



Compromiso de gobierno (CG 066)

Modernizar el Puerto
de Seybaplaya, Campeche



INDICE DEL LIBRO BLANCO

Apartado I	Presentación.	Pág. 5
	I.1 Periodo de vigencia que se documenta.	Pág. 6
	I.2 Ubicación geográfica.	Pág. 6
	I.3 Principales características técnicas.	Pág. 10
	I.4 Principales componentes del proyecto	Pág. 11
	I.5 Unidades administrativas participantes.	Pág. 17
	I.6 Nombre y firma del titular de la dependencia.	Pág. 17
Apartado II	Fundamento Legal y Objetivo del Libro Blanco.	Pág. 19
Apartado III	Antecedentes.	Pág. 37
Apartado IV	Marco Normativo Aplicable a las Acciones Realizadas durante la Ejecución del Proyecto.	Pág. 47
Apartado V	Vinculación del Proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales.	Pág. 53
Apartado VI	Síntesis Ejecutiva del Proyecto.	Pág. 79
	VI.1 Planeación.	Pág. 79
	VI.2 Ejecución y seguimiento de los trabajos.	Pág. 93
Apartado VII	Acciones Realizadas.	Pág. 95
Apartado VIII	Seguimiento y Control.	Pág. 99
	VIII.1 Seguimiento y control.	Pág. 99
	VIII.2 Auditorías practicadas.	Pág. 100

INDICE DEL LIBRO BLANCO

VIII.3 Informes periódicos:	Pág. 100
Apartado IX Resultados y Beneficios Alcanzados.	Pág. 101
IX.1 Evaluaciones Externas	Pág. 104
Apartado X Resumen Ejecutivo del Informe Final del Servidor Público de la Dependencia, responsable de la ejecución del Programa, Proyecto o Política Pública.	Pág. 105
Apartado XI Índice de Anexos.	Pág. 111
Apartado XII Glosario de términos.	Pág. 117

I. PRESENTACIÓN

NOMBRE DEL PROGRAMA O PROYECTO.

Compromiso de Gobierno (CG 066) Modernizar el Puerto de Seybaplaya, Campeche.

OBJETIVO DEL PROGRAMA O PROYECTO.

El objetivo de este proyecto es el de “atender las demandas de las empresas usuarias y clientes del puerto en actividades logística para la industria como base de explotación petrolera para el transporte y exportación de crudos por vía marítima”, el cual atiende al objetivo rector de “Economía competitiva y generadora de empleos”

El propósito del proyecto es aumentar la capacidad instalada en el puerto, ya que debe visualizarse como el puerto logístico petrolero complementario del Estado de Campeche que atenderá las demandas de las cuencas marinas de aguas someras y que puede incursionar con eficiencia en el desarrollo de los negocios de aguas profundas que se presentarán a largo plazo.

Por lo anterior, debe considerarse como una unidad que dé uso óptimo a la infraestructura portuaria, de comunicaciones terrestres y urbanas actuales y que disponga de la capacidad de desarrollo para afrontar las demandas futuras.

Llevar a cabo la obra portuaria de logística petrolera más importante del Estado de Campeche en los próximos años y no como una solución temporal a un problema puntual de capacidad.

De acuerdo con estos enfoques las cuestiones centrales de la ampliación del puerto serán las siguientes:

- Manejar con tecnología de punta los servicios de valor agregado, y procesos logísticos vinculados con las cuencas marinas costa afuera.
- Ampliar la capacidad de servicios a la industria petrolera offshore.
- Hacer la transferencia de los insumos, bienes y equipos a las plataformas petroleras en forma ágil y eficiente.
- Mantener una relación armoniosa con el entorno urbano y respetuoso con el medio ambiente.
- Responder en el menor tiempo posible, a las demandas de corto, mediano y largo plazos de las empresas usuarias y a los clientes del puerto.

El presente Libro Blanco se elabora con el propósito de transparentar y sustentar las acciones realizadas durante el desarrollo de las obras públicas correspondientes a la “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche”, ya que estas obras son fundamentales para que el puerto alcance su mayor potencial para la industria petrolera offshore dada su localización estratégica en la Sonda de Campeche frente a la Región Marina Noreste (RMNE)

I.1 PERIODO DE VIGENCIA QUE SE DOCUMENTA.

Del 17 de junio de 2013 al 31 de diciembre de 2017.

I.2 UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

Seybaplaya se localiza en el Municipio Champotón del Estado de Campeche México y se encuentra en las coordenadas GPS: Longitud (dec): -90.687778 y Latitud (dec): 19.638333. La localidad se encuentra a una mediana altura de 10 metros sobre el nivel del mar.

El Sistema Portuario Campechano (SPC) es la mejor opción para las actividades de logística petrolera de la industria off-shore, y Seybaplaya complementa las operaciones de Isla del Carmen.

Su principal ventaja comparativa y com-

petitiva para la industria petrolera offshore está determinada por su ubicación en la zona centro oriental de la Costa del Golfo de México, frente a la Sonda de Campeche.

Las actividades económicas propias del puerto engloban las operaciones destinadas a atender las demandas de transporte, comunicaciones y actividades financieras y prestación de servicios que podrían considerarse como suministro de insumos, bienes finales, transporte y otros para las actividades petroleras offshore.



Las regiones marinas del área de influencia cuentan con 300 plataformas en las áreas marinas de mayor producción en aguas someras, además que se constituye como el punto más importante para el abasto de crudos de exportación a los clientes del exterior (refinerías).

La infraestructura de apoyo a los buques en el área de fondeo, navegación, maniobras y de embarque y desembarque, permite alcanzar aceptables niveles de seguridad, eficiencia y de calidad de los servicios que se prestan.

Ubicación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche

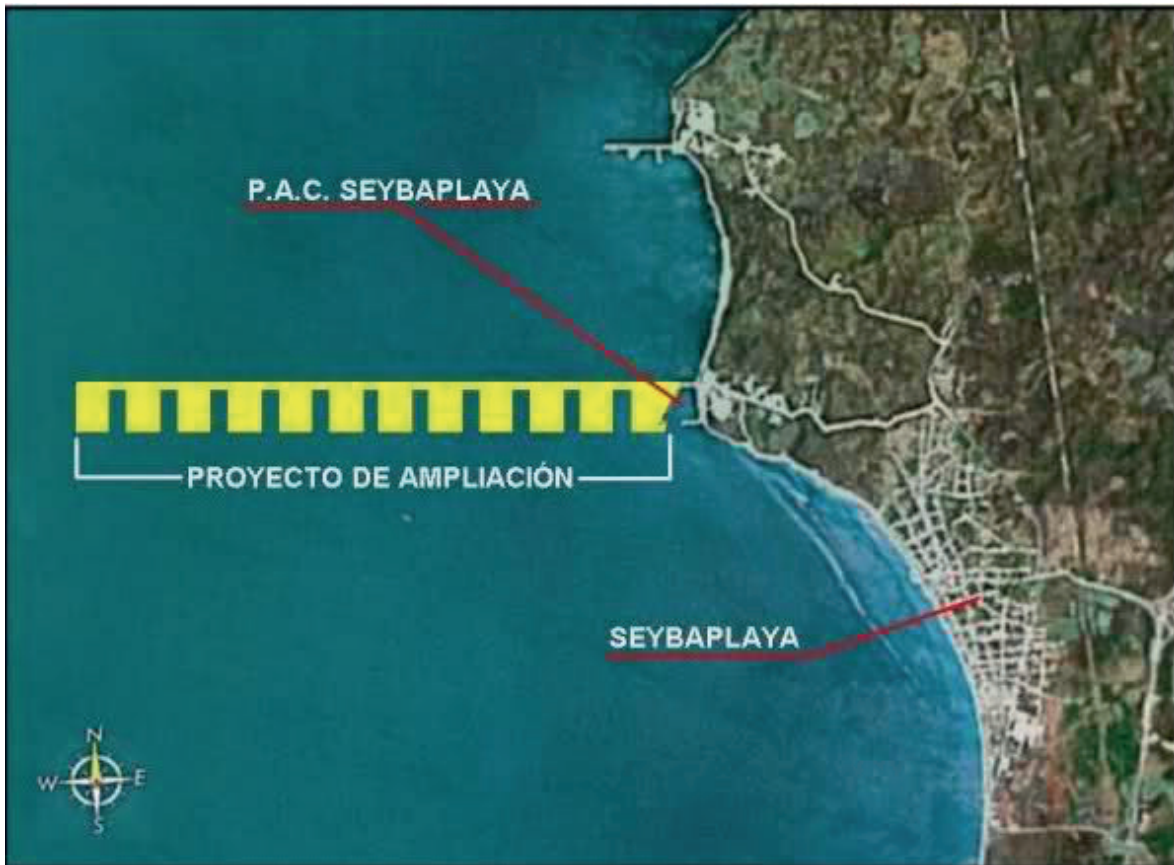


Puerto de Seybaplaya

Infraestructura Carretera



UBICACIÓN DEL PROYECTO



ÁREA DE INFLUENCIA

Seybaplaya es un puerto de vocación logística petrolera, localizado en el litoral del Golfo de México, construido en el año 2002 y que opera como puerto logístico para la actividad petrolera offshore en: abastecimiento, avituallamiento, reparaciones industriales a los equipos, pozos petroleros, plataformas costa afuera y otros.

Dispone de una localización estratégica por su proximidad a las cuencas petroleras de aguas someras en la Sonda de Campeche y tiene ventajas competitivas

por los menores costos de operación de las embarcaciones a las plataformas.

La zona de influencia del puerto se encuentra definida por las cuencas marinas de la Región Marina Noreste y Suroeste, con dos de los mayores yacimientos de producción del país como son Cantarell y Ku-Maloob-Zaap, y se efectúan tráficos de cabotaje entre el puerto y las plataformas petroleras offshore de las regiones marinas.

Desde los Sistemas Costa Afuera (SCA) que operan en la sonda de Campeche tienen origen los tráficos de exporta-

ción de crudos al clúster petrolero-petroquímico de la costa norteamericana del Golfo de México (Texas, Louisiana y Alabama) que recibe más del 95% de las exportaciones totales de petróleo crudo desde los SCA de la API de Campeche.

Respecto a sus puntos de entrada y desalojo, el recinto portuario cuenta con un acceso carretero que lo comunica por autopista a la Ciudad de Campeche, a Champotón, Escárcega y otros municipios del Estado, y por lo tanto dispone de infraestructura hotelera, aeropuerto y carreteras principales.

El recinto portuario está conformado por la Instalación de Usos Múltiples y áreas operacionales y de servicios, como el recinto fiscalizado, con muelles marginales de 313 metros que no son suficientes para incrementar las operaciones del puerto, y tampoco cuenta con suficientes plataformas de operación terrestre al interior del recinto portuario.

Fue construido como puerto destinado para atender la demanda de servicios de la industria petrolera offshore y por su localización y ventaja de no requerir dragados de mantenimiento se posicionó como puerto logístico de la industria petrolera, con funciones complementarias a las del puerto de Isla del Carmen, que se encuentra saturado.

Los puertos a cargo de la API Campeche se vinculan con su zona de influen-

cia directa principalmente a través del transporte carretero y están comunicados por la carretera 180 que casi atraviesa Campeche por toda la costa.

Ferrocarril. - Este modo de transporte se encuentra disponible en la Ciudad de Lerma a 30 Km del puerto de Seybaplaya. Las vías férreas se encuentran concesionadas, casi en su totalidad, a la empresa Chiapas-Mayab.

Aéreo. - En la Ciudad de Campeche existe un aeropuerto internacional que tiene una ubicación estratégica para el servicio del puerto.

El aeropuerto se encuentra ubicado en la Ciudad de Campeche a unos 52 km del puerto de Seybaplaya, como en otros puertos comerciales del Sistema Portuario Nacional (SPN)

La limitada infraestructura que se construyó en el diseño de la fase inicial sumó un problema adicional por la falta de capacidad de bandas de atraque en muelle, que fueron construidos apenas para iniciar actividades, pero a la fecha y con pocos usuarios en el puerto resultan claramente insuficiente.

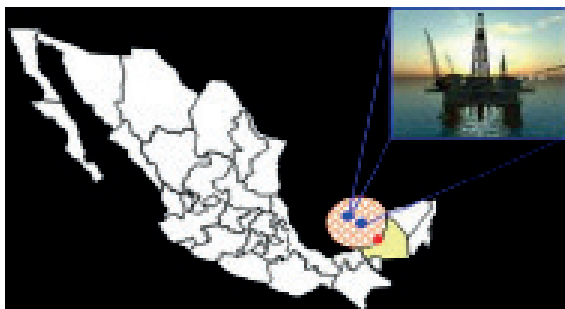
Una restricción adicional del puerto es la falta de una plataforma física suficiente en, patios, áreas comunes y vialidades con áreas adecuadas para satisfacer las necesidades de las empresas y evitar mayores costos causados por la falta de áreas, con los impactos consecuentes

en las condiciones de operación al interior del puerto.

La localización preferencial frente a las cuencas marinas costa afuera donde se encuentran las plataformas petroleras, fue un factor determinante para el crecimiento de la actividad del puerto.

La definición de la vocación del puerto en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) y las acciones de promoción emprendidas por la API de Campeche desde el año 2006 con las empresas del sector petrolero, aceleraron la demanda de infraestructura y los espacios portuarios de Seybaplaya.

El área de influencia interna del puerto de Seybaplaya es de vocación petrolera ya que el 100% de sus movimientos están dirigidos a esta industria. Las cargas movilizadas se dirigen o provienen de las plataformas petroleras.



Origen – Destino, Seybaplaya 2012

Origen-Destino	Part. %
Seybaplaya 2012	
Seybaplaya	35%
Área de Plataformas	50%
Otros Puertos	15%

I.3 PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS.

El puerto de Seybaplaya se encuentra imposibilitado para ampliar su infraestructura en su recinto actual, debido a que no puede crecer con más bandas de atraque en la plataforma actual ya que no se gana profundidad, por lo que se revisaron alternativas para el desarrollo de nueva infraestructura portuaria analizando la factibilidad técnica, económica, legal y ambiental.

Seybaplaya presenta características particulares para su desarrollo portuario, debido principalmente a que las condiciones del lugar no permiten contar con una infraestructura portuaria adecuada a los requerimientos de las embarcaciones que requerirían hacer uso de nuevas instalaciones, principalmente por la limitante de profundidad de la zona y que por sus propias características hacen incosteable dragar a mayor profundidad en las terminales actuales.

Es por ello que actualmente se considera la presente propuesta de expansión del puerto por medio de terrenos ganados al mar, lo cual propiciará nueva infraestructura acorde a los requerimientos de las empresas que actualmente hacen uso de la poca infraestructura disponible y que requieren de mayor calado y mejores obras.

En tal virtud, se planteó una primera fase de desarrollo a lo largo de un boulevard

con una longitud de 3.55 km y al final de la misma desarrollar un rompeolas como remate del espigón con viaducto.

Se estima que con la infraestructura propuesta se tendrá un avance en bandas de atraque, así como en áreas de almacenamiento, dicha infraestructura soportará los incrementos de carga durante los próximos años, sin embargo, el crecimiento de la región y de los requerimientos de las empresas instaladas en el puerto tienen una constante demanda por más y mejores obras de infraestructuras portuarias necesarias para sus actividades.

Con dichas obras se tendrá un mayor calado para el arribo de embarcaciones que así lo requieran, hoy en día la limitante es la poca profundidad para aquellas empresas que actualmente desean hacer uso de las instalaciones disponiendo de mayor profundidad para su óptimo desarrollo.

Cabe señalar que cada uno de estos polígonos tendrá su zona de atraque. El nivel de piso terminado del proyecto es de + 3.50 sobre el Nivel de Baja Mar Media (NBM).

I.4 Principales componentes del proyecto

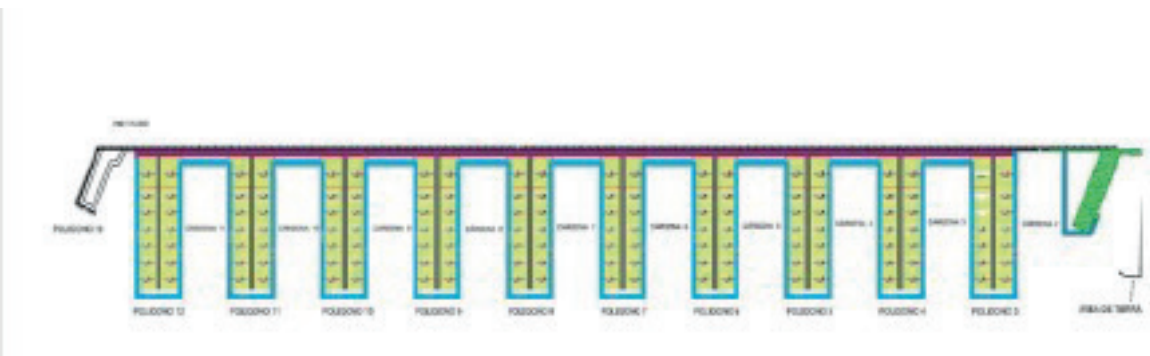
Este es el diseño conceptual original que fue aprobado por la SCT en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de API Campeche, diseñado para crecer modularmente conforme a la evolución de la demanda y que se calibró con las alternativas “A” y “B” utilizadas en el análisis de costo beneficio.

El proyecto consiste en lo siguiente:

- Construir un rompeolas, coronado por un viaducto. La distancia del mismo será de 3.55 km y el ancho será de 11 m.

Planta General de la Ampliación de Seybaplaya, Campeche.

SEYBAPLAYA, 5.5 KM VIADUCTO Y PLATAFORMAS 10.3 HA – CRECIMIENTO MODULAR -

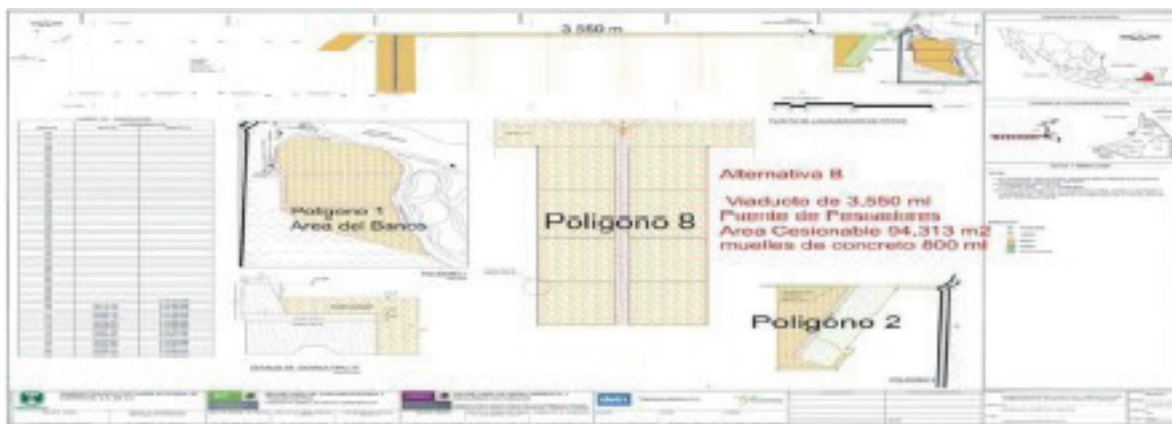


- Construir un puente en el curso del viaducto, que servirá como un paso a desnivel para la circulación de las embarcaciones pesqueras.
- Completar la construcción del Polígono 2, ampliando la plataforma terrestre de operación de la actual terminal de usos múltiples de Seybaplaya.
- Construir polígonos, similares en área, de aproximadamente 10.30 ha. cada uno, con un concepto de crecimiento modular según la maduración de la demanda y las necesidades de los inversionistas.
- Al término del viaducto, construir una obra de protección (rompeolas-Polígono 13).

Se formuló otra configuración de la ampliación del puerto de Seybaplaya hacia la zona oeste del recinto portuario que considera la construcción de la obra de protección coronada con un viaducto de 3.55 km de longitud y una plataforma de remate como rompeolas, con una plataforma a los 3.5 km y una profundidad de 6 m, así como la ampliación de la actual plataforma de operaciones del puerto.

Esta opción se presenta a continuación:

Croquis, Alternativa “B” para la ampliación del puerto de Seybaplaya



Aspectos relevantes técnicos

- La ampliación del puerto de Seybaplaya obedece a la necesidad inmediata de atender las necesidades expresadas por las empresas operadora y prestadoras de servicios del puerto, así como a los objetivos del Plan Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) de la API de Campeche, del Plan Nacional de Desa-

rollo Portuario (PNDP) de la SCT, del Plan Nacional de Desarrollo (PND) y del Programa Nacional de Infraestructura (PNI) de la Presidencia de la Nación.

- Esta manifestación de la demanda y de los crecimientos programados en el modelo de planeación del Sistema Portuario Nacional (SPN), se ven refrendados por el crecimiento de las exportaciones

de crudo de la Región Marina Noreste (RMNE) con destino a la costa norteamericana del Golfo de México.

- El puerto en las condiciones actuales no puede satisfacer la demanda insatisfecha ni tampoco aprovechar las ventajas competitivas en servicios logísticos offshore a las plataformas de PEMEX. Las dos causas principales de esta restricción actual de Seybaplaya son la falta de bandas de atraque marginales y la reducida profundidad de operación marítima.

- Con la ampliación se ven solventadas dichas carencias que el actual puerto no podría solventar, y de acuerdo con los diversos estudios técnicos realizados por la API de Campeche, de acuerdo con sus especialistas de la Dirección de Construcción y Operaciones Portuarias (construyeron los principales puertos petroleros de la Sonda de Campeche y también de Tabasco), la operatividad del nuevo puerto es del 100% en todas las bandas de atraque de las nuevas plataformas de operación.

Un factor decisivo en el diseño conceptual del puerto y sus procedimientos constructivos es el uso, aprovechamiento y explotación del banco de materiales con el que cuenta el puerto que le permite ejecutar la obra con costos inferiores en un 50% a los resultantes de la explotación de bancos de materiales ubicados a mayor distancia, lo que es común en la mayoría de los puertos del

Sistema Portuario Nacional (SPN).

Derivado del ahorro en costos de inversión, con procedimientos constructivos que alcanzan mayor profundidad sin incurrir en dragados de material pétreo, como fue el caso de la ampliación del puerto de Progreso, resulta favorable técnica y económicamente el poder rellenar 30 ha. de obras de protección y plataformas con sustantivos ahorros para la API.

El análisis de demanda realizado en el estudio socioeconómico proyectó un número máximo de 2,400 arribos de embarcaciones, pero con las condiciones de volatilidad del mercado internacional se determinó en esta fase del proyecto de infraestructura un total de 399 arribos anuales que corresponden a la demanda diferencial del puerto de Seybaplaya.

Con esta demanda, que incluye además de los arribos, las horas de eslora muele y la carga operada se establecen las dimensiones óptimas del proyecto que corresponden a lo siguiente:

La construcción de una obra de protección de 3,550 metros (espigón) coronada por un viaducto de 11 metros de ancho para la circulación de vehículos, la construcción de una plataforma de operaciones (la No. 8 del diseño conceptual original) con muelles, patios de operación, áreas de uso común, de circulación y el relleno del área complementaria (plataforma 2) de la actual plataforma de operaciones del

puerto de Seybaplaya, lo que cumple con las necesidades de los inversionistas potenciales y aumenta los factores de atracción del puerto, facilitando así el esquema de comercialización de los espacios portuarios a través de concursos públicos de acuerdo con el programa previsto.

Con este nivel de demanda se definió la densidad de inversión (\$705'645,580) que corresponde al diseño óptimo del proyecto de ampliación (Alternativa B) y se cumple con la Tasa Interna de Retorno (TIR) del 12% definida en los Lineamientos y Criterios de la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para los análisis de costo beneficio.

Las inversiones requeridas por infraestructura para el completo desarrollo de la ampliación del puerto se desglosan en los siguientes rubros:

- Rompeolas
- Obras de protección con viaducto
- Rellenos
- Muelles
- Señalamiento Marítimo
- Vialidades
- Planta de Tratamiento
- Puente para pescadores
- Instalaciones

Los montos de inversión desglosados en dichos rubros son los que se muestran a continuación:

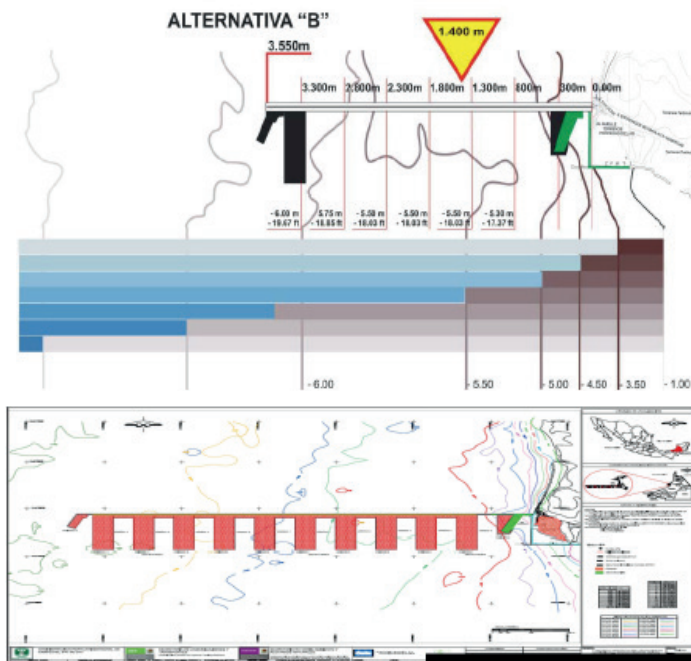
MONTO TOTAL POR INVERSIÓN PÚBLICA

CUADRO DE INVERSIÓN ALTERNATIVA B.

