

II.1. Programa de consolidación de cruceros en el Golfo de México y el Pacífico

□ Objetivo

Definir las políticas y acciones que permitan sumar los esfuerzos, de la CGPMM, las APIS correspondientes, la iniciativa privada y el sector social de la economía, orientados a la consolidación y desarrollo de nuevas alternativas de atracción para contar destinos turísticos innovativos con características diferentes en el mercado ya existente de la Riviera Mexicana, del Golfo de México y del Caribe Mexicano

II.1.1. Diagnóstico del mercado



El éxito del mercado de cruceros se debe, en gran medida, a la amplia variedad de destinos, actividades y duración de los viajes que la industria ofrece en todo el mundo.

Existen recorridos por los glaciares de Alaska o la Patagonia; en el Mediterráneo o El Caribe; cruzando el Canal de Panamá o visitando el río Orinoco en Venezuela, o el pacífico mexicano, entre muchos otros. Por lo que respecta a las actividades y su duración, éstas van desde cruceros-casinos de 3 días de duración hasta los cruceros “ecológicos” de 7 o más días.

En México, la actividad de los cruceros internacionales se concentra en el Caribe en los puertos de Progreso, Cozumel – Playa del Carmen y Punta Venado y Majahual; y en la costa oeste en Ensenada, Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco y Huatulco. Se presentan, además, arribos ocasionales en Cancún, Pichilingue, Manzanillo y Zihuatanejo

II.1.1. Diagnóstico del mercado



Los mercados a que atienden los puertos anteriores son claramente diferenciables: en el caso del Caribe, los puertos mexicanos forman parte de un itinerario junto a puertos de otros países permitiendo al usuario tener acceso a distintas culturas, atractivos y actividades en un mismo viaje; por el contrario, en el pacífico mexicano, no existe tal variedad.

Mención aparte merecen los puertos de Ensenada y Huatulco:

- En el primer, puerto se reciben cruceros con origen y destino en San Diego y 3 días de duración y cuyo atractivo principal es el casino a bordo del crucero;
- Huatulco, forma parte de los itinerarios “transcanal” con origen-destino en puertos de Florida y San Diego, California, y una duración de 14 días, presentando las mismas ventajas de los puertos del Caribe, en lo que se refiere a la variedad de atractivos

II.1.1. Diagnóstico del mercado



En relación con la duración de los viajes, existe una marcada preferencia de los usuarios por recorridos de 6 a 8 días, aún cuando el segmento de 2 a 5 días presenta una importante recuperación derivada, principalmente, del surgimiento de “cruceiros tema” (Walt Disney, por ejemplo) en la Florida

	Participación Porcentual		
	1980	2002	% Cambio
2-5 Días	24.30%	35.50%	11.2
6-8 Días	59.1	53.6	-5.5
9-17 Días	15.4	10.5	-4.9
18+ Días	1.2	0.4	-0.8
TOTAL	100.00%	100.00%	0

Fuente: CLIA Passenger Carrying Reports -adjusted to 100% of cruise lines.

II.1.1. Diagnóstico del mercado

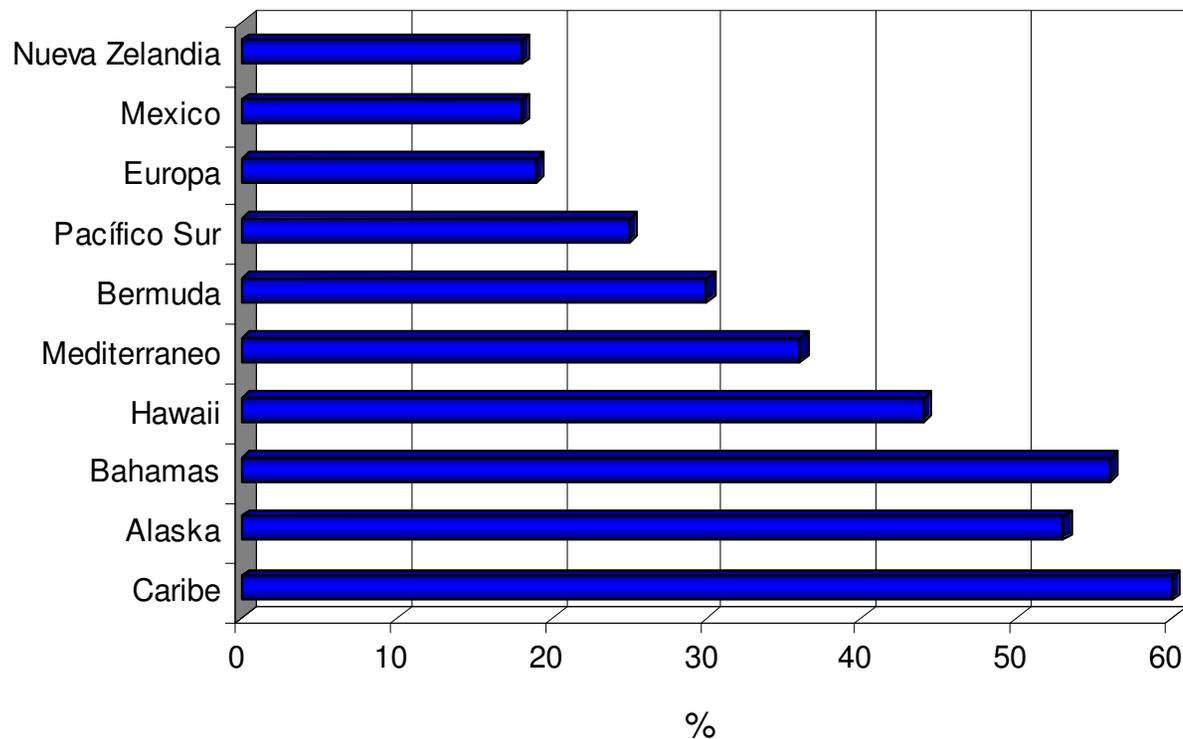


De acuerdo con el reporte del comportamiento del mercado de cruceros correspondiente a la primavera de 2004 formulado por la Cruise Lines Internacional Association (CLIA, por sus siglas en inglés), las preferencias de los usuarios se concentran en la comida (81%), oportunidad de conocer varios sitios (79%) y las atenciones a bordo (78%):

Preferencias de los usuarios							
	Muestra	Crucevistas	No crucevistas / vacacionistas	Tipo de Crucero			
				Destinos	Lujo	Premium	Contemporaneos
Buena Comida	70%	81%	67%	78%	85%	83%	83%
Buena Atención	69	78	66	82	89	82	82
Oportunidad de conocer varios sitios	67	79	63	74	79	82	82
Instalaciones de lujo	67	74	64	71	83	76	78
Relajamiento	61	77	55	75	84	83	80
Entretenimiento	58	69	53	71	69	74	71
Romance	55	59	55	58	59	63	63
Libertad	54	76	46	80	83	82	78
Oportunidad de conocer sitios para posterior regreso	51	63	45	51	68	66	68
Facilidad de planeación y arreglos	50	71	42	67	79	75	76

II.1.1. Diagnóstico del mercado

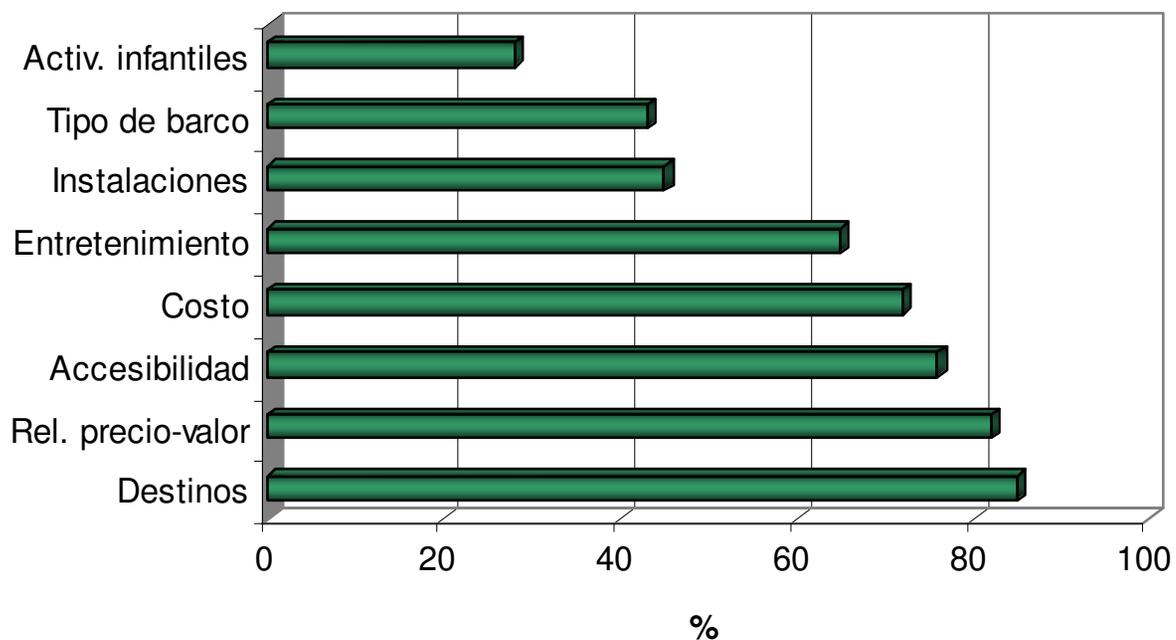
Según el estudio prospectivo del mercado de la CLIA para 2001, las intenciones de los usuarios potenciales muestran preferencia por el Caribe (60%), Bahamas (56%) y Alaska (53%). La Riviera Mexicana aparece con un 18% de intención:



II.1.1. Diagnóstico del mercado



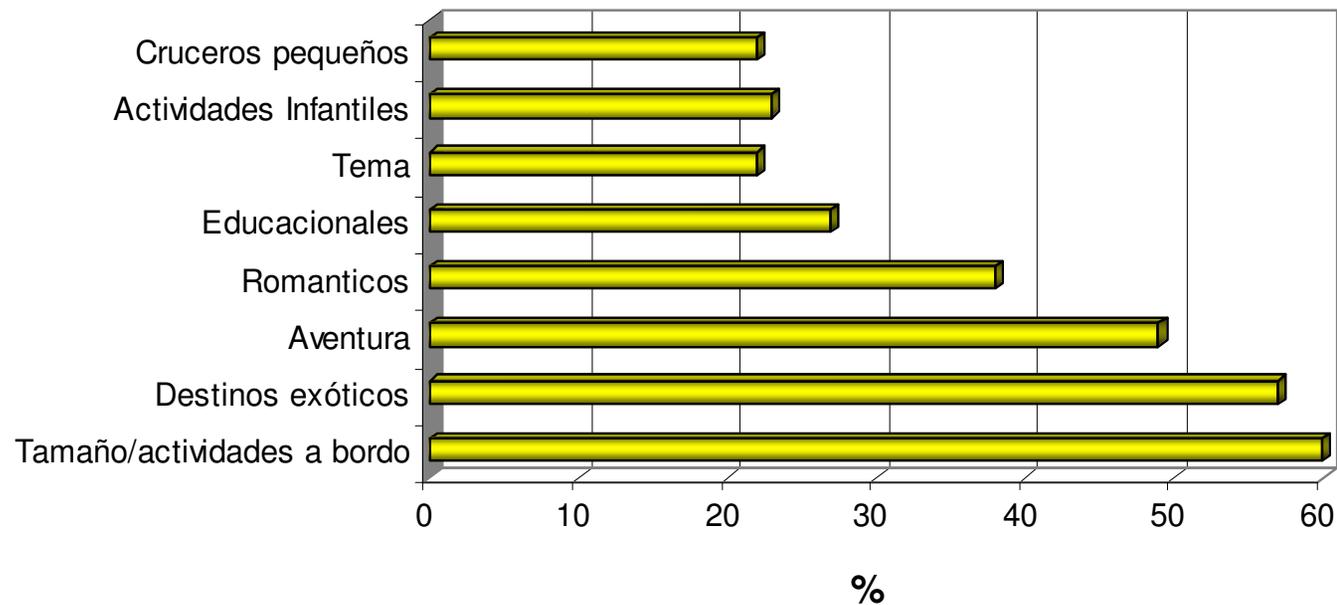
Por otra parte, el 85% de los usuarios potenciales concentran su atención sobre los destinos incluidos en los itinerarios:



II.1.1. Diagnóstico del mercado



El tamaño del buque y sus actividades es un factor de decisión para el 60% de los usuarios potenciales. El segmento del “ecoturismo” se asocia directamente con los destinos exóticos (57%) y por la aventura (49%).



II.1.1. Diagnóstico del mercado



Conclusiones sobre el mercado

- En los próximos 5 años, se espera que el mercado potencial de la industria de cruceros sea superior a 43.5 millones de personas¹;
- El crecimiento del mercado esta obligando a las líneas navieras a buscar nuevos productos turísticos innovativos, nuevos destinos y/o tipos de cruceros a fin de satisfacer las demandas;
- La duración de los viajes tiende a reducirse, en consecuencia los precios;
- La población usuaria de cruceros esta reduciendo la edad promedio (34 a 26 años)
- El éxito de un puerto dentro del mercado de cruceros depende de la originalidad y variedad de atractivos que ofrezca el itinerario;
- El ecoturismo y el uso de embarcaciones “pequeñas” ha incrementado su participación en el mercado. Para las líneas navieras, ello resulta en un reto a corto plazo por encontrar destinos que ofrezcan este tipo de atractivos y actividades;
- El Caribe continuará manteniendo su hegemonía en el mercado, mientras que la rívera mexicana tiende a perder interés entre los futuros usuarios.

¹ Estudio del perfil del mercado, 2002 elaborado por la CLIA

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



CARIBE

Debilidades

- Limitada oferta de infraestructura portuaria;
- Restricciones ambientales para el desarrollo de nuevas terminales;

PACIFICO

Debilidades

- Alta similitud entre los atractivos que se ofrecen en los puertos que conforman el itinerario;
- Escasa coordinación entre los puertos que reduce los efectos de la publicidad y dificulta la comercialización;
- Menos del 20% de los usuarios potenciales tienen interés en visitar la rivierra mexicana;
- La reducción en las preferencias de duración del viaje impactará en los recorridos transcanal

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



CARIBE

Amenazas

Sobre explotación de los recursos naturales;
Saturación de la infraestructura;
Participación de nuevos sitios de otros países donde pueden visitarse sitios arqueológicos y parques naturales
Competencia de otros puertos
Apertura de Cuba

PACIFICO

Amenazas

- Total dependencia de un solo tipo de oferta;
- El crecimiento en la demanda de los usuarios por otro tipo de atractivo podría motivar a las navieras a reposicionar sus barcos;
- El conocimiento de los puertos por parte de los usuarios potenciales ha declinado por la brecha generacional. Los usuarios potenciales difícilmente conocen los atractivos de los puertos actuales y, por el contrario, enfocan su interés hacia otras actividades vacacionales;

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



CARIBE

Fortalezas

- Esta región presenta el mayor número de alternativas de itinerarios;
- La amplia variedad de destinos esta asociada directamente con variedad de actividades ;
- La cercanía de sitios arqueológicos permite atender, en exclusiva, al usuario con esta preferencia;
- Existe una cultura “ecológica” entre prestadores de servicios y autoridades que favorece la opinión positiva del visitante;

PACIFICO

Fortalezas

- En general, se cuenta con suficiente infraestructura portuaria, de comunicaciones y turística.
- Existe importante cantidad de sitios con potencial para el desarrollo turístico y eco turístico;
- El origen y destino de los cruceros tiene base en la zona que presenta el mayor acercamiento de la población estadounidense con las actividades náuticas.

