

V. VINCULACIÓN DE LOS PROYECTOS DE EXPANSIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ CON EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2007-2012, EL PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2007-2012, EL PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2007-2012, EL PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO 2006-2015 Y EL PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE VERACRUZ 2011-2016.

Los proyectos de expansión del Puerto de Veracruz se encuentran estrechamente vinculados con el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012, en varios de sus ejes y estrategias, como se señala a continuación.

Eje 2 economía competitiva y generadora de empleos

El **Diagnostico** señala que en materia económica es imperativo seguir una estrategia en tres vertientes:

- **Inversión en capital físico:** fomentar una mayor inversión física, para lo cual se requieren condiciones económicas más competitivas. Las políticas públicas serán conducentes a aumentar la rentabilidad de los proyectos, reducir los costos de producción en territorio nacional promover la inversión en infraestructura, y limitar el riesgo al que están sujetas las inversiones.

En lo tocante a **Inversión en capital físico también considera que es imperativo proceder con acciones para contribuir a elevar la rentabilidad de las inversiones y reducir el riesgo de los proyectos productivos.**

Por cuanto a la **Rentabilidad y riesgo de la inversión**, el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 establece que se deberá promover la inversión en infraestructura, ya que se trata de un factor fundamental en la determinación de los costos de logística, así como para contar con una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción. De ahí la necesidad de impulsar una mayor inversión pública y privada en el sector.

ESTRATEGIA 1.3 Garantizar una mayor transparencia y rendición de cuentas del gasto público para asegurar que los recursos se utilicen de forma eficiente, así como para destinar más recursos al desarrollo social y económico.

El Gobierno Federal buscará que el uso eficiente de los recursos públicos incentive el desarrollo económico, contribuya a mejorar la distribución del ingreso y genere mayores beneficios a la sociedad. Por ello, la política de gasto público para el periodo 2007-2012 garantizará que el uso de los recursos en todos los órdenes de gobierno se realice con criterios de legalidad, honestidad, eficiencia, eficacia, economía, racionalidad, austeridad, transparencia, control y rendición de cuentas.

Ello permitirá destinar mayores recursos al desarrollo social, inversión en infraestructura y seguridad pública.

Para estar en posibilidad de responder satisfactoriamente a esos retos, se adoptarán las siguientes líneas:

- Mejorar la calidad del gasto público mediante un Presupuesto Basado en Resultados y un permanente Sistema de Evaluación del Desempeño en toda la Administración Pública Federal, incorporando paulatinamente el gasto federalizado. Los resultados de las evaluaciones deberán incorporarse al proceso de toma de decisiones y retroalimentar el propio ciclo presupuestario.
- Incrementar el gasto social y en infraestructura.

El Sistema de Evaluación del Desempeño permitirá canalizar más recursos a los programas que brinden mayor bienestar social, contribuyan a la creación de empleos y al combate a la pobreza.

Adicionalmente, se destinarán recursos para impulsar mayor inversión en infraestructura carretera, hidráulica, energética, turística, de educación y salud.

- Fortalecer la planeación, coordinación y asignación de recursos en proyectos de inversión de alta rentabilidad social y económica. Se establecerán mejores mecanismos para seleccionar y determinar prioridades en los proyectos de inversión en infraestructura, sectores económicos y regiones del país, impulsando criterios estrictos de rentabilidad socio-económica y maximizando el impacto de los proyectos en el desarrollo nacional.
- Reforzar la rendición de cuentas y la transparencia promoviendo que la cuenta pública y la correspondiente fiscalización se realice de forma más oportuna y con mayor eficiencia y eficacia. Asimismo, se adoptarán políticas de rendición de cuentas con un enfoque por resultados que contribuyan a transparentar la mejora en la provisión de bienes y servicios para la sociedad.

Economía y finanzas públicas

2.10 Telecomunicaciones y transportes

OBJETIVO 14 Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.

El sector comunicaciones y transportes ha sido muy dinámico durante la última década en México, especialmente el de las telecomunicaciones, dinamismo que se ha derivado principalmente de la aplicación de nuevas tecnologías y servicios, así como de otros factores como la reducción de tarifas de la mayoría de dichos servicios.

Transportes

El transporte ha crecido a un ritmo similar al de la economía en su conjunto. Durante los últimos años la inversión ha aumentado, sin embargo no ha sido suficiente para aumentar y modernizar la infraestructura de manera significativa.

A diferencia de las telecomunicaciones, en materia de transporte la cobertura de los servicios es parecida a la de otros países con grado de desarrollo similar. Sin embargo, las diferencias con respecto a los países de la OCDE son más marcadas que en el caso de la telefonía o del acceso a Internet.

ESTRATEGIA 14.7 Ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades, modernizar la infraestructura y proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población.

ESTRATEGIA 14.8 Abatir el costo económico del transporte, aumentar la seguridad y la comodidad de los usuarios, así como fomentar la competitividad y la eficiencia en la prestación del servicio de transporte.

ESTRATEGIA 14.9 Modernizar la gestión del sistema de transporte, fortaleciendo el ejercicio normativo, rector y promotor del Estado, a fin de garantizar el desarrollo y uso de la infraestructura de transporte.

ESTRATEGIA 14.10 Proponer esquemas de financiamiento y mejorar los ya existentes para fomentar el desarrollo de proyectos de infraestructura e impulsar su papel como generador de oportunidades y empleos.

- En materia portuaria, los retos principales son la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, además de llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo.

- Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos y fomenten la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales.

- Desarrollar terminales, corredores y proyectos multimodales de gran envergadura, que permitan a México constituirse en una plataforma logística que facilite los intercambios comerciales al interior y hacia el resto del mundo.

PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES 2007-2012

Sección I. Introducción

El Sector Comunicaciones y Transportes es motor de la actividad económica, 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.

Infraestructura

La infraestructura del Sector está integrada por 356 mil kilómetros de carreteras, 26 mil kilómetros de vías férreas, 114 puertos y 85 aeropuertos nacionales e internacionales. Mediante esta infraestructura se moviliza la totalidad de la carga comercial y los pasajeros transportados en nuestro país, a través de los distintos modos de transporte: carretero, aéreo, marítimo, ferroviario y multimodal.

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.

Sistema Marítimo Portuario

VINCULACIÓN DE LOS OBJETIVOS SECTORIALES CON LAS ESTRATEGIAS SUBSECTORIALES

OBJETIVOS SECTORIALES	ESTRATEGIAS					
	5.2.1	5.2.2	5.2.3	5.2.4	5.2.5	5.2.6

COBERTURA	X					
CALIDAD	X	X			X	X
SEGURIDAD					X	
COMPETITIVIDAD	X	X	X	X		X

Estrategia 5.2.1

Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos.

Líneas de acción

Impulsar la construcción de nuevos puertos estratégicos para el manejo de carga comercial no petrolera.

Ampliar y modernizar la infraestructura en los principales puertos comerciales.

Modernizar la oferta de infraestructura marítima portuaria en los puertos no concesionados, bajo el esquema de API, para apoyar a los sectores productivos, pesqueros y turísticos.

Utilizar nuevos esquemas de financiamiento y gestión de proyectos de inversión.

Estrategia 5.2.2

Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precio acordes a los estándares internacionales.

Líneas de acción

Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios y marítimos que son parte sustantiva de las cadenas logísticas.

Orientar la estructura tarifaria de las APIS hacia los modelos internacionales de competitividad, a fin de disminuir el costo de los servicios portuarios, sin afectar sus ingresos.

Lograr que todos los participantes del sector marítimo portuario del país, autoridades e inversionistas privados, estén intercomunicados entre sí, a través del uso de tecnologías de la información y telecomunicaciones de clase mundial.

Actualizar el marco normativo del subsector marítimo portuario para fortalecer la certidumbre jurídica a la inversión privada.

Estrategia 5.2.3

Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que facilite el traslado eficiente de personas y bienes y reduzca los costos logísticos en servicios “puerta a puerta”.

Líneas de acción

Dotar a los principales puertos con conexiones necesarias para operar como nodos intermodales, a fin de incrementar el número de contenedores movilizados en el Sistema Portuario Nacional.

Generar un programa de coordinación y promoción para la construcción de libramientos y ramales ferroviarios en los puertos, que resuelva los problemas de conectividad, dando viabilidad a su integración en las cadenas logísticas y de valor.