CATALOGO DE CONCEPTOS

No.	ALTERNATIVA B CONCEPTO	IMPORTE
1	Polígono 2	\$78'503,777
2	Polígono 8	\$360'195,561
4	Obras de protección y viaducto	\$195'653,095
5	Rompeolas (Remate)	\$23'964,098
6	Puente	\$10'197,841
7	Instalaciones eléctricas y para tratamientos de desechos	\$37'131,208
TOTAL		\$705'645,580

Alternativa B de Ampliación



I.5 UNIDADES ADMINISTRATIVAS PARTICIPANTES.

Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPyMM)

Dirección General de Puertos (DGP)

Oficialía Mayor (OM)

Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT (UAJSCT)

Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto (DGPOP)

Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)

Secretaría de Marina (SEMAR):

- Dirección General Adjunta de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología.
- Dirección de Protección al Medio Ambiente Marino (PROMAN).

Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales. (SEMARNAT)

- Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental (DGIRA)
- Dirección de Zona Federal Marítimo Terrestre y Ambientes Costeros.
- Procuraduría Federal Protección al Ambiente.

Secretaría de Hacienda y Crédito Público. (SHCP)

- Subsecretaría de Egresos.
- Unidad de Inversiones.

Administración Portuaria Integral de Campeche. (APICAM)

I.6 NOMBRE Y FIRMA DEL TITULAR DE LA DEPENDENCIA

Licenciado Gerardo Ruiz Esparza.
Secretario de Comunicaciones y Transportes
2013-2018



II. FUNDAMENTO LEGAL Y OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO

FUNDAMENTO LEGAL.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Última reforma publicada en el DOF 27-08-2018, Artículos 6; 25 y 134.

Ley de Planeación. Artículos 1; 3; 9; 16; 21; 23; 27 y 32.

Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública, publicada en el DOF 04-05-2015, Artículos 3, fracciones VII y IX, 4; 8 y 24, fracciones V y VI.

Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Última reforma publicada en el DOF 27-01-2017, Artículos 3 y 11, fracciones V y VI; 12; 15 y 68.

ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Publicado en el DOF 06-07-2017.

ACUERDO por el que se establecen los

Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal. Publicado en el DOF 24-07-2017.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Artículos 1; 9; 16; 18; 26 y 36.

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Artículos 10 y 27.

Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública Artículos 1; 2, fracciones I y II, 3 Apartado "A" fracciones I, V, VII y XII y Apartados "C" y "D", 7; 9 fracción XVI, 17, 38; 39 fracción XII, 77 fracción III, 78 fracción II y 80 fracción II inciso b), Punto 6 subinciso h).

DECRETO por el que se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 20 de mayo de 2013, en el cual el Presidente de los Estados Unidos Mexicanos, en su parte considerativa señala que el Plan Nacional de Desarrollo 2013- 2018 expone la ruta que el Gobierno de la República se ha trazado

para contribuir de manera eficaz a que los mexicanos podamos lograr que México alcance su máximo potencial, estableciendo como Metas Nacionales un México en Paz, un México Incluyente, un México con Educación de Calidad, un México próspero y un México con Responsabilidad Global, así como estrategias transversales para democratizar la productividad, lograr un gobierno cercano y moderno, y tener una perspectiva de género en todos los programas de la Administración. Asimismo, establece que el Plan Nacional de Desarrollo, al que se sujetarán obligatoriamente las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, será la base para la elaboración de los programas necesarios para dar cumplimiento a los objetivos y metas establecidos en la presente Administración.

En su cuerpo substantivo dicho Decreto señala que de acuerdo con lo previsto en la Ley de Planeación y demás disposiciones aplicables y en el marco del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal elaborarán y ejecutarán los programas sectoriales, regionales, especiales e institucionales que correspondan, tendientes al logro de los objetivos de dicho Plan.

Así también preceptúa que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal establecerán los mecanismos necesarios para la coordinación con los distintos órdenes de gobierno

y la concertación con los diversos grupos sociales y de los particulares, con la finalidad de promover su participación amplia y responsable en la consecución de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

Así mismo, el Decreto establece que las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal darán seguimiento, con base en indicadores, a los resultados de sus acciones en relación con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y a los programas a su cargo e informarán al respecto a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con el propósito de que el propio Presidente de la República informe por escrito al Congreso de la Unión los resultados de su ejecución, de acuerdo con lo dispuesto en la Constitución y la Ley de Planeación.

El Plan Nacional de Desarrollo

2013-2018.

INTRODUCCIÓN Y VISIÓN GENERAL

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece la planeación del desarrollo nacional como el eje que articula las políticas públicas que lleva a cabo el Gobierno de la República, pero también como la fuente directa de la democracia participativa a través de la consulta con la sociedad. Así, el desarrollo nacional es tarea de todos.

En este Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 convergen ideas y visiones, así como propuestas y líneas de acción para llevar a México a su máximo potencial.

El Plan Nacional de Desarrollo se elaboró bajo el liderazgo del presidente de la República, Lic. Enrique Peña Nieto, observando en todo momento el cumplimiento del marco legal. La Constitución, así como la Ley de Planeación establecen que le corresponde al Estado la rectoría del desarrollo nacional, para garantizar que éste sea integral y sustentable, para fortalecer la soberanía de la nación y su régimen democrático, y para que, mediante el fomento del crecimiento económico y el empleo, mejore la equidad social y el bienestar de las familias mexicanas. Específicamente, el artículo 26 de la Constitución establece que habrá un Plan Nacional de Desarrollo al que se sujetarán, obligatoriamente, los programas de la Administración Pública Federal.

El Plan Nacional de Desarrollo es, primero, un documento de trabajo que rige la programación y presupuestación de toda la Administración Pública Federal. De acuerdo con la Ley de Planeación, todos los Programas Sectoriales, Especiales, Institucionales y Regionales que definen las acciones del gobierno, deberán elaborarse en congruencia con el Plan. Asimismo, la Ley de Planeación requiere que la iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación y el Proyecto

de Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación compaginen con los programas anuales de ejecución que emanan de éste.

El Plan Nacional de Desarrollo es también un ejercicio de reflexión que invita a la ciudadanía a pensar sobre los retos y oportunidades que el país enfrenta, y sobre el trabajo compartido que debemos hacer como sociedad para alcanzar un mayor desarrollo nacional. Particularmente, el Plan Nacional de Desarrollo ha sido concebido como un canal de comunicación del Gobierno de la República, que transmite a toda la ciudadanía de una manera clara, concisa y medible la visión y estrategia de gobierno de la presente Administración.

En resumen, el Plan Nacional de Desarrollo considera que la tarea del desarrollo y del crecimiento corresponde a todos los actores, todos los sectores y todas las personas del país. El desarrollo no es deber de un solo actor, ni siquiera de uno tan central como lo es el Estado. El crecimiento y el desarrollo surgen de abajo hacia arriba, cuando cada persona, cada empresa y cada actor de nuestra sociedad son capaces de lograr su mayor contribución. Así, el Plan expone la ruta que el Gobierno de la República se ha trazado para contribuir, de manera más eficaz, a que todos juntos podamos lograr que México alcance su máximo potencial.

Para lograr lo anterior, en él se estable-

cen como Metas Nacionales: un México en Paz, un México Incluyente, un México con Educación de Calidad, un México Próspero y un México con Responsabilidad Global.

Asimismo, se presentan 3 Estrategias Transversales: para Democratizar la Productividad, para alcanzar un Gobierno Cercano y Moderno, y para tener una Perspectiva de Género en todos los programas de la Administración Pública Federal.

Las cinco Metas Nacionales

1. Un México en Paz que garantice el avance de la democracia, la gobernabilidad y la seguridad de su población. Esta meta busca fortalecer las instituciones mediante el diálogo y la construcción de acuerdos con actores políticos y sociales, la formación de ciudadanía y corresponsabilidad social, el respeto y la protección de los derechos humanos, la erradicación de la violencia de género, el combate a la corrupción y el fomento de una mayor rendición de cuentas, todo ello orientado a la consolidación de una democracia plena. Asimismo, esta meta responde a un nivel de inseguridad que atenta contra la tranquilidad de los mexicanos y que, en ocasiones, ha incrementado los costos de producción de las empresas e inhibido la inversión de largo plazo. La prioridad, en términos de seguridad pública, será abatir los delitos que más afectan a la ciudadanía mediante la prevención del delito y la

transformación institucional de las fuerzas de seguridad. En este sentido, se busca disminuir los factores de riesgo asociados a la criminalidad, fortalecer el tejido social y las condiciones de vida para inhibir las causas del delito y la violencia, así como construir policías profesionales, un Nuevo Sistema de Justicia Penal y un sistema efectivo de reinserción social de los delincuentes.

2. Un México Incluyente para garantizar el ejercicio efectivo de los derechos sociales de todos los mexicanos, que vaya más allá del asistencialismo y que conecte el capital humano con las oportunidades que genera la economía en el marco de una nueva productividad social, que disminuya las brechas de desigualdad y que promueva la más amplia participación social en las políticas públicas como factor de cohesión y ciudadanía.

La presente Administración pondrá especial énfasis en proveer una red de protección social que garantice el acceso al derecho a la salud a todos los mexicanos y evite que problemas inesperados de salud o movimientos de la economía, sean un factor determinante en su desarrollo. Una seguridad social incluyente abatirá los incentivos a permanecer en la economía informal y permitirá a los ciudadanos enfocar sus esfuerzos en el desarrollo personal y la construcción de un México más productivo.

3. Un México con Educación de Calidad

para garantizar un desarrollo integral de todos los mexicanos y así contar con un capital humano preparado, que sea fuente de innovación y lleve a todos los estudiantes a su mayor potencial humano. Esta meta busca incrementar la calidad de la educación para que la población tenga las herramientas y escriba su propia historia de éxito. El enfoque, en este sentido, será promover políticas que cierren la brecha entre lo que se enseña en las escuelas y las habilidades que el mundo de hoy demanda desarrollar para un aprendizaje a lo largo de la vida. En la misma línea, se buscará incentivar una mayor y más efectiva inversión en ciencia y tecnología que alimente el desarrollo del capital humano nacional, así como nuestra capacidad para generar productos y servicios con un alto valor agregado.

4. Un México Próspero que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo. Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico

enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

5. Un México con Responsabilidad Global que sea una fuerza positiva y propositiva en el mundo, una nación al servicio de las mejores causas de la humanidad. Nuestra actuación global debe incorporar la realidad nacional y las prioridades internas, enmarcadas en las otras cuatro Metas Nacionales, para que éstas sean un agente definitorio de la política exterior. Aspiramos a que nuestra nación fortalezca su voz y su presencia en la comunidad internacional, recobrando el liderazgo en beneficio de las grandes causas globales. Reafirmaremos nuestro compromiso con el libre comercio, la movilidad de capitales, la integración productiva, la movilidad segura de las personas y la atracción de talento e inversión al país. Ante los desafíos que enfrentamos tenemos la responsabilidad de trazar una ruta acorde con las nuevas realidades globales.

Estrategias Transversales para el Desarrollo Nacional.

En la consecución del objetivo de llevar a México a su máximo potencial, además de las cinco Metas Nacionales la presente Administración pondrá especial énfasis en tres Estrategias Transversales en este Plan Nacional de Desarrollo: i) Democratizar la Productividad; ii) Un Gobierno Cercano y Moderno; y iii) Perspectiva de Género en todas las acciones de la presente Administración.

i) Democratizar la Productividad. Implica llevar a cabo políticas públicas que eliminen los obstáculos que impiden alcanzar su máximo potencial a amplios sectores de la vida nacional. Asimismo, significa generar los estímulos correctos para integrar a todos los mexicanos en la economía formal; analizar de manera integral la política de ingresos y gastos para que las estrategias y programas de gobierno induzcan la formalidad; e incentivar, entre todos los actores de la actividad económica, el uso eficiente de los recursos productivos.

Democratizar la Productividad significa, en resumen, que las oportunidades y el desarrollo lleguen a todas las regiones, a todos los sectores y a todos los grupos de la población. Así, uno de los principios que debe seguir el diseño e implementación de políticas públicas en todas las dependencias de la Administración Pública Federal, deberá ser su capacidad para ampliar la productividad de la economía. Cada programa de gobierno deberá diseñarse en atención a responder cómo se puede elevar la productividad de un sector, una región o un grupo de la población.

La productividad no sólo se incrementa con las grandes reformas estructurales. El proceso de crecimiento del país también se puede y debe impulsar desde los sectores privado, social, y desde todos los órdenes de gobierno. En este sentido, esta estrategia plantea que la Administración Pública Federal busque

el incremento de la productividad mediante la eliminación de trabas que impiden el funcionamiento adecuado de la economía, promoviendo la creación de empleos, mejorando la regulación y, de manera especial, simplificando la normatividad y trámites gubernamentales. La eficacia deberá guiar la relación entre el gobierno y la ciudadanía.

ii) Gobierno Cercano y Moderno. Las políticas y acciones de gobierno inciden directamente en la calidad de vida de las personas, por lo que es imperativo contar con un gobierno eficiente, con mecanismos de evaluación que permitan mejorar su desempeño y la calidad de los servicios; que simplifique la normatividad y trámites gubernamentales, y rinda cuentas de manera clara y oportuna a la ciudadanía. Por lo anterior, las políticas y los programas de la presente Administración deben estar enmarcadas en un Gobierno Cercano y Moderno orientado a resultados, que optimice el uso de los recursos públicos, utilice las nuevas tecnologías de la información y comunicación e impulse la transparencia y la rendición de cuentas con base en un principio básico plasmado en el artículo 134 de la Constitución: "Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados".

iii) Perspectiva de Género. La presente Administración considera fundamental garantizar la igualdad sustantiva de oportunidades entre mujeres y hombres. Es inconcebible aspirar a llevar a México hacia su máximo potencial cuando más de la mitad de su población se enfrenta a brechas de género en todos los ámbitos. Éste es el primer Plan Nacional de Desarrollo que incorpora una perspectiva de género como principio esencial. Es decir, que contempla la necesidad de realizar acciones especiales orientadas a garantizar los derechos de las mujeres y evitar que las diferencias de género sean causa de desigualdad, exclusión o discriminación.

El objetivo es fomentar un proceso de cambio profundo que comience al interior de las instituciones de gobierno. Lo anterior con el objeto de evitar que en las dependencias de la Administración Pública Federal se reproduzcan los roles y estereotipos de género que inciden en la desigualdad, la exclusión y discriminación, mismos que repercuten negativamente en el éxito de las políticas públicas. De esta manera, el Estado Mexicano hará tangibles los compromisos asumidos al ratificar la Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW, por sus siglas en inglés), así como lo establecido en los artículos 2, 9 y 14 de la Ley de Planeación referentes a la incorporación de la perspectiva de género en la planeación nacional.

Por tanto, el Plan Nacional de Desarrollo instruye a todas las dependencias

de la Administración a alinear todos los Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y Especiales en torno a conceptos tales como Democratizar la Productividad, un Gobierno Cercano y Moderno, así como Perspectiva de Género.

En la Meta 1. Un México en Paz, En el Diagnóstico I.1.: México demanda un pacto social más fuerte y con plena vigencia, en el rubro Rendición de cuentas y combate a la corrupción, se menciona lo siguiente:

En la Administración Pública del país existen diversos factores que inciden negativamente en la rendición de cuentas y el combate a la corrupción. Esto incluye deficiencias en materia de documentación y archivos, así como problemáticas relacionadas con la asignación presupuestal y su vinculación con mecanismos de evaluación. La diversidad de criterios utilizados y la fragmentación institucional no logran generar resultados comparables sobre la gestión pública, ni producir efectos eficientes en el combate a la corrupción, ni en el control eficaz de las políticas públicas.

La transparencia y el acceso a la información deben constituirse como herramientas que permitan mejorar la rendición de cuentas públicas, pero también combatir y prevenir eficazmente la corrupción, fomentando la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones gubernamentales y en el respeto a las leyes.

Así, la corrupción no es un fenómeno aislado sino la consecuencia de distintas formas de transgresión al Estado de Derecho, por lo que no puede combatirse de manera eficaz persiguiendo solamente a los individuos que han cometido faltas, sino construyendo garantías y creando políticas integrales que permitan disminuir esas conductas.

En la sección VI. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción, en la sección VI.A. Estrategias y líneas de acción transversales. En la Estrategia Gobierno Cercano y Moderno, se especifica la siguiente Línea de acción:

- Garantizar el acceso a la información y a la protección de los datos personales, fomentando la rendición de cuentas.

En la sección VI.1. México en Paz, en el Enfoque transversal, en la Estrategia II. Gobierno Cercano y Moderno, se encuentra la Línea de acción que indica lo siguiente:

- Difundir, con apego a los principios de legalidad, certeza jurídica y respeto a los derechos humanos, la información pública gubernamental.

En la sección VI.2. México Incluyente, en el Enfoque transversal (México Incluyente). Estrategia II. Gobierno Cercano y Moderno, se encuentra la Línea de acción que indica lo siguiente:

- Evaluar y rendir cuentas de los pro-

gramas y recursos públicos invertidos, mediante la participación de instituciones académicas y de investigación y a través del fortalecimiento de las contralorías sociales comunitarias.

En la sección VI.3. México con Educación de Calidad, en el Enfoque transversal (México con Educación de Calidad). Estrategia II. Gobierno Cercano y Moderno, se encuentra la Línea de acción que indica lo siguiente:

- Operar un Sistema de Información y Gestión Educativa que permita a la autoridad tener en una sola plataforma datos para la planeación, administración y evaluación del Sistema Educativo, y facilite la transparencia y rendición de cuentas.

En la sección VI.4. México Próspero, se tiene los siguientes objetivos:

Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Línea de acción:

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración

logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.

Así mismo, se tienen las siguientes líneas de acción en el Sector Marítimo Portuario:

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.
- Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.
- Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello tecnologías de punta.
- Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.

- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

En la sección VI.4. México Próspero, en el Enfoque transversal, Democratizar la Productividad, se tiene la siguiente Línea de acción:

- Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional.

En la sección VI.4. México Próspero, en el Enfoque transversal, Gobierno Cercano y Moderno, se tiene la siguiente Línea de acción:

- Modernizar la Administración Pública Federal con base en el uso de tecnologías de la información y la comunicación.

Por otra parte, la publicación de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental, en su última Reforma DOF-18-12-2015, permite contar con un marco regulatorio para el acceso a la información del Gobierno Federal. Con la promulgación de esta ley, se cubrió un profundo vacío legal e institucional, ya que ahora cualquier persona puede solicitar información del Gobierno Federal.

Asimismo, se asegura la transparencia y la rendición de cuentas en el Gobierno Federal, porque se obliga a contar con procedimientos sencillos y expeditos en materia de acceso a la información; se garantiza la protección de los datos personales en posesión de los sujetos obligados y se establece la obligación de contar con archivos bien ordenados.

Los avances en materia de transparencia y acceso a la información también se han dado en el ámbito estatal, ya que actualmente todas las entidades federativas cuentan con una ley de acceso.

El mayor impacto de la rendición de cuentas y la transparencia se observará en el largo plazo: implica continuar con el cambio cultural en la gestión administrativa, que fortalecerá la confianza en las instituciones públicas de México mediante la apropiación masiva del derecho de acceso a la información por parte de los ciudadanos. En la aplicación de este derecho, los servidores públicos deberán aceptar que están sujetos a un escrutinio permanente, por cualquier persona, en cualquier momento y desde cualquier parte, pero también se deberá reconocer que la información en posesión del gobierno es un bien público que se encuentra al alcance de todos los mexicanos.

Un archivo bien organizado es garantía de transparencia y rendición de cuentas dentro de la administración pública. La correcta organización archivística contribuye a la modernización y eficiencia de

las actividades de gobierno, por lo que se debe prever la aplicación de tecnologías de la información en el manejo documental, con énfasis en la regulación de los documentos en formato electrónico. Asimismo, es necesario promover la expedición de la ley de la materia que establezca los principios básicos de organización archivística.

Para que la información que se pone a disposición de la sociedad sea útil, deberá ser de calidad. Esto permitirá evaluar al gobierno y realizar un ejercicio eficaz del derecho de acceso a la información. La información no tiene un beneficio real si ésta no es comprensible. La información que las dependencias y entidades de la administración pública ponen a disposición de la sociedad tendrá que ser confiable, oportuna, clara y veraz.

Estos atributos deberán observarse también en la información que las dependencias y entidades entregan a los ciudadanos y en los documentos de uso oficial empleados entre instituciones de gobierno, con la finalidad de transparentar los procesos a los distintos actores involucrados.

Para facilitar el acceso a información pública de calidad, se continuarán aprovechando las tecnologías de información y comunicaciones.

Por su parte el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-

2018, dispone en su Sección III. Objetivos, Estrategias y Líneas de Acción, 3.1 Objetivos, en el Objetivo 5, indica lo siguiente:

OBJETIVO 5 Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal.

DESCRIPCIÓN DEL OBJETIVO: Resulta muy relevante asegurar que tanto el capital humano como los recursos con los que cuenta el sector se gestionen de manera eficiente y transparente.

La SCT creará e integrará elementos que permitan transformar la administración de sus recursos humanos, materiales, financieros y tecnológicos para consolidar al Sector Coordinado en términos de modernidad, vanguardia, eficiencia, productividad y transparencia. Para asegurar la eficiencia, es necesario que el capital humano esté mejor capacitado, motivado con oportunidades de crecimiento profesional y sea partícipe y corresponsable de las tareas encomendadas.

Es necesario analizar, ajustar y reorientar procesos a un esquema de resultados e incorporar tecnologías para intercomunicar, simplificar, optimizar y agilizar el desarrollo institucional, eliminando actividades sin valor agregado. Además de alinear la estructura a las necesidades programáticas, dar soporte a la mejora regulatoria y hacer eficiente y accesible

la gestión de la información, el diseño organizacional debe ajustarse para que el sector cuente con capacidad en la ejecución de los proyectos que eleven la competitividad y productividad de México.

Modernizar al sector requiere establecer condiciones para una gestión eficiente, con mejora continua, bajo los principios de: i) gestión financiera responsable, con enfoque sectorial, orientada a resultados; ii) cultura de eficiencia, transparencia, colaboración, orientación al servicio y sentido de pertenencia; iii) mejora regulatoria y simplificación administrativa; iv) innovación tecnológica; y v) calidad en los servicios.

Así también en la Sección 3.2 Estrategias y líneas de acción, en el **OBJETIVO 5** Consolidar un modelo de administración de los recursos públicos como práctica reproducible para la Administración Pública Federal, se tiene la Estrategia 5.5. Fortalecer una cultura de administración de la información que favorezca la transparencia, rendición de cuentas y participación ciudadana, con las siguientes Líneas de Acción:

Líneas de acción

5.5.1 Colaborar en el soporte informático del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.

5.5.2 Implementar los mecanismos que permitan administrar la seguridad de la información del sector.

5.5.3 Incrementar la interacción digital de los trámites y servicios del sector con la ciudadanía.

5.5.4 Fortalecer la transparencia, rendición de cuentas y participación ciudadana mediante el uso de Tecnologías de Información y Comunicaciones.

5.5.5 Promover el uso de documentos electrónicos en el Sector, así como herramientas digitales para la gestión documental.

Por otra parte, en la Sección V “Transparencia” del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, se indica que según el Fondo Monetario Internacional, la transparencia se refiere a un “entorno en el que los objetivos nacionales, el marco institucional, legal y económico, las decisiones de política y su justificación, los datos e información relacionada con las políticas monetarias y financieras, y la forma en que las agencias rinden cuentas, se proporcionan al público de una manera comprensible, accesible y oportuna”. Tomando en consideración lo anterior, es primordial que los programas y sus avances sean públicos, de modo que cualquier ciudadano pueda conocer cuáles son los objetivos y resultados en el logro de las Metas Nacionales.

DECRETO por el que se aprueba el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de

agosto de 2013, en el cual el Titular del Ejecutivo Federal, en su parte considerativa, señala:

Que mediante Decreto publicado el 20 de mayo de 2013 en el Diario Oficial de la Federación, se aprobó el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el cual establece los objetivos, metas, estrategias y prioridades que regirán las acciones del Gobierno Federal durante la presente administración.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 establece cinco Metas Nacionales: México en Paz, México Incluyente, México con Educación de Calidad, México Próspero y México con Responsabilidad Global, cuyos objetivos específicos se alcanzarán a través de una serie de estrategias y líneas de acción concretas, y sus resultados serán medidos y evaluados con base en indicadores. Asimismo, el Plan incluye tres Estrategias Transversales: Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género, cuyas líneas de acción deben incluirse en todas las políticas públicas y reflejarse en los programas que deriven de dicho Plan.

Que en términos de la Ley de Planeación y del Decreto señalado anteriormente, las estrategias transversales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se aplicarán normativamente a través de programas especiales.

Que la estrategia transversal Gobierno Cercano y Moderno tiene como propósito que los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 se orienten, entre otros, al logro de resultados, la optimización en el uso de los recursos públicos, el uso de nuevas tecnologías de la información y comunicación, y el impulso de la transparencia y la rendición de cuentas.

Que la sociedad mexicana exige contar con un gobierno eficiente y sujeto a mecanismos de evaluación, los cuales permitan mejorar el desempeño y la calidad de sus servicios; que promueva la simplificación de la normatividad y los trámites administrativos, y que rinda cuentas de manera clara y oportuna;

Que en cumplimiento del artículo 61 de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria y del Decreto que establece las medidas para el uso eficiente, transparente y eficaz de los recursos públicos, y las acciones de disciplina presupuestaria en el ejercicio del gasto público, así como para la modernización de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de diciembre de 2012, debe expedirse un programa de mediano plazo que promueva la eficiencia y eficacia en la gestión pública de la Administración Pública Federal, a través de acciones que modernicen y mejoren la prestación de los servicios públicos, promuevan la productividad en el desempeño de las funciones de las depen-

dencias y entidades, y reduzcan gastos de operación.