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



CARIBE

Oportunidades

- La participación de otros destinos localizados en el Golfo de Honduras permitirá acercar al mercado a la porción sureste del litoral mexicano;
- Las proyecciones de desarrollo de los mercados apuntan hacia un crecimiento superior al que experimentarían otros tipos de circuitos;
- La disminución en el tiempo del viaje puede favorecer el desarrollo de un Home Port en la región;

PACIFICO

Oportunidades

- El circuito del mar de Cortés cuenta con los atractivos necesarios para desarrollar el ecoturismo en la zona;
- Puertos que, actualmente son comerciales, podrían incorporarse al mercado eco turístico;
- La disminución en el tiempo del viaje puede favorecer el desarrollo de home ports, particularmente en Vallarta o Acapulco;
- Lo anterior podría propiciar la explotación de otros sitios de interés localizados entre Acapulco y Huatulco y, a este último, acercarse a un mercado más grande que el transcanal.

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



Factores críticos

1. Se requiere conservar la posición de los puertos turísticos del Caribe (Progreso, Cozumel-Playa del Carmen, Punta Venado y Majahual) prestando especial atención a la explotación de los recursos naturales y evitar la saturación de los destinos.
2. En el Pacífico, es necesaria una estrategia conjunta entre los puertos de Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta y Acapulco a fin de participar más activamente en el análisis de las preferencias de los usuarios así como en la modernización del sistema, en cuanto a oferta de atractivos se refiere, a fin de despertar el interés de los usuarios potenciales.
3. El desarrollo del mercado de cruceros en México debe propiciarse de forma coordinada. Es claro que cualquier acción individual resultará estéril toda vez que las agencias mayoristas en venta de cruceros y las líneas navieras venden itinerarios, no sitios aislados.

II.1.2. Análisis DAFO del mercado nacional



Factores críticos

4. La cercanía con los puertos origen-destino es otro factor a considerar. Recorridos de más de 7 días resultan cada vez menos atractivos.
5. Los puntos anteriores resultan especialmente importantes para los litorales de Tamaulipas, Veracruz, Tabasco y Campeche así como para Sonora, Sinaloa, Nayarit, Oaxaca, Chiapas y el litoral del mar de Cortés de Baja California.
6. Finalmente, debe considerarse que el diseño y promoción de un circuito debe responder a las necesidades particulares del mercado objetivo que se pretende cubrir. Por ello, los alcances que se presentan a continuación se enfocan, más que a los estudios específicos por estado litoral, *a los estudios que involucran a uno o más estados litorales y que integrarán, deseablemente, un circuito.*

II.1.3. Índice de términos de referencia



Los términos de referencia para el estudio comprenden dos grandes capítulos: el relativo a los circuitos del Mar de Cortés y del golfo de México y Caribe y el relativo a los estudios específicos para los estados de Colima, Guerrero, Oaxaca y Chiapas.

- Circuito ecoturístico Mar de Cortés y circuito turístico e histórico Golfo de México y el Caribe
 - a) Análisis del mercado
 - b) Análisis de la competencia
 - c) Caracterización del entorno
 - d) Evaluación y determinación del puerto base
 - e) Determinación del impacto del circuito
 - f) Estructura preliminar del circuito

- Para los estados del litoral del Pacífico los términos de referencia serán específicos, asociados de manera particular con el PRORED del estado respectivo y el PMDP del API correspondiente

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



Circuito eco turístico Mar de Cortés

Se integrará por los estados litorales de: Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Nayarit.

Mercado objetivo:

- Ecoturismo marino y paisajismo
- Para los estados de Sinaloa y Nayarit se complementa con actividades lacustres y fluviales.

Alcances

- Los alcances que se describen a continuación son enunciativos, más no limitativos, y tienen por objeto proporcionar al consultor una visión global de los trabajos que deberán de ejecutarse. El consultor, en su momento, deberá describir la metodología que considere más adecuada para cumplir con los objetivos buscados.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



a) Análisis del mercado

Objetivo: Identificar y definir las características globales del mercado

Con base en estadísticas y entrevistas directas con agencias mayoristas de cruceros y operadores de las líneas navieras, el consultor deberá definir:

- i. Principales actividades de interés para los usuarios potenciales, distinguiendo aquellas que se asocian con vías fluviales y áreas lacustres de las que correspondan al ámbito marino;
- ii. Perspectivas de crecimiento del mercado para los próximos cinco años y formular, en su caso, las proyecciones correspondientes a 10 y 15 años;
- iii. Tendencias de la industria en términos de su interés por éste mercado y las acciones específicas que contemplen implementar en el corto plazo para atender a la demanda;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



b) Análisis de la Competencia

Objetivo: Identificar las características operativas y de mercado de circuitos similares que se encuentran operando y que guardan similitud con el que se pretende desarrollar

El consultor deberá recopilar y analizar la información de los diversos circuitos de cruceros que actualmente existen en el mundo relacionados con el ecoturismo, prestando especial atención a los siguientes aspectos:

- i. Puertos que integran el itinerario;
- ii. Duración y costo;
- iii. Principales atractivos ofertados;
- iv. Infraestructura portuaria, terrestre y de servicios empleada;
- v. Nivel de aceptación entre los usuarios;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



c) Caracterización del entorno

Objetivo: Analizar el potencial de la zona de acuerdo con los parámetros y estándares de servicio que requiere el mercado.

El consultor deberá identificar y caracterizar el entorno de la región, enfocándose a los aspectos, que comercial y operativamente, pueden resultar importantes para la creación del circuito como serían, por ejemplo:

- i. La disponibilidad de infraestructura portuaria, vías de comunicación y asentamientos urbanos que pudieran representar un apoyo terrestre y de servicios para el desarrollo;
- ii. La biodiversidad de la zona en lo que corresponde a la conformación de ecosistemas y la presencia, permanente o temporal, de especies marinas que pudieran representar aspectos de interés para los usuarios;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



- iii. Las distancias de navegación entre los sitios de interés considerando que, preferentemente, el crucero deberá navegar durante la noche y permanecer del orden de 8 horas en cada sitio a fin de maximizar la comercialización de los servicios y, consecuentemente, la derrama económica en cada uno de los puntos;
- iv. La configuración física de los sitios potenciales de interés, en lo que aplica a la navegabilidad (profundidad, corrientes, oleaje, etc.)
- v. La posible interacción con otros planes y programas turísticos federales, estatales o municipales en la región.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



d) Evaluación y determinación del puerto base

Objetivo: Determinar el puerto que, bajo situación actual, presenta las mejores condiciones de infraestructura portuaria, terrestre, aérea, turística y de apoyo urbano para funcionar como centro operativo del circuito.

De acuerdo con las condiciones actuales de operación de los cruceros en la riviéra mexicana, no puede esperarse el desarrollo de un “home port” en el litoral mexicano. Sin embargo, la diversificación del mercado, aunada al interés y la necesidad de las navieras por ofertar nuevos destinos y por atender la demanda del mercado del ecoturismo son factores que podrían explotarse para crear “centros de trasbordo” o, inclusive, un “home port” especializado para barcos con capacidad no mayor a los 700 pasajeros. En este sentido, el consultor analizará:

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



d) Evaluación y determinación del puerto base. (continuación)

- i. Los sitios que cuenten con la infraestructura portuaria, aérea, terrestre y turística suficiente para actuar ya sea como un “centro de trasbordo” marítimo (similar al caso de los cruceros ecológicos que operan en Costa Rica) o en un “home port” especializado, considerando, al propio tiempo, los planes y programas de ampliación y desarrollo de infraestructura contemplados por otras instancias gubernamentales y determine, de ser el caso, las inversiones complementarias que permitan hacer frente a las demandas de manera satisfactoria.
- ii. La oportunidad para que las empresas navieras desarrollen infraestructura propia y se fidelice el tráfico

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



e) Determinación del impacto del circuito

Objetivo: Identificar los efectos que la puesta en operación del circuito podría generar en el aspecto ambiental, de generación de oportunidades de negocio y en el entorno urbano.

El arribo de cruceros a la región conllevará, necesariamente, del surgimiento de demandas de servicios y productos tanto para la embarcación como para los usuarios y la propia tripulación. El consultor deberá identificar las actividades económicas que deberán desarrollarse a fin de atender dichas demandas, considerando la disponibilidad de recursos naturales, económicos y humanos en cada sitio determinando:

- i. Las líneas de negocio potenciales;
- ii. Los efectos previsibles sobre el medio ambiente y la presión sobre los servicios urbanos básicos actuales, en su caso;
- iii. Las acciones de mitigación y preservación del entorno ecológico recomendables, en su caso;
- iv. Más y mejores atractivos turísticos, con énfasis en los innovativos
- v. Los requerimientos de infraestructura y servicios urbanos complementarios, en su caso;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



f) Estructuración preliminar del circuito

Objetivo: Disponer de un documento que contenga los análisis de mercado, operativos y comerciales necesarios para facilitar la promoción y comercialización del negocio y propiciar la participación de inversionistas privados en su desarrollo.

Una vez concluidos los apartados anteriores, el consultor deberá diseñar y estructurar un circuito base que incluya:

- i. La definición de las características y perspectivas del mercado objetivo en el que se pretende participar;
- ii. Las condiciones operativas en el aspecto náutico, aéreo, terrestre, de apoyo urbano y servicios, incluyendo distancias de navegación y tiempos estimados de estadía en los sitios de interés;
- iii. La oferta de atractivos que puede ofertar el circuito para atender la demanda prevista incluyendo la definición de los procedimientos de control y seguridad y calidad en la prestación de los servicios turísticos;
- iv. El tiempo estimado para la puesta en operación del circuito.
- v. La oportunidad para que las empresas navieras desarrollen infraestructura propia y se fidelice el tráfico

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



Circuito eco turístico e histórico Golfo de México y el Caribe

Se integrará por los estados litorales de: Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo

Mercado objetivo:

- Ecoturismo fluvial y lacustre
- Turismo arqueológico y colonial en Veracruz, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo

Alcances

- Los alcances que se describen a continuación son enunciativos, más no limitativos, y tienen por objeto proporcionar al consultor una visión global de los trabajos que deberán de ejecutarse. El consultor, en su momento, deberá describir la metodología que considere más adecuada para cumplir con los objetivos buscados.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



a) Análisis del mercado

Objetivo: Identificar y definir las características globales del mercado

Con base en análisis documental, estadístico, de encuestas con agencias mayoristas de cruceros y operadores de las líneas navieras, el consultor deberá definir:

- i. Principales actividades de interés para los usuarios potenciales, en el ámbito del ecoturismo, distinguiendo aquellas que se asocian con vías fluviales y áreas lacustres de las que correspondan al ámbito marino y terrestre. Es conveniente destacar la importancia que tiene el interés por recorridos en zonas pantanosas y de manglares, considerando el potencial de los estados de Tabasco y Campeche;
- ii. En lo que aplica al ámbito cultural e histórico, deberá de identificarse la preferencia y conocimiento del usuario entre el periodo precolombino y el colonial, prestando especial atención a este último considerando la ventaja comercial que, en su momento, podría representar el atractivo de la Ciudad de Campeche con respecto de Cartagena, Colombia o Puerto Rico.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



- iii. Para el caso del litoral Yucateco, la atención se centra en el uso de Progreso con dos enfoques, como puerto de entrada y salida para circuitos arqueológicos y de turismo ecológico y como puerto sólo de entrada para recorridos terrestres y embarque en Cancún

Con todo, las oportunidades que ofrece Quintana Roo al mercado de cruceros del Caribe Internacional resultan a la fecha ser muy significativas, de ahí su actual posicionamiento. Ello implica necesariamente especial cuidado y manejo del medio ambiente y el desarrollo de más y mejores atractivos turístico, vinculados con el entorno ecológico.

Caso específico es Xcaret, donde existe la pretensión de establecer un “home port”. Sin embargo, la sociedad civil se ha opuesto sistemáticamente, entre otras razones por desconocimiento del proyecto y la escasa preparación en el manejo de los recursos ambientales.

Otra posibilidad esta representada por la reserva de Sian Khan que debe abrirse al aprovechamiento turístico de cruceristas, considerando su importancia como reserva de la biosfera y la necesidad de intensificar su protección y cuidado. Cabe indicar que cotidianamente es visitada y los guías de turistas son quienes mayor énfasis ponen en su cuidado.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



a) Análisis del mercado (continuación)

Otra zona de importancia estratégica es la rivera maya, desde el sur de Majahual hasta Xcalak, que ofrece atractivos naturales de calidad mundial, que se ha estado desarrollando subrepticamente, donde prevalece un profundo cuidado por la ecología.

Finalmente, la bahía de Chetumal también es propicia para el establecimiento de circuitos eco turísticos con la posibilidad de establecer recorridos fluviales en los primeros 50 km, del río Hondo

- iv. Perspectivas de crecimiento del mercado para los próximos cinco años y formular, en su caso, las proyecciones correspondientes a 10 y 15 años.
- v. Tendencias de la industria en términos de su interés por éste mercado y las acciones específicas que contemplen implementar en el corto plazo para atender a la demanda;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



b) Análisis de la Competencia

Objetivo: Identificar las características operativas y de mercado de circuitos similares que se encuentran operando y que guardan similitud con el que se pretende desarrollar

El consultor deberá recopilar y analizar la información de los diversos circuitos de cruceros que actualmente existen en el mundo relacionados con el ecoturismo y la historia, prestando especial atención a los siguientes aspectos:

- i. Puertos que integran el itinerario;
- ii. Duración y costo;
- iii. Principales atractivos ofertados y calidad de los mismos en términos de su extensión, importancia histórica y estado de conservación;
- iv. Infraestructura portuaria, terrestre y de servicios empleada;
- v. Nivel de aceptación entre los usuarios;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



c) Caracterización del entorno

Objetivo: Analizar el potencial de la zona de acuerdo con los parámetros y estándares de servicio que requiere el mercado.

El consultor deberá identificar y caracterizar el entorno de la región, enfocándose a los aspectos, que comercial y operativamente, pueden resultar importantes para la creación del circuito como serían, por ejemplo:

- i. La disponibilidad de infraestructura portuaria, vías de comunicación y asentamientos urbanos que pudieran representar un apoyo terrestre y de servicios para el desarrollo;
- ii. La biodiversidad de la zona en lo que corresponde a la conformación de ecosistemas y la presencia, permanente o temporal, de especies marinas, lacustres y fluviales que pudieran representar aspectos de interés para los usuarios;
- iii. La exclusividad de las escalas

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



c) Caracterización del entorno (continuación)

- iii. La variedad, dimensiones y estado de conservación de sitios históricos tanto precolombinos como coloniales;
- iv. Las distancias de navegación entre los sitios de interés considerando que, preferentemente, el crucero deberá navegar durante la noche y permanecer del orden de 8 horas en cada sitio a fin de maximizar la comercialización de los servicios y, consecuentemente, la derrama económica en cada uno de los puntos;
- v. La configuración física de los sitios potenciales de interés, en lo que aplica a la navegabilidad (profundidad, corrientes, oleaje, etc.)
- vi. La posible interacción con otros planes y programas turísticos federales, estatales o municipales en la región así como los programas y apoyos de organizaciones internacionales, refiriéndose específicamente a la Ciudad de Campeche y su carácter de patrimonio de la humanidad;
- vii. El impulso que se debe hacer para desarrollar parque temáticos de calidad mundial

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



d) Evaluación y determinación de los puertos que conformarán el itinerario

Objetivo: Identificar los puertos que, bajo la situación actual, presentan las condiciones de infraestructura portuaria, turística y de apoyo urbano adecuadas para atender a los cruceros.