Estrategia 5.2.5

Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de personas y mercancías.

Líneas de acción

Mantener el apoyo a los programas de seguridad marítimo-portuaria para preservar la integridad de la vida humana en el mar, embarcaciones, mercancías y el medio ambiente marítimo.

Establecer una política para la protección de la actividad marítima portuaria del país, que vincule a la seguridad y el comercio internacional por esta vía, como elementos complementarios para el desarrollo.

Garantizar la sustentabilidad ambiental en el subsector marítimo portuario, para evitar la emisión de contaminantes y mejorar la calidad de vida.

Establecer sistemas de gestión ambiental en las APIS que garanticen la aplicación de controles de operación ambiental, de conformidad con el marco legal aplicable.

Estrategia 5.2.6

Contribuir al desarrollo costero sustentable para el ordenamiento integral de los litorales, con la finalidad de promover el desarrollo regional, la descentralización y el federalismo.

Líneas de acción

Aplicar el Programa Nacional de Desarrollo Portuario para el reordenamiento estratégico y sustentable de los litorales, a fin de contribuir al mejoramiento económico y social en los puertos del país.

Alcanzar un desarrollo equilibrado entre el crecimiento de la infraestructura y la actividad de los puertos en su área de influencia.

Por lo que corresponde a su vinculación con el **PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2007-2012**, cabe señalar lo siguiente:

En su mensaje de presentación del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, el Presidente de la República, Licenciado Felipe de Jesús Calderón Hinojosa señaló que:

La infraestructura es sinónimo de desarrollo económico, social y humano.

“El crecimiento económico y las oportunidades de bienestar de las Naciones están claramente correlacionadas con el grado de desarrollo de su infraestructura. Los países con que competimos están dando la más alta prioridad a la modernización de su infraestructura, porque saben que es una condición para triunfar en la economía global. México no puede ni debe quedarse atrás”.

Por diversas razones, México no ha podido mantener un ritmo de inversión en el sector acorde con sus potencialidades. Las crisis económicas recurrentes, la insuficiencia de las finanzas públicas, la falta de estímulos claros y de condiciones de certidumbre a la inversión, entre muchas otras causas, explican este rezago que se ha traducido también y por desgracia, en pérdida de oportunidades para los mexicanos y subdesarrollo.

Hoy sin embargo los mexicanos tenemos una gran oportunidad para superar estos rezagos. Contamos con condiciones de estabilidad económica, solidez en las finanzas públicas, una posición geográfica estratégica, una red de tratados comerciales que dan a México acceso directo no sólo al mercado más grande del mundo sino a diferentes regiones y a más de mil millones de consumidores en varios continentes. Contamos con una población joven y cada vez mejor preparada y certeza en el rumbo de lo que queremos para el futuro.

Los mexicanos tenemos hoy la oportunidad y la responsabilidad histórica de dar una renovada proyección y un nuevo perfil a la infraestructura para el desarrollo del país. Pocos sectores como éste reflejan mejor las posibilidades de progreso. Por eso es posible decir que **invertir en infraestructura es construir un México mejor.**

La sociedad y el gobierno de México hemos avanzado paulatina pero firmemente en el diseño de ese futuro: primero a través del Proyecto de Gran Visión “México 2030” establecimos un horizonte de planeación de largo plazo en torno a una visión del México que queremos; luego a través del Plan Nacional de Desarrollo formulamos las estrategias generales para los próximos seis años y ahora, a través de la formulación de diferentes planes y programas sectoriales y de manera muy destacada este Programa Nacional de Infraestructura, diseñamos de manera concreta la tarea por hacer.

Están dadas las condiciones para que podamos avanzar en la dirección que queremos en materia de infraestructura, para fortalecer y modernizar nuestras carreteras, puertos y aeropuertos, para edificar más presas, centrales eléctricas e instalaciones petroleras, así como para construir nuevas redes de electricidad, agua potable y drenaje.

Con ese propósito, el **Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012** establece los objetivos, las metas y las acciones que impulsará el gobierno federal para aumentar la cobertura, calidad y competitividad en este sector estratégico para el desarrollo nacional. El Programa asume el reto de construir una infraestructura sólida, actualizada y extendida en beneficio de las generaciones de hoy y de mañana. Por eso, define acciones con una visión integral y de largo plazo.

El Programa parte del reconocimiento de que la infraestructura es un requisito imprescindible para avanzar más rápidamente en el cumplimiento de tres propósitos centrales para el desarrollo de México:

Primero, es un factor esencial para elevar la competitividad de las regiones porque reduce los costos y tiempos de transporte, facilita el acceso a mercados distantes, fomenta la integración de cadenas productivas e impulsa la generación de los empleos que tanto necesitamos.

Segundo, es un instrumento clave para contar con insumos energéticos suficientes, de calidad y a precios competitivos que amplíen los horizontes de desarrollo de las familias, de los emprendedores, de los productores, de los artesanos y de los prestadores de servicios.

Tercero, es un recurso poderoso para igualar las oportunidades de superación de las familias más pobres porque rompe el aislamiento y la marginación de las comunidades, promueve la educación, la salud y la vivienda, favorece la introducción de servicios básicos y multiplica las posibilidades de ingreso.

Para alcanzar estos fines, el Programa –con apego a los lineamientos marcados en el Plan Nacional de Desarrollo– ofrece una estrategia clara y definida a fin de convertir a México en uno de los líderes en infraestructura tanto en América Latina como entre los países emergentes.

Para efectos de este Programa, los sectores considerados son comunicaciones y transportes, agua y energía.

La “SCT”

Infraestructura portuaria: incrementar la infraestructura portuaria y desarrollar los puertos como parte de un sistema integrado de transporte eficaz.

Infraestructura carretera: Completar la modernización de los corredores troncales transversales y longitudinales que comunican a las principales ciudades, puertos, fronteras y centros turísticos del país con carreteras de altas especificaciones.

Infraestructura ferroviaria: Desarrollar corredores multimodales para hacer más eficiente el transporte de mercancías, dando especial atención a los corredores que unen a los puertos del Pacífico con los del Atlántico y con las fronteras y atender los problemas de interconexión ferroviaria en puertos, fronteras y zonas metropolitanas.

Estrategias

Incrementar la infraestructura portuaria, especialmente, la capacidad de manejo de contenedores.

Desarrollar los puertos como parte de un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos para las empresas.

Fomentar la competitividad del sistema portuario, para ofrecer un mejor servicio acorde con estándares internacionales.

Impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística.

Metas 2012

- Construir 5 puertos nuevos y ampliar o modernizar otros 22.
- Aumentar la capacidad instalada para el manejo de contenedores de 4 a más de 7 millones de TEUS.
- Incrementar el rendimiento de las operaciones en terminales especializadas de contenedores de 68 a 75 contenedores hora-buque en operación.
- Construir 13 muelles para cruceros.

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 2007-2012 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.

Inversión Estimada 2007-2012

(miles de millones de pesos de 2007)

Concepto	Recursos públicos	Recursos privados	Total
Nuevos puertos	4	23	27
Ampliaciones	9	32	41
Conservación	3	0	3
Total	16	55	71

Inversión Estimada por Sector 2007-2012

(miles de millones de pesos de 2007)

Sector	Total	Promedio anual
Carreteras	287	48
Ferrocarriles	49	8
Puertos	71	12
Aeropuertos	59	10
Telecomunicaciones	283	47
Agua potable y saneamiento	154	26
Hidroagrícola y control de inundaciones	48	8
Electricidad	380	63
Producción de hidrocarburos	822	137
Refinación, gas y petroquímica	379	63
Total	2,532	422

Inversión Estimada Consolidada 2007-2012

(miles de millones de pesos de 2007)

Sector	Total	Promedio anual
Comunicaciones y transportes	749	125
Agua	202	34
Energía	1,581	264
Total	2,532	422

A continuación se contemplan los aspectos más relevantes del **PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DE VERACRUZ 2006-2015**

Los proyectos de expansión del Puerto de Veracruz, se encuentran estrechamente vinculados Con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Veracruz, el cual de hecho ha sido concebido, diseñado y actualizado en función de dichos proyectos que comprenden el objetivo final de llevar a cabo la ampliación integral del puerto.