Que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en cumplimiento a lo dispuesto en el Plan Nacional de Desarrollo y a las disposiciones citadas en el párrafo anterior, sometió a la consideración del Ejecutivo Federal, el programa especial correspondiente a la estrategia transversal Gobierno Cercano y Moderno, aprobándose el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018.

En el propio Decreto se establece que el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018 es de observancia obligatoria para las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, las cuales deberán considerar los objetivos, estrategias y líneas de acción del mismo para la elaboración de sus respectivos programas.

Igualmente dispone que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público dará seguimiento a la implementación de las acciones y al cumplimiento de los objetivos establecidos en el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, con base en las metas y los indicadores correspondientes.

Así también, dispone que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público difundirá en la página de Internet de dicha dependencia, durante el primer bimestre de cada año, los avances en el cumplimiento de los objetivos del Programa

para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018.

El Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, publicado en el Diario Oficial de la Federación de 30 de agosto de 2013, determina que un gobierno cercano es aquel que tiene como precepto construir un diálogo entre las dependencias y entidades y los diferentes actores de la sociedad. El objetivo es atender con oportunidad las demandas ciudadanas y resolver los principales problemas públicos. Se busca ubicar como eje central de su actuación al ciudadano y utilizar de forma estratégica las herramientas institucionales con las que cuenta para promover un gobierno eficiente, eficaz y que rinda cuentas a la población.

La sociedad se constituye como el pilar fundamental en torno al cual deben diseñarse y ejecutarse políticas que permitan consolidar un gobierno moderno. Para lograrlo, es necesario poner especial énfasis en la atención de las demandas más sentidas de la sociedad y permitir su participación de una forma activa en los asuntos públicos. Es decir, se pretende implementar acciones y programas para la inclusión social en el diseño, ejecución y evaluación de las políticas públicas.

Asimismo, un Gobierno Cercano y Moderno, es aquél que evalúa y reconoce las acciones que generan los resultados que se requieren para atender las ne-

cesidades más apremiantes del país, y para ello, implementa acciones de mejora y reorienta los recursos a aquellas actividades que generen mayores impactos positivos. Es decir, no es únicamente un gobierno que gasta menos, sino aquél que gasta mejor.

Para lograr esto, es fundamental reconocer que las nuevas Tecnologías de la Información y de Comunicación (TIC) son una herramienta básica que brinda amplias oportunidades para mejorar la eficiencia al interior del gobierno y que permite mejorar la comunicación al exterior.

Como lo señala el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), las políticas y los programas de la presente administración deben estar enmarcados en un Gobierno Cercano y Moderno. Al mismo tiempo, los esfuerzos emprendidos deben orientarse a resultados, optimizar el uso de los recursos públicos, hacer uso intensivo de las nuevas Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) e impulsar la transparencia y la rendición de cuentas con base en un principio básico plasmado en el artículo 134 constitucional: "Los recursos económicos de que dispongan la Federación, los estados, los municipios, el Distrito Federal y los órganos político-administrativos de sus demarcaciones territoriales, se administrarán con eficiencia, eficacia, economía, transparencia y honradez para satisfacer los objetivos a los que estén destinados".

En el Objetivo 1. Impulsar un gobierno abierto que fomente la rendición de cuentas en la APF, del Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018, se señala que:

Un Gobierno Cercano y Moderno debe tener como imperativo rendir cuentas de forma clara y oportuna a la población. En este sentido, impulsar un gobierno abierto, hace referencia a todos aquellos componentes que deben integrar su implementación de manera que se fortalezca la rendición de cuentas, que van desde la apertura de datos de manera que cualquier interesado pueda acceder a ellos y reutilizarlos, hasta facilitar la participación ciudadana para la mejora de los programas y acciones del gobierno que deriven en la generación de espacios para la colaboración entre el gobierno, la sociedad civil y el sector privado.

Para lograr su correcto funcionamiento, es necesario llevar a cabo un esfuerzo transversal y multidisciplinario que articule las diferentes acciones de las dependencias y entidades en la materia, de manera que se cuente con esfuerzos coordinados, procedimientos estables e instrumentos técnicos que generen una rendición de cuentas efectiva.

Así también en su Estrategia 1.3 se indica:

Estrategia 1.3 Garantizar el acceso a la información y la protección de los datos

personales en la Administración Pública Federal (APF).

Estrategias:

- 1.3.1 Promover la práctica sistemática de la desclasificación de expedientes reservados e información bajo el principio de máxima publicidad.
- 1.3.2 Fomentar la obligación de documentar toda decisión y actividad gubernamental.
- 1.3.3 Recabar y tratar a los datos personales con estricto apego al derecho de protección constitucional de los mismos.
- 1.3.4 Mejorar los tiempos de respuesta optimizando la gestión documental y la atención a solicitudes y recursos de revisión.

En este sentido, se busca consolidar la construcción de un gobierno fundamentado en el Estado de derecho, transparente, responsable y eficiente, que rinda cuentas a la sociedad. Por ello, este Programa busca la creación de mecanismos institucionales que permitan la consolidación de prácticas y valores necesarios para la existencia de una Administración Pública honesta, que transparente y divulgue activamente la información sobre su gestión, y que esté preparada para rendir cuentas sobre sus acciones y el ejercicio de los recursos públicos.

Detener la corrupción, promover la integridad pública y reconstruir la credibilidad de la ciudadanía en las instituciones públicas requiere de voluntad y determinación política, así como una estrategia comprehensiva, integral y consistente. Una política de Estado en contra de la corrupción debe tener una visión de largo plazo, en la que los valores y prácticas sociales que abren paso a la corrupción se van identificando y eliminando gradualmente.

Esta política requiere de la corresponsabilidad de todos: los tres Poderes, los tres órdenes de gobierno y de la sociedad.

La creación de mejores mecanismos democráticos de rendición de cuentas, de manejo de la información del gobierno, de transparencia y combate a la corrupción son elementos que promueven una Administración Pública más eficiente, que responda mejor a las necesidades de la sociedad y que contribuya a fortalecer la confianza en las instituciones y la competitividad del país.

LINEAMIENTOS para la elaboración e integración de Libros Blancos y de Memorias Documentales, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 10 de octubre de 2011, mediante los cuales se emiten las disposiciones que habrán de observar las instituciones públicas en los casos que consideren necesario dejar constancia de las acciones y resultados obtenidos de programas, proyectos

o asuntos relevantes y trascendentes de la Administración Pública Federal.

ACUERDO por el que se establecen las bases generales para la Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2012-2018 y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 06 de julio de 2017, en el que se establecen las bases de carácter general que deberán observar las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, la Procuraduría General de la República, y las empresas productivas del Estado, en el proceso de rendición de cuentas al término de una administración, así como los servidores públicos federales en la entrega-recepción de los asuntos a su cargo, con motivo de la separación del empleo, cargo o comisión que desempeñan, a efecto de transparentar la gestión pública y asegurar la consecución de los objetivos y metas institucionales; y que en su CAPÍTULO III “LIBROS BLANCOS Y MEMORIAS DOCUMENTALES” en su Artículo Octavo dispone que cuando las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, así como las empresas productivas del Estado, consideren necesario resaltar las acciones de algún programa o proyecto de gobierno, así como políticas públicas y otras acciones gubernamentales relevantes, procederán a la elaboración de

un Libro Blanco o de una Memoria Documental, conforme a los lineamientos que al efecto emita la Secretaría de la Función Pública.

Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de julio de 2017, que en su TÍTULO III. DE LOS LIBROS BLANCOS Y MEMORIAS DOCUMENTALES, Capítulo I. De la elaboración e integración de Libros Blancos y Memorias Documentales, en sus artículos 27 y 29 se indica lo siguiente:

ARTÍCULO 27.- Las Dependencias y Entidades, la Procuraduría General de República, y las empresas productivas del Estado, deberán elaborar Libros Blancos o Memorias Documentales cuando consideren resaltar acciones de los programas, proyectos, políticas públicas y otras acciones gubernamentales, de conformidad con los preceptos del presente Título.

ARTÍCULO 29.- Los Libros Blancos y Memorias Documentales que elaboren e integren las Dependencias y Entidades, la Procuraduría General de República, y las empresas productivas del Estado, formarán parte de la documentación correspondiente a la entrega-recepción que realice su titular al término de su encargo.

Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018, de la Secretaría de la Función Pública, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de noviembre de 2017.

OBJETIVO DEL LIBRO BLANCO.

El presente Libro Blanco se elabora con el propósito de transparentar y sustentar las acciones realizadas durante el desarrollo del **Compromiso de Gobierno CG 066 “Modernizar el Puerto de Seybaplaya, Campeche”**, particularmente lo relacionado con las obras públicas ejecutadas para llevar a cabo la “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche”, con la finalidad de poder atender las necesidades del transporte marítimo costa afuera (offshore) de la Sonda de Campeche, es decir, atender las demandas de las empresas usuarias y clientes del puerto en actividades logística para la industria como base de explotación petrolera para el transporte y exportación de crudos por vía marítima.



III. ANTECEDENTES

Seybaplaya es un puerto de vocación logística petrolera, construido en el año 2002, cuyas principales actividades son: abastecimiento, avituallamiento, reparaciones industriales a los equipos, pozos petroleros, plataformas costa afuera y otros; y que fue construido como un puerto complementario a Isla del Carmen para atender la demanda de la industria petrolera offshore

La infraestructura de la plataforma de usos múltiples se construyó en el año 2000 con solo dos bandas de atraque, y 4 ha. de patios de operación, el área es insuficiente y operó carga general suelta y graneles hasta el año 2004. La superficie reducida genera restricciones para ofrecer mayores servicios, sobre todo en las posiciones de atraque para los actuales usuarios en el puerto.

Durante el período 2006-2009, el movimiento de las embarcaciones creció en forma acelerada, con un número de arribos que refleja el potencial de negocios que ofrece el puerto para la industria petrolera costa afuera.

De esta forma la actual infraestructura no atiende las necesidades manifiestas por las empresas, y se requieren nuevos espacios para la operación con bandas de atraque y patios, con sus correspondientes áreas de amortiguación y circulación.

En la ejecución del PMDP 2007-2012 de API CAM se identificaron diferentes factores críticos que afectan la oferta de infraestructura portuaria para prestar servicios de primera calidad, los que redundan en perjuicios económicos para PEMEX, por lo cual resulta necesario construir la nueva infraestructura portuaria a efectos de resolver lo siguiente:

- Falta de capacidad instalada del puerto, en bandas de atraque que permita atender la demanda de carga de la industria petrolera costa afuera, esperada en el corto y mediano plazo (5 a 10 años).
- Falta de espacios dentro del actual recinto portuario para las operaciones terrestres.
- Limitada profundidad en muelles de carga general de la actual plataforma de altura y cabotaje del puerto de Seybaplaya.
- Necesidad de disponer de infraestructura y profundidad de operación para prestar servicios portuarios de primera calidad para la industria petrolera offshore.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 25, determina que corresponde al Estado

la rectoría del desarrollo nacional para garantizar que éste sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales, cuya seguridad protege esta Constitución. Asimismo, en su artículo 26, Apartado A, establece la competencia del Estado para organizar un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional, a través del Plan Nacional de Desarrollo, instrumento obligatorio para la Administración Pública Federal y materia de coordinación del Ejecutivo Federal con los gobiernos de las entidades federativas.

La Ley de Planeación determina que la planeación nacional del desarrollo consiste en la ordenación racional y sistemática de acciones que, con base en el ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales, tiene como propósito la transformación de la realidad del país de conformidad con las normas, principios y objetivos que la Constitución Federal y las leyes establecen. Por lo cual, las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal deberán planear y conducir sus

actividades con sujeción a los objetivos y prioridades de la planeación nacional del desarrollo, a fin de cumplir con la obligación del Estado de garantizar que éste sea integral y sustentable.

El artículo 9 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ordena que las dependencias y entidades de la Administración Pública Centralizada y Paraestatal conducirán sus actividades en forma programada, con base en las políticas que, para el logro de los objetivos y prioridades de la planeación nacional del desarrollo, establezca el Ejecutivo Federal.

El Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, es un documento de trabajo que rige la programación y presupuestación de toda la Administración Pública Federal. De acuerdo con la Ley de Planeación, todos los Programas Sectoriales, Especiales, Institucionales y Regionales que definen las acciones del gobierno, deberán elaborarse en congruencia con este Plan. Asimismo, la Ley de Planeación requiere que la iniciativa de Ley de Ingresos de la Federación y el Proyecto de Decreto de Presupuesto de Egresos de la Federación, compaginen con los programas anuales de ejecución que emanan de éste.

Con objeto de revertir el fuerte declive en la producción, de las exportaciones y de las reservas de hidrocarburos en México, particularmente en el Golfo de México, el Gobierno Federal y PEMEX tie-

nen como estrategia prioritaria realizar e intensificar a corto, mediano y largo plazos, la exploración, perforación y explotación de nuevos yacimientos, principalmente en zonas de aguas profundas localizadas en el Golfo de México.

La atractividad del puerto de Seybaplaya está determinada por la ubicación en la zona centro oriental de la costa del Golfo de México, frente a la Sonda de Campeche debido a que es la mayor fuente de producción de hidrocarburos del país, las dos principales cuencas marinas (Cantarell y Ku-Maloob-Zaap) de exploración, producción y explotación petrolera de México, se ubican en dicha área que se localiza frente al litoral costero del Estado de Campeche

Las actividades de exploración, perforación y producción de Pemex son fundamentales para el país en términos de producción y de exportaciones de hidrocarburos, así como de ingresos para el Gobierno Federal.

Seybaplaya es un puerto de vocación logística petrolera, localizado en el litoral del Golfo de México, de reciente construcción, las principales actividades son: abastecimiento, avituallamiento, reparaciones industriales a los equipos, pozos petroleros, plataformas costa afuera y otros.

Fue construido como un puerto complementario a Isla del Carmen para atender la demanda de la industria petrolera

offshore por su localización próxima a la Región Marina Noreste desde la que se exporta el 85% del total del petróleo crudo producido por Pemex en México, con base en los Sistemas Costa Afuera (SCA) concesionados por el Gobierno Federal a la Administración Portuaria Integral de Campeche S.A. de C.V. (API CAM), con lo que se posicionó por su vocación natural como puerto logístico de la industria petrolera en aguas someras.

La infraestructura de la plataforma de usos múltiples se construyó en el año 2000 con solo dos bandas de atraque, y 4 hectáreas de patios de operación, el área es insuficiente y operó carga general suelta y graneles hasta el año 2004. La superficie reducida genera restricciones para ofrecer mayores servicios, sobre todo en las posiciones de atraque para los actuales usuarios en el puerto.

Una plataforma física suficiente con más bandas de atraques y mayores áreas en patios, espacios comunes y vialidades es necesaria para satisfacer las necesidades de las empresas (Servicios Marítimos de Campeche, DIAVAZ, NABOR, Acción Logística Integral, Demar, Oceanografía, Grupo Escudero, Gaeli, Pemex, COSEPE, Mantenimiento Marítimo de México, Grupo TMM, Global Drilling Fluids, Global Offshore de México, Halliburton de México, BW de México, BJ Services, Dowell Schlumberger, BP, Cotemar, entre otras) y evitar mayores costos causados por la falta de áreas,

con los impactos consecuentes en las condiciones de operación al interior del puerto.

Si no se desarrolla la nueva infraestructura portuaria se presenta el riesgo de que las empresas contratistas, proveedoras y abastecedoras de Pemex operen desde otros puertos con mayores costos.

El principal riesgo del proyecto es que la ampliación del puerto no se pueda ejecutar en los próximos años, período óptimo que se desprende de la TRI del 12.00%. Si no se obtiene el apoyo de los fondos complementarios del Gobierno Federal que en cada año ejecutará la API de Campeche, es inevitable que la obra se extienda por un período prolongado.

Sin estos fondos del Gobierno Federal, API Campeche se enfrentará a un proceso de “Stop” and “Go”, de freno cuando se quede sin recursos y arranque cuando los obtenga. Esta secuencia encarece la construcción ya que las empresas constructoras no pueden aprovechar las economías de escala, retiran maquinaria, equipos, personal y vuelven a recomenzar el proceso, pero en cada oportunidad con costos mayores.

El riesgo final, sin el apoyo de los fondos federales complementarios al 50% del total de la inversión, es que la obra quede inconclusa por estos mayores costos que se escalonan en el tiempo.

La ampliación del puerto de Seybaplaya se basa en las metas y objetivos del Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) y que se encuentra alineado con el Programa Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) y con el Modelo Institucional de Planeación vigente en el Sistema Portuario Nacional (SPN), en donde, ante la importancia de gestionar eficientemente el sistema portuario nacional, entre otros aspectos, se concluyó que era necesario emprender nuevas prácticas que permitieran lograr, entre otros:

- Reforzar el papel del Sistema Portuario Campechano (SPC) como motor del crecimiento económico y desarrollo Municipal, Regional y Estatal de Campeche, contribuyendo al crecimiento del nivel de actividad económica de México.
- Ubicar al SPC y en especial a los puertos logísticos petroleros concesionados a la API de Campeche en el contexto de competencia y complementación con los puertos del SPN.
- Aumentar la competitividad del SPC, especialmente en cargas y servicios logísticos para las operaciones off-shore.

A diferencia de los puertos comerciales, en los que la operación de la carga comercial es la determinante para medir la saturación y congestión del puerto, y cuya capacidad se expresa en toneladas, en los puertos logísticos petroleros, las disponibilidades de bandas de atra-

que en los frentes de agua con espacios portuarios adecuados en la plataforma terrestre definen la necesidad de construcción de la nueva infraestructura.

Con la nueva infraestructura portuaria proyectada y que no necesita de dragados de construcción se alcanza una profundidad de -6.0 m, se incorporan 10 nuevas bandas de atraque y un polígono de operación terrestre de 10.3 ha. a los 3.55 km, otro de 5.4 ha. colindante con el polígono actual de la terminal de usos múltiples y con esta oferta de nueva infraestructura portuaria se resuelven los problemas de capacidad que enfrenta el puerto.

Por la estratigrafía del lecho marino y las características de la obra de protección, las profundidades que se alcanzan en la plataforma de longitud 3.5 km de la obra de protección se evitan los dragados de mantenimiento, de esta forma, con el diseño del proyecto se reducen los costos variables de la empresa portuaria.

Las actuales instalaciones de la terminal de usos múltiples de Seybaplaya carecen de las bandas de atraque y de la superficie operacional terrestre necesaria para la captación de nuevos tráficos marítimos y por ende de un mayor número de empresas.

La presión de la demanda manifiesta, la de las empresas usuarias y clientes del puerto de Seybaplaya, está determinada por la necesidad de nueva infraestructu-

ra portuaria, y en API Campeche radica en crear la capacidad de respuesta a corto plazo, para la construcción de la nueva infraestructura que se pueda ofrecer en el puerto de Seybaplaya.

El proyecto de ampliación del puerto, que incorpora nuevas áreas operacionales, con un mayor número de bandas de atraque, patios y áreas de almacenamiento constituye la respuesta de API Campeche a los requerimientos y necesidades de los clientes y usuarios.

La presión de la demanda manifiesta (usuarios y clientes del puerto) de nueva infraestructura exige de la API Campeche la elaboración del proyecto de ampliación, con las respuestas técnicas y financieras para aumentar la competitividad de los puertos del SPC, e impulsar el desarrollo económico del Estado de Campeche.

A fin de atender favorablemente el crecimiento de la carga en el futuro inmediato y estar en condiciones de recibir las embarcaciones necesarias para mayores y mejores servicios a la industria petrolera costa afuera API Campeche formuló su programa de crecimiento en infraestructura y operaciones en el puerto a efectos de responder y atender a las solicitudes de los usuarios y clientes del puerto.

De esta manera, de acuerdo con previsiones de API Campeche, se contempla que las embarcaciones que arribarán al puerto contarán con una oferta integral

de infraestructura y servicios para atender a sus necesidades de operación marítimo-portuaria.

El pronóstico para las operaciones de cargas elaborado en un estudio señala un crecimiento tal de los arribos que necesitan de una oferta alternativa de espacios portuarios que el puerto no puede presentar actualmente.

Para atender con oportunidad el crecimiento de los tráficos es necesario construir infraestructura acorde con los nuevos requerimientos de las empresas y que se complemente con desarrollos organizacionales que le permitan tener una posición más competitiva en la atención de la industria petrolera costa afuera.

Del análisis de tráficos en el puerto actual, se han identificado diversos factores críticos que justifican la creación de nueva infraestructura portuaria, entre ellos destacan los siguientes:

- Falta de espacios dentro del actual recinto portuario para construir nuevas posiciones de atraque.
- Limitada profundidad en el canal de acceso y dificultades técnicas para su dragado por la estratigrafía del suelo marino.
- Necesidad de plataformas de operación terrestre.

- Construcción de patios y áreas de almacenamiento.

Por ello resulta imperativa la necesidad de ampliar el puerto, independientemente de medidas temporales que pudieran adoptarse para incrementar la capacidad del puerto, vía la mejora en sus debilidades de eficiencia operativa.

El puerto de Seybaplaya se encuentra imposibilitado para ampliar su infraestructura en su recinto actual, debido a que no puede crecer con más bandas de atraque en la plataforma actual ya que no se gana profundidad, por lo que se revisaron alternativas para el desarrollo de nueva infraestructura portuaria analizando la factibilidad técnica, económica, legal y ambiental de dos diseños conceptuales (Alternativas A y B).

Seybaplaya presenta características particulares para su desarrollo portuario, debido principalmente a que las condiciones del lugar no permiten contar con una infraestructura portuaria adecuada a los requerimientos de las embarcaciones que requerirían hacer uso de nuevas instalaciones, principalmente por la limitante de profundidad de la zona y que por sus propias características hacen incosteable dragar mayor profundidad en las terminales actuales.

Es por ello que actualmente se considera la presente propuesta de expansión del puerto por medio de terrenos ganados al mar, lo cual propiciará nueva in-

fraestructura acorde a los requerimientos de las empresas que actualmente hacen uso de la poca infraestructura disponible y que requieren de mayor calado y mejores obras.

Se desarrollo el proyecto para una primera fase de desarrollo a lo largo de dicho boulevard con una longitud de 3.55 km y al final de la misma desarrollar un rompeolas como remate del espigón con viaducto.

Se estimó que con la infraestructura propuesta se tendría un avance en bandas de atraque, así como en áreas de almacenamiento, dicha infraestructura soportará los incrementos de carga durante los próximos años, sin embargo, el crecimiento de la región y de los requerimientos de las empresas instaladas en el puerto tienen una constante demanda por más y mejores obras de infraestructuras portuarias necesarias para sus actividades. Con dichas obras

se tendrá un mayor calado para el arribo de embarcaciones que así lo requieran, hoy en día la limitante es la poca profundidad para aquellas empresas que actualmente desean hacer uso de las instalaciones disponiendo de mayor profundidad para su óptimo desarrollo.

Planta General de la Ampliación de Seybaplaya, Campeche.

Este es el diseño conceptual original que fue aprobado por la SCT en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de API Campeche, diseñado para crecer modularmente conforme a la evolución de la demanda.

El proyecto consiste en lo siguiente:

- Construir un rompeolas, coronado por un viaducto. La distancia del mismo será de 3.55 km y el ancho será de 11 m.
- Construir un puente en el curso del viaducto, que servirá como un paso a des-

Obras de Protección con Viaducto de 3,550 y rompeolas (Remate) Ampliación Terminal Marítima Seybaplaya Presupuesto Total

N°	Conceptos	Importe
1	Polígono 02	\$ 78,503,777
2	Polígono 08	\$ 378,298,650
3	Viaducto	\$ 195,666,381
4	Rompeolas (Remate)	\$ 23,964,099
5	Puente de Pescadores	\$ 10,197,841
6	Instalación Eléctrica	\$ 9,014,833
7	Instalación Tratamiento de Residuos	\$ 10,000,000
	TOTAL	\$ 705,645,581

nivel para la circulación de las embarcaciones pesqueras.

- Completar la construcción del Polígono 2, ampliando la plataforma terrestre de operación de la actual terminal de usos múltiples de Seybaplaya.
- Construir el polígono 8 con dos bandas de atraque de 260 metros cada una de 5.2 ha.
- Contempla las siguientes fortalezas:

Existen áreas ganadas al mar con una plataforma física y los espacios portuarios adecuados para desarrollo de las líneas de negocio relacionadas con la logística petrolera.

- Posibilidad de establecer conexiones de enlace y circulación de uso exclusivo del puerto.
- Zona designada para el desarrollo portuario del puerto de Seybaplaya en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la API Campeche.
- Favorece un desarrollo regional más integrado porque se suman la nueva zona operacional de los puertos con el recinto portuario actual de Seybaplaya.
- No hay problemas de tenencia de la tierra.
- Se puede utilizar la misma infraestructura de servicios de apoyo a la

operación portuaria.

- Se dispone del personal necesario y de una organización laboral adecuada.
- La organización empresarial es experimentada y conocedora de los negocios portuarios.
- Disminuye la interferencia con el desarrollo urbano y mejora la relación puerto-ciudad.
- La ampliación de los puertos con la calibración de las políticas comerciales y financieras de API Campeche resulta operativa a mediano plazo.
- Cumple con la visión y misión ya que:
 - La ampliación se desarrolla a partir del puerto actual, creando una sola unidad portuaria, lo que permitirá hacer un uso óptimo de la infraestructura existente.
 - Cuenta con los servicios de apoyo, tanto urbanos como de comunicación y enlaces terrestres, necesarios para cumplir con la misión asignada.
 - El impacto sobre el medio ambiente es marginal, y se resuelve con las medidas de mitigación propuestas, ya que el proyecto se propone en la zona de menor afectación.
 - La inversión para el inicio de operaciones es considerablemente menor a la requerida en otras alternativas, y se

puede desarrollar en condiciones de autofinanciamiento.

