

Contenido de este informe

A.	Introducción	Página 5
B.	Objetivos de la fase	Página 8
C.	Resultados de la Fase	Página 10
I.	PMDP Base Acapulco	Página 24
II.	PMDP Base Altamira	Página 46
III.	PMDP Base Baja California Sur	Página 70
IV.	PMDP Base Cabo San Lucas	Página 92
V.	PMDP Base Campeche	Página 114
VI.	PMDP Base Coatzacoalcos	Página 136
VII.	PMDP Base Dos Bocas	Página 160
VIII.	PMDP Base Ensenada	Página 183
IX.	PMDP Base Guaymas	Página 206
X.	PMDP Base Huatulco	Página 230
XI.	PMDP Base Lázaro Cárdenas	Página 252
XII.	PMDP Base Manzanillo	Página 276
XIII.	PMDP Base Mazatlán	Página 302
XIV.	PMDP Base Progreso	Página 325
XV.	PMDP Base Puerto Chiapas	Página 349
XVI.	PMDP Base Quintana Roo	Página 372
XVII.	PMDP Base Salina Cruz	Página 394
XVIII.	PMDP Base Tabasco	Página 417
XIX.	PMDP Base Tamaulipas	Página 439
XX.	PMDP Base Tampico	Página 461
XXI.	PMDP Base Topolobampo	Página 484
XXII.	PMDP Base Tuxpan	Página 507
XXIII.	PMDP Base Vallarta	Página 531
XXIV.	PMDP Base Veracruz	Página 554
D.	<u>Conclusiones y Recomendaciones</u>	<u>Página 579</u>

D. Conclusiones y Recomendaciones

Las conclusiones y recomendaciones más relevantes, que se reflejan en este informe ejecutivo para las distintas API's del Sistema Portuario Nacional se agrupan de la siguiente manera:

- **API's federales** de acuerdo con la agrupación estratégica definida en la Fase 2.
- **API's estatales.**
- **API's administradas por FONATUR.**
- **API privada.**

Como recomendaciones que aplican para todas la APIS se destaca que:

- La elaboración de los PMDP debe considerar la participación de los puertos en el Programa Rector de Desarrollo Costero (PRORED) del estado correspondiente.
- En relación a los Estudios Específicos definidos en la Fase 5 del PRODELI, deben ser considerados, en su caso, los resultados que arrojen los proyectos mencionados en su PMDP.

D. Conclusiones y Recomendaciones

APIS federales.

Puertos Prioritarios. Crecimiento agresivo para cargas estratégicas

Manzanillo.

- El PMDP deberá orientarse a enfrentar los siguientes problemas principales:
 - El acceso terrestre, especialmente el ferroviario;
 - La relación ciudad-puerto desde dos puntos de vista, el derivado de los problemas de tráfico carretero y ferroviario y el de la creación ordenada de más áreas dedicadas a actividades de valor agregado para industria de exportación.
 - La ampliación de largo plazo en la laguna de Cuyutlán y el potencial desarrollo de Armeria.
 - La optimización del uso de las áreas de tierra en el puerto, en especial en la banda A.
 - La definición de su política en el manejo de vehículos que pudiera resultar del estudio específico

Lázaro Cárdenas.

- Las líneas estratégicas principales se vinculan con lograr una mayor vinculación con las cadenas productivas, particularmente las relacionadas con la industria automotriz y otros procesos logísticos relacionados con la región central del país, así como su posible liga con Altamira y Veracruz. Internamente debe resolver un mejor uso de áreas como las asignadas a PEMEX y a FERTINAL. Así como considerar la evolución de la terminal de granos, desarrollo de transporte intermodal y trasbordo en la terminal de contenedores y el potencial que representan los recintos fiscalizados estratégicos.