A continuación se extractan, en lo conducente las estrategias, objetivos y líneas de acción más relevantes:

El presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario del puerto de Veracruz, guarda total congruencia y alineación con lo establecido en la Planeación del Sistema Portuario Nacional, así como con el Programa de Gran Visión del Desarrollo Litoral y sus objetivos, considerando además en su desarrollo las políticas públicas portuarias mediante la promoción y facilitación de la inversión pública y privada, incrementando la competitividad del puerto y las actividades logísticas, representando un nodo detonador de la economía local y regional para el País.

Por lo que respecta a la planeación estratégica del puerto de Veracruz se alinean o coinciden con el PRODELI en 11 de los 20 objetivos estratégicos que aparecen en el mapa estratégico

Objetivo del Sistema Portuario Nacional	Objetivo de Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Veracruz	Alineación referida
Optimizar costos.	F1.- Reducir costos.	Se busca hacer más eficiente la operación en los puertos.
Ser auto-sustentable en el crecimiento.	F2.- Incrementar los ingresos.	Garantizar la independencia financiera de los puertos.
Ser reconocidos como la mejor opción de paso para las cadenas productivas – competitividad.	C1.- Servicios eficientes.	Ganar competitividad a nivel internacional.
Mejorar, innovar y sistematizar los procesos.	P1.- Eficientar procesos de valor agregado.	Desarrollar operativa y tecnológicamente a los puertos.
Optimizar el aprovechamiento de la infraestructura a las nuevas necesidades.	P2.- Optimizar la infraestructura y el equipamiento.	Eficientar el uso de la infraestructura del Sistema Portuario Nacional.
Mejorar la coordinación con actores y autoridades.	P3.- Mejorar la coordinación entre actores.	Brindar servicios eficientes en los puertos con respeto a la normatividad que aplica.
Incrementar la certidumbre jurídica para el Sistema Portuario Nacional.	C4.- Certidumbre jurídica.	Garantizar a los usuarios e inversionistas del puerto la aplicación del escenario jurídico en el corto, mediano y largo plazo.
	P4.- Reglas y procedimientos claros.	Transparentar el proceso de toma de decisiones en función a la normatividad aplicable.
Gestionar la integración puerto – ciudad.	P7.- Relación puerto – ciudad	Garantizar el desarrollo del Sistema Portuario Nacional en armonía con su entorno.
Desarrollar una gestión del conocimiento basado en sistemas de información confiables y oportunos.	A1.- Incrementar la integración de sistemas de información y telecomunicaciones.	Eficientar la comunicación mediante el uso de tecnología en sistemas y comunicaciones.
Desarrollar un equipo con los conocimientos necesarios para implementar los objetivos estratégicos del Sistema Portuario Nacional.	A2.- Desarrollo profesional portuario.	Impulsar el desarrollo formal del personal que participa en el Sistema Portuario Nacional a fin de incrementar la productividad y eficiencia del mismo.

del Sistema Portuario Nacional y se muestra esta alineación en la siguiente tabla.

En este sentido cabe señalar que el Gobierno Federal establece El PROGRAMA DE GRAN VISIÓN DE DESARROLLO LITORAL (PRODELI) el cual surge de la necesidad de cumplir con ciertos factores que coadyuven al cumplimiento del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes, en particular al objetivo de lograr que el Sistema Portuario y de Transporte Marítimo contribuyan a hacer más fluido el traslado de las personas y mercancías en los puertos, a reducir los costos de logística y a minimizar el capital no productivo de las empresas, con lo cual se pretende integrar la misión y la visión del Sistema Portuario Nacional, definidos en el Programa Integral de Desarrollo Nacional de la Infraestructura Marítimo Portuaria (PRODIMAP).

Entre los factores más relevantes destacan los siguientes:

- Reforzar el papel del sistema portuario mexicano como motor del crecimiento económico y desarrollo del país.
- Ubicar al sistema portuario nacional y, en especial los puertos con Administraciones Portuarias Integrales (APIS) federales, en el contexto de competencia y complementación con los puertos internacionales de la región.
- Incorporar en forma clara en el sistema de planeación nacional, a los puertos pesqueros, los turísticos y las terminales especializadas fuera de APIS.
- Captar una parte importante del crecimiento esperado en los próximos años en el comercio y transporte marítimo internacional, en especial de las rutas América-Pacífico y América-Atlántico.
- Aumentar la competitividad del sistema portuario mexicano, especialmente en carga contenerizada.
- Transformar al sistema portuario nacional en un sistema con mayor eficiencia y calidad en el servicio.
- Clarificar el rol del sector público en el negocio portuario con políticas públicas definidas a distintos plazos.
- Administrar el sistema portuario, con base en una metodología estratégica, y sustentada con base en los diversos factores que surgen en el mundo globalizado.
- Integrar a las APIS en un sistema de administración estratégica que permita el desarrollo de un sistema portuario nacional más eficiente y competitivo.
- Obtener acuerdos de largo plazo entre los estados, el gobierno federal y la iniciativa privada en materia de desarrollo costero, apoyado en los puertos.
- Modernizar la administración y el modelo de negocio de las APIS.
- Integrar el desarrollo de los puertos con el diseño e implantación de una red de plataformas logísticas.

Para lograr consolidar el desarrollo de los temas anteriormente descritos, se estableció como requerimiento oficial que los Programas Maestros de Desarrollo de los Puertos estén alineados al PRODELI, para lo cual se estableció el Balanced Scorecard (BSC), como una herramienta para la alineación y seguimiento de los PMDP, debido a que la Gestión Estratégica a través del BSC asegura que todas las acciones que tienen lugar a corto,

mediano o largo plazo de una organización sean coherentes con sus objetivos estratégicos, clarificando la visión estratégica de la organización. Esto significa definir de forma clara y de manera participativa los objetivos estratégicos y las metas que deben ser alcanzadas en los próximos años (horizonte de vigencia del PMDP).

Es en este sentido que la Modificación 2009 del Programa Maestro de Desarrollo del Puerto para el periodo 2006-2015 se desarrolló bajo la metodología BSC alineado al PRODELI de conformidad con lo dispuesto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, el cual incluye la planeación estratégica del puerto de Veracruz, así como sus Programas y Proyectos de Inversión para su desarrollo en los próximos años.

Así mismo el Programa Maestro de Desarrollo Portuario se encuentra alineado con el Programa Rector del Desarrollo Litoral del Estado de Veracruz de Ignacio de la Llave (PRORED), en el cual se contempla la modernización de la infraestructura de sus muelles, patios y áreas de almacenaje de la carga, así como la creación de la Zona de Actividades Logísticas ligada al recinto portuario; de igual forma la ampliación del Puerto de Veracruz, la Construcción del Boulevard Urbano kilómetro 13.5 y el libramiento ferroviario Recinto Portuario Veracruz-Santa Fe, en la zona norte. Es importante hacer mención que la planeación conjunta del puerto de Veracruz con el Estado y los municipios colindantes se realizará en forma armónica mediante el programa Puerto Ciudad.

Misión y visión del puerto de Veracruz

El puerto de Veracruz considerando su vocación, su ubicación geográfica, la madurez de su mercado y de los servicios que ofrece a sus clientes, elaboró una matriz de posicionamiento, con la cual se analizó en forma objetiva cuales son los principales clientes del puerto y cuáles son los principales servicios que este les ofrece, definiendo de esta manera la siguiente misión:

Misión del Puerto de Veracruz

“Participar de manera eficaz en las cadenas logísticas generando valor al comercio a través de la permanente optimización de los recursos, soportada por una comunidad portuaria ordenada e integrada hacia una misma visión estratégica del puerto.”

Por otra parte, analizando las tendencias de los mercados mundiales, las alianzas y acuerdos comerciales entre México y el resto de los países con los que mantenemos relaciones comerciales, así como el nuevo rol de los puertos en la cadena del comercio internacional, se elaboró una matriz de crecimiento, considerando para ello los nuevos productos y/o servicios que se tienen pensado desarrollar a corto, mediano y largo plazo en el Puerto de Veracruz y los mercados actuales, potenciales y nuevos mercados que se pretenden atender, definiéndose para ello la siguiente Visión del puerto para los próximos años:

Visión del Puerto de Veracruz

“Ser el puerto líder en la generación de oportunidades de negocio por su integración en cadenas de logística internacional en el Golfo de México; coadyuvando al desarrollo y fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional”.