La determinación de los beneficios del proyecto se basa en la propia actividad marítima portuaria de Seybaplaya con base en las tarifas de infraestructura portuaria, de los contratos de cesión parcial de derechos y para la prestación de servicios portuarios, del arrendamiento de equipo e ingresos diversos, correspondientes al uso y aprovechamiento única y exclusivamente de la ampliación del puerto.

Las operaciones marítimo-portuarias que se toman en consideración para los diversos análisis de evaluación y que son los que provocan el impacto atribuible única y exclusivamente al proyecto de ampliación son los diferenciales que se obtendrían con relación a las condiciones actuales del puerto.

Para la generación de costos y beneficios, solamente se incluyeron los excedentes de tráficos marítimos que el puerto actual no puede atender en caso de no desarrollarse la ampliación ya que carece de las bandas de atraque necesarias para aumentar las operaciones portuarias de la industria petrolera offshore.

El proyecto de ampliación del puerto se discutió con sus justificaciones técnicas y financieras, y se aprobó en la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPyMM) y se incluyó como

proyecto estratégico en los programas de infraestructura del sector portuario de la SCT.

Su aprobación en el ámbito de las diferentes unidades de planeación de la SCT definió la jerarquización de este proyecto de infraestructura económica para que fuera incluido como uno de los proyectos estratégicos de inversión que requieren la atención y consideración del Gobierno Federal, por lo cual se determinó su inclusión en el Plan Nacional de Desarrollo (PND), a efectos de acelerar su ejecución y garantizar su realización en tiempo y forma.

Los recursos para la ampliación del puerto de Seybaplaya provendrán principalmente de la propia API de Campeche y del Gobierno Federal en lo que respecta a las diferentes obras de infraestructura, correspondiéndoles un monto de \$352'822,790 a la Administración Portuaria Integral de Campeche S.A. de C.V. y de \$352'822,790 al Gobierno Federal.

Corresponden al sector público las obras de infraestructura estratégica como las obras de protección, vialidades de uso común, muelles y dotación de servicios básicos a pie de terminal, además de las medidas de mitigación y compensación del proyecto, mientras que, para la iniciativa privada, corresponde el equipamiento de las terminales e instalaciones para la industria petrolera offshore.

Por todo lo anterior, resultó imprescindible la ampliación proyectada para el puerto de Seybaplaya, la que resultó factible desde el punto de vista técnico,

económico, legal y ambiental, resultando la alternativa B seleccionada la de menor costo de inversión y mayor beneficio.

IV. MARCO NORMATIVO APLICABLE A LAS ACCIONES REALIZADAS DURANTE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA, PROYECTO O ASUNTO

CONSTITUCIÓN:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos Artículos, 26; 90 y 134.

TRATADOS:

- Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 1993.
- Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos, la República de Colombia y la República de Venezuela, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 9 de enero de 1995. Sin efectos para esta última a partir del 19 de noviembre de 2006.
- Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la República de Costa Rica, publicado en el Diario Ofi-

cial de la Federación el 10 de enero de 1995.

- Decreto Promulgatorio del Tratado de Libre Comercio entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de la República de Nicaragua, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1 de julio de 1998.
- Decreto Promulgatorio del Acuerdo de Asociación Económica, Concertación Política y Cooperación entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, la Decisión del Consejo Conjunto de dicho Acuerdo; y la Decisión del Consejo Conjunto del Acuerdo Interino sobre Comercio y Cuestiones Relacionadas con el Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y la Comunidad Europea, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de junio de 2000.
- Decreto Promulgatorio del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Uni-

dos Mexicanos y el Estado de Israel, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de junio de 2000.

- Decreto Promulgatorio del Tratado de Libre Comercio entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados de la Asociación Europea de Libre Comercio, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de junio de 2001.

- Decreto Promulgatorio del Acuerdo para el Fortalecimiento de la Asociación Económica entre los Estados Unidos Mexicanos y el Japón, y de su Acuerdo de Implementación, hechos en la Ciudad de México el diecisiete de septiembre de dos mil cuatro, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2005.

- Decreto Promulgatorio del Tratado de Libre Comercio entre la República de Chile y los Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de octubre de 2008.

LEYES:

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, Artículos 1; 9; 16; 18; 24 y 36 fracciones I, XII, XVI, XIX y XX.

- Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 1 fracción II, 2; 3; 14; 17; 18; 19; 20; 21; 22; 23; 24; 26 fracción I, 27; 28; 30 fracción II, 31; 32; 33; 34; 36; 37; 38; 39; 40; 45 fracción I, 46; 47; 48 fracción II, 49

fracción I, 51; 52; 53; 54; 56; 57; 58; 59; 60; 65; 66; 67; 68; 69 y 74.

- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, Artículos 1; 3 fracciones XIII, XIV, XV, XVIII, XIX, XX, XXI, XXIII, XXIV, XXV, XXVI, XXVII y XXX, 4; 5 fracciones II, VI y X, 6; 15; 21; 22; 28 Fracciones I y II, 30; 34; 35; 35 bis; 79; 83; 145; 146; 147.

- Ley General de Vida Silvestre, Artículo 60.

- Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas Artículos 1; 3 fracción IV, 18; 27; 28; 30; 32 y 44.

- de la Ley de Puertos, Artículos 1; 2 fracciones I, II y VI, 3; 5; 11 y 16 fracciones I y VII.

- Ley de Planeación Artículos, 1; 3; 9; 16; 21; 23; 27 y 32.

- Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículos 25; 34 y 50.

- Ley Federal de Instituciones de Fianzas Artículos 1; 5; 6 y 95.

- Ley de Vertimientos en las Zonas Marinas Mexicanas.

REGLAMENTOS:

- Reglamento de la Ley de Obras Pú-

blicas y Servicios Relacionados con las Mismas, Artículos 1; 15; 22; 23; 24; 31; 32; 34; 35; 38; 39; 40; 41; 44; 45; 47; 52; 59; 60; 61; 62; 63; 64; 65; 66; 67; 68; 69; 71; 72; 73; 74; 79; 80; 89; 90; 91; 92; 93; 94; 95; 96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; 104; 105; 106; 107; 109; 110; 111; 112; 113; 114; 115; 116; 122; 123; 127; 128; 130; 131; 132; 133; 136; 168; 169; 170; 171; 172; 173; 174; 178; 179; 181; 182; 183; 185; 186; 187; 188; 189; 190; 191; 192; 193; 194; 195; 196; 197; 198; 199; 200; 201; 202; 203; 204; 205; 206; 207; 208; 209; 210; 211; 212; 213; 214; 215; 216; 217; 218; 219 y 220.

- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación de Impacto Ambiental Artículos, 4; 5; 9; 10; 11; 13; 17; 18; 21; 22; 24; 26; 37; 40; 45; 46; 47; 48; 51; 52; 53 y 54.

- Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria, Artículo 146.

- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Artículos 6 y 27.

DECRETOS:

- Presupuesto de Egresos de la Federación vigente.

- Decreto que establece las medidas para el uso eficiente, transparente y eficaz de los recursos públicos, y las ac-

ciones de disciplina presupuestaria en el ejercicio del gasto público, así como para la modernización de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de diciembre de 2012, así como su modificación publicada en dicho órgano oficial de difusión el 30 de diciembre de 2013

ACUERDOS:

- Acuerdo Interinstitucional por el que se establecen los Lineamientos para la Homologación, Implantación y Uso de la Firma Electrónica Avanzada en la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de agosto de 2006.

- Acuerdo por el que se crea con carácter permanente la comisión intersecretarial de compras y obras de la Administración Pública Federal a la Micro, Pequeña y Mediana Empresa, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 15 de enero de 2009.

- Acuerdo por el que se establecen los lineamientos para regular el uso del programa informático autorizado por la Secretaría de la Función Pública para la elaboración, control y seguimiento de la bitácora de obra pública por medios remotos de comunicación electrónica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 09 de septiembre de 2009.

- Acuerdo por el que se expide el Manual Administrativo de Aplicación General en

Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 09 de agosto de 2010.

- Acuerdo por el que se emiten diversos lineamientos en materia de Adquisiciones, Arrendamientos y Servicios y de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 09 de septiembre de 2010.

- Acuerdo por el que se establecen las reglas para la determinación, acreditación y verificación del contenido nacional de los bienes que se ofertan y entregan en los procedimientos de contratación, así como para la aplicación del requisito de contenido nacional en la contratación de obras públicas, que celebren las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 2010.

- Acuerdo por el que se establecen las reglas para la celebración de Licitaciones Públicas Internacionales bajo la cobertura de Tratados de Libre Comercio suscritos por los Estados Unidos Mexicanos, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 2010.

- Acuerdo por el que se establecen las reglas para la aplicación de las reservas contenidas en los capítulos o títulos de compras del sector público de los tratados de libre comercio suscritos por los

Estados Unidos Mexicanos, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de diciembre de 2010.

- Acuerdo por el que se modifica el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de junio de 2011.

- Acuerdo por el que se establecen las disposiciones que se deberán observar para la utilización del Sistema Electrónico de Información Pública Gubernamental, denominado COMPRANET, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de junio de 2011.

- Acuerdo por el que se modifica el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 2012.

- Acuerdo por el que se modifica el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de septiembre de 2014.

- Acuerdo por el que se expide el protocolo de actuación en materia de contrataciones públicas, otorgamiento y prórroga de licencias, permisos, autorizaciones y concesiones, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 20 de agosto de 2015.

- Acuerdo por el que se modifica el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 03 de febrero de 2016.

- Acuerdo por el que se modifica el diverso que expide el protocolo de actuación en materia de contrataciones públicas, otorgamiento y prórroga de licencias, permisos, autorizaciones y concesiones, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de febrero de 2016.

- Acuerdo por el que se establecen las disposiciones que se deberán observar para el uso del programa informático de la bitácora de obra pública por medios remotos de comunicación electrónica, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 02 de noviembre de 2016.

- Acuerdo por el que se modifica el diverso que expide el protocolo de actuación en materia de contrataciones públicas, otorgamiento y prórroga de licencias, permisos, autorizaciones y concesiones, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de febrero de 2017.

- Acuerdo por el que se modifica el Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 02 de noviembre de 2017.

LINEAMIENTOS:

- Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

- Lineamientos para el seguimiento de la rentabilidad de los programas y proyectos de inversión de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008.

- Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 18 de marzo de 2008.

- Lineamientos para la elaboración e integración de libros blancos y de memorias documentales, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 10 de octubre de 2011.

- Lineamientos para la aplicación y seguimiento de las medidas para el uso eficiente, transparente y eficaz de los recursos públicos, y las acciones de disciplina presupuestaria en el ejercicio del gasto público, así como para la modernización de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 2013.

- Lineamientos para el registro en la car-

ACUERDO DE ADSCRIPCIÓN DEL C. SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES:

De conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y el Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, su Titular mediante acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de marzo de 2009, determinó que quedan adscritas a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante:

- La Dirección General de Puertos.
- La Dirección General de Marina Mercante.
- La Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria.
- La Dirección General de Fomento y Administración Portuaria

Acuerdo por el que se reforman las fracciones I y IV del artículo Único del Acuerdo por el que se adscriben orgánicamente las Unidades Administrativas, Órganos Administrativos Desconcentrados y Centros SCT correspondientes a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado el 3 de marzo de 2009 y reformado mediante Acuerdo publicado el 28 de diciembre de 2011, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 03 de julio de 2015.

tera de programas y proyectos de inversión, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2013.

- Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 2013.

- Lineamientos para la determinación de los requerimientos de información que deberá contener el mecanismo de planeación de programas y proyectos de inversión, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 16 de enero de 2015.

- Lineamientos para el seguimiento del ejercicio de los programas y proyectos de inversión, proyectos de infraestructura productiva de largo plazo y proyectos de asociaciones público-privadas, de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 20 de febrero de 2015.

- Lineamientos por los que se establecen medidas de austeridad en el gasto de operación en las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, publicados en el Diario Oficial de la Federación el 22 de febrero de 2016.

Disposiciones generales:

- Disposiciones generales a que se sujetarán las garantías otorgadas a favor del Gobierno Federal para el cumplimiento de obligaciones distintas de las fiscales que constituyan las Dependencias y Entidades en los actos y contratos que celebren, publicadas en el Diario Oficial de la Federación el 08 de septiembre de 2015.

V. VINCULACIÓN DEL PROGRAMA, PROYECTO O ASUNTO CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO Y PROGRAMAS SECTORIALES, INSTITUCIONALES, REGIONALES Y/O ESPECIALES.

Vinculación de la obra con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018 y el Programa de Obras e Inversiones del Sector Eléctrico 2013-2018.

Objetivo General de Plan Nacional de Desarrollo 2013 -2018

Llevar a México a su máximo potencial, se requiere de mayores inversiones conjuntas entre el sector público y privado, que sean aplicadas de forma eficaz en sectores estratégicos. En este contexto,

el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 sienta las bases de un proyecto con visión de largo plazo, para garantizar la ejecución de aquellos programas y proyectos de infraestructura que demanda el desarrollo económico y social del país, con absoluto respeto al medio ambiente.

Meta nacional:

México Próspero.- Que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior

considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo. Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

Objetivo de la meta nacional:

Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia:

Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.
- Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desa-

rollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Líneas de acción en el Sector marítimo-portuario

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.
- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes

Para contribuir a los objetivos marcados en el PND, el Sector Comunicaciones y Transportes, tiene como visión contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas que detonen actividades de valor agregado y promuevan el desarrollo regional equilibrado del país. Se busca que la conectividad logística disminuya los costos de transporte, re-

fuerce la seguridad, cuide el medio ambiente y mejore la calidad de vida de la población mexicana.

El Plan Nacional de Desarrollo en materia de Comunicaciones y Transportes se resume en:

1. Comunicar poblaciones y generar traslados seguros.
2. Permitir el acceso de las comunidades a los servicios y mercados.
3. Conectar sitios públicos como escuelas y universidades.
4. Mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes.
5. Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional.

Líneas de acción del sector comunicaciones y transportes contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo:

En materia de Puertos y Marina Mercante:

Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con

problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.

Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018

Objetivo

Detonar la actividad económica y la generación de empleos para apoyar el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo, basada en los tres ejes rectores del Plan Nacional de Desarrollo:

1. Desarrollo regional equilibrado,
2. Desarrollo urbano
3. Conectividad logística, para así alcanzar las metas nacionales: un "México Próspero" y un "México Incluyente".

Vinculación de la obra con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018 y el Programa de Obras e Inversiones del Sector Eléctrico 2013-2018.

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018

Meta IV. Un México Próspero

Un México Próspero que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior conside-

rando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo. Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

Diagnóstico general: México enfrenta barreras que limitan su desarrollo.

Nuestra nación cuenta con amplios recursos para el crecimiento. Actualmente, México está experimentando la mejor etapa de su historia en cuanto a la disponibilidad de la fuerza laboral. México es un país joven: alrededor de la mitad de la población se encontrará en edad de trabajar durante los próximos 20 años. Este bono demográfico constituye una oportunidad única de desarrollo para el país. La inversión en capital, por su lado, se encuentra en niveles comparables al de economías que han tenido un crecimiento económico elevado en años recientes (24% del PIB).

No obstante, México tiene un gran reto en materia de productividad. La evidencia lo confirma: la productividad total de los factores en la economía ha decrecido en los últimos 30 años a una tasa

promedio anual de 0.7%. El crecimiento negativo de la productividad es una de las principales limitantes para el desarrollo nacional.

La productividad en México no ha tenido suficiente dinamismo como consecuencia de las crisis a las que nos hemos enfrentado y debido a que aún existen barreras que limitan nuestra capacidad de ser productivos. Estas barreras se pueden agrupar en cinco grandes temas: fortaleza institucional, desarrollo social, capital humano, igualdad de oportunidades y proyección internacional.

Igualdad de oportunidades para un México Próspero

La igualdad de oportunidades es fundamental para impulsar un México Próspero. Existen factores geográficos e históricos que limitan el desarrollo de algunas regiones del país y existen factores regulatorios que en ocasiones han privilegiado a empresas establecidas sobre nuevos emprendedores.

Los factores geográficos son relevantes para el desarrollo de una nación, ya que se pueden traducir en una barrera para la difusión de la productividad, así como para el flujo de bienes y servicios entre regiones. Las comunidades aisladas geográficamente en México son también aquellas con un mayor índice de marginación y pobreza. En el mismo sentido, en ocasiones el crecimiento desordenado de algunas zonas metropolitanas

en México se ha traducido en ciudades donde las distancias representan una barrera para el flujo de personas y bienes hacia los puestos de trabajo y mercados en los que se puede generar el mayor beneficio.

Por otro lado, existen barreras regulatorias que impiden a las empresas más productivas crecer y ganar mercado sobre las menos productivas. Existen diversos sectores en la economía mexicana donde la falta de regulación apropiada o la falta de una adecuada implementación de la ley permiten que algunas empresas limiten la entrada a nuevos competidores. Lo anterior se traduce en un cobro excesivo por bienes y servicios, una escasa oferta de productos y en empresas con bajos incentivos a innovar e incrementar la calidad.

En México, las empresas e individuos deben tener pleno acceso a insumos estratégicos, tales como financiamiento, energía y las telecomunicaciones. Cuando existen problemas de acceso a estos insumos, con calidad y precios competitivos, se limita el desarrollo ya que se incrementan los costos de operación y se reduce la inversión en proyectos productivos.

México requiere una nueva política de fomento económico de cara a los retos que se nos presentan en el siglo XXI. En el pasado, diversos países, incluido México, siguieron políticas industriales que tenían como objeto fortalecer el aparato

productivo interno, sustituir importaciones y proteger a la industria nacional frente a la competencia. Sin embargo, con el paso del tiempo las políticas industriales acabaron por traducirse en una mayor intervención del Estado en el aparato productivo, una menor libertad y competencia, y un desplazamiento de la iniciativa privada en la provisión de bienes y servicios en la economía. De esta forma, se crearon distorsiones en los mercados, excesos de regulación e ineficiencias que acabaron por mermar el dinamismo de diversas economías y, en última instancia, disminuyeron el nivel de vida de sus habitantes. Así, la política industrial cayó en desprestigio y gran parte de los países se orientaron a una menor intervención del Estado en la economía. México fue quizás uno de los países en donde el péndulo fluctuó más que en ningún otro hacia la no intervención. No obstante, diversas naciones han decidido apoyar ampliamente a sus sectores productivos incluido el industrial, no a través del otorgamiento de subsidios o por medio de la participación expresa del Estado en la actividad como se hacía antes, sino a partir del rol que juegan los gobiernos para eliminar obstáculos, fomentar la orientación hacia mercados o sectores estratégicos, la desregulación, y la coordinación entre diversos agentes y órdenes de gobierno.

Hoy se precisa de una política moderna de fomento en sectores estratégicos. Lo anterior no significa un retorno a un Estado interventor o a las distorsiones que

se generaron en el pasado. Implica transitar hacia un nuevo paradigma donde el gobierno provee los bienes públicos que se requieren para coordinar a los sectores productivos en trayectorias de amplia productividad y crecimiento (es el caso de la información para la identificación y adopción de tecnologías, o de la infraestructura necesaria). Una nueva política de fomento económico supone una orientación de Estado para eliminar fallas de mercado que impiden a sectores o regiones alcanzar su máximo potencial.

No se puede ignorar el papel fundamental que juegan los gobiernos en facilitar y generar las condiciones propicias para la vida económica de un país. La presente Administración es consciente de su responsabilidad de proveer un sólido Estado de Derecho, seguridad física, económica y jurídica a sus habitantes, así como los bienes y servicios públicos con los más altos estándares de calidad y precios que la sociedad demanda. Respetar y entender la delineación entre actividad privada y gobierno no significa eludir el papel fundamental que el Estado debe desempeñar en crear las condiciones propicias para que florezcan la creatividad y la innovación en la economía, y se fortalezcan las libertades y los derechos de los mexicanos. De esta forma, en el presente Plan Nacional de Desarrollo se establecen las estrategias y líneas de acción para una nueva y moderna política de fomento económico, particularmente en aquellos sectores estratégicos que tengan capacidad para

generar empleo, que puedan competir exitosamente en el exterior, que democratizen la productividad entre sectores económicos y regiones geográficas, y que generen alto valor a través de su integración con cadenas productivas locales.

IV.1. Diagnóstico: existe la oportunidad para que seamos más productivos

Infraestructura de transporte y logística

Una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

Actualmente, la red carretera del país suma 374,262 km. De ellos, 49,169 km conforman la red federal (8,459 km son autopistas de cuota y 40,710 km constituyen la red federal libre de peaje). Las redes troncales e Inter troncal de 24,308 km se consideran estratégicas, ya que conectan el 70% de las poblaciones del país. Dentro de los principales retos que enfrenta el sector transporte se encuentra el de elevar la seguridad vial, ya que cada año se suscitan entre 3.3 y 3.8 millones de accidentes de tránsito.

El Sistema Ferroviario Nacional (SFN) está compuesto de 26,727 km de vías

férreas, de los cuales el 18% está fuera de operación. En lo que se refiere al servicio de pasajeros, sólo se cuenta con el Tren Suburbano de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México y algunos trenes turísticos. Por otra parte, la movilidad urbana en las ciudades mexicanas debe mejorar ya que existe una alta tasa de motorización, expansión urbana con baja densidad y en algunos casos no se cuenta con la suficiente infraestructura de transporte urbano masivo.

A lo largo de sus 11,500 km de costas, México cuenta con 117 puertos y terminales habilitadas. No obstante, el 67% del movimiento de carga está concentrado en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, operan el 96% de la carga contenerizada.

El Sistema Aeroportuario Nacional se compone de 60 aeropuertos que transportan a alrededor de 80 millones de pasajeros y 700 millones de toneladas de carga al año. De éstos, 17 concentran el 86% del tránsito de pasajeros y el 96% de la carga aeroportuaria.

En la última década, la inversión impulsada por el sector público en infraestructura en México ha aumentado de 3.1% del PIB a 4.5%. Lo anterior ha contribuido a satisfacer parte de los requerimientos de infraestructura. Sin embargo, sigue existiendo un largo camino por recorrer. La calidad de la infraestructura en algunos de los casos es baja y la co-

nectividad del país debe incrementarse. Según los resultados de la Consulta Ciudadana, el 32% de los participantes consideró prioritario invertir en carreteras y el 29% en redes ferroviarias. De acuerdo con el Foro Económico Mundial, por la calidad de su infraestructura actualmente México se encuentra en el lugar 65 de una muestra de 144 países, debajo de naciones con desarrollo similar, como Uruguay y Chile, pero también de Barbados, Panamá y Trinidad y Tobago. Es necesario potenciar la inversión en este sector, lo que se traducirá en mayor crecimiento y productividad, para lo cual se requiere incrementar la participación privada.

Actualmente, entre los principales retos que enfrenta el sector se encuentran los siguientes: i) la liberación de derecho de vía es un obstáculo para concluir con rapidez los proyectos estratégicos; ii) la falta de coordinación entre operadores ferroviarios genera ineficiencias; iii) el estado físico de las vías y la falta de doble vía en sitios estratégicos, entre otros factores, limita la velocidad del sistema ferroviario; iv) muchas de las ciudades del país no cuentan con sistemas de transporte urbano masivo de calidad; v) la capacidad para atender buques de gran calado en diversas terminales portuarias es insuficiente y limita las oportunidades de crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior; vi) existe una gran disparidad en el uso de los aeropuertos, pues muchos de éstos son subutilizados

mientras que algunos se encuentran saturados; vii) la falta de infraestructura aeroportuaria adecuada en el centro del país limita la capacidad de México para establecerse como el principal centro de conexión de pasajeros y carga de Latinoamérica; y viii) la falta de una visión logística integral no permite conectar los nodos productivos, de consumo y distribución en México.

VI.4. México Próspero

Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción

Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.

Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Sector marítimo-portuario

Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.

Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.

Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.

Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.

Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos del país, incorporando para ello tecnologías de punta.

Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.

Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

Enfoque transversal (México Próspero)

Estrategia I. Democratizar la Productividad.

Incrementar y democratizar la productividad también involucra contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica y que genere una logística más dinámica. Esto se traduce en líneas de acción tendientes a ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos del transporte, mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, promover un mayor uso del transporte público en sistemas integrados de movilidad, así como garantizar más seguridad y menor accidentalidad en las vías de comunicación. Asimismo, se buscará propiciar una amplia participación del sector privado en el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de asociaciones público-privadas.

Líneas de acción

Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional.

PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2013-2018

El Sector Comunicaciones y Transportes es motor de la actividad económi-

ca, política y social de nuestro país. Lo anterior, en virtud de que promueve la integración de regiones y mercados; incrementa la productividad de la economía al reducir costos de producción y distribución; impulsa la competitividad de sectores estratégicos para México como el turismo y el comercio, al tiempo que es un generador directo de empleos productivos.

Asimismo, es un instrumento eficaz para impulsar el desarrollo social y disminuir la desigualdad, ya que además de generar crecimiento económico, por sus caminos, vías y puertos llegan bienes y servicios básicos como educación, salud y las mismas comunicaciones a las zonas de menor desarrollo.

Por ello, la infraestructura y servicios de comunicaciones y transportes constituyen, en sí mismos, una fuerza fundamental de cambio social, no sólo al ampliar la cobertura y accesibilidad de los servicios tradicionales y de valor agregado, sino al promover el desarrollo humano sustentable.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) es una dependencia del Gobierno de la República con una influencia significativa en el desarrollo económico nacional y en la calidad de vida de los mexicanos.