D. Conclusiones y Recomendaciones

Puertos Prioritarios

Altamira

- El enfoque principal tiene dos vertientes, la exterior, que considera:
 - su inserción en la cadena productiva de la industria automotriz, acorde con los resultados del estudio específico.
 - procesos logísticos vinculados al Noreste y una liga con Lázaro Cárdenas para el manejo de contenedores.
 - la estrategia de transferencia de las cargas de Tampico hacia el puerto, particularmente los graneles minerales y los graneles agrícolas, este último grupo de productos, asociado con los resultados del estudio de internación de granos de importación.
 - La competencia de puertos fronterizos de USA y el respaldo necesario en el transporte ferroviario
- La interior se refiere a los problemas físicos de la terminación de las obras para el acceso marítimo y la regularización de algunos espacio del recinto y terrenos inmediatos.

Dos Bocas

- El factor crítico que enfrenta el puerto es la terminación de los rompeolas de protección, el dragado para buques de hasta 120,000 TPM y la puesta en operación de los muelles de exportación de petróleo crudo. Se deberá complementar con la revisión de su papel comercial y de su posible participación como pivote del desarrollo costero del estado de Tabasco.

D. Conclusiones y Recomendaciones

APIS federales.

Puertos Prioritarios

Progreso

- El cumplimiento de la misión, identifica como estrategias principales:
 - La puesta en operación de la terminal de contenedores;
 - La reorganización en el uso de la antigua terminal vinculado a la operación de cruceros asociándola con la estrategia nacional para el movimiento de cruceros;
 - El acceso terrestre y la relación ciudad-puerto.
 - Su participación en el proceso de internación de graneles agrícolas
 - La relación administrativa y de desarrollo con el conjunto de puertos menores, en el marco del PRORED estatal.
 - La ampliación de terrenos ganados al mar para el aprovechamiento de dársenas

Puerto Vallarta

- El centro de su atención lo representa la ampliación de su capacidad para el manejo de cruceros y la reorganización comercial de la porción terrestre del recinto portuario para el servicio de estas embarcaciones. Con base en el estudio específico sobre cruceros, examinar la posibilidad de constituirse en un base o sólo en un puerto de embarque, así como su relación estratégica con otros puertos del Pacífico, especialmente Mazatlán.

D. Conclusiones y Recomendaciones

Puertos de Riesgo Externo. Especialización del puerto o de uso alternativo de la infraestructura.

Tampico

- Por los problemas de espacio físico, de su relación puerto-ciudad y de la competencia con el puerto de Altamira, su estrategia principal se orienta hacia darle prioridad al uso turístico y recreativo, sobre el manejo de carga, lo cual llevaría a una reconsideración sobre el manejo de áreas del recinto y su comercialización.

Tuxpan

- Su tradicional dependencia de la mejora de la carretera hacia el centro del país, obliga a revisar su estrategia hacia una mayor vinculación con las actividades productivas de la región Norte del estado de Veracruz, especialmente en el marco del PRORED. En función del estudio sobre internación de granel agrícola, examinar su papel en este mercado
- Examinar el potencial de la terminal de contenedores y de la terminal de gas
- Examinar el potencial de nuevas instalaciones para atender la demanda de los nuevos yacimientos de crudo de la zona de Chincotepec

Veracruz.

- Optimización de la infraestructura actual y mejora en la eficiencia en el manejo de graneles agrícolas y vehículos
- Desaliento y transferencia de cargas a otros puertos del Golfo.
- Integración de procesos logísticos en el manejo de cargas de valor agregado, utilizando áreas inmediatas al puerto.
- Inicio del proceso de ampliación mayor del puerto.
- Programa de vinculación ciudad- puerto, con énfasis en: actividades recreativas, incluido el posible arribo de cruceros; en los aspectos de conectividad y en la disposición de aguas residuales urbanas.

D. Conclusiones y Recomendaciones

Coatzacoalcos

- La orientación principal es hacia su integración a cadenas productivas con énfasis en el intermodalismo, especialmente en lo tocante al empleo de las ferrobarridos y un mejor uso de las instalaciones terrestres actuales. Adicionalmente, deberán explorarse movimientos complementarios con Salina Cruz, tomando en cuenta las necesarias mejoras de Salina Cruz
- Deberá considerarse la reactivación del manejo de graneles agrícolas
- Evaluación de opciones de ampliación agua arriba del puerto, considerando el problema del puente, así como la integración del recinto de Pajaritos y la relación con la API de Nanchital.