Temas Estratégicos

A continuación se presentan los 4 temas estratégicos que el puerto de Veracruz ha definido como sus focos de mejora para los próximos años, los cuales se alinean con el Sistema Portuario Nacional:

Eficiencia Operativa: Desarrollar proyectos estratégicos encaminados a lograr la optimización en el uso de la infraestructura y el aseguramiento de la calidad en la prestación de los servicios, eliminando procesos que no generen valor e impulsando los que si generen.

Competitividad Internacional: Establecer acuerdos y alianzas estratégicas a fin de garantizar la preferencia de nuestros clientes a través de un precio competitivo y servicios de valor agregados.

Gestión de Negocios: Desarrollar entre los prestadores de servicios del puerto una cultura de negocios a fin de garantizar la máxima rentabilidad en la prestación de los servicios y un desarrollo sustentable del puerto.

Relación Puerto-Ciudad: Conseguir que el puerto se integre en el entorno que se encuentra de forma que sea percibido como una fuente de creación de riqueza.

El puerto de Veracruz, en función de su planeación y alineados al Prodeli, ha establecido como propuestas de valor básicas y diferenciadores de su mapa estratégico los siguientes conceptos:

Básicos:

- Servicio
- Infraestructura
- Precios y Costos
- Asesoramiento

Diferenciador:

- Productividad
- Calidad
- Competitividad
- Conectividad
- Operadores con capacidad de influencia en las cadenas logísticas.
- Diversidad de servicios.

Derivado de la planeación estratégica del Puerto de Veracruz y bajo la metodología BalancedScorecard, se ha definido como uno de los principales retos el garantizar la

capacidad de inversión para la realización de los proyectos de ampliación, desarrollo y modernización de los servicios y de las instalaciones que ofrece el puerto a sus clientes, siendo esta la causa que origina los 4 objetivos que se mencionan a continuación y que tendrán el efecto de prever los ingresos suficientes para poder atender las necesidades de inversión que tendrá el puerto para el corto, mediano y largo plazo.

No. IE	Iniciativa	Descripción	Tema
IE1	Proyecto para la implementación del EBITDA por tipo de carga como parámetro de rentabilidad de las unidades de negocio del Puerto.	Conocer la rentabilidad de las unidades de negocio de la entidad, por tipo de carga.	Medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación.
IE2	Optimización del Uso de la infraestructura portuaria	Sistematización general para la optimización en las asignaciones de posiciones de atraque.	Uso, destino y formas de operación de las áreas
IE3	Implantar un marketing estratégico por unidad de negocio	Establecer un programa para la comercialización de los servicios y oportunidades de negocios que ofrece el puerto a clientes actuales y potenciales para captar mayores volúmenes de inversiones y cargas.	Servicios y áreas a cesionar
IE4	Determinar esquemas de inversión y desarrollar programas de captación de inversión para el puerto y promover su desarrollo en el mismo.	Calendarizar, en función de las necesidades detectadas en la planeación estratégica, el desarrollo de esquemas para el establecimiento de negocios portuarios a través de procesos de privatización y/o alianzas comerciales estratégicas.	Servicios y áreas a cesionar
IE5	Fortalecimiento del comité de corredores multimodales del puerto de Veracruz	Planeación y desarrollo de esquemas de cadenas logísticas del puerto y sus unidades de negocios.	Aspectos generales, como valor agregado.
IE6	Estudio de mercado del precio integrado de los productos mas importantes movidos por el puerto de Veracruz y la competencia (Otros puertos y medios de transportes)	Revisión, análisis y adecuación de las tarifas.	Medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación.
IE7	Programa de Comercialización de la Zona de Actividades Logísticas.	Hacer gestiones para atraer nuevas empresas al puerto de Veracruz, que generen un efecto multiplicador de nuevas inversiones rentables.	Servicios y áreas a cesionar
IE8a	Proyecto para eficientar y generar procesos de valor agregado.	Desarrollar propuestas para mejorar los procesos actuales, analizando los elementos de carácter normativos que no generen valor y proponiendo su cambio, así como propiciando la transformación de los procesos susceptibles de sistematizar y mejorando la coordinación entre actores, con el fin de lograr el incremento de la eficiencia del puerto.	Eficientar procesos de valor agregado.
IE8b	Proyecto para eficientar y generar procesos de valor agregado.		Mejorar la coordinación de los actores.
IE9	Modernizar y desarrollar la infraestructura y equipamiento portuario.	Desarrollar un programa de inversión pública y coordinar la inversión privada para la modernización y desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario.	Programas de construcción, programas de expansión y modernización
IE10	Promover ante las autoridades competentes adecuaciones en la legislación vigente que atienda las necesidades del negocio	Revisión de la legislación actual y propuesta de adecuación según resultados obtenidos.	Servicios y áreas a cesionar
IE11	Programa Relación Puerto-Ciudad	Elaborar un Programa de vinculación Puerto-Ciudad, en el cual se incluyan programas o proyectos de inversión enfocados a atender la problemática de la convivencia diaria entre el Puerto y la Ciudad, así como gestionar su implantación y dar seguimiento al desarrollo de los proyectos de acuerdo a la calendarización del PMDP.	Aspectos generales, como valor agregado.
IE12	Modernización de la Plataforma Tecnológica de Sistemas y Comunicaciones.	Desarrollar y gestionar un programa calendarizado de proyectos de infraestructura tecnológica para la integración de los sistemas de información y comunicaciones entre los usuarios, cesionarios, autoridades y la APIVER, encaminados a la simplificación y automatización de los trámites y procesos requeridos para facilitar la logística y productividad del movimiento de carga y buques.	Programas de construcción, programas de expansión y modernización
IE13	Implementar un centro de capacitación y desarrollo del profesional logístico portuario	Generar un esquema que mediante un análisis de necesidades de capacitación permita desarrollar un programa de competencia laboral, especializando y profesionalizando al trabajador portuario a través de un centro de capacitación.	Aspectos generales, como valor agregado.
IE14	Desarrollo del Modelo Legal para el cambio de áreas.	Definir un esquema legal a través de la modificación de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones para el cambio de áreas del puerto actual a la ampliación natural del puerto en la zona norte.	Medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación.

Por su parte, en la última actualización del Programa Maestro aprobada para los años de 2011 al 2016, se encuentra lo siguiente:

Carga General Contenerizada

Situación deseable y estrategia futura:

Las expectativas de crecimiento que tiene el puerto en este mercado son del 4.65% y 7.00% en los escenarios conservador y optimista, respectivamente estas tasas son resultados de lo comentado con algunos clientes del puerto, interesados de consolidar sus negocios ya sea a través de la ZAL o en su caso en la ampliación del puerto.

Uno de los factores importantes a considerar en el apartado de la estimación de la demanda de infraestructura y servicios es que en la búsqueda de economías de escala las líneas navieras en los últimos 6 años, han incrementado la capacidad de los buques portacontenedores significativamente, conforme al desarrollo tecnológico y la demanda de los mercados, llegando en la actualidad a contar con buques de 7ª generación (Ultra Large Container Vessels), con dimensiones de 400 metros de eslora y 54 metros de manga.

Es por ello que las líneas navieras con escala regular en el puerto, solicitaron hace algunos años el arribo de embarcaciones de 303 metros de eslora, por lo que con el fin de atender esta necesidad se realizaron obras para la “optimización de la línea de atraque”, mediante las cuales se logró incrementar las áreas de navegación: crecer la dársena de ciaboga de 400 a 500 metros de diámetro y el ancho de los canales de acceso de 150 a 200 metros, así como la correspondiente profundización de la propia dársena, canales y muelles del puerto, con ello se ha llegado al límite del crecimiento de la infraestructura para atender buques portacontenedores, debido a las restricciones de espacios en el puerto actual.

No obstante lo anterior, las líneas navieras realizaron una nueva solicitud en el año 2010 para el arribo de embarcaciones Super Post-panamax de 5ª generación, con esloras de 324 metros y 42.5 metros de manga, por lo que a pesar de las restricciones operativas que esto representa, se han atendido en el 2011 más de 40 arribos de estas dimensiones: Maeva, Charleston y Lucy (MSC).

Es decir, el arribo cada vez más frecuente de buques de grandes dimensiones y la limitante en la longitud de la línea de atraque de la terminal especializada de contenedores, ocasionan restricciones en la descarga de dos buques simultáneamente, lo que ha generado mayores índices de fondeo.