La creación de un circuito náutico-turístico en el Golfo de México requerirá, por principio, de la adecuación de la infraestructura portuaria existente así como de una mayor participación de operadores turísticos. En este sentido, el consultor deberá analizar que puertos pueden ser objeto de tales adecuaciones, sin interferir sustancialmente en los esquemas operativos actuales.

Lo anterior presupone, además, que el periodo de traslado terrestre hasta los atractivos de la zona resulte compatible con los tiempos mínimos razonables para que el usuario disfrute de su visita así como con la estadía del barco en el puerto.

Adicionalmente, deberá considerarse a la profundidad del litoral campechano como un factor restrictivo para el tipo de embarcación que podría utilizarse en el circuito.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



e) Determinación del impacto del circuito

Objetivo: Identificar los efectos que la puesta en operación del circuito podría generar en el aspecto ambiental, de generación de oportunidades de negocio y en el entorno urbano.

El arribo de cruceros a la región conllevará, necesariamente, del surgimiento de demandas de servicios y productos tanto para la embarcación como para los usuarios y la propia tripulación. El consultor deberá identificar las actividades económicas que deberán desarrollarse a fin de atender dichas demandas, considerando la disponibilidad de recursos naturales, económicos y humanos en cada sitio determinando:

- i. Las líneas de negocio potenciales;
- ii. Los efectos previsibles sobre el medio ambiente y la presión sobre los servicios urbanos básicos actuales, en su caso;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



- i. Las acciones de mitigación y preservación del entorno ecológico recomendables, en su caso;
- ii. Los requerimientos de infraestructura y servicios urbanos complementarios, en su caso;

f) Estructuración preliminar del circuito

Objetivo: Disponer de un documento que contenga los análisis de mercado, operativos y comerciales necesarios para facilitar la promoción y comercialización del negocio y propiciar la participación de inversionistas privados en su desarrollo.

Una vez concluidos los apartados anteriores, el consultor deberá diseñar y estructurar un circuito base que incluya:

- i. La definición de las características y perspectivas del mercado objetivo en el que se pretende participar;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



- i. Las condiciones operativas en el aspecto náutico, aéreo, terrestre, de apoyo urbano y servicios, incluyendo distancias de navegación y tiempos estimados de estadía en los sitios de interés;
- ii. La oferta de atractivos que puede ofertar el circuito para atender la demanda prevista incluyendo la definición de los procedimientos de control y seguridad y calidad en la prestación de los servicios turísticos;
- iii. El tiempo estimado para la puesta en operación del circuito.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



Estudios para otros estados del litoral del Pacífico (Colima, Guerrero, Oaxaca y Chiapas)

La actividad náutico-turística de cruceros internacionales en estos estados se encuentra condicionada a la actuación de los puertos que integran el circuito de la riviéra mexicana.

En tanto los puertos de Cabo San Lucas, Mazatlán, Puerto Vallarta y Acapulco no desarrollen una estrategia de promoción y comercialización conjunta que les permita diversificar sus atractivos para incrementar el interés de los futuros usuarios y consolidar a cualquiera de los dos últimos como un “home port” que permita reducir la duración de los viajes y “acercar” a estos estados al mercado, su participación en el negocio de los cruceros será mínima.

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



De manera particular puede establecerse que:

- Colima depende directamente del papel que pueda tener Manzanillo y sus oportunidades de desarrollo podrían centrarse en la creación de actividades relacionadas con sus antecedentes prehispánicos; tiene, en contra, su cercanía con Vallarta, un reducido número de playas y la infraestructura urbana y sus habitantes reflejan una clara dependencia de la actividad comercial del puerto;
- Guerrero, no obstante con contar con un puerto con vocación totalmente turística, sufre las consecuencias de una actitud pasiva: el puerto no fue capaz de adaptarse a los cambios en los intereses del turista “VIP” y ha terminado por sobrevivir con la afluencia de visitantes nacionales en “puentes”, semana santa y vacaciones de verano, prueba de ello es la notoria disminución en las operaciones aéreas y el arribo de “charters” procedentes de Estados Unidos así como la reducción en el número de cruceros que operaban pernoctas;

II.1.4. Lineamientos de términos de referencia



- El litoral oaxaqueño y, en especial Huatulco, dependen del movimiento transcanal. En 2002, fue el último año que la CLIA consideró dentro de los mercados mundiales a este circuito. Para la primavera de 2004, no se incluye en sus estadísticas. Ello no significa que el circuito desaparecerá del mercado ya que las líneas navieras lo aprovechan para reposicionar a sus embarcaciones de acuerdo con las temporadas. Sin embargo, debe considerarse que el desarrollo de Huatulco y la posibilidad de explotar Puerto Madero como puerto turístico dependerá de su capacidad para integrarse a un eventual circuito “ecoturístico” asociado con Costa Rica y Centro América o, en el mejor de los casos, que Vallarta o Acapulco se consoliden como “home port” y permitan crear un circuito alternativo en la Riviera Mexicana con menor duración.

II.1.5. Determinación del Perfil de los Consultores

Estudio y/o Proyecto	Programa de Consolidación de Cruceros
Nivel de Especialización	<p style="text-align: center;">Alto</p> <p>Requiere del conocimiento del mercado de los cruceros a nivel nacional e internacional, particularmente en lo que se refiere al papel que tienen las líneas navieras, las agencias mayoristas en la venta de cruceros y los usuarios. Debe ser capaz de identificar los atractivos potenciales y su integración en un conjunto.</p>
Importancia Relativa	<p style="text-align: center;">Regional</p> <p>Define la participación de los puertos de una región que cuentan con los elementos necesarios para conformar un circuito turístico en términos de sus atractivos y las condicionantes operativas asociadas a los tiempos de navegación y características de la infraestructura portuaria y de servicios</p>

II.2. Estrategia de organización para internación de granos por los puertos

II.2.1. Marco de Referencia



En términos generales, la producción agrícola nacional se caracteriza por las siguientes condicionantes:

- No es estable, como consecuencia de la elevada dependencia de las condiciones naturales.
- La escasa tecnificación del campo.
- La falta de suficientes apoyos gubernamentales, que alejan a la producción nacional de su eventual participación en el mercado mundial.
- La creciente tendencia del abandono del campo mexicano por el intenso proceso de urbanización de la población rural.
- Frente a las condiciones descritas el consumo de productos del exterior esta cobrando cada vez mayor participación a nivel nacional.
- Lo indicado ha derivado en una mayor profundización del comercio exterior de granos básicos de origen externo, con serios problemas de dependencia alimentaria.

II.2.2. Diagnóstico



Series de producción agrícola de productos básicos en los años de 1994 al 2003:

Cultivo	GRANOS BASICOS			
	Superficie y volumen de producción 1994-2003			
	1994		2003	
	Superficie ha	Volumen ton	Superficie ha	Volumen ton
Arroz	96,659	373,616	232,000	258,600
Frijol	2,385,562	1,364,239	1,952,885	1,414,100
Maíz	9,196,478	18,235,826	8,396,879	20,258,400
Sorgo	1,434,665	3,701,120	2,212,777	6,797,100
Soya	299,230	522,583	75,135	126,000
Trigo	1,018,790	4,150,922	695,881	2,940,300
Suma	14,431,384	28,348,306	13,565,557	31,794,500
Otros	1,977,992	1,475,523	2,963,917	254,300
Total	16,409,376	29,823,829	16,529,474	32,048,800

Fuente: Sistema de Información Agropecuaria de Consulta, Sagarpa, 2002

II.2.2. Diagnóstico



a) Evolución prevista

- La tendencia de crecimiento de las importaciones de productos agrícolas indica que en el año 2010 la importación de cereales ascenderá a 43 millones de toneladas y para el 2015 se elevaría a 61 millones.
- La producción nacional escasamente significa el 72% de la demanda, hay un déficit de alrededor de 30 millones de toneladas por año. 13 millones ingresan al país por los puertos y 17 millones por vía terrestre.
- En la medida que su manejo por los puertos se transfirió a empresas privadas se mejoró el equipamiento de la mayoría de las terminales receptoras.. Sin embargo, a raíz de la privatización de los ferrocarriles, las empresas concesionarias han procurado atraer este tipo de carga
- El 88% del total se maneja por el Golfo de México, por cuatro puertos: Veracruz, Progreso, Altamira y Tuxpan

II.2.2. Diagnóstico



- Guaymas es el único puerto de exportación, sin embargo sólo maneja las disponibilidades susceptibles de integrarse al mercado mundial, de ahí que se trata de un tráfico difícilmente constante.
- Por razones de servicio, Lázaro Cárdenas, no obstante la capacidad del puerto y el mercado al que podría servir, no esta participando en el manejo de graneles agrícolas.
- Más del 72% de la población nacional se asienta por encima de la cota 500m. Las principales ciudades del país se concentran en dicha región. La industria alimentaría orientada a la producción de harinas sigue la misma distribución.
- Aún cuando la ubicación de los puertos, con relación a sus mercado de consumo resulta adecuada, el origen de los tráficoes es determinante en cuanto al uso del transporte marítimo, para los fines de su abastecimiento.

II.2.2. Diagnóstico



- La importación de cereales por los puertos se concentra en un 61% en el puerto de Veracruz y el restante 39% por los restantes. Esto hace que este sistemáticamente congestionado, en tanto que el resto estén subutilizados Veracruz cuenta con siete posiciones para la atención de embarcaciones de granel agrícola, de las cuales tres operan en forma mecanizada, mientras que cuatro lo hacen de forma semi-mecanizada.
- En el 2001, el tráfico de granel agrícola por Veracruz las embarcaciones dedicadas a este tipo de tráfico en terminal semi-mecanizada fondean en promedio 7.2 días; y las de terminal mecanizada, 3.1 días.
- La maniobra directa en la descarga de este tipo de carga es la que maneja el mayor volumen, alrededor del 37%; le siguen con el 33% las instalaciones de TCE y un 30% en las de Cargil. Los embarques manejados por métodos convencionales tienden a generar mayores tiempos de espera que aquellos que se manejan de forma especializada.

II.2.2. Diagnóstico



- Los puertos son utilizados como centros de regulación, la capacidad de la interfase de almacenamiento se reduce considerablemente y seguirá resultando insuficiente, dadas las restricciones de capacidad de los almacenes
- La estrategia operativa implica que el puerto deje de ser un almacén y que los flujos que por el se movilizan sigan un proceso que de continuidad a la primera y segunda maniobra.
- Una de las ventajas operativas más relevantes es que los cereales no son objeto de una revisión aduanal.
- Con lo anterior, sería posible incrementar la capacidad de operación de la interfase buque-muelle, con la misma infraestructura disponible.

II.2.2. Diagnóstico



b) Tarifas

- Tradicionalmente, debido a que las referencias de medición no son las mismas, se aduce que los puertos mexicanos son más caros que los puertos internacionales alternos.

Esta situación tiene diversos enfoques:

- Por un lado, el marco operativo se refiere exclusivamente costos.
- El proceso de liberación aduanal no es objeto de consideración alguna.
- El puerto de desembarque recibe subsidios provenientes de apoyos federales, que no son contabilizados los costos correspondientes y lo que significan para la economía en su conjunto.
- No se toman en cuenta los tiempos de espera de los buques.

II.2.2. Diagnóstico



- No contemplan costos de almacenaje en puerto que son excesivos, por la alta rotación de inventarios.
- En todo tiempo consideran que los servicios de transporte terrestre que se ofrecen son eficientes y de alta calidad.
- Entre mayores sean los precios de las cadenas logísticas y de transportes, las posibilidades de establecer precios terminales competitivos, en particular para los bienes de importación, se diluyen. De acuerdo con las referencias disponibles, los costos portuarios en la cadena de transporte oscilan, de conformidad con el tipo de bienes de que se trate
- Las APIS han manejado los niveles tarifarios como una herramienta para la promoción del puerto. Salvo que los usuarios dispongan de alternativas de movilización menos costosas, recurrirán invariablemente a las ventajas que les provee el transporte marítimo.

II.2.3. Objetivos



a) Objetivo General

- Analizar con operadores de terminales la mejor estrategia de importación por vía marítima de los graneles agrícolas que derive en la optimización de las instalaciones disponibles en los puertos.

b) Objetivos Particulares

- Estudiar el origen destino del mercado de cereales en México
- Modelizar el esquema de distribución óptimo, imputando costos, demanda por zona económica y condiciones físicas de la red de distribución
- Examinar las necesidades de infraestructura portuaria por región económica
- Revalorar la función estratégicas de las instalaciones portuarias ofreciendo estímulos al comercio marítimo para alcanzar su aprovechamiento óptimo

II.2.4. Índice de términos de referencia



Tomarán en consideración el análisis de las variables determinantes que se indican:

- a) Estrategias nacionales para impulsar la autosuficiencia alimentaria
- b) Impulso al establecimiento de la industria terminal
- c) Análisis de la demanda nacional de cereales básicos
- d) Desarrollo de la infraestructura portuaria
 - Puertos del Pacífico
 - Puertos del Golfo de México

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



a) Estrategias nacionales para impulsar la autosuficiencia alimentaria

- En tanto no se establezca la política de desarrollo del campo, que equipare o favorezca la actividad agrícola nacional con el desarrollo de la misma en países competidores, difícilmente podrá pensarse en recuperar la autosuficiencia alimentaria.
- Es inconcebible estar difiriendo sistemáticamente las estrategias para el desarrollo agrícola nacional cuando existe la posibilidad real de crear las condiciones para lograr la autosuficiencia alimentaria nacional.
- Es imperativo reconocer que las determinantes para el desarrollo agrícola exceden con mucho el ámbito portuario nacional; sin embargo, de no darse las condiciones, los puertos deben prepararse con antelación para hacer frente a los requerimientos que implica la dependencia alimentaria.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



b) Impulso al establecimiento de la industria terminal

- La industria de transformación para la fabricación de galletas, pan, pastas y tortillas; aceites y grasas se asienta preferentemente en el altiplano mexicano, en correspondencia con la ubicación del mercado de consumo. Si se parte de la premisa de considerar que los costos de transportación de las materias primas es más económico que el de acarrear productos terminados el patrón de distribución espacial invariablemente continuará como a la fecha.
- Si se considera que la participación de México en el mercado mundial en la fabricación de estos bienes podría ser importante, la contribución de los puertos se torna en una función estratégica.
- Para ello, se deberá revalorar, dentro de la política de desarrollo industrial, el papel de los puertos en el contexto internacional, con el propósito de que estos contribuyan, por su ubicación estratégica, respecto de los mercados internacionales, en condiciones competitivas

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



c) Análisis de la demanda nacional de cereales básicos

- Es necesario establecer los escenarios que permitan definir el compromiso que debe asumir el sistema portuario nacional para atender los requerimientos de servicio por los puertos.
- Resulta indispensable categorizar los participantes en los puertos identificando a los grandes de los pequeños usuarios. Regularmente el umbral está determinado por los volúmenes de servicio que demandan. La clasificación podría establecerse en clientes de más y menos 500 mil ton.
- Establecidos los requerimientos de estos productos y las estrategias para afrontarlos, deberá procurarse la participación de los terminaleros para que conjuntamente se establezcan las necesidades de infraestructura.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



c) Análisis de la demanda nacional de cereales básicos. (continuación)

- La estrategia debería sustentarse en las necesidades de nuevos puertos e instalaciones graneleras, así como en la modernización de las terminales existentes.
- Bajo esta premisa se requiere el replanteamiento de la Ley de Puertos considerando que se trata de mercancías básicas, por lo que el criterio del 20% no debería aplicarse arbitrariamente sino casuísticamente.
- Adicionalmente debería contemplarse la figura jurídica del recinto fiscalizado estratégico, ubicado en las proximidades del puerto, con la finalidad de eliminar la saturación de las instalaciones portuarias existentes.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



d) Desarrollo de la infraestructura portuaria

- Dadas las condiciones de seguridad para la inversión en la ampliación y modernización de las instalaciones portuarias existentes y dentro del plan de desarrollo de los puertos, habría que reconocer que los agentes abastecedores de cereales básicos en México, representan a empresas globales que están participando en el mercado mundial por lo que su intervención en el abasto nacional es determinante, como determinante es la selección de los modos de transporte seleccionado.
- En tales circunstancias, lejos de dar prioridad al carácter oligopólico de los servicios que ofrecen hay que normalizar su participación en el mercado y regular su grado de influencia en el mismo, con el interés nacional de asegurar el abasto de estos productos en condiciones de equidad y precios terminales adecuados para la población.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



d) Desarrollo de la infraestructura portuaria (continuación)

De los resultados generados en los capítulos precedentes, y dadas las características particulares de los mercados de importación de granos, para estar en posibilidad de determinar los requerimientos de infraestructura, el estudio se dividirá en la parte relativa a los puertos del Pacífico y los del Golfo de México.

