metros de escollera construidos	Suma de metros de escolleras construidos	1,000	160 metros lineales	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas
Dar a conocer y proyectar a		Acciones de	Número de acciones de	1	1	1	Administración

	las empresas y operadores la factibilidad y el crecimiento que cuenta Puerto Chiapas para la inversión privada. 1/	Promoción de inversión en Puerto Chiapas	promoción realizadas			Portuaria Integral de Puerto Chiapas
	Promover una ruta de cruceros en el litoral del Pacífico que incorpore a Puerto Chiapas como puerto de escala. 1/	Nuevas rutas de cruceros con escala en Puerto Chiapas	Rutas de cruceros promovidas	2	1	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas
	Promover la modernización de la infraestructura de atraque para embarcaciones pesqueras en Puerto Chiapas y Puerto Arista. 1/	Promover nuevas posiciones de atraque para embarcaciones de pesca	Posiciones de atraque para embarcaciones de pesca promovidas	0	2	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

IV.5. Aeropuertos y servicios de transporte aéreo

Objetivo

05.1. Incrementar y mejorar la oferta de servicios de transporte aéreo de personas y carga en el estado.

Línea base y meta

Aunque a nivel agregado la demanda de servicios de transporte aéreo en Chiapas está cubierta por las operaciones de las líneas aéreas que actualmente operan, la frecuencia es baja y las tarifas tienden a ser mayores que las que rigen en otras rutas. Esta situación genera que la infraestructura logística aeroportuaria existente en el estado de Chiapas se encuentre subutilizada, tanto en pasajeros como en carga. Esto significa que las instalaciones y servicios existentes tienen todavía amplia capacidad de crecimiento. En este sentido, el principal reto de esta infraestructura logística se orienta a incrementar la demanda de servicios aeroportuarios en la región. Incluso, es conveniente ampliar la zona de influencia de los aeropuertos de la región e impulsar el uso de este tipo de servicio en usuarios de países vecinos a quienes les resulta más económico viajar utilizando los aeropuertos mexicanos.

Uno de los aspectos que deberá observarse con la debida atención es el crecimiento del turismo y del comercio, lo que requiere de una mayor oferta de servicios de transporte que permita el flujo de pasajeros de los principales centros emisores de turismo nacional e internacional a los centros turísticos de Chiapas.

Una medida adicional a considerar, es la mejora de los enlaces carreteros de los aeropuertos con los centros turísticos con el fin de atender de manera eficiente a los flujos de turistas que se trasladan vía aérea a los destinos turísticos ubicados en el estado de Chiapas.

META: Promover y apoyar el crecimiento de la demanda y de las frecuencias y mejora de los servicios aeroportuarios en el estado de Chiapas.

Estrategias y acciones

O5.1. Incrementar y mejorar la oferta de servicios de transporte aéreo de personas y carga en el estado 1/	Promover la ampliación del área de influencia de los aeropuertos de Chiapas y mejorar en la gestión de la infraestructura aeroportuaria de la entidad 1/	<ul style="list-style-type: none"> Gestionar acuerdos ante el Gobierno Federal para que se acelere la construcción de las obras de Concluir la Construcción del Aeropuerto de Palenque
	Evaluar y en su caso, gestionar el traspaso de la operación del aeropuerto de Tapachula al Gobierno de Chiapas, así como considerar la inclusión de operaciones de carga en todos los aeropuertos.	<ul style="list-style-type: none"> Informe de resultados sobre la conveniencia de realizar el traspaso de la operación del aeropuerto de Tapachula al Gobierno del Estado y transformación en aeropuerto de carga.

Indicadores

Indicador del objetivo

O5.1.	Incrementar y mejorar la oferta de servicios de transporte aéreo de personas y carga en el estado 1/	Número de nuevos vuelos de pasajeros y carga ofertados en el estado	Registro de nuevos vuelos de pasajeros y carga ofertados en el estado
-------	--	---	---

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de la estrategia

1	Promover la ampliación del área de influencia de los aeropuertos de Chiapas y mejorar en la gestión de la infraestructura aeroportuaria de la entidad 1/	Número de aeropuertos de Chiapas	Suma de nuevos aeropuertos de Chiapas	0	1	Secretaría de Transportes
2	Evaluar y en su caso, gestionar el traspaso de la operación del aeropuerto de Tapachula al Gobierno de	Informe de resultados	Acciones realizadas	0		Secretaría de Transportes

Chiapas, así como considerar la inclusión de operaciones de carga en todos los aeropuertos.

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de las líneas de acción

1	Promover la ampliación del área de influencia de los aeropuertos de Chiapas y mejorar en la gestión de la infraestructura aeroportuaria de la entidad.	Gestionar acuerdos ante el Gobierno Federal para que se acelere la construcción de las obras de Construcción del Aeropuerto de Palenque	Gestión para la conclusión de la construcción del Aeropuerto de Palenque	Gestión realizada	0	1	Secretaría de Transportes
2	Evaluar y en su caso, gestionar el traspaso de la operación del aeropuerto de Tapachula al Gobierno de Chiapas, así como considerar la inclusión de operaciones de carga en todos los aeropuertos	Informe de resultados sobre la conveniencia de realizar el traspaso de la operación del aeropuerto de Tapachula al Gobierno del Estado y transformación en aeropuerto de carga.	Informe de resultados	Informe del resultado elaborado	0	1	Secretaría de Transportes

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

IV.6. Plataformas logísticas

Objetivos

O6.1. Incrementar la oferta de infraestructura y servicios logísticos y de valor agregado a las cargas de comercio exterior que transitan por el estado.

O6.2. Facilitar el comercio exterior de Chiapas con Centroamérica.

O6.3. Atraer mayores inversiones en actividades de transformación vinculadas al comercio con Centroamérica.

Línea base y meta

En el estado, es notable la carencia de plataformas y centros logísticos, excepto el RFE que busca vincularse con el puerto y el transporte marítimo, que generen sinergias a los distintos modos de transporte o que los complementen, facilitando el desarrollo de los flujos de entrada o salida de bienes o de personas.

En la zona urbana de Tuxtla Gutiérrez, por su demanda y presencia de diversas cadenas logísticas, presenta condiciones adecuadas para desarrollar una plataforma logística que apoye a reducir los costos del abasto de la ciudad y sirva como promotor para el establecimiento de nuevas empresas e industrias.

En la región del Soconusco, en Ciudad Hidalgo, no existe una terminal intermodal que permita el enlace eficiente entre el ferrocarril y el autotransporte y una operación eficaz y más productiva del manejo de los productos de exportación y de importación entre México y Centroamérica.

En el caso del Parque Industrial, éste no ha logrado conformar una oferta competitiva de infraestructura y servicios especializados para las empresas industriales. Si bien cuenta con servicios básicos y con áreas territoriales relativamente abundantes, sus actividades no se vinculan con el resto de las infraestructuras logísticas.