Sin embargo, las líneas navieras con escala regular en el puerto, continúan solicitando el arribo de embarcaciones de mayores dimensiones, ahora de 340 metros de eslora, lo cual ya no es viable técnica ni operativamente con la infraestructura con la que cuenta el puerto actual.

Por lo anterior, se estima en el año 2012 concursar una terminal especializada de uso público para el manejo de contenedores, en las instalaciones de la zona de ampliación del puerto, la cual contará en su primera etapa con una línea de atraque marginal de 720 m. y en su etapa final, con un total de 1,440 metros de muelle en una superficie de 95.58 has. con capacidad anual de 2.5 millones de TEUS y como un mínimo 17 metros de profundidad para recibir embarcaciones portacontenedores de 397 metros de eslora, 56 metros de manga, 16 metros de calado, así como la realización de un concurso para la adjudicación de un contrato de prestación de servicio de remolque, lanchaje y amarre de cabos.

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de los contenedores destacan los siguientes: Obtener la autorización ambiental para la ampliación del puerto, ampliar la oferta de servicio a las líneas navieras a través del concurso de la nueva terminal de contenedores en la zona de ampliación, crear alianzas con los operadores logísticos para la consolidación y atracción de nuevos nichos de mercado, desarrollar la ZAL para crear unidades de negocio que permitan consolidar los tráficos actuales y captar potenciales, consolidar el proyecto de la Marca de Calidad, desarrollar y puesta en marcha del corredor ferroviario y la terminal intermodal, fortalecer las sinergias actuales con los puertos secos para el desarrollo de corredores eficientes y analizar con el ferrocarril una oferta de servicios atractiva para los clientes actuales del puerto.

Las estrategias que tiene el puerto para atender la demanda de este tipo de carga están en el desarrollo de los proyectos de la Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte (nueva terminal de contenedores) y la implementación de un Programa de eficiencia portuaria, por medio de la aplicación de las Reglas de Operación autorizadas en Noviembre del 2010.

Es importante destacar en este apartado la construcción de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en una superficie aproximada de 331 hectáreas, donde se pretende se instalen empresas que le den un valor agregado a las mercancías de importación y exportación que se manejan por el puerto, así como instalaciones que operen como centro de distribución, ubicada a 3.5 kilómetros del puerto actual, la cual contará con 31 hectáreas para una terminal intermodal, áreas logísticas conexión ferroviaria a doble vía, vialidades y áreas verdes.

En cuanto al manejo de carga en general se señala lo siguiente:

Situación deseable y estrategia futura

Las expectativas de crecimiento que tiene el puerto entre el 2012 al 2020 son del 8.86% y 9.0% en los escenarios conservador y optimista respectivamente, estas tasas son resultado de lo comentado con clientes que manejan acero por el puerto y con Tamsa cuya ampliación de su planta en su primera fase entró en operaciones el 18 de mayo del 2011 con una inversión de 870 millones de dólares de los 1,600 millones que tiene programado invertir, clientes de los cuales algunos están interesados de consolidar sus negocios ya sea a través de la ZAL o en su caso en la ampliación del puerto.

Es importante destacar que como un mercado relevante con expectativas de desarrollo es el servicio regular de cabotaje internacional o short sea shipping en el Golfo de México.

Retos principales:

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de carga general destacan los siguientes: aprovechar los proyectos de inversión de nuestros principales clientes como TAMSA, crear alianzas con los operadores logísticos para la consolidación y atracción de nuevos nichos de mercado, desarrollar la ZAL para crear unidades de negocio que permitan consolidar los tráficos actuales y captar potenciales, el desarrollo y puesta en marcha del corredor ferroviario y la terminal intermodal, analizar con el ferrocarril una oferta de servicios atractiva para los clientes, incentivar el desarrollo de nuevos tráficos Short Sea Shipping en el Golfo de México, vía el puerto de Veracruz, así como apoyar en la consolidación de los proyectos actuales.

Las estrategias que tiene el puerto para atender la demanda de este tipo de carga están dirigidas al desarrollo de los siguientes proyectos:

- Centro de Atención Logístico al Transporte (CALT)
- Automatización del Sistema Ferroviario

Adicionalmente se consideran los siguientes proyectos complementarios para incrementar la capacidad instalada del puerto:

- Para el almacenaje del acero, se habilitarán mayores áreas techadas con capacidad de carga suficiente para el almacenaje de bobinas de acero, tanto en áreas cesionadas como de almacenaje a cargo de APIVER (Capacidad en acero).
- Para todos los tipos de carga, se implementará un Programa de eficiencia portuaria, por medio de la aplicación de las Reglas de Operación autorizadas en Noviembre del 2010.

Es importante destacar en este apartado la construcción de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) en una superficie aproximada de 331 hectáreas, donde se pretende se instalen empresas que le den un valor agregado a las mercancías de importación y exportación que se manejan por el puerto, así como instalaciones que operen como centro de distribución, ubicada a 3.5 kilómetros del puerto actual, la cual contará con 31 hectáreas para una terminal intermodal, áreas logísticas para el manejo de carga general, conexión ferroviaria a doble vía, vialidades y áreas verdes.

Tratándose de la carga de granos para la alimentación

Situación deseable y estrategia futura

En el caso de Veracruz, este puerto compite con el servicio ferroviario que conecta con la frontera norte y el cual se liga directamente con los puertos de Houston, New Orleans y la zona productiva de granos de la costa este de Estados Unidos.

No obstante lo anterior, posee la ventaja estructural de su articulación logística e integración comercial, su participación en el mercado es creciente, sin embargo, este mercado puede variar por aumentos de los fletes marítimos internacionales o bien que el por parte de los comercializadores e importadores directos se basa fundamentalmente en el costo logístico implicado el cual lo determinan factores tan diversos como las tarifas, el costo de los combustibles, los peajes, los costos de almacenamiento, el precio de los productos en determinada región de producción, etc.

Es importante destacar que actualmente el puerto presenta problemas de desalojo por ferrocarril, derivado de una coordinación operativa poco eficiente, así como de la insuficiencia en el reparto de equipo ferroviario realizado por Ferrosur, situación que provoca altos índices de fondeo y saturación en la línea de atraque; para ello la entidad deberá realizar diversas gestiones a nivel Secretaría para contrarrestar esta situación que afecta la operatividad y las gestiones comerciales que realizan los importadores de granos por el puerto de Veracruz.

Retos principales

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de los graneles agrícolas destacan los siguientes: promover alianzas estratégicas entre los comercializadores y el ferrocarril, incentivando vía tarifas de infraestructura, crear alianzas con los comercializadores para la consolidación y atracción de nuevos nichos de mercado, desarrollar la ZAL para crear unidades de negocio que permitan consolidar los tráficós actuales y captar potenciales, consolidar el proyecto de la Marca de Calidad, eficientar las conexiones ferroviarias aprovechando la infraestructura del nuevo libramiento a Santa Fe, analizar con el ferrocarril una oferta de servicios atractiva para los clientes y crear esquemas competitivos contractuales mediante la homologación de esquemas de contraprestación de los contratos de cesión parcial de derechos.

Que el ferrocarril disminuya sus tarifas ofreciendo mayor ventaja competitiva en costos con respecto a los ofrecidos vía marítima, por lo que la decisión de los modos de internación Las estrategias que tiene el puerto para atender la demanda de este tipo de carga están dirigidas al desarrollo de los siguientes proyectos:

- a) Centro de Atención Logístico al Transporte (CALT)
- b) Automatización del Sistema Ferroviario
- c) Libramiento ferroviario Santa Fé

Adicionalmente, para incrementar la capacidad instalada del puerto se implementará, para todos los tipos de carga, un Programa de eficiencia portuaria, por medio de la aplicación de las Reglas de Operación autorizadas en Noviembre del 2010.

Por lo que corresponde al granel mineral

Situación deseable y estrategia futura

Por lo que hace a las expectativas de crecimiento que tiene el puerto son del 10.10% y 11.12% tanto para los escenarios conservador y optimista, respectivamente, estas tasas son resultado de lo comentado con clientes que manejan acero y cuya materia prima para su producción es chatarra, arrabio o briqueta de los cuales algunos están interesados de consolidar sus negocios ya sea a través de la ZAL o en su caso en la ampliación del puerto.