Puertos del Pacífico

- Se examinarán los casos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, como puertos independientes de acuerdo con los mercados a los que sirven y los operadores de ambas terminales.
- En el caso particular de Guaymas, el análisis se orientará hacia la posibilidad del manejo de los granos por cabotaje.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



□ Puertos del Golfo de México

- Se deberá revisar como un conjunto, Altamira y Tampico, éste último considerando la situación de competencia del transporte terrestre, dadas las limitaciones físicas del puerto y sus instalaciones.
- El puerto de Tuxpan se revisará con base en las perspectivas de negocio que contemple el operador principal.
- El caso de Veracruz demandará un análisis completo del funcionamiento conjunto de las terminales especializadas y la sustitución de las operaciones de maniobra directa por mecanización del muelle 4. Igualmente deberá analizarse la conveniencia de ampliar la capacidad de almacenamiento fuera del recinto para mantener un nivel de eficiencia adecuado en el uso de los muelles, asociado con un esquema tarifario adecuado a la capacidad de descarga de los equipos a fin de reducir el tiempo de permanencia de los barcos.

II.2.5. Lineamientos de términos de referencia



- Para el puerto de Coatzacoalcos, el consultor deberá analizar los esquemas actuales, desde los puntos de vista operativo y de conveniencia para el puerto y los operadores, de manera de identificar medidas que permitan un mejor uso de los sistemas utilizados en el puerto.
- En el caso de Progreso, se procederá a la revisión relativa a la eficiencia operativa de la primera y segunda maniobras, asociadas con el correspondiente desalojo de la carga.

II.2.6. Determinación del Perfil de los Consultores



Estudio y/o Proyecto	Internación de Granos por los Puertos
Nivel de Especialización	Alto Demanda de un amplio conocimiento del manejo de graneles y sus procesos logísticos de recepción, almacenamiento y distribución tanto en su componente portuaria como en la terrestre. Debe contar con amplios conocimientos sobre el manejo del transporte intermodal
Importancia Relativa	Nacional Define los procesos logísticos para el manejo de los graneles y su efecto sobre los sistemas de transporte, puntos de almacenaje y de distribución detonando actividad económica en los sitios que conforman los sistemas

II.3. Política de comercialización para manejo de vehículos en los puertos

II.3.1. Diagnóstico



a) Diagnóstico Sectorial

- El sector automotriz mexicano es visto como uno de los casos de reestructuración industrial más exitosos. A mediados de los setentas, era una industria caracterizada por la obsolescencia de su maquinaria e incapaz de competir en el mercado internacional. Hoy, sus plantas manufactureras compiten mundialmente en la producción de automóviles, exportando más de un millón de automotores por año.
- Esta transformación se explica por los cambios en el posicionamiento de México en el mercado automotriz global, así como por las políticas aplicadas por el gobierno mexicano para regular la producción de vehículos, las importaciones y las ventas en el país.
- Hoy, la globalización está cambiando el marco institucional de la economía mexicana y liberalizando radicalmente su altamente protegido mercado automotriz.

II.3.1. Diagnóstico

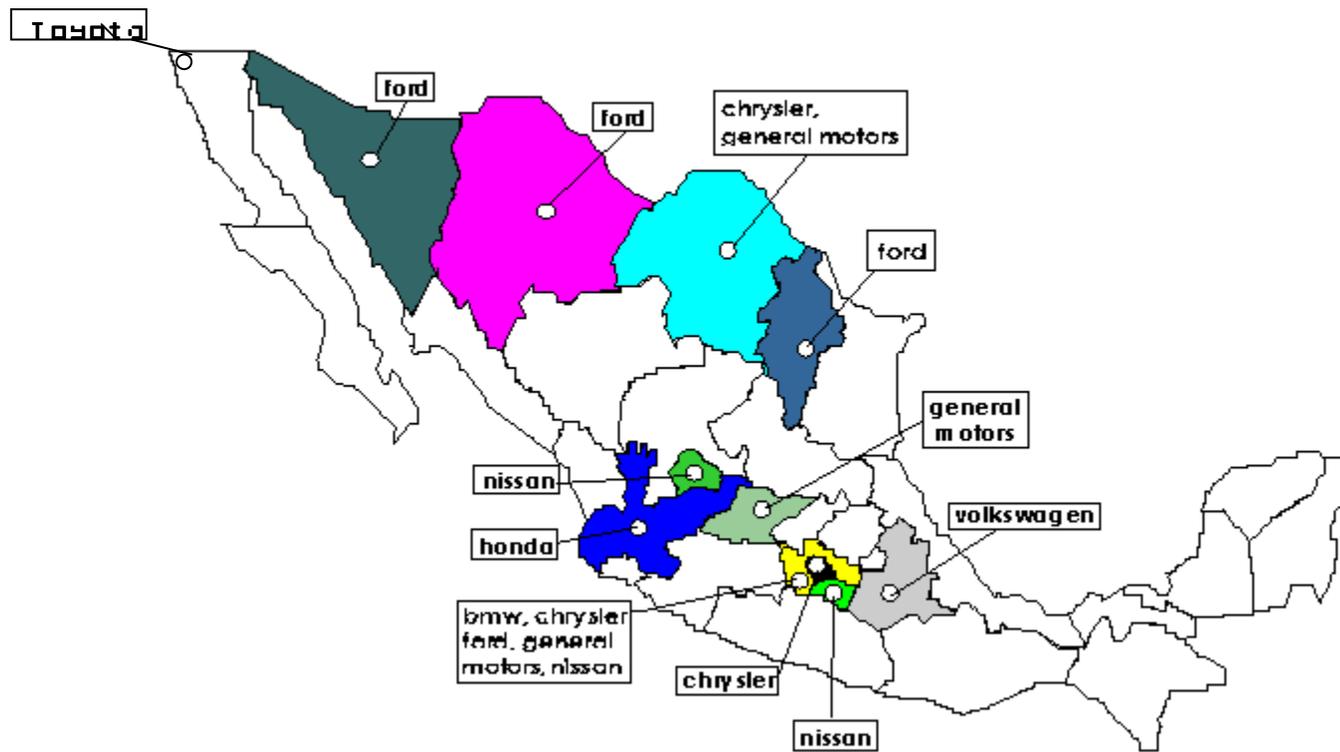


- Recientemente la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) consideró a la industria automotriz mexicana como una de las más importantes experiencias de desarrollo regional latinoamericano, a la vez que resalta cualidades como la mejora de recursos humanos, transferencia de tecnología e integración de cadenas productivas.
- Sin embargo, según el organismo, para consolidar su desarrollo el sector debe pasar de una competitividad artificial, basada en factores como mano de obra barata, tipo de cambio, cercanía con Estados Unidos, a una competitividad real, sustentada en una mano de obra calificada, logística, estructura arancelaria, innovación y desarrollo tecnológico, entre otros.
- Adicionalmente destaca que debe ser prioritario atraer empresas no sólo norteamericanas y europeas sino también asiáticas, para empezar a diversificar los vehículos ensamblados y sus correspondientes bases de proveedores. El estudio también recomienda impulsar los modelos que se ensamblen exclusivamente en México, como parte de una estrategia para aumentar la integración de la cadena y su competitividad

II.3.1. Diagnóstico



Localización Industrial del Sector Automotor



II.3.1. Diagnóstico



- La industria automotriz mexicana es, prácticamente, la única que se ha mantenido en buenos rangos de producción. Desde el año 2000, cuando alcanzó una producción de casi 1.9 millones de unidades, gradualmente se ha visto mermada, entre otros factores, por el notable incremento de la importación de vehículos y la contracción del mercado mundial, vinculado a los sucesos del 11-S.
- La actual política gubernamental de México se orienta a la implementación de un plan de competitividad para impulsar la industria automotriz. El proyecto, basado especialmente en una fuerte reducción impositiva, El plan anunciado por el gobierno atraerá inversiones del orden de los 20mdd en los próximos ocho años. Complementariamente se prevé la creación de alrededor de 500 empresas pequeñas y medianas que formaran parte de la cadena proveedores

II.3.1. Diagnóstico



El objetivo fundamental es el desarrollo del mercado local, la incorporación de nuevos proveedores y la creación de normas desregulatorias para impulsar a la industria automotriz mexicana.

La aplicación del programa de competitividad tiene como meta impulsar la producción de vehículos a cuatro millones de unidades anuales y a duplicar a dos millones las ventas internas.

México, décimo fabricante de vehículos en el mundo, exporta 80% de su producción. En los últimos años, ha firmado 32 acuerdos, convenios y tratados comerciales, entre las cláusulas principales prevalece el mercado automotor

b) Integración Industrial

De 1980 a la fecha, la base de la industria automotriz mexicana es la industria terminal y la de autopartes. La industria terminal, integrada por empresas establecidas en México que fabrican o realizan el ensamble final de los vehículos y la de autopartes, conformados por los proveedores de primer y segundo niveles

II.3.1. Diagnóstico



c) Acuerdos Comerciales

La orientación de México hacia los mercados de exportación se consolidó con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. El TLCAN fijó en 50% el contenido regional mínimo en la manufactura de vehículos durante los primeros cuatro años, el que en los siguientes cuatro se elevaría a 56%. Del noveno año en adelante, la cuota inferior de la componente regional sería de 60%, mientras que las autopartes fabricadas por las empresas maquiladoras se consideran como producto nacional.

Entre otras estrategias, las armadoras estadounidenses modificaron sus proyectos de inversión y producción en México, para lo cual llevaron a cabo varias acciones. La primera fue la manufactura de productos con alto valor agregado, como la producción de motores. Para ello, crearon en el norte de México (en estados como Coahuila y Nuevo León, cerca de la frontera con Estados Unidos) plantas para la manufactura de motores con fines de exportación.

II.3.1. Diagnóstico



d) Cadena de Proveedores

Desde hace diez años, aproximadamente, muchos autopartistas mexicanos decidieron actualizar sus talleres y reestructurar la organización administrativa y de producción de sus empresas, para responder a las realidades de la globalización y a la competencia interna. Esa situación favoreció a los proveedores de máquinas-herramienta y tecnología, ya que hubo un incremento en la demanda de máquinas de control numérico, sistemas automatizados de producción, robots, centros de mecanizado de última generación y software CAD/CAM.

- De todas maneras, la tendencia de las ensambladoras mexicanas ha sido la reducción de proveedores para concentrar sus pedidos y aumentar la calidad del producto final. Es así como adquieren módulos completos para sus líneas de ensamble, incrementando la adquisición de autopartes de proveedores que pertenecen a las firmas autopartistas multinacionales

II.3.1. Diagnóstico



e) Expectativas generales

- Recientemente, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz manifestó que para 2004 las expectativas de crecimiento del sector serían entre 5% y 7%. A pesar de que las ventas en el primer trimestre de este año fueron menores que las reportadas el mismo período del año pasado, se espera una estabilización durante el resto del año.
- Cabe destacar que la total apertura de los mercados para vehículos nuevos, procedentes de los países firmantes del TLCAN, comenzó a partir del presente año y, en tanto que, para las unidades usadas será en 2009.
- La profundización de los flujos comerciales acontecerá entre el 2004 y el 2010. Lo anterior dependerá de estado que guarde la economía de Estados Unidos, que desarrolla un papel fundamental en los sectores clave del intercambio entre México y Canadá: la industria automotriz y la manufactura en general

II.3.1. Diagnóstico



- El sector automotriz espera alcanzar el volumen de autos producidos en el año 2000 en el 2006, además se tiene la percepción de que el acuerdo automotor con Brasil, que prevé liberar el mercado en el año 2006, va a ser otro gran aliciente para la producción de automóviles en México

f) Sector Exportador

- El año pasado México exportó 76% de la producción total de sus automóviles. Actualmente exporta vehículos a más de 60 países, de los cuales sus principales mercados son Estados Unidos, Canadá, Europa y América del Sur. La estrategia comercial de corto plazo se finca en aumentar la exportación a los países latinoamericanos y europeos
- Las seis firmas automotrices que fabrican y exportan vehículos en México, son DaimlerChrysler, General Motors, Ford, Volkswagen, Nissan y Honda. La empresa más exportadora durante 2001 fue General Motors, con casi el 34% del volumen exportado, seguida muy cerca por DaimlerChrysler con más del 30%% y Volkswagen con más del 16%.

II.3.1. Diagnóstico



- Por el lado la producción de los fabricantes de autopartes, sus componentes son exportados en los vehículos producidos en las diferentes plantas mexicanas. Directamente, venden algunos componentes, en especial monoblocks, que son adquiridos por las empresas matrices ubicadas en Estados Unidos, Europa y América Latina, bien sea para utilizar en el ensamble de vehículos o como piezas de reposición

g) Participación de los puertos

- Líneas arriba se estableció que la globalización de la industria automotriz fue determinante en sectores paralelos. La industria marítima y, por ende, la portuaria tuvo que modernizarse y, en su caso, desarrollarse, para hacer frente a los requerimientos que imponía la determinante.
- Así, la participación los puertos en el contexto del comercio automotor de exportación mexicano, en el 2003, ascendió al 26% del total, mientras que tratándose de las importaciones significo las dos terceras partes

II.3.1. Diagnóstico



- Es evidente la importancia estratégica de los puertos en el desarrollo industrial automotriz. Independientemente de lo indicado, por su naturaleza, gran parte de la industria debería estar asentada en las costas nacionales, para reducir los movimientos de tráfico en esta industria global e incrementar su competitividad internacional. Sin embargo, hay que tomar en cuenta que los insumos que compila esta industria provienen en su mayoría de Estados Unidos y por lo mismo la interrelación industrial esta determinada por la topología de cadenas globales.
- Este segmento de la industria continuará creciendo de tal modo que se espera que alrededor del año 2010 México se encuentre exportando cerca de 4 millones de unidades e importando cerca de 2 millones. Esto será posible debido a que la industria automotriz de oriente aprovechara las ventajas comparativas y compartidas, así como estratégicas que México en el continente americano, donde el mercado tiene amplias perspectivas de crecimiento.