Es conveniente vincular al Parque Industrial con las otras infraestructuras logísticas, en particular con Puerto Chiapas. Sus áreas disponibles deberían promocionarse y desarrollarse conjuntamente con el puerto, para que éste cuente con espacios y frentes de agua para nuevas terminales e instalaciones en el futuro. Asimismo, es conveniente evaluar la factibilidad de habilitar un nuevo parque industrial en la zona, así como en el área de Tuxtla Gutiérrez, que cuente con una oferta atractiva de infraestructura y servicios para la industria.

META: Para el final de la administración se deberá contar con plataformas multimodales para favorecer el comercio exterior y la distribución de mercancías en el sur de la entidad.

Estrategias y acciones

<p>O6.1. Incrementar la oferta de infraestructura y servicios logísticos y de valor agregado a las cargas de comercio exterior que transitan por el estado</p>	<p>Impulsar la construcción de infraestructura especializada y una oferta de servicios logísticos del Estado de Chiapas</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la asignación de recursos para los estudios de factibilidad necesarios para el desarrollo de los centros y plataformas logísticas, y zonas económicas especiales. • Realizar los análisis de localización y las evaluaciones correspondientes para el desarrollo de las infraestructuras logísticas. • Participar en el desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas. • Establecer mecanismos de diálogo permanente con productores, distribuidores e inversionistas para evaluar y promover el desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas. • Establecer una comisión para el desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas. • Promover y establecer acuerdos de asistencia técnica, económica y financiera con el BID y el Banco Mundial para el desarrollo de infraestructura y plataformas logísticas y de transporte, así como de zonas económicas especiales en el estado.
<p>O6.2. Mejorar la facilitación del comercio exterior de Chiapas con Centroamérica 1/</p>	<p>Mejorar la facilitación del comercio exterior de Chiapas con Centroamérica Atraer mayores inversiones en actividades de transformación vinculadas al comercio con Centroamérica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gestionar la Construcción de un Centro de Tráfico Vehicular en el Cruce Fronterizo Suchiate II de Ciudad Hidalgo, Chiapas

Indicadores

Indicador del objetivo

<p>O6.1.</p>	<p>Incrementar la oferta de infraestructura y servicios logísticos y de valor agregado a las cargas de comercio exterior que transitan por el estado</p>	<p>Nuevas opciones de servicios logísticos a los dueños de carga</p>	<p>Encuesta con usuarios</p>
<p>O6.2.</p>	<p>Mejorar la facilitación del comercio exterior de Chiapas con Centroamérica 1/</p>	<p>Mayor facilidad en el cruce fronterizo de Suchiate II</p>	<p>Encuesta con usuarios</p>

Indicador de la estrategia

Indicador de la estrategia				
1	Impulsar la construcción de infraestructura especializada y una oferta de servicios logísticos del Estado de Chiapas	Nueva infraestructura logística construida	Suma de instalaciones logísticas construidas	Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno de Secretaría de Economía
2	Mejorar la facilitación del comercio exterior de Chiapas con Centroamérica. Atraer mayores inversiones en actividades de transformación vinculadas al comercio con Centroamérica	Acciones de facilitación del comercio exterior	(Acciones realizadas / acciones programadas) x 100	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

Indicador de las líneas de acción

Indicador de las líneas de acción				
1	Impulsar la construcción de infraestructura especializada y una oferta de servicios logísticos en la zona de Ciudad Hidalgo	Gestionar la asignación de recursos para los estudios de factibilidad necesarios para el desarrollo de los centros y plataformas logísticas, y zonas económicas especiales.	Estudios de factibilidad realizados para el desarrollo de plataformas logísticas y zonas económicas especiales	Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno de Secretaría de Economía
1	Realizar los análisis de localización y las evaluaciones correspondientes para el desarrollo de las infraestructuras logísticas.	Análisis de localización de infraestructuras y plataformas logísticas	Suma de análisis de localización realizados	Secretaría de Economía

Estrategia	Actividades	Indicador	Unidad de Medida	Meta	Responsable	
	Participar en el desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas.	Reuniones con autoridades federales para la gestión del desarrollo la Zona Económica Especial de Chiapas	Suma de reuniones realizadas con autoridades federales	0	30	Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno Secretaría de Economía
	Establecer mecanismos de diálogo permanente con productores, distribuidores e inversionistas para evaluar y promover el desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas.	Reuniones de trabajo con productores, distribuidores e inversionistas para evaluar y promover el desarrollo de la zona económica Especial de Chiapas	Suma de reuniones de trabajo realizadas	0	20	Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno Secretaría de Economía
	Establecer un Consejo Consultivo para el Desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas	Consejo Consultivo para el Desarrollo de la Zona Económica Especial de Chiapas	Consejo Consultivo establecido	0	1	Secretaría de Planeación, Gestión Pública y Programa de Gobierno Secretaría de Economía
	Promover y establecer acuerdos de asistencia técnica, económica y financiera con el BID y el Banco Mundial para el desarrollo de infraestructura y plataformas logísticas y de transporte, así como de zonas económicas especiales en el estado.	Acuerdos de cooperación en materia de asistencia técnica, económica y financiera celebrados con el BID y el Banco Mundial	Acuerdos celebrados	0	1	Secretaría de Economía
	Mejorar la facilitación del comercio exterior de Chiapas con Centroamérica	Gestionar la Construcción de un Centro de Tráfico Vehicular en el Cruce Fronterizo Suchiate II de Ciudad Hidalgo, Chiapas	Gestión realizada	0	1	Administración Portuaria Integral de Puerto Chiapas
2	Atraer mayores inversiones en actividades de transformación					

Estrategia	Acciones	Indicador	Método de cálculo	Línea base (2014)	Nuevas	Responsable
vinculadas al comercio con Centroamérica						

1/ Los indicadores, metas y líneas de base de proyectos con recursos federales son definidos en los programas del Gobierno Federal y dependen de la presupuestación que realicen. Al Gobierno del Estado sólo le corresponde promover que se lleven a cabo, por lo que los indicadores no recaen en el ámbito estatal. Los indicadores que se incluyen son indicativos.

V. Principales proyectos.

V.1. Desarrollo del sistema logístico de Chiapas.

1.1. Programa de capacitación logística en el estado.

Con la finalidad de elevar el desempeño de la gente involucrada en las actividades logísticas y facilitar la formación de nuevos cuadros, el programa buscará elevar el rendimiento del capital humano del sector.

1.2. Programa de apoyo al desarrollo privado de actividades logísticas.

Evaluación y, en su caso, instrumentación de mecanismos de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura logística y de transporte, así como de actividades logísticas de las empresas.

1.3. Programa de promoción del Sistema Logístico de Chiapas.

Difusión y celebración de acuerdos con gobiernos de otros estados y de Centroamérica para el desarrollo de programas y proyectos conjuntos en materia de logística, infraestructura de transporte y comercio.

V.2. Red carretera y autotransporte.