Retos principales

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de los graneles minerales destacan los siguientes: aprovechar los proyectos de inversión de nuestros principales clientes como TAMSA, crear alianzas con los comercializadores de fertilizantes para la consolidación y atracción de nuevos nichos de mercado, desarrollar la ZAL para crear unidades de negocio que permitan consolidar los tráficos actuales y captar potenciales, eficientar las conexiones ferroviarias aprovechando la infraestructura del nuevo libramiento a Santa Fe y analizar con el ferrocarril una oferta de servicios atractiva para los clientes actuales del puerto.

Las estrategias que tiene el puerto para atender la demanda de este tipo de carga están dirigidas al desarrollo de los siguientes proyectos:

- Centro de Atención Logístico al Transporte (CALT)
- Automatización del Sistema Ferroviario

Adicionalmente se consideran los siguientes proyectos complementarios para incrementar la capacidad instalada del puerto:

Para el manejo de granel mineral, se incrementará el almacenaje en las superficies cesionadas a empresas privadas, mediante la construcción de nuevas instalaciones.

Para todos los tipos de carga, se implementará un Programa de eficiencia portuaria, por medio de la aplicación de las Reglas de Operación autorizadas en Noviembre del 2010.

Vehículos

Situación deseable y estrategia futura

Las expectativas de crecimiento que tiene el puerto son del 4.50% y 12.09% en los escenarios conservador y optimista, respectivamente. Estas tasas son resultado de lo comentado con los principales armadores que manejan vehículos por el puerto como son Volkswagen, Nissan, Ford y Chrysler.

En cuanto a la estimación de la demanda de infraestructura y servicios actualmente las operadoras no cuentan con la capacidad suficiente para la atención de la demanda, por lo que APIVER, tiene que disponer de áreas públicas para poder absorber el tráfico actual, aunado a esto solo el 14% del almacenamiento es techado y al día hoy existe una fuerte demanda por parte de los armadores de este tipo de espacios los cuales permiten una mayor conservación y mantenimiento de las unidades.

De igual forma, como se comentó en el punto anterior, existe la problemática por el desalojo del ferrocarril, la cual genera altos índices de fondeo, saturación en la línea de atraque y en las áreas de almacenaje, por lo que se han definido los proyectos como son la “Automatización del Sistema Ferroviario” y concursar una “Instalación especializada para el manejo de vehículos (Park Garage)” para atender la demanda y la problemática que se presenta hoy en día con el sector automotriz en el puerto.

Retos principales:

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de los vehículos destacan los siguientes: aprovechar los proyectos de inversión de los armadores, por ejemplo: Park Garage para vehículos, crear alianzas con los operadores logísticos y líneas navieras para la consolidación y atracción de nuevos nichos de mercado, desarrollar en la ZAL unidades de negocio para proporcionar servicios de valor agregado a la industria automotriz, eficientar las conexiones ferroviarias aprovechando la infraestructura del nuevo libramiento a Santa Fe, incentivar el desarrollo de nuevos tráficos Short Sea Shipping en el Golfo que permitan ampliar la gama de servicios ofrecidos por el puerto y establecer el proyecto de la Marca de Calidad con Garantía como mecanismo para consolidar este tráfico.

Las estrategias que tiene el puerto para atender la demanda de este tipo de carga están dirigidas al desarrollo de los siguientes proyectos:

- Centro de Atención Logístico al Transporte (CALT)
- Automatización del Sistema Ferroviario
- Instalación especializada para el manejo de vehículos (Park Garage)

Adicionalmente, para incrementar la capacidad instalada del puerto se implementará, para todos los tipos de carga, un Programa de eficiencia portuaria, por medio de la aplicación de las Reglas de Operación autorizadas en Noviembre del 2010.

Actividades Logísticas

La creación de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL) deriva del seguimiento de los objetivos e iniciativas estratégicas establecidas por la APIVER, la cual generará valor agregado y fomentará la multimodalidad, siendo elemento clave para consolidar los tráficos que traerá el proyecto de ampliación del Puerto de Veracruz. Actualmente existen 1 parques industriales en el país, 5 a nivel local y 6 a nivel nacional ninguno de éstos cuenta con una Aduana Interior o un Recinto Fiscalizado Estratégico, sin embargo, existen 4 parques con conectividad ferroviaria de los cuales 2 de ellos cuentan con el servicio de dos operadoras ferroviarias.

A nivel nacional, el 50% de los parques cuenta con Recinto Fiscalizado Estratégico mientras que ninguno de la muestra cuenta con Aduana Interna, el 67% de los mismos cuenta con conectividad ferroviaria y sólo un parque cuenta con el servicio de dos operadoras ferroviarias.

El Plan Nacional de Infraestructura 2007 – 2012 contempla 19 proyectos carreteros para las entidades de Veracruz, Puebla y Tlaxcala, mientras que El Programa Carretero 2007 –2012 asigna 12 de los 100 proyectos estratégicos para Veracruz, lo cual le dará una mayor conectividad a la ZAL.

Los esquemas de inversión privado y público – privado son las más comunes dentro de éste tipo de proyecto, siendo el sector productivo el más representativo de las empresas instaladas/interesadas en dichos proyectos.

La ZAL podría tener una ventaja competitiva al ofrecer los servicios de Aduana Interna en el Recinto Fiscalizado Estratégico y el Ferrocarril con los dos operadores actuales. Los objetivos prioritarios para el proyecto de la ZAL se enfocan en aumentar la carga del Puerto de Veracruz ofreciendo mayor valor a sus clientes actuales y futuros, las cargas que operan por el Puerto de Veracruz, tanto de importación como de exportación, son objeto del análisis del modelo de gestión y comercialización de la ZAL.

Para evaluar el flujo de las mercancías que conformen el mercado relevante de la ZAL se analizaron los productos más significativos por tipo de carga tanto de importación como de exportación, así como el hinterland de origen y destino cuyo comportamiento obedece a los movimientos económicos del país.

La relación entre importación y exportación manejada en el Puerto, así como el primer volumen integrado por el granel agrícola siendo mayormente maíz destinado a la Ciudad de México como principal punto de consumo, soporta fuertemente los beneficios de la ZAL para manejo de granos dentro de un recinto fiscalizado que agilice las operaciones y otorgue beneficios fiscales para importadores y consumidores de este tipo de productos.

Estados Unidos es el primer punto de exportación en cuanto a volumen manejado por el Puerto. Hay un gran potencial de crecimiento de operaciones en el Puerto debido a los costos de transporte. La ZAL debe enfocar esfuerzos en lograr beneficios operativos para incrementar la eficiencia del Puerto, ya que actualmente el mayor volumen de contenedores hacia EU es vía terrestre.

El principal Estado de consumo de granel mineral es Veracruz superando al Distrito Federal. El contar con áreas de acopio en la ZAL principalmente de Pet Coke, aportará grandes beneficios a la industria cementera del país generando un círculo virtuoso de crecimiento de operaciones. La carga general manejada por el Puerto implica operaciones complicadas debido al espacio disponible actualmente, lo cual se verá solucionado por la ZAL siendo los principales rubros de este tipo de carga vehículos y tubería.

El volumen de fluidos manejado por el Puerto no representa una necesidad a cubrir dentro de la infraestructura de la ZAL.

Retos principales

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en sus líneas de negocio destacan los siguientes: optimizar los procesos operativos de las mercancías, sirviendo de eje potenciador en sus flujos logísticos, hacer que el Recinto Fiscalizado Estratégico aporte valor añadido a las mercancías, siendo un punto diferenciador respecto a otros centros logísticos próximos al Puerto y conseguir una multimodalidad competitiva dentro de la ZAL, con un servicio de comunicaciones completo para todo el autotransporte y las dos líneas ferroviarias que operan en el Puerto.

Se han identificado nueve posibles funciones estratégicas para la ZAL enfocadas a cubrir los requerimientos logísticos de los futuros usuarios:



Funciones Estratégicas de la ZAL

La primera y segunda funciones estratégicas están enfocadas a proveer servicios y soluciones de logística e intercambio de modalidad de transporte, mientras que la función “Truck Center” se enfoca a actividades y servicios ligados al transporte de mercancías por carretera.