Topolobampo

- Existen dos oportunidades significativas:
 - Su inserción en los arribos regulares de cruceros y su participación en el turismo ecológico. En este sentido habrá que revisar la estrategia específica del movimiento de estas embarcaciones en el Golfo de California, considerando también la participación de los puertos de Guaymas, Mazatlán y Pichilingue y
 - La participación en escala reducida en servicios intermodales hacia la frontera Norte o en exportaciones al lejano Oriente de productos agroindustriales, utilizando el ferrocarril

D. Conclusiones y Recomendaciones

Puertos de Riesgo Interno. Evaluación de su posición competitiva para aprovechar flujos de carga

Ensenada

- La oportunidad de participar en el movimiento de contenedores del Pacífico, asociado a la congestión de los puertos del sur de California,
- La debilidad de la falta de espacio en el recinto actual y la amenaza de la disminución en los cruceros, motiva la revisión en la posible ampliación del Sauzal, de la conexión por FC a la frontera Norte y el cambio de política en materia de uso de la tierra para fines turísticos inmobiliarios y recreativos, asociados con la relación ciudad-puerto.
- El posible impacto del proyecto del puerto en Colonet.
- Su participación en el PRORED de Baja California y su apoyo al desarrollo del Sur de la costa del Pacífico y su integración con el litoral del Golfo de California.

Guaymas

- Existen las siguientes líneas estratégicas principales.
 - La relacionada con el eje intermodal Guaymas-Arizona para carga de oriente con destino a los Estados Unidos
 - Su posible participación en el manejo de graneles agrícolas por cabotaje.
 - La integración del turismo náutico, vinculado con circuitos de cruceros ecológicos en el Golfo de California.

D. Conclusiones y Recomendaciones



Mazatlán

- Consolidar el servicio a los cruceros y con base en el resultado del estudio de cruceros a nivel nacional, para definir la interrelación con Vallarta, considerando, además, con una mayor vinculación con los circuitos en el Golfo de California.
- Revisar su inserción en las cadenas productivas asociadas con la industria automotriz.
- Definir la estrategia de manejo o transferencia de los terrenos del parque pesquero y la ampliación de la zona de desarrollo portuario.
- Analizar en el marco del PRORED su papel de pivote entre el desarrollo del litoral hacia el Norte y Sur del puerto, en esta porción ligándolo con el de la costa de Nayarit, especialmente en el sistema de la Laguna de Agua Brava

D. Conclusiones y Recomendaciones

Puertos de Cambio. Búsqueda de uso alternativo de la infraestructura

Salina Cruz

- Deberá examinarse usos alternativos de la infraestructura, desde la que está actualmente al servicio de PEMEX, la del puerto petrolero inconcluso y el proyecto del puerto industrial en Salinas del Marqués, todo vinculado con la asociación con servicios intermodales y de inserción en cadenas productivas de industrias asentadas en el Istmo y su relación con las consideraciones de la relación con el PMDP de Coatzacoalcos.
- Será necesario considerar el papel del puerto dentro del PRORED estatal, particularmente el lo relativo a la región de las lagunas Superior, Inferior y el Mar Muerto.
- Análisis de riesgo de las instalaciones de PEMEX dentro del puerto

Puerto Chiapas

- Destaca la posibilidad de participación en los cruceros transcanal y en la atracción de industrias de ensamble y maquila en los terrenos inmediatos al puerto para operar como puerto regional para carga contenerizada con origen o destino en Centroamérica.
- Es necesario examinar la vinculación del puerto con el PRORED del estado

D. Conclusiones y Recomendaciones

APIS estatales. Vinculación con los procesos de estímulo y acción coordinada para el desarrollo costero estatal.

APIBCS.