II.3.1. Diagnóstico



- La competitividad como objetivo último no es posible cifrarla sino se encuadra en el contexto de una política de estado de largo plazo. La competitividad es un asunto cultural que debe permear entre los miembros de la comunidad portuaria. Implica la puesta en marcha esfuerzos de mejoramiento y capacitación de los recursos humanos, modernización, ampliación y desarrollo de la infraestructura, instalaciones y equipo e implantación de herramientas administrativas y tecnológicas de última generación.

II.3.2. Objetivos



a) Objetivo general

- Optimizar las ventajas compartidas, comparativas y competitivas que ofrece la ubicación estratégica del país.
- Precisar el carácter estratégico de los puertos para apoyar el desarrollo global de la industria automotriz.
- Impulsar el desarrollo de nuevas terminales portuarias para manejo de automóviles en concordancia con los requerimientos de la industria terminal

b) Objetivos específicos

- ✓ Promover una cultura de calidad, entre la comunidad portuaria, cuyas actitud debe orientarse a la satisfacción total del cliente.
- ✓ Apoyar el establecimiento de recintos fiscalizados estratégicos que faciliten el asentamiento de la industria automotriz mediante la oferta de servicios terminales de valor agregado, sean de importación o de exportación.
- ✓ Prestar atención preferencias a la formación de sus recursos humanos de alta calidad.
- ✓ Liderar el impulso de las mejoras de calidad en los servicios que prestan en los puertos.

II.3.2. Objetivos



- ✓ Desarrollar planes de calidad concertados con los prestadores de servicios portuarios y con los operadores que intervienen en los tráficos más significativos, articulando compromisos explícitos ante los clientes y garantizando su cumplimiento.
- ✓ Estructurar los órganos internos (APIS) y externos (prestadores de servicios y operadores) responsables de gestionar y controlar la calidad en todos los ámbitos del servicio al cliente.
- ✓ Potenciar el concepto de calidad entre los protagonistas de la cadena multimodal y facilitar su flujo mediante actuaciones en infraestructura y comunicaciones

II.3.3. Índice de términos de referencia



Por el carácter global de la industria automotriz y la importante participación de México en este sector se requiere el examen de las siguientes variables:

- a) Demanda del mercado mundial
- b) Contribución del sistema portuario
- c) Necesidades de terminales especializadas.

II.3.4. Lineamientos de términos de referencia



a) Demanda del mercado mundial

- ✓ La industria de la fabricación y ensamble de autopartes y vehículos a nivel internacional tiene previsto que, para los próximos 10 años, la tasa media de crecimiento será del orden del 8% anual. Habrá que examinar las posibilidades que México tiene en dicho mercado. Ello implica el conocimiento del posicionamiento de los países oferentes y demandantes, en el mercado global en el corto, mediano y largo plazos.
- ✓ Por otra parte, a nivel de la industria nacional de automotores se deberá establecer las necesidades de transporte, para atender los requerimientos del mercado nacional y su contribución en el mercado mundial de consumo, a partir de las estrategias que a su vez les determinen las empresas transnacionales. De ahí será posible establecer la eventual participación de los puertos en las cadenas de transporte y distribución

II.3.4. Lineamientos de términos de referencia



- ✓ Todo lo anterior implicará el reconocimiento de la evolución de la industria terminal, así como de la correspondiente a autopartes, en el horizonte de los próximos 25 años.

Cobran especial significado los mercados productores de Asia y Europa. En este sentido se requiere que los estudios permitan identificar volúmenes de producción y movimiento de autopartes en los principales mercados, especialmente por los puertos.

- ✓ Dada la ubicación geoestratégica de México en el mercado mundial, deberán considerarse las estrategias que las principales armadoras habrán de seguir en el desarrollo de la industria en el país, así como los requerimientos de inversión extranjera directa que están dispuestos a canalizar.

II.3.4. Lineamientos de términos de referencia



b) Contribución del sistema portuario nacional

- ✓ El movimiento marítimo internacional de vehículos nuevos es del orden de 72 millones de unidades, alrededor del 52% de la producción mundial.
- ✓ La participación de los puertos nacionales en la fabricación de autopartes y ensamble de vehículos puede llegar a ser determinante para la competitividad de la industria.
- ✓ Adicionalmente, los puertos mexicanos deberán dejar de ser simples eslabones en la cadena de transporte. El puerto tiene potencial para contribuir con esta industria, por ejemplo, en la preparación terminal de los automotores que por ellos se movilizan, con el interés de incrementar su contribución en la cadena de valor agregado.

II.3.4. Lineamientos de términos de referencia



- ✓ A nivel nacional, los puertos mexicanos están manejando alrededor de 750 mil unidades, sin embargo la tendencia indica que en el 2010 podría movilizarse el 75% de los 4 millones de vehículos de exportación, más 30% de los correspondientes al de importación, que se estima en 1.5 millones de unidades.
- ✓ Será necesario el reforzamiento de las cadenas logísticas nacionales, vía la armonización de los servicios entre los distintos modos de transporte. Esta situación, en particular cobra especial importancia frente al unimodalismo prevaleciente

II.3.4. Lineamientos de términos de referencia



c) Necesidades de terminales especializadas

- ✓ A nivel nacional, es evidente que existe un déficit de terminales portuarias especializadas para el manejo de automotores. Esta situación se refleja en la participación de los puertos en las cadenas de transportación. Solo el 36% del comercio exterior mexicano se realiza por los puertos, cuando su contribución podría ser, cuando menos, del orden del 60%, tomando en cuenta el origen y destino de los mercados de ultramar.
- ✓ México, a la fecha, no cuenta con una terminal portuaria especializada en el manejo de automóviles. Adicionalmente, no han sido examinados con los fabricantes las necesidades de transporte marítimo en función de sus mercados de destino. Se sabe que existe el potencial, sin embargo se desconoce su magnitud, así como sus requerimientos.

II.3.5. Determinación del Perfil de los Consultores



Estudio y/o Proyecto	Manejo de Vehículos en los Puertos
Nivel de Especialización	Alto Demanda de un amplio conocimiento de los mercados de exportación e importación de vehículos así como de las cadenas de transporte terrestre y su interacción con las terminales portuarias especializadas. Conocimiento de procesos logísticos.
Importancia Relativa	Nacional - Regional Define los procesos logísticos para el manejo de los vehículos y su efecto sobre los sistemas de transporte terrestre y el impacto en el entorno urbano

II.4. Política de integración de los puertos y los centros internos de concentración y distribución de carga

II.4.1. Diagnóstico

El propósito del presente análisis se enfoca a las principales causas que afectan la competitividad de la logística del transporte nacional, resultado de la ineficiente interconexión nodal y de los diferentes modos de transporte. Lo anterior, con objeto de dar al consultor la idea sobre el universo del estudio a realizar.

a) Paso de la carga en el puerto

La reestructuración del sistema portuario de los años noventa ha significado un incremento en los rendimientos de la primera maniobra, es decir, en el movimiento de mercancías de las embarcaciones a las zonas de almacenamiento de las terminales portuarias y viceversa.

Los rendimientos alcanzados tendrán un impacto mayor sobre la competitividad de los puertos mexicanos cuando los eslabones de las cadenas intermodales alcancen niveles más elevados de productividad y eficiencia, así que el principal problema para las cadenas productivas en los puertos se halla en la “segunda maniobra”.

II.4.1. Diagnóstico



Los tiempos promedio en puertos nacionales y otros puertos del mundo son los siguientes:

- Promedio de estadía en puertos mexicanos = 10 días
- Promedio de estadía en puertos de Estados Unidos = 7 días
- Benchmark de estadía internacional promedio en puertos = 5 días

El reto para los puertos mexicanos es resolver la falta de continuidad de los altos rendimientos de la primera maniobra con la segunda maniobra, esto es, el movimiento de la carga de patio a vehículo de transporte terrestre y viceversa

II.4.1. Diagnóstico



La problemática asociada a la segunda maniobra comprende diversos aspectos que se presentan a continuación.

- × Complejo circuito de revisiones
- × El 60% de los contenedores se abre más de una ocasión antes de pasar la revisión aduanal, lo que provoca daños a las mercancías, y refleja falta de coordinación de autoridades entre sí para llevar a cabo una revisión única en la que participen las dependencias y los agentes involucrados.
- × Prácticas logísticas inadecuadas de los usuarios
- × Los usuarios pequeños y medianos casi no participan en el desarrollo de estrategias logísticas para mejorar la competitividad de sus cadenas productivas, ya que el circuito de comunicación e información está escasamente integrado con los actores que participan en la segunda maniobra.
- × Circuito de información y documentación poco integrado

II.4.1. Diagnóstico



- × Se observa un escaso y heterogéneo desarrollo de las tecnologías de información y sistemas inteligentes entre empresas y actividades vinculadas con los flujos de carga en los puertos

b) Falta de integración de los nodos portuarios con los modos de transporte terrestre

No existe interés por establecer las cadenas de transporte que demandan las actividades logísticas

- **Autotransporte**

El eslabón más débil de la cadena intermodal es el autotransporte, resultado de que las empresas de autotransporte en los puertos cumplen básicamente con funciones de arrastradores de carga al servicio de agentes aduanales, agentes navieros u operadores de transporte multimodal. No ofrecen servicios integrados con valor agregado y son quienes absorben algunos de los sobrecostos provocando demoras e ineficiencias en la cadena.

II.4.1. Diagnóstico



- Ferrocarriles

Los principales problemas del ferrocarril en los puertos son los siguientes:

- × Escaso desarrollo de la infraestructura ferroviaria dentro de los puertos
- × Dificultades operativas por la carencia con zonas con vías de intercambio ferroviario
- × Ausencia de coordinación operativa entre la empresas ferroviarias y las terminales portuarias para proveer y retirar el equipo ferroviario
- × Las empresas ferroviarias operan con prácticas monopólicas y la que tiene la concesión le cobra a la otra altas tarifas por los derechos de arrastre ("switchero") con lo que la saca de la competencia.

La problemática indicada tiene como resultado la casi nula participación de los ferrocarriles en servicios multimodales de doble estiba de contenedores vinculados a los puertos.

II.4.1. Diagnóstico



c) Corredores intermodales prioritarios a través de los para los puertos mexicanos

A la fecha se encuentran estructurados, aunque escasamente explotados, los corredores intermodales, nacionales e internacionales, siguientes:

- ❖ **Transpacífico de Doble Estiba con Origen y Destino Internacional**

Asia-Manzanillo/Lázaro Cárdenas-Estados Unidos

Estos corredores intermodales internacionales se han denominado Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico y pretende enlazar flujos de contenedores entre el Sudeste Asiático concentrados en Singapur y el centro de los Estados Unidos, principalmente en Missouri, Tennessee e Illinois, a partir de los puertos de Manzanillo o Lázaro Cárdenas y la frontera norte, que fungiría como una vía complementaria a los puentes terrestres estadounidenses articulados desde los puertos de Long Beach y Los Ángeles.

II.4.1. Diagnóstico



Una de las características principales de este modo de internación de contenedores a los Estados Unidos contempla dos modalidades: carretera y ferroviaria..

La viabilidad del proyecto depende, en buena medida, de que sean resueltos diversos problemas que están concatenados con los siguientes factores:

- Se requiere la coordinación absoluta y ordenada entre autoridades portuarias, operadores de terminales, empresas ferroviarias, aduanas y la PGR, entre otros, en términos operativos y de manejo de precios para garantizar que el corredor sea competitivo y permita el flujo continuo de mercancías;
- El trazo de la vía férrea en la Sierra Madre Occidental presenta pendientes y curvas que provocan sobrecostos operativos, toda vez que demanda equipo de tracción adicional y limita a 80 furgones la extensión de los trenes.
- No hay vía férrea entre Guadalajara y Aguascalientes, lo que obliga a los convoyes a pasar por la región del Bajío y luego subir hacia la frontera norte.

II.4.1. Diagnóstico



- Adicionalmente, se hace imprescindible la ampliación de los patios ferroviarios de maniobras en Laredo y Nuevo Laredo para contar con la infraestructura que satisfaga el incremento de la demanda que generará el corredor.
- ❖ **Multimodales de doble estiba con origen o destino nacional**
 - ❑ *Manzanillo – México*

Es el corredor multimodal más consolidado en los puertos mexicanos, de tal forma, que ofrece servicios regulares de doble estiba seis veces a la semana y servicios no – regulares de estiba sencilla.
 - ❑ *Manzanillo – Monterrey*

El servicio es para estiba sencilla y el corredor maneja volúmenes pequeños. A pesar del gran volumen de contenedores que se movilizan, no se ha consolidado el servicio regular de doble estiba por la falta de competencia entre las empresas ferroviarias que arriban al puerto

II.4.1. Diagnóstico



□ Veracruz – México

No se han desarrollado los servicios regulares de doble por la misma razón que en Manzanillo no obstante el elevado volumen de contenedores que maneja el puerto. El problema obedece, entre otras causas, el cobro de derechos de arrastre entre las empresas ferrocarrileras y a la competitividad del autotransporte en la ruta del Valle de México. El servicio fue inaugurado recientemente con escasa comercialización y una frecuencia semanal.

□ Altamira – El Bajío – México

A principios de 2002 se inauguró el corredor multimodal Altamira – Querétaro; sin embargo, no ha podido consolidarse por la falta de competitividad por la infraestructura ferroviaria en el tramo San Luis Potosí–Tampico, que impide la operación de trenes de doble estiba y por los conflictos entre empresas ferroviarias por los derechos de arrastre.

II.4.1. Diagnóstico



□ *Lázaro Cárdenas – El Bajío – México*

Es un proyecto cuya viabilidad y potencial dependerá del interés de los inversionistas en la terminal especializada de contenedores y de las líneas navieras de servicios regulares que sean atraídas por el puerto

d) Plataforma de los Puertos Fronterizos

Problemática operativa

- × Demoras causadas por los procedimientos de inspección resultado de ineficiencias, burocratismo y fallas en los sistemas de cómputo;
- × La operación de la aduana no es congruente con las necesidades del transporte multimodal.
- × Incompatibilidad entre los horarios de trabajo de la aduana y los ritmos de la industria y el ferrocarril, toda vez que el servicio intermodal es continuo
- × Inspecciones aleatorias de la PGR que no están sincronizadas con los reconocimientos previos de los agentes aduanales

II.4.1. Diagnóstico



La excepción la constituyen los trenes intermodales automotrices que son privilegiados en la inspección fronteriza, ya que la está se limita a verificar el número del contenedor y el sello

Existen los llamados “transfers” que transportan las cajas de los trailers de un lado a otro de la frontera en tractores de modelo antiguo, pero son muy útiles en los recorridos cortos aunque representan una maniobra y un costo adicional en los flujos de transporte entre México y Estados Unidos

Las cadenas logísticas multimodales “puerta a puerta”, tienen una participación marginal y sólo atienden a las ramas de mayor sofisticación como la cadena automotriz y la de productos

Otro factor que afecta negativamente la competitividad del transporte multimodal en México, son las disposiciones aduanales de exigir una fianza para las cajas extranjeras, fijar un plazo de 20 días para abandonar el país y hacerlo del mismo modo que entraron, es decir, arriba de plataformas o rodando

II.4.1. Diagnóstico



e) Corredores prioritarios a través de los puertos fronterizos

Actualmente, existen 27 puertos fronterizos. 8 acaparan el 93% de la carga que traspasa la frontera: Nuevo Laredo, Ciudad Juárez, Tijuana, Piedras Negras, Matamoros, Reynosa, Mexicali y Nogales. Nuevo Laredo toma el 35% de los flujos comerciales medidos en valor monetario

México – Nuevo Laredo (con ramal al Bajío y Occidente)

Es el corredor de carga más importante del país y está vinculado al comercio exterior, fundamentalmente con Estados Unidos, desde la entrada en vigor del TLC y concentra el 35% del valor monetario de los flujos fronterizos del norte del país.