Función estratégica	Descripción
<p>Centro de distribución terrestre</p>	<ul style="list-style-type: none"> Almacenes en los que llevarán a cabo trabajos de desconsolidación, etiquetado y otras actividades de valor agregado para importaciones marítimas Distribución de mercancías desde estos centros con carácter nacional Con la existencia de un recinto fiscalizado estratégico para estos centros, las mercancías podrían gozar de regímenes especiales dentro de los almacenes
<p>Centro Intermodal</p>	<ul style="list-style-type: none"> Gestión de los convoys ferroviarios incluyendo la composición y traslado de los mismos Intercambio total de mercancías, tren-camión, tren-suelo, suelo-camión Servicios a la carga: llenado y vaciado de productos, almacenamiento, aduanas, limpieza Espuelas de ferrocarril que podrían acceder a zonas cubiertas o zonas a cielo abierto Gestión sin papeles, servicios integrados en portales de acceso a usuarios Puerto/ZAL
<p>Truck Center</p>	<ul style="list-style-type: none"> Todas las actividades inherentes al transporte carretero Pequeños centros de distribución a una escala local Servicios a los transportistas: Aseos y baños, talleres de reparación especializada, estacionamiento, con los servicios correspondientes de vestuarios, oficinas, auto lavados, básculas, etc.

Descripción de las funciones estratégicas de servicios y soluciones

El segundo grupo de funciones se enfoca a soluciones especializadas para el manejo de mercancías, ya sea no contenerizada o con requerimientos específicos:

Función estratégica	Descripción
Centro de servicios especializados del automóvil	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Patios o módulos de recepción de vehículos procedentes de descarga de buques ▪ Distribución desde patio de almacenamiento a centros de acabado final y concesionarios ▪ Comercialización y distribución de autopartes ▪ Servicios logísticos especializados en automoción ▪ Puntos de inspección de vehículos
Centro Logístico de Graneles	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Silos de almacenamiento para graneles vegetales ▪ Centros de clasificación y segregación de cereales ▪ Ensacado y paletización ▪ Transbordo de mercancías desde tolva a todo tipo de embalaje (sacos, big-bags, octabines)
Centro Logístico de Cadena de Frío	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Puntos de inspección aduanera/SAGARPA que respeten la cadena de frío ▪ Instalaciones frigoríficas especializadas para la exportación e importación del sector agropecuario ▪ Monitoreo de las temperaturas de la mercancía ▪ Actividades de valor añadido para productos refrigerados o congelados

Descripción de las funciones estratégicas de soluciones especializadas

El tercer grupo integra funciones de transformación de mercancías, valores agregados así como los servicios necesarios para cubrir necesidades de empresas y proveedores instalados en la ZAL.

Función estratégica	Descripción
Container Freight Station	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plataformas de consolidación/desconsolidación para mercancía contenerizada de origen terrestre con origen/destino marítimo, para agentes de carga y navieras a escala nacional ▪ Actividades de valor añadido a las cargas del contenedor ▪ Deposito de contenedores, servicio de limpieza y reparación del equipo vacío ▪ Servicios en general a las unidades de transporte intermodal
Centro de Transformación y Montaje	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instalaciones para industrias maquiladoras en el ámbito de la industria mecánica electrónica, electrodomésticos, etc. ▪ Actividades de valor añadido ligadas a centros de montaje y maquila
Centro de Servicios Integrados	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Centro de Negocios: centro administrativo, oficinas de empresas para la comunidad portuaria, centro de empresa, centro de comunicaciones, servicio de seguridad CCTV, etc. ▪ Centro Comercial y de Ocio, con servicios de restaurante y hotel, centro comercial, guardería, etc. ▪ Centro Dotacional, que constará de servicios asistenciales, posibles instalaciones para convenciones y congresos, etc.

Descripción de las funciones estratégicas de transformación

Retos principales:

Entre los retos principales que tiene el puerto de Veracruz en el negocio de los contenedores destacan los siguientes:

- Optimizar los procesos operativos de las mercancías que circulan por el Puerto, sirviendo de eje potenciador en sus flujos logísticos.
- Hacer que el Recinto Fiscalizado Estratégico aporte valor añadido a las mercancías que circulan por el Puerto, siendo un punto diferenciador respecto a otros centros logísticos próximos al Puerto.
- Conseguir una multimodalidad competitiva dentro de la ZAL, con un servicio de comunicaciones completo para todo el autotransporte y las dos líneas ferroviarias que operan en el Puerto.

Asimismo la misión, visión, objetivos y estrategias del puerto de Veracruz establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2011-2016 (PMDP), vigente a partir del 16 de Diciembre de 2011, también guarda total congruencia y alineación con lo establecido en la misión, visión, objetivos, estrategias y líneas de acción del Sistema Marítimo Portuario, contenidos en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012, el cual a su vez se encuentra alineado con los objetivos generales así como estrategias y metas de la infraestructura portuaria contenidas en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, los cuales se desprenden del objetivo rector: "Economía competitiva y generadora de empleos", objetivo y estrategias Sectoriales de Telecomunicaciones y Transportes contenidas en el documento rector que es el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012.

A continuación se muestra la alineación de las estrategias y objetivos del PMDP 2011-2016 con los objetivos del Sistema Marítimo Portuario y del Transporte Multimodal contenidos en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012 en la siguiente tabla resumen:

Objetivo del PMDP 2011-2016	Línea de negocio impactada	Estrategia del PMDP	Alineación con objetivos del SMP* o TM**
Ofertar la capacidad instalada suficiente para atender la demanda	▪ Contenedores	Centro de Atención Logística al Transporte	Objetivo 5.2.3 del SMP
	▪ Carga general	Automatización del Sistema Ferroviario	Objetivo 5.2.3 del SMP
	▪ Granel agrícola	Libramiento Ferroviario s Santa Fé	Objetivo 5.2.3 del SMP y 6.2.1 del TM
	▪ Granel Mineral	Nueva Aduana	Objetivo 5.2.3 del SMP

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vehículos ▪ Fluidos ▪ Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 	<p>Establecer un esquema logístico para la operación del servicio ferroviario</p>	Objetivo 5.2.3 del SMP
		Ampliación del Puerto de Veracruz en la zona norte	Objetivo 5.2.1 del SMP
		Desarrollar recintos fiscalizados estratégicos y centros de distribución de la Zona de Actividades Logísticas (ZAL)	Objetivo 5.2.3 del SMP
		Instalación especializada para el manejo de automóviles (Park Garage)	Objetivo 5.2.3 del SMP
Incrementar el volumen de carga en el puerto	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores ▪ Carga general ▪ Granel agrícola ▪ Granel Mineral ▪ Vehículos ▪ Fluidos 	Implementar un programa de Promoción y Atención personalizada a los clientes (Imagen y Funciones del Puerto)	Objetivo 5.2.3 del SMP
		Establecer Alianzas Estratégicas con Asociaciones y Puertos Nacionales y Extranjeros	Objetivo 5.2.3 del SMP
Atraer inversiones privadas	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores ▪ Zona de Actividades Logísticas (ZAL) 	Concurrir una nueva Terminal Especializada de Contenedores	Objetivo 5.2.1 del SMP
		Plan Comercial de la Zona de Actividades Logísticas	Objetivo 5.2.3 del SMP
Mejorar la eficiencia en los servicios para el manejo de carga	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenedores ▪ Granel agrícola ▪ Vehículos 	Establecer la Marca de Calidad con Garantía para el Puerto de Veracruz	Objetivo 5.2.2 del SMP
*Sistema Marítimo Portuario			
**Transporte Multimodal			

Vinculación Programa Maestro de Desarrollo Portuario con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012

Como se mencionó, los objetivos institucionales establecidos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, se encuentran vinculados con la visión y misión del **Sistema Marítimo-Portuario**, pero particularmente con los objetivos 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.5 y 5.2.6, así como con las estrategias y líneas de acción presentadas en el cuadro resumen, también se vincula con el objetivo 6.2.1 del **Transporte Multimodal** y con su estrategia y línea de acción referida también en el cuadro resumen.

- Visión del Sistema Marítimo-Portuario

Disponer de un sistema portuario con transporte marítimo suficiente, oportuno y seguro, que opere como nodo articulador de las cadenas y plataformas logísticas y que ofrezca servicios de calidad, contribuyendo a la competitividad del país y a incrementar la dinámica del comercio nacional e internacional.