- ❑ San Carlos. Consolidación del desarrollo de la maricultura y turismo ecológico en Bahía Magdalena
- ❑ Pichilingue. La Paz. Ampliación del recinto e impulso a cruceros ecológicos. Consolidación del turismo náutico en asociación con la relación ciudad-puerto.
- ❑ Loreto, Puerto Escondido. Integración del turismo náutico con circuitos terrestres.
- ❑ Santa Rosalía. Mejora de la integración con circuitos turísticos asociados con la costa de Sonora.
- ❑ Uso alternativo de las instalaciones en San Juan de la Costa

Estado de Nayarit

- ❑ Es el único estado en que por no existir API estatal se deben integrar puertos como San Blas y sistemas como el lagunario de Agua Brava en programas de desarrollo del turismo ecológico asociado con programas similares para el Golfo de California, así como continuación de las actividades turísticas de Bahía de Banderas, con lo cual se conjugaría el PMDP estatal con el PRORED correspondiente.
- ❑ Examinar el potencial de instalaciones portuarias en la boca de Cuautla, donde el modelo de administración recomendable sería una Administración Costera Integral (ACI).

D. Conclusiones y Recomendaciones

APITamaulipas.

- Mezquital. Ordenamiento de áreas del recinto. Mejora de infraestructura terrestre. Vinculación con el desarrollo de acuacultura y turismo náutico en Laguna Madre. Integración con explotación de calizas en el río Soto la Marina, con apoyo en el puerto de La Pesca.

APITabasco.

- Continuación con el proceso de atención a los accesos marítimos de Sánchez Magallanes, Chiltepec y Frontera-
- Desarrollo del turismo ecológico en los pantanos de Centla y navegación recreativa por el Grijalva, a partir de Frontera, más lo relacionado con una eventual ruta de cruceros en el Golfo y el movimiento de cabotaje utilizando la red fluvial.

D. Conclusiones y Recomendaciones

APICampeche.

- ❑ Ampliación de Laguna Azul y reorganización de la administración del recinto.
- ❑ Impulso del puerto de Seybaplaya para apoyar la industria de maquila y exportación de productos agrícolas
- ❑ Formulación de programa para recibir cruceros y transbordadores turísticos en el puerto de Campeche, examinando su posible relación en este tipo de tráfico con Veracruz y Progreso.
- ❑ Atención a la infraestructura básica de las comunidades pesqueras.

APIQuintana Roo.

- ❑ Consolidación de servicios a cruceros mayores, incluida la revisión del proyecto de puerto base (home port).
- ❑ Integración de servicios logísticos en Puerto Morelos, con apoyo en parque de industria de tecnología de punta.
- ❑ Organización del sistema de abasto por cabotaje a Cancún y la Costa Maya, a partir de Puerto Morelos.
- ❑ Estructuración de programas de desarrollo de turismo ecológico en Costa Maya, integrando una red desde Playa del Carmen hasta Chetumal
- ❑ Atender la demanda de movimiento de carga en la isla de Cozumel con una instalación especializada

D. Conclusiones y Recomendaciones

APISFONATUR.

- ❑ Cabo San Lucas. Ordenamiento comercial en el recinto. Terminal de cruceros. Vinculación con circuitos de turismo ecológico en el Golfo de California
- ❑ Analizar un nuevo enfoque del PMDP.
- ❑ Huatulco. Consolidación de servicios y circuitos turísticos para cruceros transcanal.
- ❑ Analizar un nuevo enfoque del PMDP.

APIAcapulco.

- ❑ Reordenamiento de la infraestructura portuaria terrestre.
- ❑ Ampliación y mejora de opciones comerciales en la atención a cruceros.
- ❑ Mejora de la relación ciudad-puerto
- ❑ Revisar su permanencia en las cadenas productivas de la industria automotriz

Elaborado:

Apoderado General y Representante Común

Lic. Alejandro Esteban Toculescu

Ing. Héctor López Gutiérrez

Supervisado:

Ing. José Antonio Saucedo Quiñones

Autorizado:

Ing. Alberto Azcona Gallardo