El Programa desarrolla la visión de llevar a México a su máximo potencial y contribuye al cumplimiento de las Cinco

Metas Nacionales y las Tres Estrategias Transversales del PND 2013-2018.

Para contribuir a los objetivos marcados en el PND, el Sector Comunicaciones y Transportes, tiene como visión contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas que detonen actividades de valor agregado y promuevan el desarrollo regional equilibrado del país. Se busca que la conectividad logística disminuya los costos de transporte, refuerce la seguridad, cuide el medio ambiente y mejore la calidad de vida de la población mexicana.

El Plan Nacional de Desarrollo en materia de Comunicaciones y Transportes se resume en:

1. Comunicar poblaciones y generar traslados seguros.
2. Permitir el acceso de las comunidades a los servicios y mercados.
3. Conectar sitios públicos como escuelas y universidades.
4. Mejorar la productividad con costos competitivos de servicios de comunicaciones y transportes.
5. Posicionar a México como plataforma logística a nivel internacional.

El Programa retoma las líneas de acción del sector comunicaciones y transportes contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo:

En materia de Puertos y Marina Mercante:

- Reducir costos logísticos I) impulsando la creación de dos sistemas portuarios complementarios, II) fomentando el desarrollo de cuatro puertos de clase internacional, III) mejorando la conectividad interna de los puertos, IV) agilizando la gestión aduanal, fiscal y de las capitánías de puertos.

- Desarrollar el sector náutico I) impulsando la marina mercante mexicana, II) fomentando el cabotaje, el transporte marítimo de corta distancia, la construcción naval y la educación náutica.

- Apoyar el desarrollo de la economía mexicana I) ampliando la capacidad instalada para dar competitividad a la economía mexicana y potenciando aquellos puertos con una ubicación logística estratégica.

El Sector Comunicaciones y Transportes se compone de infraestructura carretera, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria, espacial, no motorizada, de telecomunicaciones y correo postal, así como los servicios que se ofrecen a través de ésta. La SCT es la dependencia rectora en infraestructura y servicios federales de dos sistemas: comunicaciones y transportes.

Para lograr que México pueda desarrollar su máximo potencial requerimos transformar estos dos sistemas con la visión de que México se convierta en una plataforma logística; cuente con un transporte moderno de pasajeros

y con un acceso universal a la banda ancha. La transformación en estos dos sistemas integrales presenta 12 retos, 8 de transportes, 2 de comunicaciones y 2 transversales, responsabilidad de la SCT.

En el pasado, la atención a estos retos no ha sido suficiente debido a una falta de una visión integral en el diseño e implementación de distintas acciones y proyectos. Este hecho ha impedido aprovechar de manera estratégica los recursos que México dispone para elevar la productividad del país y la calidad de vida de la población. La inversión para el desarrollo de infraestructura en comunicaciones y transportes respecto al PIB se ha visto reducida. Es por ello que México no ha mejorado su competitividad en infraestructura en el contexto mundial, quedándose en la posición 64 desde el 2004 hasta el 2013, según el Índice de Competitividad de la infraestructura 2012-2013 del World Economic Forum (WEF).

En el mismo índice, México ocupa el lugar 51 en carreteras, 60 en ferrocarriles, 62 en puertos y 64 en aeropuertos de un total de 148 países. Así mismo, ocupa el lugar 82 de 144 países en telecomunicaciones y contenido digital conforme al índice de conectividad.

Infraestructura de Puertos

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11,122

km de costas: 71 de los puertos y terminales están concesionados en 25 API's. De esas 25 API's, 16 están a cargo de la SCT, 2 a cargo de FONATUR, 6 son estatales y 1 es privada. En cuanto a la autoridad marítima, ésta se conforma por 103 capitanías de puerto.

Existen 4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y, 38% de la carga general suelta.

Si bien el país cuenta con esta extensa red, el ritmo de crecimiento de la inversión pública y privada no ha sido suficiente para satisfacer las necesidades de transporte de la población y potenciar al máximo las actividades productivas del país. De igual forma, la cobertura y accesibilidad de esta infraestructura se encuentra aún por debajo de estándares competitivos a nivel internacional. Por ejemplo, la densidad carretera y ferroviaria está por debajo de países desarrollados e incluso de países con un nivel de desarrollo similar al nuestro.

Es prioritario continuar la modernización estratégica de la red carretera; la conectividad hacia las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos; la comunicación entre regiones con potencial de desarrollo a través de corredores interestatales; la preservación del patrimonio vial mediante el

mejoramiento del estado físico de la red; así como la accesibilidad a comunidades aisladas.

Por otro lado, si bien es cierto que a partir de la reestructuración del sistema ferroviario se aceleró el desarrollo y modernización de la infraestructura y equipo, se requiere fortalecerlo como columna vertebral del transporte en nuestro país a través de una mayor expansión y modernización de la red ferroviaria, la prestación de los servicios de interconexión entre concesionarios la conectividad con otros modos de transporte y la convivencia del ferrocarril con las ciudades.

Con objeto de aprovechar la posición geográfica de nuestro país resulta indispensable un desarrollo armónico y estratégico del Sistema Portuario Nacional. En particular, es necesario promover su modernización y competitividad en un entorno de seguridad y respeto al medio ambiente a través de la construcción de nuevos puertos estratégicos, el desarrollo de conexiones intermodales y la ampliación de la capacidad instalada en el manejo de contenedores.

Alineación de objetivos sectoriales al PND

La alineación de los objetivos sectoriales al Plan Nacional de Desarrollo busca lograr mejores resultados, de manera más efectiva, a través de una coordinación oportuna entre el PND y el presente

Programa Sectorial.

Esta coordinación tiene el objetivo de evitar la duplicidad de acciones y priorizar aquellos retos que el país requiere atender para mejorar su competitividad, productividad y calidad de vida de la población mexicana.

Por ello, los objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 están alineados a la gran visión de llevar a México a su máximo potencial, puntualizando en seis objetivos sectoriales esta visión general:

1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística.
2. Mejorar los servicios de transporte y logística.
3. Generar condiciones para una movilidad moderna y eficiente de personas.
4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones.
5. Llevar a cabo una modernización administrativa.
6. Desarrollar el sector con la creación de tecnología y capacidades nacionales.

De este modo, los dos primeros objetivos apoyan en la consolidación de un México como plataforma logística. El tercer objetivo, atiende a la movilidad de las personas y, juntos, los tres primeros objetivos atienden a los retos del sistema de transporte.

El cuarto objetivo retoma la Reforma

en Materia de Telecomunicaciones y concreta la labor para atender los retos de comunicaciones que son atribución constitucional de la SCT.

Los objetivos cinco y seis se vinculan de manera transversal con todo el sector, en donde la SCT mejora sus procesos administrativos para ofrecer mejores servicios al interior de la dependencia y hacia el Sector.

Asimismo, la modernización y desarrollo sectorial exige la adaptación y creación de nueva tecnología y cuadros técnicos que permitan transformar el sector.

La alineación puntual con las metas y objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo es la siguiente:

Alineación al PND del Objetivo 1

Meta Nacional: IV. México Próspero.

Objetivo de la Meta Nacional: 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional: 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Objetivo del Programa Sectorial: Desarrollar una infraestructura de transporte

y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Alineación al PND del Objetivo 2

Meta Nacional: IV. México Próspero.

Objetivo de la Meta Nacional: 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional: 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Objetivo del Programa Sectorial: Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Alineación al PND del Objetivo 3

Meta Nacional: IV. México Próspero.

Objetivo de la Meta Nacional: 4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional: 4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar

su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Objetivo del Programa Sectorial: Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Objetivos, estrategias y líneas de acción.

En atención a la problemática y retos de los sistemas de comunicaciones y transportes planteados en el diagnóstico, en este apartado se presentan los objetivos sectoriales que atenderán los grandes retos y que están desarrollados en sus respectivas estrategias y líneas de acción.

Con objeto de desplegar a las prioridades nacionales plasmadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, el Programa establece 6 objetivos, 26 estrategias y 131 líneas de acción, además de integrar las 34 líneas de acción transversales contenidas en los Programas Transversales Democratizar la Productividad, Gobierno Cercano y Moderno, y Perspectiva de Género que impactan en el quehacer del sector.

Estos objetivos, estrategias y líneas de acción establecen el rumbo de los trabajos a realizar por Sector Comunicaciones y Transportes durante la presente administración.

Objetivo 1

Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Descripción del objetivo:

Convertir a México en una plataforma logística multimodal responde a la necesidad de mejorar la competitividad y la productividad. Para ello, es necesario el aprovechamiento de la localización geográfica del país y su capacidad productiva, que permitan una optimización de los recursos además de un desarrollo ordenado de las economías regionales, tanto internacionales como nacionales. Es por ello que la infraestructura debe mejorar la conectividad de los centros de población con los polos regionales de desarrollo, los centros de consumo y de producción con el objeto de reducir costos de transporte, mejorar la seguridad y detonar actividades de valor agregado. Además, debe apoyar el acceso de amplios grupos de población campesina a servicios básicos de salud y educación, así como a mayores oportunidades de empleo.

Lograr esta transformación de la infraestructura nacional, implica una activa participación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes como regulador y facilitador del proceso, propiciando una participación coordinada con el sector privado.

Objetivo 2

Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Descripción del objetivo: Para potenciar la efectividad de una mayor y mejor infraestructura de transporte, ésta debe ir aparejada con marcos de actuación integrales para los distintos sectores y actores que incentiven la inversión por el sector privado; promuevan una mayor competencia que se traduzca en menores costos y mejores servicios; favorezcan un desarrollo ordenado; y garanticen altos estándares de seguridad, eficiencia y calidad en los servicios que prestan tanto las entidades privadas como las públicas.

En este sentido, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes se propone lo siguiente: actualizar los marcos regulatorios y de supervisión aplicables, con el fin de impulsar la productividad, modernidad y eficiencia del transporte, al tiempo que se garantiza la seguridad, sustentabilidad y calidad de los servicios; diseñar e implementar convenios bilaterales y multilaterales estratégicos, que favorezcan tanto la competencia interna como la penetración y competitividad de las empresas mexicanas en los mercados mundiales; promover y aplicar un marco jurídico integral en materia de seguridad en el transporte; incorpo-

rar tecnologías de punta que ayuden a agilizar los trámites aduanales y fiscales de mercancías en puntos de entrada al país; fomentar la certificación de instalaciones de transporte con base en estándares internacionales, así como la constante formación y evaluación de recursos humanos especializados; y llevar a cabo las reorganizaciones pertinentes del sector público.

El fortalecimiento estructural del diseño institucional del transporte coadyuvará a impulsar la conectividad y su calidad, lo cual potenciará la competitividad y productividad generadas por el desarrollo de infraestructura estratégica.

Objetivo 3

Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Descripción del objetivo: Hacer de México un país próspero requiere elevar la productividad, el ingreso de la población, la calidad de vida, la inclusión social, la salud pública, la seguridad vial y la sustentabilidad del modelo de desarrollo. Para lograrlo es indispensable mejorar la movilidad mediante sistemas de transporte de pasajeros modernos, eficientes, seguros y sustentables que optimicen el desplazamiento seguro de personas, pues son la base de activos que sostienen al desarrollo.

Sistemas de transporte urbano masivo como trenes ligeros, metros y autobuses articulados, entre otros, tienen la capacidad de mejorar los tiempos de traslado en zonas urbanas, lo cual disminuye costos por horas hombre perdidas, así como de reducir costos ambientales y de salud.

Los trenes de pasajeros proveen alternativas eficientes y sustentables para la integración de zonas urbanas aledañas brindando así nuevas oportunidades económicas para la población y favoreciendo un desarrollo regional equilibrado.

El transporte marítimo de pasajeros cumple la doble función de incentivar el turismo y de servir como transporte sustentable para los habitantes de localidades isleñas y costeras. Por ello, debemos modernizar terminales marítimas, reducir tarifas y generar condiciones que hagan más competitivo este modo de transporte.

Generar condiciones para una movilidad de personas más ágil, eficiente, segura, sustentable y accesible, potencia tanto la productividad como el bienestar de la población y sienta las bases para un desarrollo de largo plazo que toma en cuenta que las metas económicas, sociales y medioambientales deben planearse y alcanzarse conjuntamente para lograr un México Próspero e Incluyente.

VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES

Sistema Marítimo Portuario

Estrategias y líneas de acción

Objetivo 1

Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Estrategia 1.3 Desarrollar dos sistemas portuarios, el del Golfo y el del Pacífico, resaltando su vocación natural, para que compitan con otros puertos del mundo.

Líneas de acción

1.3.1 Fomentar el desarrollo de puertos marítimos que potencien la ubicación geográfica de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

1.3.2 Mejorar y ampliar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario.

1.3.3 Desarrollar plataformas logísticas con recintos fiscalizados estratégicos en los puertos principales para agregar valor a bienes intermedios e insumos.

1.3.4 Desarrollar adecuadamente las terminales marítimas de los puertos estratégicos del país para hacer frente a la demanda.

1.3.5 Ampliar la capacidad de los puertos, principalmente en aquellos con instalaciones y terminales saturadas evitando cuellos de botella que frenen el crecimiento económico.

1.3.6 Desarrollar y modernizar infraestructura que impulse una relación armónica puerto-ciudad, integrando a las instancias públicas y privadas correspondientes.

1.3.7 Realizar obras de modernización, ampliación y/o mantenimiento en infraestructura marítimo-portuaria para impulsar el desarrollo regional en beneficio de las comunidades locales

Objetivo 2

Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Estrategia 2.1 Mejorar las instituciones y marcos regulatorios y de supervisión, para garantizar la seguridad y calidad de servicios públicos y privados.

Líneas de acción

2.1.1 Promover la creación de un programa integral de seguridad estratégica para el transporte.

2.1.2 Supervisar el desempeño de todos los modos de transporte para garantizar

altos estándares de seguridad y calidad para los usuarios.

2.1.3 Robustecer los marcos jurídicos, institucional y de gobernanza, referentes a la seguridad en el transporte.

2.1.4 Crear un organismo federal encargado de conducir la investigación de accidentes e incidentes graves en el transporte.

Estrategia 2.2 Impulsar servicios de transporte más baratos, rápidos, confiables y con una cobertura más amplia, que detonen la competitividad del país.

Líneas de acción

2.2.1 Fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsarlo como vía alterna para el tránsito de mercancías.

2.2.7 Contribuir a la modernización del transporte terrestre, aéreo y marítimo, implementando un sistema espacial basado en tecnología satelital de navegación global.

Líneas de acción

Estrategia 2.3 Fortalecer la interconexión de los modos de transporte para lograr una cadena de suministro eficiente.

2.3.5 Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal fomentando

el desarrollo de plataformas logísticas.

Estrategia 2.5 Desarrollar capacidades estratégicas que garanticen la eficiencia, calidad y seguridad del sector en el largo plazo.

Líneas de acción

2.5.5 Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal fomentando el desarrollo de plataformas logísticas.

Objetivo 3

Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

Estrategia 3.4 Modernizar y ampliar los servicios e infraestructura portuaria para facilitar el traslado eficiente de personas e incentivar el turismo.

Líneas de acción

3.4.1 Reducir la tarifa de transbordadores entre Cozumel y Playa del Carmen en beneficio de la economía de los trabajadores sus habitantes.

3.4.2 Construir y mejorar las terminales marítimas de pasajeros para garantizar la seguridad, eficiencia y comodidad del traslado marítimo de personas.

3.4.3 Realizar obras en puertos turísticos

para el acceso de cruceros y transbordadores de mayores dimensiones, que incentiven el arribo de pasajeros.

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2014-2018

En su mensaje de presentación del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, el Presidente de la República, Licenciado Enrique Peña Nieto señaló que:

Contar con infraestructura suficiente y de calidad es factor indispensable para el crecimiento económico, así como un elemento fundamental para elevar la calidad de vida de las personas.

De este modo, el desarrollo de infraestructura constituye una condición básica para mejorar la competitividad de las empresas, aumentar la productividad del país, generar más y mejores empleos, alcanzar mayores niveles de bienestar social y reducir diferencias entre regiones.

Para llevar a México a su máximo potencial, se requiere de mayores inversiones conjuntas entre el sector público y privado, que sean aplicadas de forma eficaz en sectores estratégicos. En este contexto, el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 sienta las bases de un proyecto con visión de largo plazo, para garantizar la ejecución de aquellos programas y proyectos de infraestructura que demanda el desarrollo

económico y social del país, con absoluto respeto al medio ambiente.

El Programa tiene un nuevo enfoque de desarrollo, que atiende las necesidades de todas las regiones y sectores del país, contribuyendo a democratizar la productividad, uno de los ejes transversales del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

En aras de fortalecer el desarrollo regional y reducir las brechas existentes, este Programa pone especial énfasis en elevar la competitividad y productividad de la región Sur-Sureste, aprovechando la abundancia de sus recursos naturales y fortaleciendo su capital humano. El objetivo es alcanzar un crecimiento económico elevado, sostenido y sustentable que redunde en mejores niveles de bienestar para la población y contribuya a superar los rezagos históricos en el área.

En suma, el Programa busca promover condiciones favorables para lograr el México Próspero e Incluyente que, día a día, con nuestro trabajo, todos los mexicanos estamos construyendo.

Objetivo

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 está enfocado a detonar la actividad económica y la generación de empleos para apoyar el desarrollo de infraestructura con una visión de largo plazo, basada en los tres ejes rectores

del Plan Nacional de Desarrollo: i) desarrollo regional equilibrado, ii) desarrollo urbano y iii) conectividad logística, para así alcanzar las metas nacionales: un "México Próspero" y un "México Incluyente".

En apego al Sistema Nacional de Planeación Democrática, y a través del Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018, el Gobierno Federal busca orientar la funcionalidad integral de la infraestructura existente y nueva del país, por medio de los siguientes objetivos específicos por sector:

- 1.- Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.
- 2.- Optimizar la coordinación de esfuerzos para la generación de infraestructura energética, asegurando así el desarrollo adecuado de la misma, a efecto de contar con energía suficiente, de calidad y a precios competitivos.
- 3.- Incrementar la infraestructura hidráulica, tanto para asegurar agua destinada al consumo humano y riego agrícola, como para protección contra inundaciones.
- 4.- Contribuir a fortalecer y optimizar la infraestructura interinstitucional en salud para garantizar el acceso efectivo a servicios de salud con calidad.

5.- Impulsar el desarrollo urbano y la construcción de viviendas de calidad, dotada de infraestructura y servicios básicos, con el acceso ordenado del suelo.

6.- Desarrollar infraestructura competitiva que impulse al turismo como eje estratégico de la productividad regional y detonador del bienestar social.

ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PNI AL PND Y AL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Meta Nacional: IV México Próspero.

Objetivos de la Meta Nacional:

4.5 Democratizar el acceso a servicios de telecomunicaciones.

4.9 Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional

4.5.1 Impulsar el desarrollo e innovación tecnológica de las telecomunicaciones que amplíe la cobertura y accesibilidad para impulsar mejores servicios y promover la competencia, buscando la reducción de costos y la eficiencia de las

comunicaciones.

4.9.1 Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Objetivos del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2014-2018

1. Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

3. Generar condiciones para una movilidad de personas integral, ágil, segura, sustentable e incluyente, que incremente la calidad de vida.

4. Ampliar la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones en condiciones de competencia. 6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.

Objetivo del PNI:

Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y co-

municaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Para efectos de este Programa, los sectores considerados son Comunicaciones y Transportes, y Energía (Pemex).

Comunicaciones y Transportes

Objetivo.

Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Estrategias.

Estrategia 1.1.-Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción

1.1.1 Mejorar la competitividad y eficiencia de la red de transportes a través del desarrollo de infraestructura integral, multimodal y que agregue valor.

1.1.2 Consolidar corredores logísticos nacionales mediante infraestructura que estructure el territorio nacional en ejes longitudinales y transversales que fortalezcan las cadenas de suministro.

1.1.3 Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres.

1.1.4 Modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado.

Estrategia 1.2.-Generar infraestructura para una movilidad de pasajeros moderna, integral, ágil, segura, sustentable e incluyente.

Líneas de acción

1.2.1 Promover el desarrollo de infraestructura que contribuya al crecimiento de las localidades además de brindarles una mayor accesibilidad a los servicios.

1.2.2 Avanzar en la movilidad urbana sustentable mediante sistemas integrados de transporte que garanticen rapidez y seguridad del viaje puerta a puerta.

1.2.3 Potenciar el transporte interurbano de pasajeros a través del relanzamiento del ferrocarril de pasajeros.

1.2.4 Desarrollar y promover obras de infraestructura que contribuyan al crecimiento del turismo en el país.

Estrategia 1.3.-Desarrollar infraestructura de comunicaciones que amplíe la cobertura y el acceso a mejores servicios de comunicaciones

Líneas de acción

1.3.1 Ampliar la cobertura de servicios a través de mayor infraestructura de telecomunicaciones.

1.3.2 Ampliar el acceso a la banda ancha a través de México-Conectado10, el programa del Gobierno de la República para brindar acceso a Internet en sitios y espacios públicos del país.

1.3.3 Incrementar la infraestructura y la capacidad satelital, mediante el sistema Mexsat y el uso y aprovechamiento eficiente de los recursos satelitales.

ALINEACIÓN ESTRATÉGICA

ALINEACIÓN DE LOS OBJETIVOS DEL PNI AL PND Y AL PROGRAMA SECTORIAL DE ENERGÍA

Meta Nacional:

IV México Próspero.

Objetivo de la Meta Nacional:

4.6 Abastecer de energía al país con precios competitivos, calidad y eficiencia a lo largo de la cadena productiva.

Estrategias del Objetivo de la Meta Nacional:

4.6.1 Asegurar el abastecimiento de petróleo crudo, gas natural y petrolíferos que demanda el país.

4.6.2 Asegurar el abastecimiento racional de energía eléctrica a lo largo del país.

Objetivos del Programa Sectorial de Energía:

1. Optimizar la capacidad productiva y de transformación de hidrocarburos, asegurando procesos eficientes y competitivos.

2. Optimizar la operación y expansión de infraestructura eléctrica nacional.

3. Desarrollar la infraestructura de transporte que permita fortalecer la seguridad de provisión de energéticos, contribuyendo al crecimiento económico.

5. Ampliar la utilización de fuentes de energía limpias y renovables, promoviendo la eficiencia energética y la responsabilidad social y ambiental.

Objetivo del PNI:

Asegurar el desarrollo óptimo de la infraestructura para contar con energía suficiente, con calidad y a precios competitivos.

Energía (Pemex).

Objetivo

Asegurar el desarrollo óptimo de la infraestructura para contar con energía suficiente, con calidad y a precios competitivos

Estrategias.

Estrategia 2.1.-Ampliar y desarrollar la infraestructura existente para la exploración y extracción de hidrocarburos.

Líneas de acción

2.1.1 Desarrollar la infraestructura para la evaluación adecuada de los recursos petroleros y su transformación en reservas probadas de hidrocarburos.

2.1.2 Asegurar la infraestructura para el desarrollo de estudios de información sísmica.

2.1.3 Implementar mejores prácticas para administrar la declinación de campos mediante la aplicación de métodos de recuperación secundaria y mejorada.

2.1.4 Gestionar los recursos para asegurar la disponibilidad de equipos, ductos y materiales de suministro para la extracción de hidrocarburos.

2.1.5 Realizar rondas de licitaciones para la asignación de áreas de exploración y extracción a fin de atraer inversión privada que complemente la inversión pública en infraestructura.

Estrategia 2.2.-Incrementar y adaptar la capacidad de proceso de transformación de hidrocarburos para asegurar el suministro y maximizar el valor económico.

Líneas de acción

2.2.1 Concluir la modernización de las refinерías nacionales para conversión de productos residuales en productos de mayor valor.

2.2.2 Complementar la infraestructura del Sistema Nacional de Refinación para producir gasolina y diésel de ultra bajo contenido de azufre.

Estrategia 2.3.-Impulsar el desarrollo de proyectos de transporte y almacenamiento de combustibles.

Líneas de acción

2.3.1 Impulsar el desarrollo tecnológico y las economías de escala de las cadenas petroquímicas.

Estrategia 2.4.-Desarrollar la transmisión de electricidad que permita el máximo aprovechamiento de los recursos de generación y la atención de la demanda.

Líneas de acción

2.4.1 Desarrollar proyectos de gasoductos a efecto de suministrar gas natural a las regiones del norte, centro y sursuroeste del país.

Metas 2018 del Programa Nacional de Infraestructura

Sector Comunicaciones y Transportes.

INDICADOR 1

Elemento	Características
Indicador:	Valoración en el Subíndice Calidad de la Infraestructura del Comercio y Transporte dentro del Índice de Desempeño Logístico (IDL) internacional.

Descripción general: Este indicador se utilizará para medir la calidad de la infraestructura de los diferentes modos de transporte (carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos) que contribuyen a mover las mercancías que transitan en el país.

El Subíndice Calidad de la Infraestructura del Comercio y Transporte forma parte del IDL que se obtiene a través de evaluaciones cualitativas de un país por parte de profesionales en logística que trabajan en países vecinos y principales socios comerciales de la nación en cuestión. Este subíndice varía entre 1 y 5, donde un puntaje más alto representa mejor desempeño.

Una infraestructura logística de calidad, que facilite el traslado ágil de bienes y servicios, fomente el uso eficiente de distintos modos de transporte y provea plataformas donde se conecten distintos modos y se provean servicios de valor agregado a la carga, puede tener impactos significativos sobre el desempeño logístico y por tanto sobre la competitividad y productividad de México.