Su importancia no sólo proviene de los flujos carreteros, sino del constante crecimiento de los servicios multimodales que combinan el empleo del autotransporte y el ferrocarril. Este último, ha incorporado nuevas tecnologías como los “road railer”, los servicios de contenedores de doble estiba, los “piggy back” y los carros de tres niveles para el movimiento de vehículos.

II.4.1. Diagnóstico



Este corredor articula principalmente a la ciudad de México y su zona metropolitana con Estados Unidos. En segundo término, sobresale el estado de Nuevo León teniendo como centro la ciudad de Monterrey. Existen ramificaciones hacia Jalisco, el Bajío, otras entidades del centro y del Golfo de México.

□ *México – Ciudad Juárez*

Ciudad Juárez ocupa el segundo lugar en términos del valor monetario de la carga de comercio exterior en la frontera norte, maneja el 19% del total. El hinterland primario de este corredor está localizado en la industria maquiladora de la propia ciudad y la del estado de Chihuahua; no obstante, presenta flujos crecientes hacia la ciudad de México, a través del desarrollo de servicios multimodales en trenes de doble estiba de contenedores.

II.4.1. Diagnóstico



❑ *México – Nogales*

Funciona como vínculo entre el centro y el noroeste de México con Arizona, California y la región oeste de Estados Unidos. En este corredor no se han desarrollado los servicios multimodales y el autotransporte ejerce un amplio predominio

❑ *México- Nuevo León - Matamoros*

Este corredor enlaza los flujos de comercio exterior de Nuevo León y el centro del país cuyo origen o destino son el Sur, el Golfo y el Este de Estados Unidos, además de articular los flujos regionales del propio estado de Tamaulipas y su industria maquiladora. Los flujos comerciales que convergen en Matamoros no provienen de vías terrestres, sino que son embarcados o desembarcados en el puerto de Bronswille y su origen o destino es Europa o Latinoamérica.

II.4.1. Diagnóstico



La activación de nuevos servicios ferroviarios articulados al transporte marítimo en puertos estadounidenses ha propiciado mejoras en este corredor, a la vez que ha tenido un efecto negativo en los puertos mexicanos como Altamira y Tampico que se disputan un hiterland similar con los puertos texanos

□ *México – Bajío – Piedras Negras*

Cuenta con servicios multimodales de doble estiba de contenedores y representa una alternativa para el corredor de Nuevo Laredo. El servicio multimodal más reciente es el que utiliza la General Motors en el corredor Piedras Negras – Saltillo – Bajío y que se ha convertido en una opción ante la saturación de patios y vías en el puerto Laredo – Nuevo Laredo.

II.4.1. Diagnóstico



□ *Tijuana – Frontera norte*

Atiende principalmente el mercado local de maquiladoras y se articula con el estado de California. Tijuana es el tercer puerto en orden de importancia en la frontera norte y moviliza el 12% del valor monetario de la carga; sin embargo, en razón de sus características tiene un hiterland muy limitado y predominan los servicios unimodales basados en el autotransporte

□ *Mexicali – Frontera norte*

Este corredor cubre los flujos locales y regionales de la industria maquiladora y se vincula principalmente con el estado de Baja California.

□ *Reynosa Frontera norte*

Tiene un comportamiento similar al de los corredores anteriores y atiende el mercado de las empresas maquiladoras vinculadas a Texas y otros estados sureños

II.4.1. Diagnóstico



❑ *Otros corredores intermodales*

Para interconectar los terminales interiores del centro y el Bajío con los puertos de Veracruz, Altamira y Tampico. Monterrey – Altamira, Monterrey – Manzanillo y Lázaro Cárdenas – México

f) Terminales interiores intermodales

Las 21 terminales intermodales interiores se han construido con inversiones privadas, pero presentan características diferenciadas: doce de ellas ofrecen servicios a todo usuario que lo solicite, mientras que las 9 restantes, son para uso exclusivo de plantas industriales que manejan importantes volúmenes de carga y sus servicios no son públicos.

La terminal que concentra la mayor demanda es la de Pantaco. Recientemente se han incorporado servicios de doble estiba de contenedores, “piggy back” y “road railer”. Esta terminal presenta signos de saturación y tiene una superficie limitada para un crecimiento de largo plazo.

II.4.1. Diagnóstico



De igual manera, las áreas metropolitanas de Monterrey y Guadalajara y la zona del Bajío muestran un crecimiento acelerado de terminales públicas interiores, mientras que en la región sur – sureste, solamente se han detectado dos pequeñas terminales intermodales en Mérida, Yucatán y Tapachula, Chiapas.

Las terminales privadas interiores, responden a desarrollos emprendidos casi en su totalidad por las plantas armadoras de automóviles instaladas en el país. Observan un gran dinamismo con un crecimiento promedio de aproximadamente 27% anual en los últimos cinco años

La problemática operativa en las terminales intermodales interiores se concreta de la siguiente manera:

- Sólo el 50% de las terminales interiores públicas y el 25% de las privadas cuentan con aduanas o recintos fiscalizados para las revisiones y el despacho de mercancías

II.4.1. Diagnóstico



- Más de la mitad de las terminales intermodales no cuentan con servicios de consolidación y desconsolidación de carga y esto afecta a los pequeños y medianos exportadores, porque sus reducidas cargas no llenan la capacidad de un contenedor
- Es casi nula la existencia de infraestructura para el manejo de productos perecederos
- No hay planeación urbana sobre la localización y el desarrollo de las principales terminales interiores de país y, en consecuencia, algunas de ellas se han ubicado en áreas cuyas vialidades mezclan el tránsito de la terminal con el urbano.
- En las terminales interiores se carece de sistemas integrados de información a los que estén conectados los actores que convergen en los nodos logísticos.
- Al igual que en los puertos marítimos y fronterizos, las terminales interiores que cuentan con servicios aduanales y de inspección por otras autoridades, padecen los mismos problemas relacionados con un complejo circuito de revisiones y de liberación de la carga

II.4.1. Diagnóstico



- Las prácticas monopólicas de las empresas ferroviarias ocasionan problemas para las terminales intermodales interiores, además, determinan tarifas de arrastre de carros con contenedores que son tan elevadas que sacan de la competencia a los operadores.
- Otro nicho del mercado no explorado es la comercialización de los servicios intermodales.

g). Condiciones de un corredor intermodal:

- ✓ La existencia de un comercio exterior maduro
- ✓ Menores costos de operación que las alternativas disponibles
- ✓ La participación de compañías comercializadoras de servicios intermodales en ambos países
- ✓ Política de colaboración entre los participantes

II.4.1. Diagnóstico



- ✓ El servicio se considera operativamente viable, si reúne los siguientes requisitos:
- ✓ Convoyes con un mínimo de 25 plataformas
- ✓ Derechos de paso en el tránsito
- ✓ Itinerario fijo

En el país sólo el servicio intermodal para la industria automotriz cumple con todas las especificaciones, en el resto del mercado se presentan diversas insuficiencias.

No existe una normatividad para las diferentes modalidades de agentes logísticos que participan en la transportación de mercancías y esto genera ambigüedad sobre atribuciones, deberes y obligaciones.

II.4.1. Diagnóstico



h) Infraestructura y Transporte Carretero

Existen 14 corredores carreteros principales en el país para enlazar de forma rápida y segura y con menores costos de operación vehicular, las principales zonas de producción industrial y agropecuaria, los centros urbanos y turísticos más importantes del territorio nacional con los principales puertos fronterizos, marítimos y terrestres.

Los principales problemas que se enfrentan en estos renglones son:

× **Carreteras inconclusas**

Actualmente, hay carreteras pendientes de terminar desde la administración pasada y, paradójicamente, la parte faltante es el tramo esencial para el corredor, que incorpora los ahorros en tiempo de recorrido de la carretera

II.4.1. Diagnóstico



- × *Infraestructura carretera de cuota y competitividad del transporte*

La modernización de los principales corredores del sistema carretero nacional, requiere necesariamente de la incorporación de carreteras de cuota en los tramos más rentables, con el propósito de ofrecer una circulación rápida, segura y reducir los tiempos de recorrido.

- × *Bajos volúmenes de carga en carreteras de cuota*

El fenómeno de bajos volúmenes de tránsito en algunas carreteras de cuota, obedece a tres razones fundamentales: a) el desconocimiento del costo de operación vehicular; b) el diferencial de ahorros en tiempo entre las alternativas disponibles para una misma ruta y c) el costo del peaje

II.4.1. Diagnóstico



× *La problemática del autotransporte de carga*

En las cadenas de carga el eslabón más débil es el transporte de carretero. Su función básica es la de arrastrar la carga a las órdenes de reexpedidores de carga, agentes aduanales, agentes navieros u operadores de transporte multimodal.

Para fortalecer la participación del autotransporte en las cadenas integradas de transporte y distribución, habría que instrumentar algunas medidas correctivas, como son:

- ✓ Asegurar que el precio del diesel no se incremente por arriba de la inflación
- ✓ Establecer un programa de regularización de vehículos de carga que circulan y prestan servicios sin los correspondientes permisos de la autoridad

II.4.1. Diagnóstico



- ✓ Realizar estudios para que las cuotas de las autopistas se establezcan en función del punto de equilibrio entre los beneficios en costos de operación vehicular, el incremento del volumen del tránsito y la cobertura de los costos de mantenimiento de la infraestructura.

i) Infraestructura y Transporte Ferroviario

Se ha mejorado la infraestructura en los principales corredores, los tiempos de operación se han reducido, se incorporaron nuevas tecnologías y se ofrece una mayor diversidad de servicios. El principal problema es de carácter operativa por las prácticas monopólicas de las empresas, en detrimento de la competitividad de la plataforma logística y los flujos comerciales domésticos, toda vez que actúan con discrecionalidad entre sí, cuando determinan los derechos de paso y los derechos de arrastre

II.4.1. Diagnóstico



j) Recinto Fiscalizado Estratégico

La figura de recinto fiscalizado estratégico (RFE) facilita la introducción, por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación.

Se estableció con la finalidad de insertar al país en los procesos de globalización económica, con el interés de favorecer los consiguientes incrementos en los intercambios internacionales de comercio exterior mexicano.

Los RFE aparecen en la legislación aduanal en el año 2003. En los puertos europeos a mediados de los años setenta y emergen como una respuesta de los puertos a un rediseño de las redes de distribución europeas que tienden a concentrarse en un número limitado de centros y rutas comerciales

II.4.1. Diagnóstico



Los puertos, puntos de ruptura modal y de concentración de tráfico, aparecen rápidamente como localizaciones donde se ejercen funciones de valor agregado

En México facilitarían el establecimiento de zonas industriales relativamente segregada del resto de áreas portuarias, para albergar actividades generalmente dedicadas a la logística de la producción de mercancías de importancia para el mercado internacional.

El RFE se concibe como un ámbito abierto a la excelencia logística: sus promotores y gestores deben estar continuamente atentos a todas aquellas iniciativas (actividades, servicios, externalidades) que puedan contribuir a la mejora de la actividad empresarial en su ámbito.

El RFE y su promotor, como operador integral de desarrollo logístico, se convierten en auténticos operadores integrales de desarrollo logístico. Este papel de de gestores activos, es fundamental para la estrategia logística global del RFE

II.4.1. Diagnóstico



La necesidad de ordenar y generar conocimiento en torno al desarrollo del RFE, en el sistema portuario mexicano, debe llevar a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante a la necesidad de impulsar la explotación de esta nueva figura legal, para poner a los puertos mexicanos en su exacta función de desarrolladores de las regiones donde se asientan.

k) *Marco Jurídico*

Cabe destacar que México no cuenta con legislación específica para la realización de servicios logísticos e intermodales por lo que cotidianamente las operaciones se realizan al amparo de las reglas y normas internacionales. En el Programa de Modernización del Marco Jurídico y Normativo de los Puertos deberá quedar claramente desarrollado

II.4.2. Objetivos



a) Objetivos generales

- Impulsar la participación de las APIS en las cadenas logísticas de transporte para asegurar la contribución efectiva y eficiente de los puertos, considerando que el puerto debe jugar un papel incluyente que asegure el funcionamiento de las cadenas en su entorno territorial como uno más de los agentes logísticos.

- Implantar un modelo de puerto proveedor de espacios e infraestructura que regule y promueva las actividades de los operadores logísticos y de transporte privados.

- Proponer formas de organización interna de la API que faciliten al puerto la armonización de las operaciones que demanda este servicio en particular.

II.4.2. Objetivos



- ❑ Flexibilizar las condiciones contractuales, orientándolas hacia el servicio, con objeto de atender tanto a cambios de demanda (modificación de usos, regulación de tráficos o rendimientos mínimo) como a la distinta naturaleza de los negocios, haciendo compatible la determinación de conceptos económicos fijos y variables con la normativa aplicable.
- ❑ Introducir criterios empresariales de evaluación de las oportunidades de externalización que permitan adecuarse a la demanda de servicios, y gestionar indirectamente servicios propios cuando ello permita mejorar su eficiencia y la autosuficiencia económica

II.4.2. Objetivos



b) Objetivos Específicos

- Impulsar la prestación de servicios vigentes asociados con la modalidad, así como de nuevos servicios de interés directo del puerto.
- Intensificar la inversión privada con objeto de fidelizar tráficos.
- Analizar la competitividad, productividad y calidad de las cadenas logísticas asociadas a los puertos

II.4.3. Índice de términos de referencia



El contenido de los términos de referencia será el siguiente:

- a) Logística y cadenas de transporte
- b) Características del transporte multimodal
- c) Análisis macroeconómico
- d) Logística y transporte
- e) Puertos interiores
- f) Marco jurídico

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



El consultor deberá partir de la información existente respecto de los sistemas terrestres establecidos que pudiesen tener vinculación con los puertos del sistema. La fuente principal será la propia SCT en las áreas correspondientes. A título descriptivo, pero no exhaustivo, deberá utilizarse información sobre:

- ✓ Redes internas y su jerarquización en función de sus volúmenes de operación
- ✓ Mercados a los que sirven y tipos de servicios
- ✓ Programas de desarrollo de las plataformas logísticas
- ✓ Características operativas de los servicios de transporte y en las plataformas, etc

A partir de lo anterior, y con base en la información relativa al plan estratégico de los puertos, se examinarían las opciones de integración de redes en las que podrían participar los puertos, haciendo la evaluación preliminar de tales opciones para realizar una jerarquización de las mismas.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



A partir de los datos obtenidos, se procedería a hacer un análisis DAFO, identificando los aspectos en materia de infraestructura portuaria y general; organización de los servicios, estabilidad y potencial de desarrollo del o los mercados en que participaría;

Respecto de las posibilidades de crecimiento de las actividades logísticas, se deberá mantener contacto directo con los trabajos relacionados con la actualización de los PMDP para poder identificar nuevas oportunidades de negocio y derivar de ello las acciones que habría que instrumentar para lograr su integración al puerto.