2.1. Programa de mantenimiento, conservación y mejora de la red carretera de Chiapas.

Se dotará de recursos suficientes para el mantenimiento y conservación de las carreteras a cargo del Gobierno del Estado, así como mejorar las especificaciones de las carreteras revestidas y de terracería. Se gestionará la aplicación puntual de los programas correspondientes en el caso de las carreteras federales; y se promoverá la instalación de mejores y adecuados señalamientos viales.

2.2. Modernización de la carretera San Cristóbal de Las Casas – Palenque.

Modernización de aproximadamente 180 km de longitud de carretera, la cual se divide en dos tramos. El primero de San Cristóbal a Bachajón con 82 km y un ramal a Ocosingo de 25 km. El segundo de 96 km de Bachajón al entronque con la carretera a Villahermosa, Tabasco, con un ramal a Palenque. Actualmente, el recorrido San Cristóbal - Palenque es de más de 5 horas; con la autopista se reducirá a 2.25 horas, potenciando el corredor turístico Tuxtla Gutiérrez – San Cristóbal – Palenque.

2.3. Modernización del eje Arriaga – Tapachula – Ciudad Hidalgo.

Promover la modernización de los tramos Arriaga – Tapachula - Ciudad Hidalgo. Asimismo, con la finalidad de elevar la seguridad de tránsito y de personas se requiere la construcción de áreas de acotamiento, carriles de aceleración y desaceleración y una adecuada delimitación del derecho de vía para evitar el cruce de ganado. De igual manera, la construcción de pasos a desnivel en el cruce de las poblaciones para aislar el flujo vehicular de las poblaciones con el del eje logístico.

2.4. Modernización de la carretera Tuxtla Gutiérrez – Suchiapa - Villaflores.

La carretera Tuxtla Gutiérrez - Villaflores es parte del corredor regional Tuxtla - Aeropuerto Ángel Albino Corzo - Villaflores – Motozintla; un eje estratégico del estado que une el centro urbano de la capital chiapaneca con la zona centro - sur del estado. El proyecto contempla modernizar una carretera de aproximadamente 84 km, para que cuente con dos carriles por sentido y un ancho de corona por sentido de aproximadamente 12 m, entre los municipios de Tuxtla Gutiérrez, Suchiapa y Villaflores.

2.5. Modernización de la carretera a la Frontera desde Comitán.

El proyecto se localiza en la carretera federal 190 Tuxtla Gutiérrez - Ciudad Cuauhtémoc, en el tramo San Gregorio Chamich - Ciudad Cuauhtémoc de 84.4 Km de longitud, que en la actualidad opera como un tramo con 2 carriles de circulación, uno para cada sentido, con una sección de 7 metros sin acotamientos. La ampliación a 12 metros de ancho de corona, para dos carriles de 3.5 metros y acotamientos de 2.5 metros a cada lado, aumentará la velocidad de operación y mejorará sustancialmente la eficiencia logística de esta ruta y el nivel de servicio ofrecido a los usuarios locales y de largo itinerario.

2.6. Modernización Carretera 157 de Chiapa de Corzo a Emiliano Zapata, El Parral, La Concordia, Rizo de Oro y Chicomuselo.

El proyecto de modernización de esta carretera es clave para mejorar la conectividad de la zona centro de Chiapas con los centros de población del sureste del estado, dando la oportunidad de contar con una eficiente infraestructura de acceso a diversos servicios para las localidades rurales y semi-rurales alejadas. El proyecto consiste en la reconstrucción del tramo Entronque Las Limas - Revolución Mexicana en una longitud de 70.0 Km.

2.7. Rehabilitación de la carretera Motozintla - Tapachula.

El tramo de conservación está conformado por dos secciones. Por una parte, se encuentra el tramo Motozintla - Huixtla de alrededor de 53.8 km, perteneciente a la carretera 211 Huixtla - Frontera Comalapa y, por otra parte, el tramo Tapachula - Huixtla de alrededor de 38.5 km, en la carretera 200 Tapanatepec - Talismán. El proyecto comprende una longitud total de aproximadamente 92.3 km.

2.8. Modernización de la carretera Puerto Chiapas - Ciudad Hidalgo.

Ampliación de aproximadamente 51 km de carretera para contar con 4 carriles, así como la modernización de su trazo en los radios de giro de las curvas. Esta obra permitirá conectar de manera eficiente a Puerto Chiapas con el cruce fronterizo, con lo cual se elevará su competitividad y la posibilidad de desviar cargas de productos perecederos de Guatemala.

2.9. Modernización de los libramientos norte y sur de Tuxtla Gutiérrez.

La sostenida expansión territorial de la capital del estado plantea la necesidad de modernizar los libramientos norte y sur en torno a dicha ciudad. El proyecto considera la reconstrucción de la superficie de rodamiento del Libramiento Norte de Tuxtla Gutiérrez en una longitud de 5.0 Km y reconstrucción de la superficie de rodamiento del Libramiento Sur de Tuxtla Gutiérrez en una longitud de 10.0 Km.

2.10. Evaluar la factibilidad de la construcción de una carretera que comunique a la región Frailesca con la carretera costera.

La construcción de esta carretera comunicaría los municipios de Villaflores, Ángel Albino Corzo, La Concordia, Montecristo de Guerrero, El Parral y Villa Corzo con la costa, principalmente con Tapachula y con Ciudad Hidalgo. Esta carretera permitiría incrementar la actividad comercial entre la meseta central y la costa del Pacífico.

2.11. Promover la ampliación a cuatro carriles de los tramos Tuxtla Gutiérrez - Tapanatepec, tramo Ent. Aut. Las Choapas- Ent. Aut. Ocozocoautla - Arriaga.

Estas obras mejorarían considerablemente el tránsito en ese tramo carretero.

2.12. Construcción y modernización de terminales de pasajeros.

Para elevar la calidad de la oferta turística y la competitividad del estado, se promoverá con los prestadores de servicio de transporte de pasajeros la modernización y construcción de terminales en las principales ciudades del Estado.

2.13. Programa de sustitución de vehículos de pasajeros y carga.

El Gobierno del Estado promoverá con la banca el establecimiento de créditos con condiciones preferenciales para la sustitución de los vehículos de carga y de pasajeros de mayor antigüedad.

2.14. Programa de verificación de las condiciones del servicio de transporte de pasajeros.

El Gobierno del Estado reforzará las labores de verificación de las unidades de transporte de pasajeros con la finalidad de incrementar la seguridad de los mismos y fomentar mejores condiciones para el turismo nacional e internacional.

V.3. Ferrocarril y transporte ferroviario.**3.1. Construcción de una Terminal Intermodal en la zona fronteriza de Ciudad Hidalgo.**

Con la finalidad de promover el uso del servicio ferroviario para cargas con origen en el centro del país, es indispensable disponer de la infraestructura adecuada para que la carga se trasvase del equipo ferroviario al autotransporte de Centroamérica.

La terminal intermodal, además de facilitar el uso del ferrocarril y por ende la generación de ahorros en el transporte, permitirá una operación eficiente del ferrocarril, puesto que la actual terminal ferroviaria de Cd. Hidalgo se encuentra en el centro de la mancha urbana y su operación volverá a generar importantes trastornos viales y de inseguridad.