Observaciones: Los datos provienen de encuestas realizadas por el Banco Mundial, en asociación con instituciones académicas e internacionales, compañías privadas e individuos involucrados en la logística internacional. Para el Subíndice Calidad de la Infraestructura del Comercio y Transporte, los encuestados evalúan la infraestructura de ocho mercados internacionales.

La elección de los mercados se realiza con base en las importaciones y exportaciones más importantes del país en cuestión, por selección al azar y para los países sin salida al mar, por los países vecinos que los conectan con los mercados internacionales. Después de procesos estadísticos estándar, se promedian los puntajes de todos los encuestados para este Subíndice y se obtiene una calificación final.

Periodicidad: Bienal.

FUENTE: Banco Mundial.

<http://ipisurvey.worldbank.org/>

Referencias

adicionales: Subsecretaría de Infraestructura, Subsecretaría de Transporte y Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Línea base 2012

Valoración de 3.03 sobre 5

Meta 2018

Valoración de 3.30 sobre 5

Metas 2018 del Programa Nacional de Infraestructura.

El Programa Nacional de Infraestructura se construye con base en tres escenarios: un escenario básico, que parte de la premisa de que México contará con los recursos adicionales derivados de la “Reforma Hacendaria por los que Menos Tienen” propuesta al Congreso de la Unión, y que permitiría aumentar la inversión en infraestructura por lo menos en un punto del Producto Interno Bruto de manera permanente en los próximos años. Un escenario inercial, que asume que el gobierno no contará con recursos adicionales y en consecuencia la inversión en infraestructura no aumenta e incluso declina merced a la necesidad de destinar cada vez mayores recursos al pago de pensiones e inversiones realizadas en el pasado a través del mecanismo de Proyectos

de Inversión Diferida en el Registro del Gasto (Pidiregas). Finalmente, un tercer escenario llamado sobresaliente, que parte del supuesto de que en México se logra un conjunto de reformas estructurales en diversas materias (laboral, energética, de telecomunicaciones y otras) que acelerarían el crecimiento del país y permitirían un mayor flujo de inversión en infraestructura.

La realización de cada proyecto está sujeta al cumplimiento de la normatividad aplicable y, previo a su ejecución, todos deberán contar con los análisis de factibilidad técnica, económica y ambiental correspondientes. La cartera de proyectos se actualizará de manera periódica con objeto de contribuir al cumplimiento de las metas establecidas.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 establece los objetivos,

estrategias, metas y acciones para aumentar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura del país.

Este Programa se deriva del Plan Nacional de Desarrollo y es un elemento fundamental para elevar el crecimiento, generar más y mejores empleos y alcanzar el desarrollo humano sustentable.

PROGRAMA DE OBRAS E INFRAESTRUCTURA DEL SECTOR ENERGÍA 2014-2018.

En el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 en el Rubro del Sector Energía, se incluyen los Proyectos de Inversión en Cantarell y en Ku Maloob Zaap, en el Estado de Campeche, con la ejecución de los siguientes proyectos:

Cantarell. Contempla actividad de perforación, intervenciones mayores y menores a pozos, mantenimiento de pre-

sión por inyección de N₂ y gas amargo, construcción de infraestructura de aprovechamiento de gas, deshidratación de crudo. Su periodo de ejecución es de 2014 a 2018, con una inversión asociada de 233,179.1 mdp de 2014.

Ku - Maloob – Zaap. Consiste en la operación y mantenimiento de pozos productores, perforación de pozos de desarrollo, construcción de infraestructura complementaria para el manejo de la producción de nuevos campos. Su periodo de ejecución es de 2014 a 2018, con una inversión asociada de 247,945.5 mdp de 2014.

Con estos proyectos se establecen las medidas necesarias para sostener e incrementar la producción de hidrocarburos de modo que se siga respaldando la energía que el país demanda y alcanzando la eficiencia en línea con las mejores prácticas internacionales.

VI. SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROGRAMA, PROYECTO O ASUNTO

“AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE”.

VI.1 Planeación

El Puerto está localizado en el litoral del Golfo de México con las siguientes coordenadas geográficas:

- Latitud Norte de 19°38'02” y
- Longitud Oeste 90°41'02”

Las obras ejecutadas se localizan en el Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche, el cual fue habilitado por Decreto Presidencial publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 26 de mayo de 2003, como Puerto de Altura y Cabotaje.

Durante la ejecución de los trabajos se dio cumplimiento a las condicionantes establecidas por la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental, Dirección General de Impacto y Riesgo Ambiental, conforme al oficio resolutivo No. SGPA/DGIRA. DG.2281.09 de fecha 08 de mayo de 2009, por medio del que, se autorizó el

proyecto de “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche”, en materia de impacto ambiental.

Así también se dio cumplimiento a las condicionantes establecidas por la Secretaría de Marina, conforme a los resolutiveos DCPCCM No. 693/12 de fecha 15 de mayo de 2012, en donde se autorizó el vertimiento de un total de 215,000 m³ de piedra natural y de peso natural comprendido entre 1.9 a 2,800 kg para la construcción de un viaducto portuario con una longitud de 5.5 km correspondientes al proyecto “Ampliación del Puerto Industrial y Comercial Seybaplaya, Champotón” y oficio DCPCCM No. 1457/12 de fecha 19 de octubre de 2012, en donde se autorizó el vertimiento de un total de 6,250 m³ de concreto armado para la conformación de 1,650 m³ de bolsacreto y 4,600 m³ de dovelas, materiales complementarios para el desarrollo del proyecto “Ampliación del Puerto Industrial y Comercial Seybaplaya, Champotón”

El presente proyecto identifica los posibles impactos que las obras pueden generar y que éstos cuentan con medidas de prevención, mitigación o compensa-

ción que garantizan la viabilidad del mismo en materia ambiental, por lo tanto, en base a los antecedentes de comportamiento y desarrollo de zonas litorales como la de Seybaplaya, se consideró viable desde el punto de vista ambiental, la ejecución del proyecto mediante la aplicación de las medidas de prevención y mitigación que se presentan en la Manifestación de Impacto Ambiental.

El objetivo de este proyecto es el de “atender las demandas de las empresas usuarias y clientes del puerto en actividades logística para la industria como base de explotación petrolera para el transporte y exportación de crudos por vía marítima”, el cual atiende al objetivo rector de “Economía competitiva y generadora de empleos”.

El propósito del proyecto es aumentar la capacidad instalada en el puerto, ya que debe visualizarse como el puerto logístico petrolero complementario del Estado de Campeche que atenderá las demandas de las cuencas marinas de aguas someras y que puede incursionar con eficiencia en el desarrollo de los negocios de aguas profundas que se presentarán a largo plazo.

A través de reuniones realizadas con las diferentes entidades de gobierno (Presidencia de la República, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Energía y el Gobierno del Estado de Campeche), recomendaron que la Secretaría de Comunicaciones y

Transportes sea la responsable de llevar a cabo las Obras Marítimo-Portuarias.

En tal virtud, con fecha 25 de junio de 2013 el Gobierno Constitucional del Estado de Campeche y la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, firmaron un Acuerdo de Entendimiento que tiene como objetivo específico el de establecer y definir los procedimientos para cumplir los compromisos presidenciales Nos. CG-063 consistente en Modernizar el Puerto de Ciudad del Carmen con número de registro ante la SHCP 12095100003 y el compromiso No. CG-066 consistente en Modernizar el Puerto de Seybaplaya con número de registro ante la SHCP 11095100001, que habrán de consolidar las acciones con aportación de recursos del Gobierno Federal para el periodo 2013-2015 en el Estado Libre y Soberano de Campeche.

Para el caso del Puerto de Seybaplaya, las obras que se programaron fueron las siguientes:

- Construcción de muelle para seis (6) posiciones de atraque.
- Obras complementarias de pavimentación de 3.5 Km, Agua Potable, Energía Eléctrica y Alumbrado.
- Paso para Pescadores

La infraestructura portuaria básica realizada consistió en lo siguiente:

- Muelle en espigón de 200 m de longitud en cada banda de atraque con un ancho de 250 metros, para seis posiciones de atraque y dotación de servicios básicos al muelle.
- Paso para Embarcaciones de Pesca Ribereña, con un claro de 22 metros de longitud.
- Red de Distribución Eléctrica Subterránea.
- Red Hidráulica.
- Pavimentación de 4.13 km de Viaducto y Áreas Operativas.
- Obras Complementarias de Electrificación.

Todo lo anterior, de acuerdo con los planos de proyecto.

A continuación, se presenta una reseña cronológica de los procedimientos de contratación de las obras públicas que se ejecutaron para poder lograr la ampliación y modernización del Puerto de Seybaplaya:

1.- CONSTRUCCIÓN DE MUELLE EN SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE. (AÑO 2013).

Con fecha 15 de mayo de 2012, la Dirección General de Puertos publicó en el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la Convocatoria a la Licitación Pública Nacional número

LO-009000986-N20-2012, referente a la “Construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Campeche”

Con fecha 27 de mayo de 2013, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número

LO-009000986-N20-2012, referente a la “Construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Campeche”, en la sala de juntas del Mezzanine 1, ubicadas en Adolfo López Mateos No. 1990, Piso M1, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 04 de junio de 2013, la licitación pública nacional número

LO-009000986-N20-2012, referente a la “Construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Campeche”, se adjudicó a la proposición conjunta integrada por las empresas “Construcciones, Puentes y Asfaltos del Golfo, S.A. de C.V. y Edificaciones y Proyectos Torres, S.A. de C.V.”, por un importe de \$56´558,479.91 (Cincuenta y seis millones quinientos cincuenta y ocho mil cuatrocientos setenta y nueve pesos 91/100 M.N.) sin

IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 94.52 (44.52 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 14 de junio del 2013, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 3-D-CC-A-005-W-0-3, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Camp., por un importe de \$56’558,479.91 (CINCUENTA Y SEIS MILLONES QUINIENTOS CINCUENTA Y OCHO MIL CUATROCIENTOS SETENTA Y NUEVE PESOS 91/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de trescientos sesenta y cinco (365) días naturales, comprendido del día 17 de junio de 2013 al día 16 de junio de 2014.

Con fecha 30 de mayo del 2014, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 3-D-CC-A-005-W-1-4, para reconocer el plazo de la suspensión y las fechas de reinicio y

terminación de los trabajos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 3-D-CC-A-005-W-0-3, debido a que durante la ejecución del contrato, la obra fue afectada por los fenómenos meteorológicos (frentes fríos) entre el mes de junio de 2013 hasta el mes de mayo de 2014, por lo que de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas que en su artículo 149 dice “ Cuando las suspensiones se deriven de un caso fortuito o fuerza mayor no existirá responsabilidad alguna para las partes, debiendo únicamente suscribir un convenio donde se reconozca el plazo de la suspensión y las fechas de reinicio y terminación de los trabajos, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato”.

Por lo anterior se reconoció la suspensión de los trabajos en 99 días naturales, por lo que la terminación de la obra se programó para el 23 de septiembre de 2014, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato.

Con fecha 23 de septiembre de 2014, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio modificatorio 3-D-CC-A-005-W-2-4, al contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 3-D-CC-A-005-W-0-3, debido a que la ejecución de la obra continuó siendo afectada por los fenómenos meteorológicos entre el mes de junio de 2014 hasta el mes de sep-

tiembre de 2014, por lo que de acuerdo a lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas que en su artículo 149 dice: “ Cuando las suspensiones se deriven de un caso fortuito o fuerza mayor no existirá responsabilidad alguna para las partes, debiendo únicamente suscribir un convenio donde se reconozca el plazo de la suspensión y las fechas de reinicio y terminación de los trabajos, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato”.

Aunado a lo anterior fue necesario ejecutar conceptos por trabajos extraordinarios no contemplados en el contrato original, como el retiro de piedras que por efecto del oleaje provocado por los fenómenos meteorológicos se desprendieron del talud invadiendo las áreas de desplante de la estructura, por lo que también se requirió ampliar el plazo para la ejecución de estos trabajos. Los días que corresponden al mal tiempo fueron 32 (treinta y dos) que son los que se reconocieron como de suspensión de tiempo y de trabajos extraordinarios 67 (sesenta y siete) días naturales.

La modificación a que se refiere el presente documento representó la ampliación del período de ejecución de los trabajos en 18.36% que equivale a 67 (sesenta y siete) días naturales. Los días que se reconocen por mal tiempo son 32 (treinta y dos) días naturales 87.67%.

En tal virtud, se procedió a prorrogar y

ampliar la fecha originalmente pactada para la conclusión de los trabajos, por lo que la nueva fecha de terminación, considerando la prórroga y la ampliación para la terminación de los trabajos fue el 31 de diciembre de 2014, dada la justificación que se argumentó.

2.- RED DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA SUBTERRÁNEA PUERTO DE ALTURA Y CABOTAJE, SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE. (AÑO 2014).

Con fecha 21 de octubre de 2014, la Dirección General de Puertos publicó en el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la convocatoria a la licitación pública nacional número

LO-009000986-N71-2014, referente a la “Red de distribución eléctrica subterránea Puerto de Altura y Cabotaje, Seybaplaya, Champotón, Campeche”.

Con fecha 05 de noviembre de 2014, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número LO-009000986-N71-2014, referente a la “Red de distribución eléctrica subterránea Puerto de Altura y Cabotaje, Seybaplaya, Champotón, Campeche”, en la sala de usos múltiples, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Planta Baja, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 14 de noviembre de 2014, la licitación pública nacional número LO-009000986-N71-2014, referente a la “Red de distribución eléctrica subterránea Puerto de Altura y Cabotaje, Seybaplaya, Champotón, Campeche”, se adjudicó a la proposición conjunta integrada por las empresas “Constructora Tierra y Espacio, S.A. de C.V. y Construcciones, Bombeos y Redes Eléctricas de Zacatecas, S.A. de C.V.”, por un importe de \$40'443,315.85 (Cuarenta millones cuatrocientos cuarenta y tres mil trescientos quince pesos 85/100 M.N.) sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 93.52 (43.52 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 14 de noviembre del 2014, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 4-D-CC-A-068-W-0-4, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en “Red de distribución eléctrica subterránea Puerto de Altura y Cabotaje,

Seybaplaya, Champotón, Campeche”, por un importe de \$40'443,315.85 (Cuarenta millones cuatrocientos cuarenta y tres mil trescientos quince pesos 85/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 240 días naturales, comprendido del 17 de noviembre de 2014 al 14 de julio de 2015.

Con fecha 13 de julio del 2015, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 4-D-CC-A-068-W-1-5, para reconocer el plazo de la suspensión y las fechas de reinicio y terminación de los trabajos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 4-D-CC-A-068-W-0-4, debido a que durante la ejecución del contrato, los recursos para continuar con el segundo ejercicio no fueron suficientes, ya que fue necesario cubrir los pasivos del ejercicio anterior, por lo que se procedió a gestionar la adecuación presupuestaria para darle suficiencia de recursos a la obra, los que, una vez autorizados se hizo del conocimiento del contratista para continuar los trabajos, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, que en su artículo 149 dice “ Cuando las suspensiones se deriven de un caso fortuito o fuerza mayor no existirá responsabilidad alguna para las partes, debiendo únicamente suscribir un convenio donde se reconozca el plazo de la suspensión y la fecha de

reinicio y terminación de los trabajos, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato”, por lo anterior se reconoció la suspensión de los trabajos en 110 días naturales, por lo que la terminación de la obra se programó para el 1º de noviembre de 2015, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato.

3.- CONSTRUCCIÓN DE PUENTE PASO DE PESCADORES EN SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE. (AÑO 2014).

Con fecha 23 de octubre de 2014, la Dirección General de Puertos publicó en el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la convocatoria a la licitación pública nacional número LO-009000986-N74-2014, referente a la “Construcción de puente paso de pescadores en Seybaplaya, Champotón, Campeche”.

Con fecha 07 de noviembre de 2014, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número LO-009000986-N74-2014, referente a la “Construcción de puente paso de pescadores en Seybaplaya, Champotón, Campeche”, en la sala de usos múltiples, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Planta Baja, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 14 de noviembre de 2014, la licitación pública nacional número LO-009000986-N74-2014, referente a la “Construcción de puente paso de pescadores en Seybaplaya, Champotón, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por la Constructora Mool, S.A. de C.V.”, por un importe de \$21’443,010.10 (Veintiún millones cuatrocientos cuarenta y tres mil diez pesos 10/100 M.N.) sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 94.00 (44.00 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 18 de noviembre del 2014, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 4-D-CC-A-069-W-0-4, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Construcción de puente paso de pescadores en Seybaplaya, Champotón, Campeche”, por un importe de \$21’443,010.10 (Veintiún millones cuatrocientos cuarenta y tres mil diez pesos 10/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo

de ejecución de 240 días naturales, comprendido del 19 de noviembre de 2014 al 16 de julio de 2015.

Con fecha 13 de julio del 2015, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 4-D-CC-A-069-W-1-5, para reconocer el plazo de la suspensión y las fechas de reinicio y terminación de los trabajos del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 4-D-CC-A-069-W-0-4, debido a que durante la ejecución del contrato, los recursos para continuar con el segundo ejercicio no fueron suficientes, ya que fue necesario cubrir los pasivos del ejercicio anterior, por lo que se procedió a gestionar la adecuación presupuestaria para darle suficiencia de recursos a la obra, los que, una vez autorizados se hizo del conocimiento del contratista para continuar los trabajos, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, que en su artículo 149 dice “ Cuando las suspensiones se deriven de un caso fortuito o fuerza mayor no existirá responsabilidad alguna para las partes, debiendo únicamente suscribir un convenio donde se reconozca el plazo de la suspensión y la fecha de reinicio y terminación de los trabajos, sin modificar el plazo de ejecución establecido en el contrato”, por lo que se reconoció la suspensión de los trabajos en 30 días naturales, por lo que la terminación de la obra se programó para el 15 de agosto de 2015, sin mo-

dificar el plazo de ejecución establecido en el contrato.

4.- PAVIMENTACIÓN EN VIADUCTO Y ÁREAS DE OPERACIÓN Y RED DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE EN SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2015).

Con fecha 28 de mayo de 2015, la Dirección General de Puertos publicó en el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la convocatoria a la licitación pública nacional número LO-009000986-N20-2015, referente a la “Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red de suministro de agua potable en Seybaplaya, Campeche”.

Con fecha 15 de junio de 2015, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número LO-009000986-N20-2015, referente a la “Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red de suministro de agua potable en Seybaplaya, Campeche”, en la sala de usos múltiples, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Planta Baja, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 28 de julio de 2015, la licitación pública nacional número LO-009000986-N20-2015, referente a la “Pavimentación en viaducto y

áreas de operación y red de suministro de agua potable en Seybaplaya, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por la empresa Pavbe Construcciones, S.A. de C.V., por un importe de \$31'478,320.47 (Treinta y un millones cuatrocientos setenta y ocho mil trescientos veinte pesos 47/100 M.N.) sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 93.22 (43.22 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 31 de julio de 2015, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 5-D-CC-A-025-W-0-5, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red de suministro de agua potable en Seybaplaya, Campeche”, por un importe total de \$31'478,320.47 (Treinta y un millones cuatrocientos setenta y ocho mil trescientos veinte pesos 47/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 151 días naturales, iniciando los trabajos el día 3 de

agosto de 2015 y su conclusión más tardar el día 31 de diciembre de 2015.

Con fecha 17 de noviembre del 2015, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 5-D-CC-A-025-W-1-5, para dar por terminado anticipadamente el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 5-D-CC-A-025-W-0-5, debido a que por el ajuste al presupuesto de inversión 2015, se retiraron los recursos presupuestales destinados a esta obra. Ante tal situación y que se encuentra debidamente soportada con la información y documentación generada, que se adjuntó al convenio, lo que conforme a lo establecido en el artículo 60 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas, se consideró una causa justificada que impidió la continuación de los trabajos objeto del contrato de obra pública número 5-D-CC-A-025-W-0-5, ya que no fue posible continuar con las obligaciones pactadas

Por lo tanto, dadas las circunstancias anteriores, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” expresaron su deseo y manifestaron su conformidad para dar por terminado anticipadamente el contrato de obra pública número 5-D-CC-A-025-W-0-5 de fecha 31 de julio de 2015.

5.- CONSTRUCCIÓN DE RELLENOS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN EL MUELLE DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2015).

Con fecha 21 de septiembre de 2015, la Dirección General de Puertos publicó en el Sistema Compranet, las invitaciones a las empresas elegidas para participar en la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-N44-2015, referente a la “Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle de Seybaplaya, Campeche”.

Con fecha 30 de septiembre de 2015, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-N44-2015, referente a la “Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle de Seybaplaya, Campeche”, en la sala de juntas de la Dirección General de Puertos, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Piso 7, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 05 de octubre de 2015, la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-N44-2015, referente a la “Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle de Seybaplaya, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por la empresa Transportaciones y Construcciones Tamaulipecos, S.A. de C.V., por un importe de \$10'240,766.05 (Diez millones doscientos cuarenta mil setecientos

sesenta y seis pesos 05/100 M.N.), sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y ser la solvente más baja, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 07 de octubre de 2015, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 5-D-CC-A-037-W-0-5, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle de Seybaplaya, Campeche”, por un importe total de \$10'240,766.05 (Diez millones doscientos cuarenta mil setecientos sesenta y seis pesos 05/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 15 días naturales, iniciando los trabajos el día 12 de octubre de 2015 y su conclusión más tardar el día 26 de octubre de 2015.

6.- PAVIMENTACIÓN EN VIADUCTO Y ÁREAS OPERATIVAS EN SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2016).

Con fecha 09 de febrero de 2016, la Dirección General de Puertos publicó en

el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la convocatoria a la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2016, referente a la “Pavimentación en viaducto y áreas operativas en Seybaplaya, Campeche”.

Con fecha 04 de marzo de 2016, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2016, referente a la “Pavimentación en viaducto y áreas operativas en Seybaplaya, Campeche”, en la sala de usos múltiples, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Planta Baja, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 27 de abril de 2016, la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2016, referente a la “Pavimentación en viaducto y áreas operativas en Seybaplaya, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por la empresa Remolcadores para Construcción, S.A. de C.V., por un importe de \$26'776,082.74 (Veintiséis millones setecientos setenta y seis mil ochenta y dos pesos 74/100 M.N.) sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 93.00 (43.00 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del

contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 06 de mayo de 2016, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 6-D-CC-A-003-W-0-6, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Pavimentación en viaducto y áreas operativas en Seybaplaya, Campeche”, por un importe de \$26'776,082.74 (Veintiséis millones setecientos setenta y seis mil ochenta y dos pesos 74/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 150 días naturales, iniciando los trabajos el día 09 de mayo de 2016 y su conclusión más tardar el día 05 de octubre de 2016.

Con fecha 03 de octubre del 2016, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 6-D-CC-A-003-W-1-6, para modificar el monto y plazo del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 6-D-CC-A-003-W-0-6, debido a que desde que inició la obra y hasta la fecha, se presentaron constantes precipitaciones pluviales debido a frecuentes eventos meteorológicos que interrumpieron de manera intermitente la ejecución de los trabajos en 63 días naturales, por lo que el plazo del contrato se

recorrió del 6 de octubre de 2016 al 7 de diciembre de 2016.

Adicionalmente, debido a que fue necesario pavimentar las vialidades complementarias que ligan el acceso al puerto con el viaducto, áreas que no estaban consideradas originalmente en el proyecto, se requirió ampliar el monto del contrato en \$2'537,900.00 (Dos millones quinientos treinta y siete mil novecientos pesos 00/100 M.N.) más el impuesto al valor agregado, que equivale al 9.48% y ampliar el plazo de ejecución del contrato original en un 16%, del 8 al 31 de diciembre de 2016.

7.- CONSTRUCCIÓN DE OBRAS COMPLEMENTARIAS DE ELECTRIFICACIÓN EN EL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2016).

Mediante Oficio No. 7.3.-2470.2016 de fecha 17 de octubre de 2016, la Dirección General de Puertos invitó a la empresa Vento System, S.A. de C.V., a cotizar los trabajos referentes a la “Construcción de obras complementarias de electrificación en el Puerto de Seybaplaya”, a través del procedimiento de contratación por Adjudicación Directa No. AO-009000986-E8-2016, para que en caso de ser conveniente su cotización se le adjudique el contrato correspondiente.

Cabe mencionar, que el contrato se adjudicó directamente con fundamento en lo

dispuesto por los artículos 27 y 44 último párrafo, de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas

Con fecha 20 de octubre de 2016, a las 13:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de la proposición de la Adjudicación Directa No. AO-009000986-E8-2016, referente a la “Construcción de obras complementarias de electrificación en el Puerto de Seybaplaya”, en las oficinas de la Dirección de Obras Marítimas y Dragado, ubicadas en Adolfo López Mateos No. 1990, Piso 7, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 21 de octubre de 2016, la Adjudicación Directa No. AO-009000986-E8-2016, referente a la “Construcción de obras complementarias de electrificación en el Puerto de Seybaplaya”, se adjudicó a la proposición presentada por la empresa Vento System, S.A. de C.V., por un importe de \$3'102,564.92 (Tres millones ciento dos mil quinientos sesenta y cuatro pesos 92/100 M.N.), sin incluir el Impuesto al Valor Agregado, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y ser conveniente para la Dependencia, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 21 de octubre de 2016, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 6-D-CC-A-005-W-0-6, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Construcción de obras complementarias de electrificación en el Puerto de Seybaplaya”, por un importe total de \$3´102,564.92 (Tres millones ciento dos mil quinientos sesenta y cuatro pesos 92/100 M.N.), más el Impuesto al Valor Agregado, con un plazo de ejecución de 69 días naturales, iniciando los trabajos el día 24 de octubre de 2016 y su conclusión el día 31 de diciembre de 2016.