Con base en todos los elementos anteriores, se formularía la visión y la misión, así como los objetivos que de manera específica se tendría para cada uno de los puertos en los que se hubiera determinado potencial de integración a la red.

Finalmente se propondrían las estrategias de ejecución, desde el punto de vista del puerto, identificando participantes, necesidades de inversión y las adecuaciones de carácter administrativo y regulatorio necesarias.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



De manera complementaria, se indicarían los requerimientos de los participantes externos al puerto y la forma de materializar la integración formal a la red, incluidos los aspectos de relación comercial con las plataformas logísticas involucradas, considerando la posible participación de las APIS.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



Para los fines del análisis del transporte multimodal se deberá optar por la definición que reconoce exclusivamente la vinculación de los modos de transporte ferroviario y carretero con el transporte marítimo.

El multimodalismo en México reconoce que sólo es posible en el manejo de contenedores considerando solamente los movimientos que requieren la participación de un operador. Esta definición implica el reconocimiento y análisis de un marco jurídico-comercial explícito.

a) Logística y cadena de transporte

La logística es concebida como técnica de control y de gestión de flujos de materias primas y de productos desde sus fuentes de aprovisionamiento, hasta sus puntos de consumo. Así, la logística aparece como un avance técnico para las empresas.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



b) Características del transporte multimodal

La gran innovación atribuible al transporte multimodal radica en la introducción y perfeccionamiento de sistemas modernos de organización con un adecuado soporte reglamentario, tarifario e informático.

Debe quedar claro que el multimodalismo apoyado en un conjunto de actividades de servicios logísticos contribuye a modernizar la economía en su conjunto y no solamente al sector transporte. Además influye sobre la estructuración espacial del aparato productivo nacional y puede convertirse en un factor favorable para la desconcentración y desarrollo regional.

En el mismo tenor, cabe destacar la jerarquía portuaria a nivel internacional, la competencia entre puertos y se hace énfasis en los servicios sofisticados que aseguran la eficiencia de los grandes puertos. Estos comprenden:

- Servicios auxiliares para agilizar las maniobras
- Apoyos logísticos a las cadenas multimodales
- Política aduanal para acelerar el tránsito de la carga.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



c) Análisis macroeconómico

La evolución del sector externo de la economía presenta notables contrastes entre 1993 y el año 2003. En el último año, el comercio exterior mexicano paso de 82 mmdd a 336mmdd, cuatro veces más.

Cinco grupos de productos fueron determinantes en su crecimiento: automotores y autopartes, industria química, electrónicos y sus partes, textiles y alimentos.

En igual lapso, la contenerización de la carga marítima aumentó considerablemente, a razón del 14.9% por año, 3.5 veces más.

Con todo, el potencial de carga contenerizable en México es del orden de 100 millones de toneladas, en tráfico de comercio internacional y cabotaje, puesto que a la fecha sólo se maneja el 30% del tráfico total, debido principalmente al nivel de desarrollo del unimodalismo.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



d) Logística y transporte

Será necesario analizar los flujos de tráfico especializado en los ejes longitudinales y transversales y su proyección a corto, mediano y largo plazo. Habrá que tomar en cuenta que en México, el desarrollo de la contenerización y la conformación de cadenas multimodales esta condicionando el grado de avance de los elementos que constituyen las cadenas de transporte, así como al nivel de madurez del contexto socioeconómico en que se realiza.

El intermodalismo deberá darse con el desarrollo paralelo de la tecnología en todos los modos de transporte para disminuir costos, incrementar la seguridad y regularidad y aprovechar las economías de escala.

Aún cuando se tiene la certeza de las necesidades de transporte intermodal habrá que sugerir los mecanismos que hagan realidad el establecimiento de cadenas logísticas para inducir la economía de los precios terminales de los bienes transportados.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



e) Puertos interiores

Existe la tendencia por desarrollar centros nodales de transferencia de carga entre los modos de transporte. Esto sólo será posible si se valoran los costos integrales de transporte y se estimula la adopción de los modos más económicos, de conformidad con los requerimientos de la carga.

La estrategia deberá tomar en cuenta la optimización de las redes existentes y el desarrollo de nuevos enlaces, sobre todo los de largo recorrido carretero y ferroviario.

Los puertos jugarán un papel determinante en el transporte de carga, con relación a la ubicación geográfica de México. Tanto la Unión Europea como los países asiáticos ven en este país una oportunidad para atender el mercado de norteamérica de tal manera que se espera un flujo importante de mercancías para en ambos sentidos. Los consultores deberán cuantificar la magnitud de los flujos y proponer las estrategias para afrontarlos.

II.4.4. Lineamientos de términos de referencia



f) Marco jurídico

Se deberán examinar las condicionantes jurídicas que están determinando la conformación de servicios logísticos de clase mundial. Ello implicará generar la propuesta para su implementación a corto plazo.

El análisis también deberá contemplar las adecuaciones al marco legal complementario con la finalidad de alcanzar una reforma integral que permita al país su participación en el mercado mundial en condiciones favorables

II.4.5. Determinación del Perfil de los Consultores



Estudio y/o Proyecto	Integración de los Puertos y los Centros Internos de Concentración y Distribución de Carga
Nivel de Especialización	<p style="text-align: center;">Alto</p> <p>Requiere de un amplio conocimiento de los flujos de cargas por los puertos y sus orígenes y destinos así como de los programas regionales y nacionales orientados al desarrollo de la actividad comercial e industrial en el país. Conocimiento de las cadenas de transporte, multimodalismo, procesos logísticos y normatividad en materia aduanera.</p>
Importancia Relativa	<p style="text-align: center;">Nacional - Regional</p> <p>Define los procesos logísticos para el flujo de cargas de y hacia los puertos; el manejo de los centros de concentración y distribución con alcance nacional y regional y su efecto sobre las cadenas de transporte de las economías de escala.</p>

II.5. Programa de red de estaciones de observación oceanográfica y meteorológica

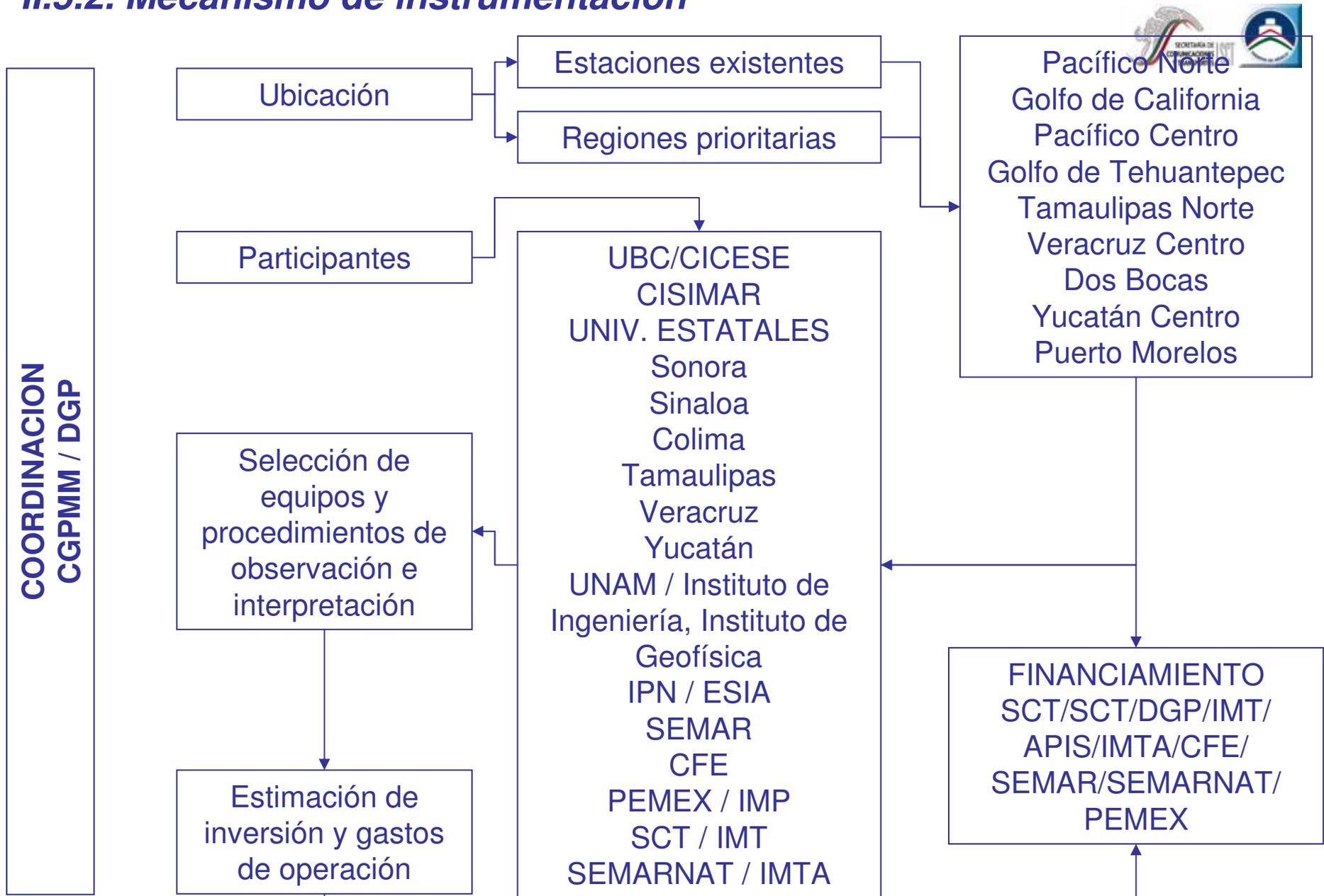
II.5.1. Observación general



La Dirección de Obras Marítimas y Dragado, responsable directa de la conducción del proceso de instrumentación de este programa, en reuniones celebradas con instituciones y centros de educación superior que llevan, en forma independiente, algunos trabajos sobre la materia, acordaron que para unificar esfuerzos, no sólo en lo relativo a la instalación y operación de las diversas estaciones que se acordaran, sino en la metodología para uniformizar la información y en la responsabilidad técnica y financiera para la operación completa del programa, se solicitara al Instituto Mexicano del Transporte y al Instituto Mexicano de Tecnología del Agua, para que formularan las bases y definieran las estrategias de ejecución del programa.

Por la razón anterior, sólo se presenta un esquema del mecanismo general de instrumentación del programa.

II.5.2. Mecanismo de instrumentación



II.5.3. Determinación del Perfil de los Consultores



Estudio y/o Proyecto	Red de Estaciones de Observación
Nivel de Especialización	Alto Demanda de un amplio conocimiento de los procesos oceanográficos y meteorológicos, sus causas y efectos sobre la franja litoral. Conocimiento de los sistemas y equipos para medición de los fenómenos así como de su manejo e interpretación de los resultados
Importancia Relativa	Nacional Define la localización y establece los procedimientos para la instrumentación de la red; selecciona los equipos y sistemas de monitoreo que permitirán obtener un mayor conocimiento de las condiciones oceanográficas y meteorológicas del país y proporcionar información actualizada y confiable para el diseño de obras marítimas y ayudas a la navegación

II.6. Actualización del marco jurídico y regulatorio



II.6.1. Diagnostico del marco regulatorio de la actividad portuaria nacional

A partir de la emisión de la Ley de Puertos, se inició un proceso de modernización de la legislación en la materia. El proceso no se ha concluido y en la medida que por otra parte se ha consolidado el nuevo esquema de organización operativa de los puertos, la situación da mayor relevancia a continuar con dicho proceso.

a) Ley de puertos

En el panorama actual, la Ley de Puertos y su reglamento de 18 de noviembre de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 del mismo mes y año y en vigor el día 25 siguiente, han sido rebasados por el intensamente evolutivo fenómeno portuario, en vigor la innovación de tecnologías y la modernización de equipos y sistemas, los cuales, frente a la globalización, el progreso polarizado y la adversidad para algunas naciones, hacen inminente y necesaria la actualización del marco regulatorio portuario

II.6.1. Diagnostico del marco regulatorio de la actividad portuaria nacional



b) Legislación colateral a la portuaria

Paralelamente con la Ley de Puertos se fueron renovando otras leyes sobre Comunicaciones y Transportes, primordialmente la Ley de Vías Generales de Comunicación, aún cuando se respetaron las que específicamente venían regulando la de Navegación y el Comercio Marítimos, entre otras.

c) Derogación incompleta de leyes

A pesar de que se derogaron múltiples disposiciones de las leyes y reglamentos vigentes hasta entonces, continuaron en vigor preceptos aislados y dispersos que no ha sido posible compatibilizar de manera integral y que han dado lugar a incongruencias, contradicción de leyes y lagunas, que han ocasionado la necesidad de interpretar e integrar el derecho portuario con base en la complementariedad y la supletoriedad de disposiciones legales.

II.6.1. Diagnostico del marco regulatorio de la actividad portuaria nacional



El nuevo marco jurídico deberá tomar en cuenta:

- las experiencias y resultados productivos logrados en el sistema anterior,
- la mejora continua y la innovación con calidad, para que la actividad portuaria y desarrollo de los litorales y riberas del País,
- La participación coordinada y en equipo de los sectores público, privado y social,
- que los puertos, son, vía general de comunicación, bienes nacionales y centros de negocios, pero también
- Que deben ampliar su ámbito de acción, para atender las necesidades del transporte multimodal, las zonas de logística, de las industrias costeras, las actividades de valor agregado y, en general, cualquier forma de desarrollo costero, vinculado con los puertos o las obras marítimas

II.6.2. Objetivos



a) Objetivos Generales

- Modernizar el marco legal para estar en posibilidad de dar los siguientes pasos en la reforma estructural del sistema portuario nacional.
- Adecuar las disposiciones relativas a la estructura administrativa de las APIS.
- Establecer los vínculos con otros instrumentos regulatorios, en especial en materia ambiental y de desarrollo regional y urbano

b) Objetivos específicos

- Redimensionar la autonomía funcional y de gestión de las APIS, para que desarrollen su actividad con procedimientos empresariales, sin perjuicio de los necesarios mecanismos de control y coordinación
- Reestructurar los órganos de gobierno de las APIS, para lograr una representación más equilibrada de los miembros de la comunidad portuaria.

II.6.2. Objetivos



- Contar con un organismo rector que de congruencia al desarrollo de los litorales nacionales, que armonice las preferencias de los distintos niveles de gobierno, que establezca seguridad jurídica para su mejor uso y aprovechamiento de los litorales
- Asegurar que los recursos generados por el puerto se destinen a su propio desarrollo.

II.6.3. Índice de términos de referencia



El estudio considerará los aspectos que se indican:

- a) Estudio integral
- b) Identificación de cambios legales
- c) Reformas a la Ley de Puertos
- d) Propuesta de reformas
- e) Otras propuestas de reformas
- f) Reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación
- g) Reformas a la Ley de Navegación
- h) Reformas a otras disposiciones

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



Se sugieren las siguientes líneas estratégicas sobre temas que permitirán cumplir con los objetivos señalados.