3.2. Evaluar la factibilidad de habilitar una Terminal Intermodal en Arriaga.

Arriaga se ubica en una posición geográfica que podría facilitar el movimiento de mercancías con origen y destino en Tuxtla Gutiérrez y destino y origen en el resto del país o en el exterior.

V.4. Puertos y transporte marítimo.**4.1. Conclusión de las escolleras de Puerto Chiapas.**

Debido al importante fenómeno natural de transporte de litoral en la costa del estado, la escollera Este de Puerto Chiapas se ha venido azolvando, con lo cual su función primaria de permitir la profundidad necesaria para el acceso de los buques corre peligro. Para resolver lo anterior y garantizar la operación del puerto en el largo plazo, se requiere prolongar dicha escollera con base en lo que señale el estudio que efectúe el Instituto Mexicano del Transporte de la SCT.

4.2. Garantizar un calado oficial de 12 m en Puerto Chiapas.

El Gobierno del Estado gestionará la realización de los trabajos rutinarios de dragado de mantenimiento para que el puerto mantenga un calado oficial de 12 m y permita el arribo de buques con embarques de hasta 40,000 toneladas.

4.3. Promoción de la inversión privada para el desarrollo de nuevas terminales.

El Gobierno del Estado promoverá, en coordinación con la API de Puerto Chiapas la construcción y operación de nuevas terminales de carga para contenedores, carga general, graneles agrícolas, graneles minerales, fluidos y otros productos. Con base en los esfuerzos que se realizarán de manera simultánea para resolver el conflicto del cruce fronterizo y poder disponer de un carril preferente en la Aduana de Suchiate II para cargas con destino/origen en el puerto, se espera la atracción de importantes volúmenes de carga de Guatemala.

4.4. Promoción de una ruta de cruceros en el litoral del Pacífico que incorpore a Puerto Chiapas como puerto de escala.

En coordinación con la API de Puerto Chiapas, el Gobierno del Estado promoverá ante las principales líneas de cruceros que el puerto se incluya como puerto de escala en los itinerarios de cruceros cuando éstos son reposicionados del Caribe a la ruta de Alaska y viceversa. De igual manera, y en coordinación con las autoridades portuarias de los puertos del Pacífico de Centroamérica, el Gobierno del Estado promoverá el establecimiento de una ruta regional de cruceros donde Puerto Chiapas sea la entrada a la Ruta Maya de México.

4.5. Modernización de la infraestructura portuaria destinada a embarcaciones pesqueras en Puerto Chiapas y Puerto Arista.

Con la finalidad de elevar la productividad de la actividad pesquera, se promoverá ante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante la modernización y ampliación de la infraestructura pesquera en los puertos de Chiapas y Arista.

V.5. Aeropuertos y servicios de transporte aéreo.**5.1. Concluir la construcción del aeropuerto de Palenque.**

La construcción y entrada en operación de este aeropuerto, aunado a la construcción de la autopista San Cristóbal – Palenque, permitirá conformar un eficiente corredor turístico Tuxtla–San Cristóbal–Palenque que incentive la inversión y la generación de empleos en la región.

V.6. Plataformas logísticas**6.1. Impulsar y gestionar la construcción de plataformas logísticas en:****- PLADIS Tuxtla Gutiérrez.**

Esta plataforma logística se concibe para la distribución urbana y regional de carga de consumo masivo, así como de consolidación de la producción local y regional. En este sentido, más que enfocarse en el comercio exterior, se relacionaría con el abasto de la zona metropolitana de Tuxtla Gutiérrez y las diversas localidades de la entidad que tiene un vínculo funcional y comercial sólido con la capital del estado.

- PLAF Ciudad Hidalgo.

Esta plataforma logística, en las proximidades de las instalaciones de cruce fronterizo, ofrecerá facilidades a los transportistas para realizar las actividades relacionadas con los agentes aduanales y de facilitación al comercio exterior. Ofrecerá infraestructura para llevar a cabo otras operaciones como el cambio de tractor o caja, etiquetado de mercancías, operaciones de consolidación y unitarización, de valor agregado, almacenamiento y servicios a los transportistas (hoteles, restaurantes) y al vehículo.

- **PL Arriaga.**

Actualmente la totalidad de los bienes de consumo final que llegan a Chiapas con origen en el Centro del País son transportados en camión, desaprovechando las economías de escala que pueden generarse con el servicio ferroviario. Para aquellas que van a la región metropolitana de Tuxtla Gutiérrez, Arriaga representa la mejor ubicación para una plataforma logística que aumente la competitividad de las cadenas logísticas del estado. Esta plataforma logística facilitará el intercambio de mercancías de ferrocarril al autotransporte, mediante instalaciones eficientes que permitan el cross docking y/o trasvase de un medio de transporte a otro.

- **PL Llano San Juan**

Esta Plataforma se integrará a un sistema de plataformas logísticas para la atención de los flujos de carga con origen/destino en el centro del país y con destino/origen en la zona centro de la entidad y Centroamérica.

6.2. Construcción de un Centro de Tráfico Vehicular en el Cruce Fronterizo Suchiate II de Ciudad Hidalgo, Chiapas.

El objetivo es disponer de un cruce fronterizo de mercancías eficiente en Ciudad Hidalgo, con un carril preferente para cargas con origen y destino en Puerto Chiapas y el Recinto Fiscalizado Estratégico. Debido a la reducida infraestructura que disponen las diferentes autoridades que realizan en el Cruce Fronterizo, el movimiento de mercancías es altamente variable en tiempo, lo cual degrada de manera muy importante la confiabilidad de las cadenas logísticas, a pesar de la alta eficiencia de la Aduana de México.

El proyecto consiste en la construcción de dos patios reguladores, uno para exportación y otro para importación, para camiones de carga antes de que éstos ingresen a la Aduana de México, permitiendo la segregación de aquellos que no dispongan aún del papeleo necesario, que requieran alguna revisión por parte de alguna de las autoridades o no estén listos para el cruce de la frontera.

6.3. Evaluar el establecimiento de una política de desarrollo industrial logístico en el estado.

Con la finalidad de promover el establecimiento de empresas comerciales, logísticas e industriales, se realizarán estudios de demanda sólidos que sustenten el desarrollo de plataformas logísticas, parques agroindustriales, industriales y recintos fiscalizados estratégicos en las principales ciudades del estado.

6.4. Concluir con el equipamiento del Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE) Puerto Chiapas.

Se requiere concluir el equipamiento del RFE Puerto Chiapas para que las labores de promoción de instalación de empresas comerciales e industriales sean exitosas.

6.5. Promover el tratamiento fiscal preferencial para la zona fronteriza con objeto de promover la producción, transformación y distribución de mercancías de comercio exterior.