8.- REHABILITACIÓN DE LA RED ELÉCTRICA SUBTERRÁNEA EN MEDIA TENSIÓN EN EL VIADUCTO DEL PUERTO DE ALTURA Y CABOTAJE DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2017).

Con fecha 24 de julio de 2017, la Dirección General de Puertos publicó en el Sistema Compranet, las invitaciones a las empresas elegidas para participar en la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-E17-2017, referente a la “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche”.

Con fecha 04 de agosto de 2017, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-E17-2017, referente a la “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche”, en la sala de juntas de la Dirección General de Puertos, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Piso 7, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 17 de agosto de 2017, la licitación por invitación a cuando menos tres personas número IO-009000986-E17-2017, referente a la “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por el Grupo Constructor Dolmen, S.A. de C.V., por un importe de \$6´133,268.70 (Seis millones ciento treinta y tres mil doscientos sesenta y ocho pesos 70/100 M.N.), sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y ser la solvente más baja, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 18 de agosto de 2017, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 7-D-CC-A-002-W-0-7, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en la “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche”, por un importe total de \$6'133,268.70 (Seis millones ciento treinta y tres mil doscientos sesenta y ocho pesos 70/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 90 días naturales, iniciando los trabajos el día 21 de agosto de 2017 y su conclusión más tardar el día 18 de noviembre de 2017.

Con fecha 18 de octubre del 2017, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el convenio No. 7-D-CC-A-002-W-1-7, para modificar el monto y plazo del contrato de obra pública a precios unitarios y tiempo determinado número 7-D-CC-A-002-W-1-7, debido al daño que presentaban los ductos de la red eléctrica por el asentamiento del terraplén del viaducto, fue necesario retirarlos y reponer una longitud de cable mayor a lo contratado, lo cual no se consideró originalmente en el proyecto, ya que por la naturaleza de los trabajos no era posible determinar el estado del cable, por lo que se requirió ampliar el monto del contrato en \$ 1'522,749.22 (Un millón quinientos veintidós mil sete-

cientos cuarenta y nueve pesos 22/100 M.N.) más el impuesto al valor agregado, que equivale al 24.83% y ampliar el plazo de ejecución del contrato original en un 22.22%, del 19 de noviembre al 8 de diciembre de 2017.

9.- TRABAJOS DE URBANIZACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE RED DE AGUA POTABLE DEL PARQUE INDUSTRIAL Y RELLENOS Y PAVIMENTACIÓN EN LA PLATAFORMA NO. 8 DEL PUERTO INDUSTRIAL DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE. (AÑO 2017)

Con fecha 29 de agosto de 2017, la Dirección General de Puertos publicó en el Diario Oficial de la Federación y en el Sistema Compranet, la convocatoria a la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2017, referente a los “Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8 del Puerto Industrial de Seybaplaya, Campeche”.

Con fecha 21 de septiembre de 2017, a las 11:00 horas, la Dirección General de Puertos llevó a cabo el acto de presentación y apertura de proposiciones de la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2017, referente a los “Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque

industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8 del Puerto Industrial de Seybaplaya, Campeche”, en la sala de juntas 1 del Mezanine 1, ubicada en Adolfo López Mateos No. 1990, Piso M1, Col. Tlacopac, C.P. 01049, Delegación Álvaro Obregón, Ciudad de México.

Por acta de fallo de fecha 26 de septiembre de 2017, la licitación pública nacional número LO-009000986-E3-2017, referente a los “Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8 del Puerto Industrial de Seybaplaya, Campeche”, se adjudicó a la proposición presentada por la empresa Constructora Escalante, S.A. de C.V., por un importe de \$28’361,962.83 (Veintiocho millones trescientos sesenta y un mil novecientos sesenta y dos pesos 83/100 M.N.) sin IVA, por haber reunido los requisitos legales, técnicos y económicos solicitados por LA CONVOCANTE y obtener el mayor puntaje 90.68 (40.68 puntos en la técnica y 50.00 en la económica), y haber obtenido el primer lugar en cuanto al monto presentado, por lo que garantizó satisfactoriamente el cumplimiento del contrato y la ejecución de la obra, y asegurar al Estado las mejores condiciones de contratación en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes.

Con fecha 27 de septiembre de 2017, “LA DEPENDENCIA” y “EL CONTRATISTA” celebraron el contrato de obra

pública a precios unitarios y tiempo determinado No. 7-D-CC-A-010-W-0-7, mediante el cual “EL CONTRATISTA” se obligó a realizar los trabajos descritos en la Cláusula Primera consistentes en los “Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8 del Puerto Industrial de Seybaplaya, Campeche”, por un importe de \$28’361,962.83 (Veintiocho millones trescientos sesenta y un mil novecientos sesenta y dos pesos 83/100 M.N.), más el impuesto al valor agregado, con un plazo de ejecución de 95 días naturales, iniciando los trabajos el día 28 de septiembre de 2017 y su conclusión más tardar el día 31 de diciembre de 2017.

VI.2 EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS TRABAJOS

CONTROL DE CALIDAD DE LAS OBRAS

Para garantizar la calidad de los trabajos y mientras duró la construcción de las obras, se contó con Laboratorios de Control de Calidad, certificados por la Entidad Mexicana de Acreditación (EMA) debidamente aprobados por la supervisiones en cada obra, que vigilaron la calidad de la roca así como los materiales empleados en las obras además de que los trabajos ejecutados, cumplen con las especificaciones correspondientes para cada uno de los conceptos de trabajo, emitiendo en su

oportunidad los reportes correspondientes de acuerdo al tipo de prueba de laboratorio realizado.

CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS Y CERTIFICACIÓN NOTARIAL DEL COMPROMISO DE GOBIERNO.

Por lo que se refiere a las obras originalmente programadas (Construcción de un viaducto de 3.7 km de longitud, obras complementarias al muelle denominado polígono 2 y construcción del muelle en espigón denominado polígono 8, dotando de servicios básicos a los muelles y al viaducto) a diciembre de 2016 se encontraban concluidas, por lo que el Secretario de Comunicaciones y Transportes mediante oficio No. 1.-29 de fecha 27 de marzo de 2017, solicitó al Secretario Técnico del Gabinete de la Presidencia de la República, que en virtud de la conclusión de las obras previstas en el Compromiso de Gobierno CG-006 “Modernizar el Puerto de Seybaplaya”,

gire sus instrucciones para realizar el descargo correspondiente del Sistema de Compromisos de Gobierno, para lo cual le anexó el expediente en archivo electrónico y documental, del Protocolo de Cumplimiento de este compromiso.

En respuesta a lo anterior, el 30 de marzo de 2017, el Notario Público No. 20 de San Francisco de Campeche, Camp., levantó Acta Notarial No. 482/2017 para hacer constar que, a solicitud escrita del Secretario Técnico del Gabinete de la Presidencia de la República, procedió a realizar la fe de hechos y certificación notarial del cumplimiento del Compromiso de Gobierno CG-006 “Modernizar el Puerto de Seybaplaya”, firmado por el Lic. Enrique Peña Nieto, durante su campaña política electoral por la Presidencia de la República, con lo cual se hace constar que ha sido cumplido el Compromiso de Gobierno CG-006 “Modernizar el Puerto de Seybaplaya”.

VII. ACCIONES REALIZADAS

En este apartado se procedió a integrar la documentación relativa a la autorización del presupuesto para la ejecución de las obras, por lo que se anexan los Oficios de Liberación de Inversión correspondiente a los años 2013, 2014, 2015, 2016 y 2017 y el Registro del Programa o Proyecto de Inversión en la Cartera de Programas y Proyectos de Inversión de la SHCP los que dan soporte a la aplicación de los recursos presupuestales aplicados.

Así también, se procedió a integrar el calendario de gasto autorizado, por lo que se anexa el Programa Mensual de Ejecución General de los Trabajos y de Erogaciones, Calendarizado y Cuantificado, correspondiente a las proposiciones de las empresas a quienes se les adjudicó el respectivo procedimiento de contratación, ya sea por Licitación Pública Nacional, Invitación a cuando menos tres personas y Adjudicación Directa, para llevar a cabo la “MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA”.

Igualmente se da cuenta, con la documentación presupuestaria, del ejercicio

de los recursos correspondientes a las acciones realizadas durante la ejecución y puesta en operación del proyecto.

Se presenta la integración del proyecto ejecutivo y la documentación soporte de la aplicación de los recursos conforme a las estimaciones de obra debidamente autorizadas, incluyendo un cuadro resumen del total del presupuesto autorizado y ejercido o pagado, que se muestra al final de este apartado VII.

Asimismo, en este apartado se contiene la información suficiente que permite completar la evaluación de las principales acciones realizadas durante la ejecución y puesta en operación del proyecto.

No hubo enteros a la Tesorería de la federación

A continuación, se presenta el cuadro resumen del total del presupuesto autorizado y ejercido del Compromiso de Gobierno CG-066 “Modernizar el Puerto de Seybaplaya”. Recursos pagados durante el periodo 2013-2017.

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
COMPROMISO DE GOBIERNO CG-066 "Modernizar el Puerto de Seybaplaya".
Recursos pagados durante el periodo 2013-2017."
RECURSOS EJERCIDOS DURANTE EL PERIODO 2013-2018
Registro de la Cartera de Inversión: CC:11095100001

Año	Autorizado	Modificado	Ejercido
2013	No. Oficio de Liberación de Inversión. \$182'174,072.00 5.SC.OLI.13.-002 de fecha 16 de enero de 2013 de la Oficialía Mayor de la SCT.	18'793,638.94	18'793,638.94
2014	\$317'024,436.00 5.SC.OLI.14.-010 de fecha 27 de diciembre de 2013 de la Oficialía Mayor de la SCT.	\$26'764,811.70	\$26'764,811.70
2015	\$70'500,000.00 5.SC.OMI.14.-019 de fecha 05 de marzo de 2014 de la Oficialía Mayor de la SCT.	\$107'280,510.28	\$107'280,510.28
2016	\$230'000,000.00 5.SC.OLI.16.-011 de fecha 11 de enero de 2016 de la Oficialía Mayor de la SCT.	\$39'566,229.45	\$39'566,229.45
2017		\$6'077,909.21	\$6'077,909.21
		\$198'483,099.66	\$198'483,099.66

a) La siguiente tabla muestra el avance físico, el monto contratado, el monto ejercido por año (2013 a 2017) y el importe total, de cada uno de los proyectos que integran el Compromiso de Gobierno (CG 066) “Modernizar el Puerto de Seybaplaya”.

Para el proyecto “Construcción de muelle” el monto total ejercido del año 2013 a 2015 fue de \$69’350,728.17 incluyendo \$4’031,845.96 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Construcción de puente paso de pescadores” el monto total ejercido en el año 2015 fue de \$26’845,065.17 incluyendo \$1’971,173.45 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Red de distribución eléctrica subterránea puerto de altura” el monto total ejercido en el año 2015 fue de \$48’654,053.67 incluyendo \$1’739,807.28 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red” el monto total ejercido en el año 2015 fue de \$7’989,114.28 incluyendo \$1’702,999.86 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Pavimentación en viaducto y áreas operativas” el monto total ejercido en el año 2016

fue de \$35’364,180.81 incluyendo \$1’360,150.30 de su supervisión, con un avance físico del 100% Para el proyecto “Pavimentación en viaducto y áreas operativas” el monto total ejercido en el año 2016 fue de \$35’364,180.81 incluyendo \$1’360,150.30 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Construcción de obras complementarias de electrificación” el monto total ejercido en el año 2016 fue de \$4’202,048.64 incluyendo \$603,073.33 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea de media tensión en el viaducto” el monto total ejercido en el año 2017 fue de \$9’423,370.41 incluyendo \$542,389.63 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).

Para el proyecto “Trabajos de urbanización y construcción de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma 8” el monto total ejercido en el año 2017 fue de \$33’480,717.22 incluyendo \$580,840.34 de su supervisión, con un avance físico del 100% (obra concluida).



VIII. SEGUIMIENTO Y CONTROL.

VIII.1 Seguimiento y control.

De conformidad con las Bitácoras correspondientes a las obras realizadas, se acreditan las acciones relativas al seguimiento y control de las mismas, que de manera cotidiana se llevaron a cabo por los Residentes de Obra, con el auxilio de los Superintendentes de Construcción, quienes en el desempeño de sus funciones y de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables, dieron cumplimiento a lo siguiente:

- Se llevó a cabo la supervisión, vigilancia, control y revisión de los trabajos correspondientes a la ejecución de las obras programadas.
- Se tomaron, en su oportunidad, las decisiones técnicas correspondientes y necesarias para la correcta ejecución de los trabajos, dando cabal resolución a las consultas, aclaraciones, dudas o autorizaciones que fueron presentadas por los propios supervisores y, en su caso, por los contratistas, con relación al cumplimiento de los derechos y obligaciones derivadas de los contratos de obra pública celebrados.
- Se cumplió con las acciones correspondientes a la vigilancia previa al inicio de los trabajos a efecto de verificar la observancia y existencia de las condiciones previstas en los artículos 19 y 20 de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.
- En todo momento se cumplió con las acciones de vigilancia respecto de la disponibilidad de los recursos presupuestales necesarios para realizar los trabajos ininterrumpidamente.
- Se abrieron debidamente las propias Bitácoras, las cuales se mantuvieron bajo el resguardo de los Residentes de Obra, y por medio de ellas se dieron las instrucciones pertinentes, que permitieron recibir y atender, en su caso, las solicitudes formuladas por los contratistas.
- Se llevaron a cabo las labores de vigilancia y control del desarrollo de los trabajos, en sus aspectos de calidad, costo y tiempo con apego a los programas de ejecución de los trabajos de acuerdo con los avances, recursos asignados y rendimientos pactados en los contratos correspondientes a las obras programadas.
- Así mismo, en los casos que conforme a las disposiciones normativas conducentes fue necesario, recabar por escrito las instrucciones o autorizaciones de los responsables de las áreas corres-

pondientes y autoridades competentes.

- Como consta en la propia ejecución de los trabajos, y previamente al inicio de las obras, se verificó y vigiló la existencia de los proyectos arquitectónicos y de ingeniería, especificaciones de calidad de los materiales y especificaciones generales y particulares de construcción, con el catálogo de conceptos con sus análisis de precios unitarios y con el alcance de las actividades de las obras, así como con los programas de ejecución y suministros, términos de referencia y alcance de los servicios requeridos para el desarrollo de los proyectos.

- En todo momento se llevaron a cabo las acciones tendentes a revisar, controlar y comprobar que los materiales, la mano de obra, la maquinaria y equipos dieran cumplimiento con las especificaciones de calidad y de acuerdo con las características pactadas en los contratos de obra pública correspondientes.

- Se autorizaron, en lo conducente, las estimaciones verificando que invariablemente contaran con los números generadores que las respalden.

- Se solicitó y tramitó con oportunidad y en cumplimiento a las normatividades aplicables, cuando fue necesario, el otorgamiento de los convenios modificatorios correspondientes para la debida ejecución y conclusión de los trabajos.

- Se verificó la correcta conclusión de los trabajos, de conformidad con los planos

correspondientes a la construcción final, así como los manuales e instructivos de operación y mantenimiento y los certificados de garantía de calidad y funcionamiento de los bienes instalados, en su caso.

Lo anterior, en términos del contenido de las Bitácoras Electrónicas de Obra Pública correspondientes a las obras realizadas, mismas que pueden ser consultadas en los Anexos de este Libro Blanco.

VIII.2 Auditorías practicadas.

Por lo que corresponde a las acciones de control, cabe mencionar que, el proyecto no ha sido objeto de ninguna auditoría por parte de las instancias fiscalizadoras (Órgano Interno de Control en la SCT, Auditoría Superior de la Federación, Secretaría de la Función Pública, etc.) en ejercicio de sus facultades legales y Constitucionales.

A la fecha de cierre del presente libro blanco, no se ha realizado ninguna auditoría a este Compromiso de Gobierno.

VIII.3 Informes Periódicos:

La Dirección General de Puertos en cumplimiento al oficio No. UCAOP/208/0365/2018 de fecha 07 de febrero del año en curso, de la Secretaría de la Función Pública, envía un archivo electrónico que contiene informe de Seguimiento al Avance Físico Financiero (SAFF) en el que se reportan los contratos de obras públicas y servicios relacionados con las mismas, realizados con recursos federales y en proceso de ejecución.

IX. RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS E IMPACTOS IDENTIFICADOS

Con la realización de las obras señaladas en el apartado VI de este Libro Blanco, se apoya el sistema logístico de Pemex y se atiende la demanda de la industria petrolera offshore en virtud de que el puerto de Seybaplaya por su localización próxima a la Región Marina Noreste (RMNE) desde la que se exporta el 85% del total del petróleo crudo producido por Pemex en México, con base en los Sistemas Costa Afuera (SCA) concesionados por el Gobierno Federal a la Administración Portuaria Integral de Campeche S.A. de C.V. (API CAM), se posicionó por su vocación natural como puerto logístico de la industria petrolera en aguas someras.

Seybaplaya es la opción con menores costos de operación marítimo portuaria a una porción importante (30%) de las plataformas petroleras costa afuera, lo que genera ahorros en costos de operación marítimo portuaria para PEMEX, los que no se están aprovechando por falta de bandas de atraque y otra infraestructura portuaria, es por ello que,

de acuerdo a diversos análisis efectuados por API CAM fue necesario desarrollar esta primera fase del proyecto de ampliación del puerto de Seybaplaya; no obstante las obras de optimización de la infraestructura portuaria que llevo a cabo la API CAM en los últimos años.

Los beneficios del proyecto se basan en la propia actividad marítima portuaria de Seybaplaya con base en las tarifas de infraestructura portuaria, de los contratos de cesión parcial de derechos y para la prestación de servicios portuarios, del arrendamiento de equipo e ingresos diversos, correspondientes al uso y aprovechamiento única y exclusivamente de la ampliación del puerto

Los asuntos centrales de impacto identificados de la ampliación del puerto son los siguientes:

- Manejar con tecnología de punta los servicios de valor agregado, y procesos logísticos vinculados con las cuencas marinas costa afuera.

- Ampliar la capacidad de servicios a la industria petrolera offshore.
- Hacer la transferencia de los insumos, bienes y equipos a las plataformas petroleras en forma ágil y eficiente.
- Mantener una relación armoniosa con el entorno urbano y respetuoso con el medio ambiente.
- Responder en el menor tiempo posible, a las demandas de corto, mediano y largo plazos de las empresas usuarias y a los clientes del puerto.

Con todo lo anterior, se generan beneficios para la economía nacional, así como el establecimiento de condiciones favorables de suministro de hidrocarburos para la inversión y creación de empleos a nivel regional.

Entre los principales objetivos logrados se mencionan los siguientes:

De los análisis realizados se comprobó la generación de excedentes sobre la inversión en infraestructura portuaria, con una tasa interna de retorno superior al 12% sobre el capital invertido, por lo que el proyecto fue factible en términos económicos y financieros; por lo que fue adecuado y necesario llevar a cabo el proyecto de ampliación de Seybaplaya, por lo que la bondad del proyecto a mediano plazo resultará ser sustancialmente mayor.

Otra ventaja comparativa y competitiva del puerto de Seybaplaya es alcanzar una profundidad de operación de – 6 metros y las menores distancias a un 30% de las plataformas petroleras offshore de la Región Marítima Noreste (RMNE) y de la Región Marítima Suroeste (RMSO), lo que lo posiciona en un ámbito de desarrollo y crecimiento de operaciones portuarias. Esta ventaja puede atraer a constructoras de plataformas, servicios offshore, reparación de embarcaciones, y otro tipo de empresas que prestan servicios a PEMEX.

En tal sentido, el Gobierno Federal, la API CAM en conjunto con PEMEX y el Gobierno del Estado de Campeche, determinaron llevar a cabo la Ampliación del Puerto de Seybaplaya, ya que es fundamental para el sistema logístico de PEMEX y para el país en general, dada la importancia que tiene hoy en día la exploración, perforación y extracción de petróleo en áreas profundas, además de ser es una estrategia altamente prioritaria.

La ampliación del puerto de Seybaplaya en su primera etapa permitirá la captación de ingresos adicionales a la API CAM por concepto de cobro de tarifas de infraestructura por puerto fijo y variable, atraque y uso de muelle de las embarcaciones y carga de las mismas.

Debido a que se ofrecerá a terceros la cesión del espacio portuario (tierra y agua) para la construcción y equipamiento de terminales instalaciones especializadas

en el manejo de carga y eventualmente de pasajeros, así como su operación, a través de contratos de cesión parcial de derechos, tales cesionarios pagarán a la API CAM una contraprestación por el uso, aprovechamiento y explotación del espacio portuario; finalmente la puesta en operación de las nuevas instalaciones portuarias propiciará la prestación de servicios diversos a las embarcaciones y la carga cuyos prestadores de servicio pagarán contraprestaciones a la API CAM por la prestación de servicios tales como remolque, lanchaje, recolección de basura, entre otros.

Entre las principales metas alcanzadas se mencionan las siguientes:

Con la ampliación del puerto se atiende la demanda de servicios e infraestructura de las empresas de logística petrolera y se obtienen ahorros producidos en la cadena de valor de la industria petrolera, en particular de PEMEX que resulta el principal beneficiario de la nueva infraestructura.

La ampliación del puerto de Seybaplaya ofrecerá soluciones para el manejo de carga y avituallamientos en forma especializada lo cual a su vez dará las condiciones necesarias para atraer nuevos operadores portuarios y ampliar y desarrollar el mercado actual.

Asimismo, se establecen condiciones favorables de suministro de hidrocarburos para la inversión y creación de empleos

a nivel regional, logrando garantizar el suministro de energéticos en la región y detonar el desarrollo industrial. En tal virtud la Nación contará con un puerto moderno para atender la logística de la industria petrolera en aguas someras y con el beneficio ambiental de la disminución de la emisión de contaminantes.

En lo que corresponde a las obras realizadas para la “Ampliación del puerto de Seybaplaya, Campeche”, se lograron los siguientes resultados:

- Muelle en espigón de 200 metros de longitud en cada banda de atraque con un ancho de 250 metros, para seis posiciones de atraque y dotación de servicios básicos al muelle.
- Paso para Embarcaciones de Pesca Ribereña, con un claro de 22 metros de longitud.
- Red de Distribución Eléctrica Subterránea.
- Red Hidráulica.
- Pavimentación de 4.13 km de Viaducto y Áreas Operativas.
- Obras Complementarias de Electrificación.

Con la ejecución de las obras programadas, en su parte conducente, se garantiza el suministro de hidrocarburos a la región y en la zona centro oriental de

la Costa del Golfo de México, frente a la Sonda de Campeche y detonar el desarrollo industrial.

Dadas las características de las obras, los beneficios alcanzados y los resultados obtenidos de manera global, se reflejan de manera integral con el desarro-

llo de todo el proyecto de la “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Campeche”.

IX.1 Evaluaciones Externas

No se realizaron Evaluaciones externas

X. RESUMEN EJECUTIVO DEL INFORME FINAL DEL SERVIDOR PÚBLICO RESPONSABLE DE LA EJECUCIÓN DEL PROGRAMA, PROYECTO O POLÍTICA PÚBLICA.

El que suscribe, Licenciado Alejandro Hernández Cervantes, Director General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en apego a lo dispuesto por el Capítulo II. De los Libros Blancos, Artículo 36, Apartado X del “ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal”, presento el siguiente Informe Final sobre el Libro Blanco denominado: “Compromiso de Gobierno (CG 066) Modernizar el Puerto de Seybaplaya, Campeche”. “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche”.

La ampliación del puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche, tuvo como

objetivo el de “atender las demandas de las empresas usuarias y clientes del puerto en actividades logística para la industria como base de explotación petrolera para el transporte y exportación de crudos por vía marítima”, el cual atiende al objetivo rector de “Economía competitiva y generadora de empleos”

El propósito del proyecto es aumentar la capacidad instalada en el puerto, ya que debe visualizarse como el puerto logístico petrolero complementario del Estado de Campeche que atenderá las demandas de las cuencas marinas de aguas someras y que puede incursionar con eficiencia en el desarrollo de los negocios de aguas profundas que se presentarán a largo plazo.

Por lo anterior, debe considerarse como una unidad que dé uso óptimo a la infraestructura portuaria, de comunicaciones terrestres y urbanas actuales y que disponga de la capacidad de desarrollo para afrontar las demandas futuras.

Con la ejecución de las obras programadas para llevar a cabo la ampliación del puerto de Seybaplaya, las cuales consistieron en: Construcción de muelle, Red de distribución eléctrica subterránea, Construcción de puente paso de pescadores, Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red de suministro de agua potable, Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle, Pavimentación en viaducto y áreas operativas, Construcción de obras complementarias de electrificación, Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto, y Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8; se apoya a PEMEX y a las empresas del sector en el sentido de que el puerto de Seybaplaya, para la prestación de servicios a la paraestatal los contratistas contarán con esta nueva opción para los servicios y avituallamientos a las plataformas petroleras costa afuera, en virtud de que PEMEX incluye en los contratos de prestación de servicios al puerto de Seybaplaya como una nueva opción, dada su localización estratégica por su proximidad a las cuencas petroleras de aguas someras en la Sonda de Campeche y tiene

ventajas competitivas por los menores costos de operación de las embarcaciones a las plataformas.

Así mismo, con la realización de estas obras se logró atender parte de la demanda de infraestructura portuaria mediante la ampliación del puerto de Seybaplaya, para favorecer el desarrollo económico del país, fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, y ofrecer servicios con calidad y precio acordes a los estándares internacionales.

RELACIÓN DE CONTRATOS FORMALIZADOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CHAMPOTÓN, CAMPECHE.

Rubro. - “Construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Campeche”.