- Reforzar el régimen dominial de los bienes y servicios portuarios en el sistema costero y ribereño de la nación.
- Robustecer la imagen de la autoridad normativa y reguladora.
- Consolidar la autonomía de la gestión portuaria de los administradores, operadores y prestadores de servicios portuarios, sin que se les atribuya autoridad.
- Hacer eficaz y eficiente la función de habilitación de puertos y la relativa a delimitar los recintos portuarios bajo la competencia de la SCT.
- Simplificar los requisitos para el otorgamiento de concesiones.

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



- Establecer el procedimiento de otorgar simultáneamente concesiones sobre zonas federales.
- Dar celeridad a la expedición de las autorizaciones que procedan en materia de impacto ambiental portuaria.
- Sustentar la actividad portuaria y el otorgamiento de concesiones en la planeación nacional y regional para el desarrollo social y humano.
- Fomentar la inversión privada mediante la adjudicación directa en un sistema de prelación y preferencias.
- Racionalizar los plazos de las concesiones para que no se transfieran a perpetuidad.
- Evitar las exenciones en el pago de las contraprestaciones fiscales por el uso de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



- Prohibir los gravámenes y cargas que pongan en riesgo los inmuebles portuarios.
- Replantear los conceptos de reversión y transferencias de dominio al concluir las concesiones.
- Unificar la política fiscal de cobros por los diversos conceptos portuarios.
- Incorporar la actividad portuaria interior.
- Regularizar la tenencia de la tierra y la ocupación de las aguas para fines portuarios.
- Establecer asignaciones para entes públicos.
- Propiciar la coordinación con las entidades federativas y municipios, fuera del régimen concesional.

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



- Consolidar el sistema portuario nacional en los litorales y riberas y en los sistemas fluviales y lacustres.
- Promover el desarrollo sustentable a través del aprovechamiento racional e integral de los lugares con vocación portuaria
- Aprovechar la vocación turística de las costas mexicanas, para fomentar el desarrollo de marinas, terminales de cruceros y demás instalaciones de índole turística.
- Fomentar la actividad pesquera comercial y deportiva, para elevar el nivel de ese subsector social de la economía.
- Fortalecer a la autoridad portuaria, para que impere el orden y la seguridad en los puertos.
- Definir la naturaleza efectiva de la administración portuaria, sin confundirla con la autoridad, ni atribuirle funciones de ese género.

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



Para lograr los objetivos y alcances propuestos, en los diversos temas que se determine, abarque la reforma legal, es necesario programar una serie de acciones y metodologías que permitan la consecución de ese fin.

a) Estudio integral

- En primer término, se requiere tener a la vista todos los elementos que son indispensables, para someterlos al estudio y análisis de especialistas y expertos, para que, fundados en el diagnóstico que se ha presentado con anterioridad, se determinen los cambios que deben someterse a la reforma legal, es decir, los que se refieren a la normatividad vigente, como son de manera esencial, la Ley de Puertos, su reglamento, la Ley de Navegación, su reglamento, la Ley de Vías Generales de Comunicación y algunas otras disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, que deben observarse de manera integral, con el fin de evitar errores, incongruencias, obstáculos, lagunas o regulaciones que ya se hubiesen superado en el pasado .

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



b) Identificación de los cambios legales

El siguiente paso será determinar si la reforma merece ser integral o bien, referirla a disposiciones específicas por temas o materias que, de acuerdo con la época en que se vive, requieren de inminente actualización.

c) Reformas a la ley de puertos

La propuesta de reformas, después de haber analizado integralmente el paquete portuario, debe trabajarse en principio, sólo respecto de la Ley de Puertos, que es el ordenamiento fundamental.

d) Propuesta de reformas

En seguida correspondería proponer textos comparativos de reformas con la explicación de los cambios propuestos, el sustento legal y sus repercusiones sociales, políticas o económicas, que aseguren la mejora continua y la calidad de los servicios

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



e) Otras propuestas de reformas

Con posterioridad a la definición de las reformas a la Ley de Puertos, procedería, si así se decide, trabajar la propuesta de reformas, respecto de los cambios que se identifiquen como necesarios a otras disposiciones del paquete portuario.

f) Reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación

Una de las tendencias de la reforma, podría ser, el derogar todas aquellas disposiciones que, en materia portuaria pudiera contener la Ley de Vías Generales de Comunicación para tratar de unificar la normatividad portuaria.

g) Reformas a la Ley de Navegación

Lo mismo puede decirse respecto de la Ley de Navegación, la cual, debiera excluir todas aquellas disposiciones referentes a los puertos, para concertar en un solo ordenamiento la normatividad portuaria.

II.6.4. Lineamientos de términos de referencia



h) Reforma a otras disposiciones

Los demás reglamentos y disposiciones administrativas, deben adecuarse al marco legal que se actualice, sin rebasar los textos legales, con el único fin de facilitar su aplicación para su exacta observancia

II.6.5. Programa del proceso legislativo



a) Consulta popular

Los textos legales que se propongan, deben someterse al consenso de los sectores sociales y empresariales que se involucren, aprovechando los foros de consulta y retroalimentación.

b) Opinión de las dependencias y entidades

Cuando exista consenso, el anteproyecto respectivo, podrá circularse para su opinión a las dependencias y entidades públicas federales, estatales y municipales del ramo.

c) Dictamen jurídico

Consolidado el anteproyecto, el mismo debe remitirse para su dictamen, a la consejería general jurídica de la presidencia de la república.

II.6.5. Programa del proceso legislativo



d) Proceso legislativo

Por conducto de la Secretaría de Gobernación se haría llegar el anteproyecto, como iniciativa del titular del ejecutivo Federal al Congreso de la Unión el que lo sometería a la comisión de comunicaciones y transportes y, en su caso, al proceso legislativo, que culminaría posiblemente, con la aprobación, promulgación, publicación e iniciación de la vigencia de las reformas.

e) Dependencias fundamentales

Cabe mencionar que serán factores primordiales, los análisis de carácter legal que efectúen las áreas técnicas de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, de la Dirección General de Puertos , de la Dirección General de Capitanías , de la Dirección General de Marina Mercante y de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en coordinación con la Coordinación General de Asuntos Jurídicos, la Dirección General de Zona Federal Marítimo Terrestre y la Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental de la SEMARNAT.

II.6.5. Programa del proceso legislativo



f) Intervención del sector privado

Los despachos del ramo marítimo portuario, las asociaciones, consorcios, corporativos y demás instituciones, así como los profesionistas podrán remitir al despacho consultor sus opiniones, observaciones y propuestas, tendientes a enriquecer el anteproyecto.

g) Universidades

Las universidades podrían contribuir a fortalecer el éxito de la reforma,

h) Presentación del anteproyecto

A pesar de la multiplicidad de acciones, el trabajo puede procesarse en un tiempo definido, para estar en posibilidad de presentar el anteproyecto en el primer periodo legislativo del congreso de la Unión en el año 2004.

II.6.6. Determinación del Perfil de los Consultores



El perfil de los consultores se ha definido en función del grado de especialización de cada proyecto, su importancia relativa con respecto de otros estudios y proyectos y el nivel de complejidad de cada puerto.

Estudio y/o Proyecto	Actualización del Marco Jurídico y Regulatorio
Nivel de Especialización	<p style="text-align: center;">Alto</p> <p style="text-align: center;">Demanda de un amplio conocimiento de las Leyes y Reglamentos actuales así como de la problemática para el manejo de inversiones privadas, la certidumbre para el inversionista, la equidad en las oportunidades de trabajo y la libre competencia</p>
Importancia Relativa	<p style="text-align: center;">Nacional</p> <p style="text-align: center;">Define las políticas nacionales en que se sustentarán los PMDP en lo que corresponde a su ámbito de acción y la relación entre Gobierno–Usuarios-Clientes-Inversionistas</p>

II.7. Relaciones ciudad puerto y medio ambiente

II.7.1. Diagnóstico



De los 17 puertos principales del país:

- Sólo en Lázaro Cárdenas, Altamira y Dos Bocas, la planeación de la zona destinada a la actividad portuaria, fue convenientemente separada para fines de crecimiento, operación y aspectos ambientales, del área urbana.
- En los 14 puertos restantes no ha habido consideraciones de planeación específicas, llevando a la situación que el análisis de la relación ciudad puerto y su problemática empieza a ser tratada en forma reactiva.
- Existen casos como el de Tampico que no obstante tener una clara conciencia de los problemas en materia de contaminación ambiental, interferencia de los tráficos urbanos y portuarios y limitaciones al desarrollo portuario, desde hace más de 40 años, no ha sido posible darles una solución adecuada.

II.7.1. Diagnóstico



- ❑ Casos similares en materia de limitación al crecimiento del puerto aunque de menor impacto ambiental, son Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Acapulco.
- ❑ En todos los puertos, existe, en alguna medida, problemas de conectividad. Este problema adopta dos vertientes: la de integración eficiente del puerto a la red troncal por razones de infraestructura adecuada y la relativa a la operación misma de dicha infraestructura.
- ❑ El primer caso, que es el más frecuente, se deriva de el uso común que históricamente han tenido los acceso urbanos propiamente dichos y los portuarios
- ❑ El segundo caso se refiere específicamente al de la conectividad ferroviaria en los puertos donde hay diferencia entre las vías concesionadas y los operadores, Veracruz y Altamira son los ejemplos más evidentes.

II.7.1. Diagnóstico



- ❑ En materia ambiental, la aplicación de los programas tendientes a lograr la satisfacción del ISO 14,000 ha conducido a que desde el punto de vista estricto de la actividad portuaria, no haya efectos negativos sobre el ambiente urbano, especialmente en lo relativo a las aguas marinas.
- ❑ No existe una regulación integral que considere las políticas de uso del suelo, integrando las disposiciones sobre la materia establecidas más por el uso existente que con una visión proactiva. La misma afirmación puede hacerse en materia ambiental

II.7.1. Diagnóstico



- ❑ En materia ambiental, la aplicación de los programas tendientes a lograr la satisfacción del ISO 14000 ha conducido a que desde el punto de vista estricto de la actividad portuaria, no haya efectos negativos sobre el ambiente urbano, especialmente en lo relativo a las aguas marinas.
- ❑ No existe una regulación integral que considere las políticas de uso del suelo, integrando las disposiciones sobre la materia establecidas más por el uso existente que con una visión proactiva. La misma afirmación puede hacerse en materia ambiental

II.7.2. Objetivos



□ Objetivos Generales

- Definir las políticas portuarias y urbanas que permitan la integración territorial y que faciliten el establecimiento futuro de áreas de vocación portuaria y urbana.
- Desarrollar las políticas que aseguren el mejoramiento y modernización de las vialidades portuarias y urbanas.
- Establecer los mecanismos que faciliten la intervención del puerto en el desarrollo urbano y viceversa.
- Que la comunidad urbana recupere sus espacios portuarios, tales como: malecones, paseos marítimos, patrimonio histórico, etc., que con anterioridad a la creación de las APIS utilizaban.

II.7.2. Objetivos



□ Objetivos específicos

- Armonizar el desarrollo urbano portuario en Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso, en el Golfo de México, y Ensenada, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco y Salina Cruz, en el Pacífico.
- Prevenir la interferencia del desarrollo portuario y urbano en Cabo San Lucas, Vallarta, Huatulco y Puerto Madero, en el Pacífico.
- Establecer las zonas de desarrollo portuario en Tampico, lado Veracruz; Tuxpan, lado Cobos; Veracruz, Bahía de Vergara; Coatzacoalcos, incorporando Minatitlan y Nachital al recinto portuario actual; Yucatán, integrando los recintos portuarios de los puertos pesqueros, en el Golfo de México; Puerto Morelos integrando el parque industrial Morelos; Canal de Zaragoza en Xcalak, en el Caribe; Pichilingue; Guaymas, en el estero de Empalme; Puerto Vallarta, integrando el estero de El salado; Manzanillo, en la laguna de Cuyutlán; Acapulco, en laguna de Coyuca, en el Pacífico.

II.7.2. Objetivos



❑ Objetivos específicos

- Atender, por parte de las APIS, en todos los casos, los efectos del tránsito vehicular portuario debidos al uso de las vialidades de los centros urbanos en que se asientan.
- Desarrollar a cargo de las APIS áreas de esparcimiento para la comunidad urbano-portuaria.
- Implementar las medidas que faciliten a la comunidad urbana la visita al puerto sin detrimento de las medidas de seguridad.

II.7.3. Índice de términos de referencia



Consideraran el examen de las dos vertientes motivo de análisis:

- a) Estrategia general
- b) Relación ciudad puerto

II.7.4. Lineamientos de términos de referencia



a) Estrategia general

En relación con esta problemática y más que realizar un estudio a nivel nacional, dadas las características particulares que se adoptan en cada caso y la política que se pretende estimular para contar con una mayor participación de los gobiernos estatales y municipales, asociada con la del propio gobierno federal, se propone como estrategia general, el que en la actualización de los PMDP se incluya, como un estudio específico, la problemática de cada puerto.

b) Relación ciudad puerto

- En asuntos asociados con la relación ciudad-puerto, el principal se refiere al crecimiento de las áreas urbanas y portuarias, al manejo de aguas residuales y otros de tipo ambiental. Se deberá identificar la forma más efectiva de participación, no sólo en términos económicos, sino de adopción de medidas preventivas o correctivas.

II.7.4. Lineamientos de términos de referencia



- Es importante hacer consideraciones especiales en los casos de los proyectos de ampliación de los puertos de Veracruz y Manzanillo y de reorientación de la función del puerto en el caso de Tampico y, parcialmente en el de Veracruz.
- No es previsible determinar a priori cuáles serían los niveles de participación en el resultado de las implicaciones asociadas con los cambios que se acuerden
- En materia de conectividad, las comunidades portuarias (APIS) deberán adoptar una posición participativa directa, aportando recursos para que se logre una integración eficiente, con la mayor independencia posible de los flujos de transporte no portuarios.
- La aportación de recursos se determinará según el caso, en la medida que lo hagan las autoridades federales, estatales o municipales.
- En materia de accesos ferroviarios, se hará lo propio con los concesionarios respectivos.
- Reglamentaciones de protección ambiental, o de seguridad, que afecten a los puertos y el transporte marítimo y sobre usos del suelo y el desarrollo urbano

II.7.4 Lineamientos de términos de referencia



- ❑ Difundir entre la comunidad urbano portuaria la visión, misión, metas y objetivos del puerto a corto, mediano y largo plazo.
- ❑ Integrar en el PMDP las acciones a favor del núcleo urbano y programar los recursos para su implementación.
- ❑ Tomar las medidas para resolver y prevenir, en su caso, los efectos al medio ambiente en el agua, aire y suelo, derivados del establecimiento del puerto, con el consenso de la comunidad urbano-portuaria.

II.7.5. Determinación del Perfil de los Consultores



Estudio y/o Proyecto	Relación Puerto – Ciudad y Medio Ambiente
Nivel de Especialización	<p>Alto - Multidisciplinario</p> <p>Demanda del conocimiento de los procesos logísticos del puerto y las características de la infraestructura urbana y los asentamientos humanos; conocimiento de la bio-diversidad de la región y las acciones para mitigación de impactos ambientales</p>
Importancia Relativa	<p>Regional</p> <p>Formula recomendaciones para la conectividad y el flujo vehicular; para la planeación de uso de suelo en las áreas portuarias cuya actividad primaria se interrelaciona con el entorno urbano; emite recomendaciones para el tratamiento de desechos producto de la actividad portuaria y para el desarrollo y/o modernización de la infraestructura</p>