Con base en un estudio de demanda y oferta, se promoverá ante las autoridades federales la creación de un tratamiento fiscal preferencial para que en las zonas fronterizas del estado pueda impulsarse el desarrollo de plataformas logísticas que permitan el establecimiento de empresas orientadas al comercio exterior.

Avisos Judiciales y Generales:**Publicación No. 1114-D-2016****H. TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA
DEL ESTADO
JUZGADO PRIMERO DE LO FAMILIAR DEL
DISTRITO JUDICIAL DE TAPACHULA****EDICTO****C. PERLA GUADALUPE PÉREZ PINEDA.
DONDE SE ENCUENTRE:**

EL LICENCIADO MANUEL DE JESÚS HERNÁNDEZ GUERRA, JUEZ PRIMERO DE LO FAMILIAR DEL DISTRITO JUDICIAL DE TAPACHULA por sentencia de fecha 10 diez de diciembre de 2015 dos mil quince, dictada dentro del expediente 1061/2013, relativo al JUICIO DE CESACIÓN DE PENSIÓN ALIMENTICIA, promovido por **RAMÓN PÉREZ MATÍAS** en contra de **Usted y otro**, ordeno publicar por medio de edictos los puntos resolutive de la Sentencia en comento, misma que dice: "**SENTENCIA DEFINITIVA.- JUZGADO PRIMERO DE LO FAMILIAR DEL DISTRITO JUDICIAL DE TAPACHULA.-** Tapachula de Córdoba y Ordóñez, Chiapas, a 10 diez de diciembre de 2015 dos mil quince.- **VISTOS**, para resolver los autos originales que integran el expediente número 1021/2014, relativo al Juicio de CESACIÓN DE PENSIÓN ALIMENTICIA, promovido por **RAMÓN PÉREZ MATÍAS** en contra de **LUIS RAMÓN Y PERLA GUADALUPE** de apellidos **PÉREZ PINEDA**, y, **RESULTANDO.- CONSIDERANDO.- RESUELVE: PRIMERO.-** Se ha tramitado el INCIDENTE DE CANCELACIÓN DE PENSIÓN ALIMENTICIA, promovido por **RAMÓN PÉREZ MATÍAS**, en contra de **LUIS RAMÓN Y PERLA GUADALUPE**, de apellidos **PÉREZ PINEDA**, en la que el actor acreditó los elementos constitutivos de su acción.- **SEGUNDO.-** En consecuencia resulta procedente la cancelación de la pensión alimenticia decretada a favor de **LUIS RAMÓN Y PERLA**

GUADALUPE, de apellidos **PÉREZ PINEDA**, a cargo del accionante **RAMÓN PÉREZ MATÍAS**, por los razonamientos expuestos en esta resolución. Por ende una vez que quede firme la presente resolución gírese oficio a la fuente laboral del demandado, a fin de dar cumplimiento a la presente resolución, para efectos de hacer de su conocimiento que ha cesado la pensión alimenticia que fue decretada a favor de **LUIS RAMÓN Y PERLA GUADALUPE**, de apellidos **PÉREZ PINEDA**, en los términos establecidos en el considerando respectivo de esta resolución. **TERCERO.-** De conformidad con el artículo 617 del Código de Procedimientos Civiles publíquense los puntos resolutive de esta sentencia por dos veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado, respecto de la demandada **PERLA GUADALUPE PÉREZ PINEDA**. **CUARTO.-** No procede condenar al pago de costas en virtud que no se actualizo ninguna de las hipótesis previstas en el artículo 140 del Código Adjetivo Civil. **NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.-** Así definitivamente lo resolvió, mandó y firma el ciudadano licenciado MANUEL DE JESÚS HERNÁNDEZ GUERRA, Juez Primero de lo Familiar del Distrito Judicial de Tapachula, ante el licenciado ALDO RAMSÉS VILLALBA SÁNCHEZ, Primer Secretario de Acuerdos, con quien actúa y da fe. Al calce dos firmas ilegibles.- Sello de publicación con firma ilegible".

Tapachula de Córdoba y Ordóñez, Chiapas; 17 de febrero de 2016.

ATENTAMENTE

LIC. ALDO RAMSÉS VILLALBA SÁNCHEZ,
PRIMER SECRETARIO DE ACUERDOS.-
Rúbrica.

Segunda y Última Publicación

Publicación No. 1115-D-2016

**JUZGADO TERCERO DE LO FAMILIAR
DISTRITO JUDICIAL DE TUXTLA**

EDICTO

SANDRA LUZ MURIAS BALLINAS.
EN DONDE SE ENCUENTRE:

En el expediente número 86/2014, relativo al JUICIO DE CONTROVERSIAS DEL ORDEN FAMILIAR DE CESACIÓN Y CANCELACIÓN DE PENSIÓN ALIMENTICIA, promovido por **ENRIQUE MURIAS VALDENEGRO**, en contra de **SANDRA LUZ MURIAS BALLINAS**, por sentencia definitiva de fecha once de febrero del año dos mil dieciséis, se ordenó publicar los puntos resolutive de la sentencia dictada en el expediente de referencia, con fundamento en el artículo 617 del Código de Procedimientos Civiles Vigente en el Estado, por medio de EDICTOS que se publicarán dos veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado y en los estrados de este juzgado, y que a la letra dicen:

SE RESUELVE

PRIMERO.- Se ha tramitado legalmente la presente Controversia del Orden Familiar de Cesación y Cancelación de Pensión Alimenticia, promovido por **ENRIQUE MURIAS VALDENEGRO**, en contra de **SANDRA LUZ MURIAS BALLINAS**; en el que el actor acreditó los hechos constitutivos de su acción y la demandada no produjo contestación; en consecuencia.

SEGUNDO.- Por los razonamientos vertidos en el considerando cuarto de esta sentencia, esta autoridad declara procedente la cesación y cancelación de la pensión alimenticia solicitada por **ENRIQUE MURIAS VALDENEGRO**, en contra de **SANDRA LUZ**

MURIAS BALLINAS; en consecuencia, se ordena el cese y la cancelación de la pensión del 13.33% TRECE PUNTO TREINTA Y TRES POR CIENTO, de los sueldos otorgado a la enjuiciada de manera mensual; y que quedó subsistente mediante sentencia de fecha veinticinco de mayo de dos mil doce; emitida expediente 1327/2011, del índice del Juzgado Cuarto de lo Familiar de este Distrito Judicial.

TERCERO.- En consecuencia, siendo notoria la falta de necesidad de la acreedora alimentaria **SANDRA LUZ MURIAS BALLINAS** y en aras de la aplicación de una justicia pronta y expedita, para no seguir causando perjuicio al demandado, una vez que sea publicada la presente sentencia, gírese oficio al Centro Laboral del actor **ENRIQUE MURIAS VALDENEGRO**, a fin de hacerle de su conocimiento, que deberá dejar sin efecto el descuento del porcentaje del 13.33% trece punto treinta y tres por ciento, de todas y cada uno de los sueldos que se le hace al demandante, de forma mensual, a favor de la accionada y que deviene del fallo de expediente 1327/2011, del índice del Juzgado Cuarto de lo Familiar de este Distrito Judicial; lo anterior por haber procedido la acción de cesación y cancelación de pensión, promovido por Enrique Murias Valdenegro.