I.- Contrato: 3-D-CC-A-005-W-0-3

I.1.- Contratistas: Proposición conjunta integrada por las empresas “Construcciones, Puentes y Asfaltos del Golfo, S.A. de C.V. y Edificaciones y Proyectos Torres, S.A. de C.V.

Rubro. - “Red de distribución eléctrica subterránea en el Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Champotón, Campeche”

II.- Contrato: 4-D-CC-A-068-W-0-4

II.1.- Contratistas: Proposición conjunta

ta integrada por las empresas “Constructora Tierra y Espacio, S.A. de C.V. y Construcciones, Bombeos y Redes Eléctricas de Zacatecas, S.A. de C.V.

Rubro. - “Construcción de puente paso de pescadores en Seybaplaya, Champotón, Campeche”

III.- Contrato: 4-D-CC-A-069-W-0-4

III.1.- Contratista: Constructora Mool, S.A. de C.V.

Rubro. - “Pavimentación en viaducto y áreas de operación y red de suministro de agua potable en Seybaplaya, Campeche”

IV.- Contrato: 5-D-CC-A-025-W-0-5

IV.1.- Contratista: Pavbe Construcciones, S.A. de C.V.

Rubro. - “Construcción de rellenos y obras complementarias en el muelle de Seybaplaya, Campeche”

V.- Contrato: 5-D-CC-A-037-W-0-5

V.1.- Contratista: Transportaciones y Construcciones Tamaulipecos, S.A. de C.V.

Rubro. - “Pavimentación en viaducto y áreas operativas en Seybaplaya, Campeche”

VI.- Contrato: 6-D-CC-A-003-W-0-6

VI.1.- Contratista: Remolcadores para la Construcción, S.A. de C.V.

Rubro. - “Construcción de obras complementarias de electrificación en el Puerto de Seybaplaya”.

VII.- Contrato: 6-D-CC-A-005-W-0-6

VII.1.- Contratista: Vento System, S.A. de C.V.

Rubro. - “Rehabilitación de la red eléctrica subterránea en media tensión en el viaducto del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche”.

VIII.- Contrato: 7-D-CC-A-002-W-0-7

VIII.1.- Contratista: Grupo Constructor Dolmen, S.A. de C.V.

Rubro. - “Trabajos de urbanización y construcción de red de agua potable del parque industrial y rellenos y pavimentación en la plataforma No. 8 del Puerto Industrial de Seybaplaya, Campeche”.

IX.- Contrato: 7-D-CC-A-010-W-0-7

IX.1.- Contratista: Constructora Escalante, S.A. de C.V.

II.-ANTECEDENTES

Los antecedentes de los contratos antes mencionados se describieron en el Apartado VI “SÍNTESIS EJECUTIVA DEL PROYECTO, PROGRAMA O

ASUNTO” con los numerales del 1 al 9, respectivamente, por lo que se citan como reproducidos como si a la letra se insertasen.

III.- CUMPLIMIENTO DE LOS CONTRATISTAS

III.1.- De los aspectos legales. – Los contratos se celebraron con los contratistas anteriormente indicados a través de sus Representantes Legales, y designándose un Representante Común de las Sociedades, mediante Convenio Privado de Participación Conjunta, en los casos de los contratos Nos. 3-D-CC-A-005-W-0-3 y 4-D-CC-A-068-W-0-4.

La participación conjunta se formalizó mediante convenio privado con lo que los contratistas participantes, cumplieron con todos los requisitos legales para la celebración de los contratos.

III.2.- De los aspectos técnicos. - Conforme a lo acordado en los convenios de participación conjunta celebrado por los contratistas para los casos de los contratos Nos. 3-D-CC-A-005-W-0-3 “Construcción de muelle en Seybaplaya, Champotón, Campeche” y 4-D-CC-A-068-W-0-4 “Red de distribución eléctrica subterránea en el Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Champotón, Campeche”, la ejecución de los trabajos estuvo a cargo de las empresas participantes en los mismos, obligándose a ejecutar cada una de ellas, los concep-

tos de trabajo y obligaciones que pactaron en los citados convenios.

Se designó a los Superintendentes de Construcción para cada contrato de obra, los que cumplieron con el perfil solicitado para este cargo y, por lo tanto, fueron aceptados por la Dependencia.

III.3.- De los aspectos económicos. - Las empresas mostraron desde sus proposiciones y evaluaciones practicadas a las mismas, que contaban con los recursos suficientes y la solvencia necesaria para afrontar los compromisos derivados de los 9 contratos de obra celebrados, lo que fue mostrado además durante el ejercicio de los contratos, por lo que todas las empresas cumplieron en este aspecto.

III.4.- De los aspectos financieros. – Los 9 contratos se ejercieron a través de estimaciones de obra generadas por concepto de trabajos ejecutados, de pago de cantidades adicionales o conceptos no previstos en el catálogo original del contrato, de gastos no recuperables a que alude el artículo 62 de la Ley de Obras Públicas y de ajuste de costos, con cargo a los contratos y convenios celebrados.

En los Anexos de este Libro Blanco se encuentran las estimaciones generadas en cada uno de los de los 9 contratos celebrados.

III.5.- De los aspectos administrativos.

- Los contratistas cumplieron con la presentación oportuna de la documentación para garantizar el cumplimiento de los compromisos de los 9 contratos mediante las fianzas de cumplimiento de los contratos, de los convenios formalizados en los casos donde se celebraron, de ajuste de costos en donde fueron autorizados y de vicios ocultos.

En los Anexos de este Libro Blanco se encuentran las fianzas presentadas por los Contratistas de cada uno de los 9 contratos celebrados, en donde se consigna el nombre de la afianzadora, el importe de la fianza, la fecha y el motivo de su expedición.

Así mismo, se presentaron las estimaciones mensuales de avance de los trabajos de los 9 contratos celebrados, acompañadas de los soportes o números generadores, que acreditaron el pago de todas y cada una de ellas.

Por lo anterior se concluye que los contratistas encargados de la ejecución de los trabajos cumplieron satisfactoriamente con la calidad, tiempo y costo establecidos en los 9 contratos y sus anexos.

Atentamente
El Director General de Puertos

Lic. Alejandro Hernández Cervantes



XI. ÍNDICE DE ANEXOS

Todos los archivos que integran el presente Índice de Anexos, se pueden consultar electrónicamente en los discos compactos con los documentos digitalizados de la secuencia completa de actividades que implicó la contratación de las obras para la “Ampliación del Puerto de Seybaplaya, Champotón, Campeche”, desde la Planeación, hasta el Acta de Fe de Hechos y Certificación Notarial del Cumplimiento del Compromiso de Gobierno No. CG-066 consistente en “Modernizar el Puerto de Seybaplaya,

Campeche”, que se encuentran en este mismo Apartado.

Los expedientes que lo integran se resguardan físicamente en las oficinas de la Dirección General de Puertos, Dirección de Obras Marítimas y Dragado, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, siendo el responsable de su custodia y guarda el Arq. Arturo Pérez Castro, Director de Obras Marítimas y Dragado.

ANEXO CONCEPTO O DOCUMENTO

- | | |
|---|---|
| 1 | <p>a) Estudios, análisis, proyectos ejecutivos y expedientes técnicos.</p> <p>PROYECTO EJECUTIVO</p> <p>Ampliación del Puerto Industrial y Comercial de Seybaplaya.</p> <p>1.1 Estudio de Factibilidad.</p> <p>1.2 Estudio Geofísico</p> <p>1.3 Estudio de las condiciones meteorológicas y oceanográficas.</p> <p>1.4 Mecánica de suelos.</p> <p>1.5 Batimetría</p> <p>1.6 Informe Proyecto ejecutivo y constructivo para la ampliación del Puerto de Altura y Cabotaje de Seybaplaya, Campeche. Fase 3. y Anexos.</p> <p>Planos Muelle Seybaplaya, Champotón, Campeche</p> <p>1.7 Plano D.O.M-SEYB-01. Plano batimétrico.</p> <p>1.8 Plano D.O.M-SEYB-02. Planta de Localización.</p> <p>1.9 Plano D.O.M-SEYB-03-M1. Planta y alzado del muelle</p> <p>Red Eléctrica. Proyecto autorizado CFE-API.</p> <p>1.10 Plano 01-18. Red de distribución eléctrica en media tensión. Plano de planta etapa 1 (Plano de proyecto)</p> <p>1.11 Plano 02-18. Plano 01-18. Red de distribución eléctrica en media</p> |
|---|---|

tensión. Plano de planta etapa 1 (Plano de proyecto)

1.12 Plano 05-18. Obra civil de media tensión. Plano de planta etapa 1 (Plano de proyecto)

1.13 Plano 06-18. Obra civil de media tensión. Plano de planta etapa 1 (Plano de proyecto)

1.14 Plano 09-18. Red de distribución eléctrica en media tensión. Plano de planta etapa 1 (Plano de proyecto)

1.15 Plano 13-18. Detalles de obra civil registros de media tensión (Plano de proyecto).

1.16 Plano 14-18. Detalles de obra civil banco de ductos en media tensión (Plano de proyecto).

1.17 Plano 15-18. Detalles de obra civil banco de ductos en media tensión (Plano de proyecto).

1.18 Plano 16-18. Red subterránea de alumbrado público etapa 1 (Plano de proyecto)

1.19 Croquis banco de ductos en media tensión.

1.20 Croquis zona de rehabilitación en media tensión.

Proyecto Puente Paso de Pescadores

1.21 Plano puente paso de pescadores.

1.22 Plano DOM-SEYB-16. Planta general de trazo proyecto geométrico

1.23 Plano DOM-SEYB-24. Plano general

1.24 Plano DOM-SEYB-25. Caballete eje 1 y 2 geometría y refuerzo

1.25 Plano DOM-SEYB-26. Trabe presforzada geometría, presfuerzo y refuerzo

1.26 Plano DOM-SEYB-27. Banqueta y parapeto

1.27 Plano DOM-SEYB-28. Losa, prelosas y diafragma (geometría y refuerzo)

Red de Distribución de Agua Potable y Pavimentación

1.28 DOM-SEYB-AP-09. Cruceros y atraques.

1.29 DOM-SEYB-AP-10. Dimensiones de zanjas y cantidades de tubería.

1.30 DOM-SEYB-AP-11. Dimensiones de zanjas, cantidades de tubería y tomas domiciliarias.

1.31 DOM-SEYB-AP-12. Cruceros, atraques y caja de válvula.

1.32 Plano DOM-SEYB-01.AP-03.- Red de alimentación y distribución de agua potable. Tipos de atraques y zanjas. Cuadro de tuberías. Viaducto y plataformas 2 al 13.

1.33 Plano DOM-SEYB-01.AP-04.- Red de distribución plataforma marginal. Cruceros y atraques.

1.34 Plano DOM-SEYB-02.AP-04.- Red de distribución de agua potable plataforma 2 y 8. Tipo de zanjas, atraques y caja de válvulas. E 0+000 al E 3+700.

1.35 Plano DOM-SEYB-02.AP-01.- Red de distribución de agua potable. Etapa A. Cotas Piezométricas.

1.36 Plano DOM-SEYB-02.AP-05.- Red de distribución de agua potable. Cantidad de tubería. Plataforma marginal o de servicios.

1.37 Plano DOM-SEYB-01.AP-09.- Red de distribución de agua potable. Detalles. E 0+000 al E 3+700

Pavimentación del Viaducto.

1.38 Plano DOM-SEYB-01.PAV-01.- Pavimentación del viaducto E 0+000 al E 3+700

1.39 DOM-SEYB-01.AP-03 M1. Tipo de atraque y zanjas, cuadro de tuberías, viaducto y plataformas 2 al 13.

1.40 DOM-SEYB-01.AP-02 M1. Diagrama de cruceros, viaducto y plataforma del 2 al 13

1.41 DOM-SEYB-01.AP-01 M1. Viaducto y plataforma del 2 al 13 (plano de cuadro de cargas E 0+000 al E 5+500)

1.42 DOM-SEYB-01.AP-04 M1. "Plataforma marginal" cruceros y atraques

1.43 DOM-SEYB-01.AP-05 M1. Dimensiones de zanjas y atraques "cantidad de tuberías"

1.44 DOM-SEYB-02.AP-04 M1. Tipo de zanjas, atraques y caja de válvulas E 0+000 al E 3+700

1.45 DOM-SEYB-02.AP-07 M1. Caja de válvulas tipo E 0+000 al E 3+700

1.46 DOM-SEYB-02.AP-08 M1. Caja de válvulas para toma de agua E 0+000 al E 3+700

1.47 DOM-SEYB-02.AP-05 M1. Dimensiones de zanjas y atraques, cantidad de tubería, plataforma marginal o de servicios.

1.48 DOM-SEYB-02.AP-06 M1. Cruceros y atraques, plataforma marginal o de servicios.

1.49 DOMD-SEYB-RAP-LF-IH-01. Levantamiento final plataformas "cotas piezométricas"

1.50 Detalles soporte de tubería.

1.51 DOM-SEYB-01.PAV-02. Pavimentación de vialidad en plataforma 2.

1.52 DOM-SEYB-01.PAV-01-M1. Pavimentación del viaducto E 0+000 al E 3+700

1.53 DOM-SEYB-PAV-18. Planta General.

2	ANÁLISIS COSTO BENEFICIO DEL PROYECTO, CONFORME A LAS DISPOSICIONES EMITIDAS POR LA SHCP. b) Autorizaciones y permisos
3	ACUERDO DE ENTENDIMIENTO PARA CUMPLIR LOS COMPROMISOS PRESIDENCIALES Nos. CG-063 CONSISTENTE EN MODERNIZAR EL PUERTO DE CIUDAD DEL CARMEN CON NÚMERO DE REGISTRO ANTE LA SHCP 12095100003 Y EL COMPROMISO No. CG-066 CONSISTENTE EN MODERNIZAR EL PUERTO DE SEYBAPLAYA CON NÚMERO DE REGISTRO ANTE LA SHCP 11095100001.
4	OFICIO RESOLUTIVO DE IMPACTO AMBIENTAL No. SGPA/DGIRA. DG.2281.09 DE FECHA 08 DE MAYO DE 2009 DE LA SECRETARÍA DE MEDIO AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES. OFICIO DCPCCM No. 693/12 DE FECHA 15 DE MAYO DE 2012 DE LA SECRETARÍA DE MARINA (SEMAR) EN DONDE SE AUTORIZA EL VERTIMIENTO DE UN TOTAL DE 215,000 m3 DE PIEDRA OFICIO DCPCCM No. 1457/12 DE FECHA 19 DE OCTUBRE DE 2012 DE LA SECRETARÍA DE MARINA (SEMAR) EN DONDE SE AUTORIZA EL VERTIMIENTO DE UN TOTAL DE 6,250 m3 DE CONCRETO ARMADO. c) Proceso de adjudicación, contratos y convenios
5	EXPEDIENTES DE LOS 8 PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN (LICITACIÓN PÚBLICA, INVITACIÓN A CUANDO MENOS TRES PERSONAS Y ADJUDICACIÓN DIRECTA) CELEBRADOS PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE” Y LAS 8 PROPOSICIONES GANADORAS DE DICHS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN.
6	CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO (8 CONTRATOS) Y ANEXOS, CELEBRADOS PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE ISLA DEL CARMEN, CAMPECHE”
7	CONVENIOS MODIFICATORIOS A LOS CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE” Y ANEXOS.
8	GARANTÍAS DE CUMPLIMIENTO DE LOS 8 CONTRATOS; CONVENIOS Y VICIOS OCULTOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”
9	REGISTRO DEL PROGRAMA O PROYECTO DE INVERSIÓN EN LA

	CARTERA DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE INVERSIÓN DE LA SHCP
10	OFICIOS DE LIBERACIÓN DE INVERSIÓN CORRESPONDIENTES A LOS AÑOS 2013, 2014, 2015, 2016 Y 2017
11	EXPEDIENTES DE LA PROPUESTA ADJUDICADA PARA LA EJECUCIÓN DE LOS TRABAJOS CORRESPONDIENTE A LOS 8 CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO, PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”.
12	ESTIMACIONES DE OBRA
13	REPORTES DE CONTROL DE CALIDAD DE LOS MATERIALES
14	CONCEPTOS NO PREVISTO EN EL CATÁLOGO ORIGINAL DEL CONTRATO
15	INFORMES MENSUALES DE AVANCE FÍSICO-FINANCIERO DE LAS OBRAS, CORRESPONDIENTES A LOS 9 CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO, PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”.
16	MEMORIA FOTOGRAFICA
17	LETRERO INDICATIVO
18	FICHA TÉCNICA DEL COMPROMISO DE GOBIERNO No. CG-066 CONSISTENTE EN “MODERNIZAR EL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE.”
19	VIDEO
20	BITACORA ELECTRÓNICA DE OBRA PÚBLICA (BEOP) DE LOS 8 CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO, PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”.
21	ACTA DE ENTREGA-RECEPCIÓN FÍSICA Y ACTA DE FINIQUITO DE LOS TRABAJOS DE LOS 9 CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA A PRECIOS UNITARIOS Y TIEMPO DETERMINADO, PARA LLEVAR A CABO LA “AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”.
22	OFICIO DE CONCLUSIÓN DE LAS OBRAS FIRMADO POR EL C. SECRETARIO DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, REMITIDO AL SECRETARIO TÉCNICO DEL GABINETE DE LA OFICINA DE LA PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA.
23	ACTA DE FE DE HECHOS Y CERTIFICACIÓN NOTARIAL DEL CUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE GOBIERNO No. CG-066 CONSISTENTE EN “MODERNIZAR EL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”

24

d) Auditorías de los entes de fiscalización (auditorías practicadas y la atención a las observaciones determinadas)

A LA FECHA, NO SE HAN REALIZADO AUDITORÍAS A ESTE COMPROMISO DE GOBIERNO No. CG-066 CONSISTENTE EN “MODERNIZAR EL PUERTO DE SEYBAPLAYA, CAMPECHE”, POR NINGUN ÓRGANO DE FISCALIZACIÓN.

XII. GLOSARIO DE TÉRMINOS Y ABREVIATURAS

- 1) **APF:** Administración Pública Federal.
- 2) **API's:** Administraciones Portuarias Integrales.
- 3) **API CAM:** Administración Portuaria Integral de Campeche, S.A. de C.V.
- 4) **ASF:** Auditoría Superior de la Federación.
- 5) **Autorización global o específica del presupuesto de inversión y de gasto corriente:** para efectos del artículo 24 de la Ley, el calendario de presupuesto de la dependencia o entidad que autorice la Secretaría, y que se publica en el Diario Oficial de la Federación para cada ejercicio, o bien, los oficios de inversión y las autorizaciones presupuestarias previstas en las disposiciones en esa materia.
- 6) **BEOP:** Bitácora Electrónica de Obra Pública.
- 7) **Bitácora:** el instrumento técnico que constituye el medio de comunicación entre las partes que formalizan los contratos, en el cual se registran los asuntos y eventos importantes que se presenten durante la ejecución de los trabajos, ya sea a través de medios remotos de comunicación electrónica, caso en el cual se denominará bitácora electrónica, u otros medios autorizados en los términos del Reglamento, en cuyo caso se denominará Bitácora convencional.
- 8) **CFE:** Comisión Federal de Electricidad.
- 9) **CGPyMM:** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
- 10) **CompraNet:** el sistema electrónico de información pública gubernamental sobre obras públicas y servicios relacionados con las mismas, integrado entre otra información, por los programas anuales en la materia, de las dependencias y entidades; el registro único de contratistas; el padrón de testigos sociales; el registro de contratistas sancionados; las convocatorias a la licitación y sus modificaciones; las

invitaciones a cuando menos tres personas; las actas de las juntas de aclaraciones, del acto de presentación y apertura de proposiciones y de fallo; los testimonios de los testigos sociales; los datos de los contratos y los convenios modificatorios; las adjudicaciones directas; las resoluciones de la instancia de inconformidad que hayan causado estado, y las notificaciones y avisos correspondientes.

11) Contratista: la persona que celebre contratos de obras públicas o de servicios relacionados con las mismas.

12) Core- Loc: Elementos prefabricados de concreto.

13) Dependencias: La Presidencia de la República, las Secretarías de Estado y la Procuraduría General de la República.

14) DOF: Diario Oficial de la Federación.

15) DGP: Dirección General de Puertos de la SCT.

16) DGPOP: Dirección General de Programación, Organización y Presupuesto de la SCT

17) EMA: Entidad Mexicana de Acreditación.

18) Entidades Federativas: los Estados de la Federación y el Distrito Federal, conforme al artículo 43 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

19) Entidades: Los organismos descentralizados, las empresas de participación estatal mayoritaria y los fideicomisos en los que fideicomitente sea el Gobierno Federal o una entidad paraestatal.

20) Especificaciones generales de construcción: el conjunto de condiciones generales que las dependencias y entidades tienen establecidas para la ejecución de obras, incluyendo las que deben aplicarse para la realización de estudios, proyectos, ejecución, equipamiento, puesta en servicio, mantenimiento y supervisión, que comprenden la forma de medición y la base de pago de los conceptos de trabajo.

21) Especificaciones particulares de construcción: el conjunto de requisitos exigidos por las dependencias y entidades para la realización de cada obra, mismas que modifican, adicionan o sustituyen a las especificaciones generales.

22) Estimación: la valuación de los trabajos ejecutados en un periodo determinado presentada para la autorización de pago, en la cual se aplican los precios, valores o porcentajes establecidos en el contrato en atención a la naturaleza y características del mismo, considerando, en su caso, la amortización de los anticipos, los ajustes de costos, las retenciones económicas, las penas convencionales y las deducciones; así como, la valuación de los conceptos que permitan determinar el monto de los gastos no recuperables.

23) FONATUR: Fondo Nacional de Fomento al Turismo.

24) GPS: Geoposicionador Satelital.

25) Ley: la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

26) Licitante: la persona que participe en cualquier procedimiento de licitación pública, o bien de invitación a cuando menos tres personas.

27) mdp: Millones de pesos.

28) MIA: Manifestación de Impacto Ambiental.

29) NBM: Nivel de Bajamar Medio

30) Normas de calidad: los requisitos mínimos que establecen las dependencias y entidades, conforme a las especificaciones generales y particulares de construcción, para asegurar que los materiales y equipos de instalación permanente que se utilizan en cada obra son los adecuados.

31) Off-shore: Costa Afuera.

32) OLI: Oficio de Liberación de Inversión.

33) OM: Oficialía Mayor.

34) Obras de gran complejidad: aquellas cuya ejecución o el sitio donde se vayan a realizar presenten dificultades técnicas o de seguridad para el desarrollo de los trabajos, así como las que señala el primer párrafo del artículo 6 del Reglamento y en las cuales se considerará que el avance del desarrollo de los estudios y proyectos estará constituido por una propuesta conceptual.

- 35) Obras públicas asociadas a proyectos de infraestructura:** las obras que tienen por objeto la construcción, ampliación o modificación de bienes inmuebles destinados directamente a la prestación de servicios de comunicaciones, transportes, hidráulico, medio ambiente, turístico, educación, salud y energético.
- 36) Obras:** las señaladas en el artículo 3 de la Ley.
- 37) PEF:** Presupuesto de Egresos de la Federación.
- 38) PEMEX:** Petróleos Mexicanos
- 39) PEP:** Pemex Exploración y Producción.
- 40) PIB:** Producto Interno Bruto
- 41) PIDIREGAS:** Proyectos de Inversión Diferida en el Registro del Gasto.
- 42) PMDP:** Programa Maestro de Desarrollo Portuario
- 43) PND 2013-2018:** Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018
- 44) PNI:** Programa Nacional de Infraestructura
- 45) Proyecto arquitectónico:** el que define la forma, estilo, distribución y el diseño funcional de una obra. Se expresará por medio de planos, maquetas, perspectivas, dibujos artísticos, entre otros.
- 46) Proyecto de Convocatoria:** el documento que contiene la versión preliminar de una convocatoria a la licitación pública, el cual es difundido con ese carácter en CompraNet por la dependencia o entidad.
- 47) Proyecto Ejecutivo:** el conjunto de planos y documentos que conforman los proyectos arquitectónicos y de ingeniería de una obra, el catálogo de conceptos, así como las descripciones e información suficientes para que ésta se pueda llevar a cabo.
- 48) PROFEPA:** Procuraduría Federal de Protección al Ambiente.
- 49) Proyecto de Ingeniería:** el que comprende los planos constructivos, memorias

de cálculo y descriptivas, especificaciones generales y particulares aplicables, así como plantas, alzados, secciones y detalle, que permitan llevar a cabo una obra civil, eléctrica, mecánica o de cualquier otra especialidad.

50) Reglamento: el Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

51) RMNE: Región Marina Noreste.

52) SCA: Sistema Costa Afuera.

53) SCT: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

54) SEDENA: la Secretaría de la Defensa Nacional.

55) SEMAR: la Secretaría de Marina.

56) SEMARNAT: la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

57) SFN: Sistema Ferroviario Nacional

58) SFP: la Secretaría de la Función Pública.

59) SHCP: la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

60) Servicios: los mencionados en el artículo 4 de la Ley.

61) SPC: Sistema Portuario Campechano.

62) Superintendente de construcción: el representante del contratista ante la dependencia o la entidad para cumplir con los términos y condiciones pactados en el contrato, en lo relacionado con la ejecución de los trabajos.

63) SPN: Sistema Portuario Nacional.

64) TIC: Tecnologías de la Información y Comunicación.

65) TIR: Tasa Interna de Retorno.

66) TMAG: Terminal Marítima de Árbol Grande.

67) **Tratados:** los convenios regidos por el derecho internacional público, celebrados por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante los cuales los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos.

68) TRI: Tasa de Rendimiento Inmediata.

69) UAJ: Unidad de Asuntos Jurídicos de la SCT

70) VAN: Valor Actual Neto

71) WEF: World Economic Forum