CUARTO.- Por último, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 617 del Código de Procedimientos Civiles, publíquese los puntos resolutive de la sentencia por 02 dos veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado y en los Estrados de este Juzgado.

QUINTO.- NOTIFÍQUESE y CÚMPLASE.

Así lo resolvió, mandó y firma la licenciada SUSANA SARMIENTO LÓPEZ, Jueza Tercera de lo Familiar de este Distrito Judicial, por ante la licenciada MARINA MARROQUÍN TRINIDAD, Segunda Secretaria de Acuerdos con quien actúa y da fe. DOY FE.

LICENCIADA MARINA MARROQUÍN TRINIDAD, SEGUNDA SECRETARIA DE ACUERDOS DEL JUZGADO TERCERO FAMILIAR DEL DISTRITO JUDICIAL DE TUXTLA.- Rúbrica.

Tuxtla Gutiérrez, Chiapas; a dieciocho de febrero del año 2016.

Segunda y Última Publicación

Publicación No. 1116-D-2016

**JUZGADO PRIMERO DEL RAMO CIVIL DEL
DISTRITO JUDICIAL DE TAPACHULA**

E D I C T O

EXPEDIENTE NÚMERO: 177/2015.

CONY GUTIÉRREZ WONG.
DONDE SE ENCUENTRE:

Ante este Juzgado compareció **ROBERTO BARRIENTOS VALDIVIESO**, promoviendo por su propio derecho, JURISDICCIÓN VOLUNTARIA DE INFORMACIÓN AD-PERPETUAM, a fin de acreditar en los términos de los artículos 877 y 924 del Código de Procedimientos Civiles, en relación al 2995, del Código Sustantivo Civil ambos de esta entidad federativa, la posesión respecto del predio urbano en demasía ubicado en la calle Central Oriente número seis interior, entre Avenida Central Norte y Primera Avenida Norte, de esta ciudad de Tapachula, Chiapas, con una superficie de doscientos punto setenta y cinco metros cuadrados, con las medidas y colindancias: **AL NORTE:** Siete metros cuarenta y seis centímetros, hoy con propiedad de OCTAVIO MARÍN DE LA ROSA; **AL SUR:** Dos metros diecisiete centímetros, con calle Central Oriente; **AL ESTE:** Línea quebrada de tres tramos; la primera de sur a norte de treinta metros; la

segunda de oeste a este de siete metros setenta y dos centímetros, colindando con el resto de la propiedad del promovente y la tercera de sur a norte de veinticinco metros con doce centímetros, colindando con propiedad de **Rosalinda Arreola Ortiz**; y **AL OESTE:** Línea quebrada de dos tramos, la primera de norte a sur de veintisiete metros setenta y seis centímetros, con propiedad de **Cony Gutiérrez Wong** y la segunda en el mismo sentido de veintiséis metros setenta y ocho centímetros, con propiedad del señor ERICH EDELMAN BLASS.

Y este Juzgado Primero del Ramo Civil, al dar entrada a la solicitud del interesado, con fecha ocho de mayo de dos mil quince, ordenó dar amplia publicidad a la misma por medio de edictos que se fijen en los estrados de este Juzgado; asimismo, se ordenó publicar por tres veces dentro de nueve días en un periódico de mayor circulación que se edite en esta zona, en los cuales se hará constar la ubicación, superficie y colindancias del referido predio, para que la persona que se crea con mayor o igual derecho los haga valer ante este Juzgado.

Asimismo en diverso proveído de fecha dieciséis de febrero de dos mil dieciséis, se señaló las NUEVE HORAS CON TREINTA MINUTOS DEL DÍA VEINTIOCHO DE ABRIL DE DOS MIL DIECISÉIS, para que tenga verificativo la diligencia testimonial a cargo de los ciudadanos **JUAN JOSE BARRIENTOS VALDIVIESO, MARÍA ISABEL CINTA SARMIENTO Y JORGE ALEJANDRO MENDOZA.**

LO QUE SE NOTIFICA A LA COLINDANTE **CONY GUTIÉRREZ WONG** POR MEDIO DE EDICTOS, LOS CUALES DEBERÁN DE PUBLICARSE POR TRES VECES EN EL PERIÓDICO OFICIAL DE GOBIERNO DEL ESTADO Y TRES VECES EN EL PERIÓDICO DE MAYOR CIRCULACIÓN EN ESTA CIUDAD, EN TÉRMINOS DEL ARTÍCULO 121, DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTOS CIVILES DEL ESTADO, EN VIRTUD QUE HA SIDO

BUSCADA EN LOS DIVERSOS DOMICILIOS PROPORCIONADOS POR LAS DIVERSAS DEPENDENCIAS, Y SE HAN RECIBIDO LOS INFORMES NECESARIOS DE SU BÚSQUEDA SIN QUE HAYA SIDO POSIBLE SU LOCALIZACIÓN, PARA QUE SI A SUS INTERESES CONVIENE COMPAREZCA AL DESAHOGO DE LA TESTIMONIAL O MANIFIESTE LO QUE A SU DERECHO CONVENGA.

TAPACHULA DE CORDOVA Y ORDÓÑEZ, CHIAPAS; FEBRERO 29 DE 2016.

LIC. GLORIA DELMA ALBÓREZ ROBLERO,
PRIMER SECRETARIA DE ACUERDOS.-
Rúbrica.

Segunda Publicación

del siguiente a la última publicación conteste la demanda en su contra apercibido que de no hacerlo se tendrá contestada en sentido negativo en términos de los artículos 269 y 279 del Código de Procedimientos Civiles del Estado; debiendo señalar domicilio en esta ciudad para oír y recibir notificaciones apercibido que al no hacerlo dichas notificaciones aún las personales se harán y surtirán sus efectos en los estrados de este Juzgado, artículo 615 del Código citado; quedando copias de la demanda y anexos en la Secretaría para que sea entregada si lo requiere.

Comitán, Chiapas; a 18 de febrero de 2016.

EL PRIMER SECRETARIO DE ACUERDOS,
LIC. GABRIEL PASCACIO LÓPEZ.- Rúbrica.

Segunda Publicación

Publicación No. 1117-D-2016

EDICTO

JUZGADO PRIMERO EN MATERIA CIVIL
DEL DISTRITO JUDICIAL DE COMITÁN,
CHIAPAS

C. OLIVER SOLÍS PÉREZ.
DONDE SE ENCUENTRE:

Por auto dictado el veinte de enero de 2016 de dos mil dieciséis, en el expediente 853/2014, relativo al Juicio de Divorcio Necesario promovido por **PATRICIA LÓPEZ HERNÁNDEZ** en contra de **ÓLIVER SOLÍS PÉREZ**, con fundamento en el artículo 121 fracción II del Código Adjetivo Civil, se ordenó notificar y emplazar a la parte demandada, mediante edictos publicados por tres veces en el Periódico Oficial del Estado y otro de mayor circulación editados en la Entidad, y en cumplimiento del auto de 23 de septiembre de 2014, dentro de 9 nueve días contados a partir

Publicación No. 1118-D-2016

JUZGADO SEGUNDO DEL RAMO CIVIL DE
PRIMERA INSTANCIA DISTRITO JUDICIAL
DE TONALÁ, CHIAPAS

"EDICTO"

ESPERANZA DIONICIA OJEDA ORTIZ, Y/O
ESPERANZA D. OJEDA ORTIZ.
DONDE SE ENCUENTRE:

En el expediente número 331/2015, radicado en el Juzgado Segundo del Ramo Civil de Primera Instancia de este Distrito Judicial, de Tonalá, Chiapas, relativo al juicio ORDINARIO CIVIL (ACCION REIVINDICATORIO), promovido por **CECILIA BALLINAS HERNÁNDEZ**, en su calidad de apoderada legal de **ADRIANA CHANG SILVA**, en contra de **ESPERANZA DIONICIA OJEDA ORTIZ Y/O ESPERANZA D. OJEDA ORTIZ**; el juez del conocimiento mediante proveído de fecha veintiuno de enero de dos mil dieciséis,

ordenó emplazar a la demandada **ESPERANZA DIONICIA OJEDA ORTIZ Y/O ESPERANZA D. OJEDA ORTIZ**, por medio de EDITOS, en los términos del artículo 121 fracción II y IV del Código de Procedimientos Civiles, mismos que deben publicarse por 03 tres veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado y otro de mayor circulación en la Entidad, prefiriéndose los periódicos que se editen semanariamente en el lugar del juicio, para que dentro del término de 09 nueve días, conteste la demanda instaurada en su contra por la actora **CECILIA BALLINAS HERNÁNDEZ** en la vía Ordinaria Civil (Reivindicatorio), apercibida que de no hacerlo, se le tendrá presumiblemente confesa de los hechos propios que deje de contestar.

Asimismo, deberá de señalar domicilio en esta Ciudad para oír y recibir notificaciones, con él apercibimiento que de no hacerlo, las subsecuentes, aún las de carácter personal le surtirán efectos mediante lista de acuerdos que se publiquen en los estrados del Juzgado de conformidad en lo dispuesto por los artículos 111 y 128, del Código Adjetivo antes invocado.

Se faculta al Actuario Judicial Adscrito para que realice la publicación correspondiente en los estrados de este Juzgado.

Ordenándose a la Secretaría del conocimiento, elabore los edictos de mérito, los que quedan a disposición de la parte actora, previa razón de recibido e identificación que deje en autos. Quedando a su disposición de la Secretaría del conocimiento las copias simples de traslado.

TONALÁ, CHIAPAS; A 09 DE FEBRERO DE 2016.

PRIMERA SECRETARIA DE ACUERDOS,
LIC. ANA LUISA PALACIOS O'FERRA.- Rúbrica.

Segunda Publicación

Publicación No. 1120-D-2016

Número de Expediente: 816/2014

**JUZGADO PRIMERO DEL RAMO CIVIL DEL
DISTRITO JUDICIAL DE SAN CRISTÓBAL**

**C. MARÍA GUADALUPE GORDILLO RODAS
Y GUADALUPE ANTONIA FLORES
MALDONADO.**

DONDE SE ENCUENTREN:

En el expediente número 816/2013, relativo al Juicio ORDINARIO CIVIL NULIDAD DE ESCRITURA, promovido por **MATILDE GUADALUPE GONZÁLEZ MENDOZA**, en contra de **GUADALUPE ANTONIA FLORES MALDONADO Y MARÍA GUADALUPE GORDILLO RODAS**, en cumplimiento al auto de fecha 9 nueve de febrero del año 2016 dos mil dieciséis, el juez del conocimiento ordenó notificar su por edictos al demandado su contenido, dado a que se ignora sus domicilios, por dos veces consecutivas en el Periódico Oficial del Estado, de conformidad por lo previsto por los artículos 615, 616 y 617 de la Ley Adjetiva Civil Vigente en el Estado, mismas que literalmente dice:

**JUZGADO PRIMERO DEL RAMO
CIVIL.- SAN CRISTÓBAL DE LAS CASAS,
CHIAPAS; A 9 NUEVE DEL MES DE FEBRERO
DEL AÑO 2016 DOS MIL DIECISÉIS.**

Por presentado **MATILDE GUADALUPE GONZÁLEZ MENDOZA**, con su escrito fechado y recibido el día 4 cuatro del mes de febrero del año 2016 dos mil dieciséis ; por medio del cual solicita se declare la correspondiente rebeldía y se lleve a cabo la admisión de pruebas.- Al efecto, visto el cómputo secretarial que antecede, en el cual se advierte que ha fenecido el término concedido a la parte demandada, para contestar la demanda instaurada en su contra, por lo tanto, con fundamento en el artículo 279 del Código de Procedimientos Civiles del Estado, se tiene por contestada la demanda en rebeldía, de la demandada **MARÍA GUADALUPE GORDILLO**

RODAS Y GUADALUPE ANTONIA FLORES MALDONADO, con fundamento en el artículo 112 del Código Adjetivo Civil, se tiene como su domicilio para oír y recibir notificaciones, aún los de carácter personal los estrados de este Juzgado.

Seguidamente, y tomando en cuenta el estado procesal que guardan los presentes autos y con fundamento en el artículo 306 del Código de Procedimientos Civiles del Estado, se admiten las pruebas presentadas por la parte Actora del presente Juicio, mismas que se califican de legales por no ser contrarias a la moral ni al derecho; en consecuencia y con fundamento en el artículo 307 del citado ordenamiento antes invocado, se abre por Ministerio de Ley, el término de 30 treinta días improrrogables para el desahogo de las mismas, ordenándose a la Secretaria del conocimiento haga el cómputo correspondiente.- Señalándose las siguiente fechas:.

PARTE ACTORA:.

CONFESIONAL PERSONALÍSIMA.- A cargo de la demandadas **GUADALUPE ANTONIA FLORES MALDONADO Y MARÍA GUADALUPE GORDILLO RODAS**, señalándose para tal efecto las 12:30 doce horas con treinta minutos del día 29 veintinueve de marzo del año en curso, se ordena a la Actuaría Judicial adscrita a este Juzgado para que proceda a citar en forma personal a la parte demandada y se le haga saber que deberá de comparecer ante presencia judicial en la hora y fecha señalada debidamente identificadas a satisfacción de este Juzgado a absolver posiciones que le articule la parte contraria, apercibidas que en caso de no hacerlo sin justa causa, se les tendrán por confesas de las posiciones que previamente se califiquen de legales, lo anterior con fundamento en los Artículos 316 y 329 del Código Procesal de la Materia.

DOCUMENTALES.- Consistentes en primer testimonio de escritura número 7,033, volumen 121, pasada ante la fe de la licenciada **MARÍA CECILIA ALVARADO GARCÍA**, Notaria Pública número 37 del Estado; oficio número ICJ/

ALyAL/RPPyC/DELSC/295/2011; copia certificada de escritura número cuatro mil ciento treinta y cinco volumen cuarenta y nueve, pasada ante la fe del licenciado **MANUEL CASTELLANOS CASTELLANOS**, Notario Público número 4 del Estado; copia certificada de escritura privada de compraventa de 15 quince de enero 1985 mil novecientos ochenta y cinco, copias certificadas de la sentencia de fecha 1 uno de febrero 2013 dos mil trece, derivado del expediente 597/2012 radicado en el índice de este juzgado; copias certificadas de escritura número ocho mil trescientos cincuenta y siete volumen ciento cincuenta y seis; copias certificadas del testimonio número 8803, volumen 111; mismos documentos que se desahogan por su propia y especial naturaleza.

TESTIMONIALES.- A cargo de los ciudadanos **ÁNGEL FERNANDO LÓPEZ RODAS Y ALBA PATRICIA ALCÁZAR NÁJERA**, se señalan las 14:30 CATORCE HORAS CON TREINTA MINUTOS DEL DÍA 29 VEINTINUEVE DEL MES DE MARZO DEL AÑO 2016 DOS MIL DIECISÉIS.

PRESUNCIONAL LEGAL Y HUMANA.- Las que serán valoradas.

INSTRUMENTAL DE ACTUACIONES.- Las que serán tomadas en cuenta al dictarse la sentencia correspondiente.

LA PARTE DEMANDADA MARIA GUADALUPE GORDILLO RODAS, GUADALUPE ANTONIA FLORES MALDONADA Y NOTARIO PÚBLICO NÚMERO 66 DEL ESTADO DE CHIAPAS, NO OFRECIERON MEDIOS DE PRUEBA ALGUNA, EN VIRTUD DE QUE NO DIÓ CONTESTACIÓN A LA DEMANDA.

PARTE DEMANDADA DELEGADO DEL REGISTRO PÚBLICO DE LA PROPIEDAD Y DE COMERCIO DE ESTE DISTRITO JUDICIAL Y LA TITULAR DE LA NOTARÍA PÚBLICA NÚMERO 41 DEL ESTADO DE CHIAPAS.

Se deja de calificar pruebas en virtud de que no ofreció medios de convicción.

Con fundamento en los artículos 615, 616 y 617 del Código Adjetivo Civil, se ordena publicar dos veces consecutivas el presente proveído por Edictos, en el Periódico Oficial del Estado, ordenándose para tal efecto, la elaboración y expedición de las publicaciones, quedando a disposición del promovente, dejando razón de recibido para que obre en autos como corresponda.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

San Cristóbal de Las Casa, Chiapas; 26 veintiséis de febrero de este año.

SEGUNDO SECRETARIO, LIC. JOSUÉ ALEJANDRO UTRILLA BRAVO.- Rúbrica.

Primera Publicación

Publicación No. 1121-D-2016

EDICTO

SE CONVOCAN POSTORES

A TODOS LOS EJIDATARIOS, POSESIONARIOS Y AVECINDADOS DEL EJIDO BERRIOZÁBAL, MUNICIPIO DE BERRIOZÁBAL, ESTADO DE CHIAPAS.

Se hace de su conocimiento, que en autos del juicio agrario número 216/2003 del índice del Tribunal Unitario Agrario Distrito 03, relativo a la controversia agraria sobre sucesión de derechos agrarios que le correspondieran al hoy extinto **SAMUEL GÓMEZ LÓPEZ**, en el ejido BERRIOZÁBAL, municipio BERRIOZÁBAL, Chiapas, con fecha veinticinco de enero del año dos mil dieciséis, se dictó un acuerdo en el que

se ordena anunciar nuevamente en pública subasta los bienes ejidales que correspondieron al extinto ejidatario **SAMUEL GÓMEZ LÓPEZ**, en el ejido denominado BERRIOZÁBAL, municipio de su mismo nombre, Estado de Chiapas, consistente en la parcela ejidal identificada con el número 1809 (mil ochocientos nueve), con superficie de 1-32-54.542 hectáreas (una hectárea, treinta y dos áreas, cincuenta y cuatro centiáreas, quinientos cuarenta y dos miláreas, por medio de edictos que deberán publicarse por una sola vez, en los estrados de este Unitario, en la Casa Ejidal del poblado del caso en donde se ubica el inmueble objeto del remate, en la tabla de avisos de la Presidencia Municipal de Berriozábal, Chiapas, en el Periódico Oficial del Estado de Chiapas, y en el Diario local Cuarto Poder, la que tiene un valor de 1'204,827.74 (un millón, doscientos cuatro mil, ochocientos veintisiete pesos, 74/100 Moneda Nacional, debiendo los licitadores exhibir en cualquiera de las formas, en la fecha señalada el 10% (diez por ciento) de su valor, señalándose para llevar a cabo dicha diligencia, las DIEZ HORAS CON TREINTA MINUTOS DEL DÍA CUATRO DE ABRIL DEL AÑO DOS MIL DIECISÉIS, quedando a disposición de los posibles licitadores las actuaciones del expediente en la Secretaría de Acuerdos de este Tribunal Unitario Agrario Distrito Tres, para que las examinen si es de su interés y los edictos a disposición de las partes para su publicación oportuna en el Periódico Oficial del Estado de Chiapas y en el Diario local Cuarto Poder, a su costa y cargo.

TUXTLA GUTIÉRREZ, CHIAPAS; A 25 DE ENERO DE 2016.

LA C. SECRETARIA DE ACUERDOS DEL TRIBUNAL UNITARIO AGRARIO, DISTRITO 03, LIC. AMINTA DEL CARMEN BORRAZ VÁZQUEZ.- Rúbrica.



Periódico Oficial

ORGANO DE DIFUSION OFICIAL DEL GOBIERNO DEL
ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE CHIAPAS

DIRECTORIO

JUAN CARLOS GOMEZ ARANDA
SECRETARIO GENERAL DE GOBIERNO

JOSE RAMON CANCINO IBARRA
SUBSECRETARIO DE ASUNTOS JURIDICOS

ZOVEK SACRISTAN ESTEBAN CARDENAS
DIRECTOR DE LEGALIZACION Y PUBLICACIONES OFICIALES

DOMICILIO: PALACIO DE GOBIERNO, 2º PISO
AV. CENTRAL ORIENTE
COLONIA CENTRO, C.P. 29000
TUXTLA GUTIERREZ, CHIAPAS.

TEL.: (961) 6 - 13 - 21 - 56

MAIL: periodicof@sgg.chiapas.gob.mx

IMPRESO EN:



TALLERES
GRÁFICOS DE CHIAPAS

OOOO
CHIAPAS NOS UNE