- Misión del Sistema Marítimo-Portuario

Consolidar la posición estratégica del sistema portuario y del transporte marítimo para ofrecer a los usuarios la mejor alternativa de transporte, con calidad, seguridad y precios competitivos con estándares internacionales, que contribuya de manera significativa al crecimiento de la economía nacional y regional, a la preservación del medio ambiente, al reordenamiento sustentable de los litorales, así como la generación de empleos.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012		
Objetivo	Estrategia	Línea de Acción
Sistema Marítimo Portuario		
5.2.1 Atender la demanda de infraestructura portuaria mediante la creación de nuevos puertos y la modernización de los existentes, para favorecer el desarrollo económico del país y la generación de empleos	Impulsar la construcción de nuevos puertos estratégicos para el manejo de carga comercial no petrolera.	Empezar la construcción en la zona norte de la primera etapa del actual puerto de Veracruz, Ver., para todo tipo de carga, en especial la contenerizada.
	Ampliar y modernizar la infraestructura en los principales puertos comerciales.	Construir una Terminal Especializada de Contenedores (TEC) en el puerto de Veracruz, Ver.
		Construir una terminal para graneles minerales y agrícolas en el puerto de Veracruz, Ver.
	Utilizar nuevos esquemas de financiamiento y gestión de proyectos de	Definir e instrumentar nuevos esquemas de financiamiento que incorporen diversas fuentes de recursos, principalmente del sector privado, e incrementen los montos

	inversión.	de inversión en infraestructura portuaria.
5.2.2 Fomentar la competitividad del sistema portuario y del transporte marítimo, para ofrecer servicios con calidad y precio acordes a los estándares internacionales.	Incrementar la calidad y eficiencia de los servicios portuarios y marítimos que son parte sustantiva de las cadenas logísticas.	Implantar la “marca de calidad” para carga contenerizada en los puertos mexicanos que operan este tipo de carga.
5.2.3 Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que facilite el traslado eficiente de personas y bienes y reduzca los costos logísticos en servicios “puerta a puerta”.	Dotar a los principales puertos con conexiones necesarias para operar como nodos intermodales, a fin de incrementar el número de contenedores movilizados en el Sistema Portuario Nacional.	Ampliar la conexión de los puertos del país a través de una planeación integral que incluya la infraestructura carretera y ferroviaria.
		Realizar estudios de mercado y análisis de origen/destino que identifiquen la carga contenerizada, graneles o fluidos susceptible de transportarse por los puertos de México a través de los corredores intermodales.
	Generar un programa de coordinación y promoción para la construcción de libramientos y ramales ferroviarios en los puertos, que resuelva los problemas de conectividad, dando viabilidad a su integración en las cadenas logísticas y de valor.	Desarrollar zonas de actividades logísticas (áreas de operaciones para el manejo de carga en puerto seco y desarrollo de servicios) y terminales intermodales en los principales puertos del país, así como la conexión de éstos con la infraestructura carretera y ferroviaria.
		Obtener la concesión o permiso para la construcción de vías férreas cortas en los puertos de Veracruz, Altamira y Manzanillo, así como el derecho de vía, para mejorar la conectividad con las distintas empresas ferroviarias que los atienden.
		Modernizar y ampliar las vías férreas al interior de los puertos y mejorar su conexión con las vías externas.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012

Objetivo	Estrategia	Linea de Acción
<p>5.2.5 Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de personas y mercancías.</p>	<p>Mantener el apoyo a los programas de seguridad marítimo-portuaria para preservar la integridad de la vida humana en el mar, embarcaciones, mercancías y el medio ambiente marítimo.</p>	<p>Integrar la operación de los Centros de Control de Tráfico Marítimo a los mecanismos interinstitucionales de respuesta a incidentes marítimos y portuarios.</p>
		<p>Actualizar los portulanos y cartas de navegación.</p>
		<p>Establecer una Red Nacional de Estaciones Oceanográficas y Meteorológicas que contribuyan al diseño sustentable y eficiente de la infraestructura portuaria.</p>
		<p>Mantener informada a la comunidad marítima portuaria sobre las condiciones meteorológicas a través de boletines y avisos, en colaboración con el Sistema Nacional de Protección Civil.</p>
		<p>Instrumentar el programa de construcción, mantenimiento y conservación de infraestructura básica para la seguridad en los puertos, mediante la construcción de 12 faros, la rehabilitación mayor de 21, automatización de 55 con tecnología de última generación (linternas giratorias y sistema de monitoreo remoto) y la conservación y mantenimiento de 70; construcción de 22 nuevas balizas de situación y la conservación y mantenimiento de 68; adquisición y fondeo de 34 boyas de recalada y de canal, así como conservación y mantenimiento de 49; y renovar la flota actual de barcos balizadores iniciando con la adquisición de dos.</p>
	<p>Establecer una política para la protección de la actividad marítima portuaria del país, que vincule a la seguridad y el comercio internacional por esta vía, como elementos complementarios para el desarrollo.</p>	<p>Cumplir las disposiciones del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias.</p>
	<p>Garantizar la sustentabilidad</p>	<p>Establecer y, cumplir acuerdos y bases de colaboración interinstitucionales en el marco de seguridad nacional, protección y seguridad marítimo-portuaria.</p> <p>Evaluar y determinar los requerimientos regionales de instalaciones de recepción de desechos</p>

Continúa...	ambiental en el subsector marítimo portuario, para evitar la emisión de contaminantes y mejorar la calidad de vida.	generados por los buques, embarcaciones y artefactos navales, así como el financiamiento de instalaciones de recepción.
		Gestionar el establecimiento de instalaciones para la recepción, manejo y disposición final de desechos en general, aguas de lastre y oleosas, entre otras generadas por los buques, para evitar su vertimiento en las zonas costeras y sistemas marinos e influir de manera decisiva en la autorización.
		Promover que los municipios colindantes al puerto implementen políticas y acciones compartidas, para evitar al máximo las descargas de agua contaminada a los cauces de los ríos y mares.
		Incluir en todo contrato de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios cláusulas de protección de los recursos naturales y de disminución de contaminantes, así como la adopción del uso de energía renovable.

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2007-2012		
Objetivo	Estrategia	Línea de Acción
...Continuación 5.2.5 Garantizar que el sistema portuario y el transporte marítimo operen en condiciones óptimas de protección, seguridad y con pleno respeto al medio ambiente, para la transportación de	Establecer sistemas de gestión ambiental en las APIS que garanticen la aplicación de controles de operación ambiental, de conformidad con el marco legal aplicable.	Mantener la certificación del Sistema de Gestión Ambiental ISO 14001-2004 bajo el Sistema Multisitios, para que se incentiven las prácticas de mejora continua en el desempeño ambiental, que favorezcan la incursión en nuevos mercados internacionales.
		Obtener el certificado de cumplimiento ambiental que emite la Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (Profepa), para contar con mejores prácticas de control ambiental en las APIS que administran los puertos de Altamira, Manzanillo, Progreso y Puerto Chiapas.
		Mantener el certificado de cumplimiento ambiental que emite la Profepa, para liderar las medidas de preservación del medio ambiente de 12 APIS.

personas y mercancías.		Obtener el Reconocimiento de Excelencia Ambiental que emite la Profepa en los puertos, para integrar a la comunidad portuaria de manera comprometida con el cumplimiento ambiental del puerto.
5.2.6 Contribuir al desarrollo costero sustentable para el reordenamiento integral de los litorales, con la finalidad de promover el desarrollo regional, la descentralización y el federalismo.	Alcanzar un desarrollo equilibrado entre el crecimiento de la infraestructura y la actividad de los puertos en su área de influencia.	Formular un programa de coordinación con las autoridades estatales y municipales, que garantice que el desarrollo de los puertos se contemple en los planes de desarrollo urbano.
		Implementar un programa de creación de reservas territoriales a partir de la identificación de necesidades de crecimiento de los puertos, congruente con los planes de desarrollo urbano municipal.
Transporte Multimodal		
6.2.1. Facilitar la interconexión de la infraestructura y los servicios de los diversos modos de transporte para consolidar el sistema multimodal.	Mejorar los servicios de las terminales portuarias para hacerlas más eficientes y competitivas, mediante la ampliación de las vías de comunicación que den acceso con los corredores.	Construir el libramiento del puerto de Veracruz a Santa Fe, para mejorar la conectividad del puerto con el ferrocarril.

Como se pudo apreciar, todos los proyectos de expansión del Puerto de Veracruz que se tratan en el presente Libro Blanco se encuentran directamente vinculados con los instrumentos normativos de la planeación nacional del desarrollo a que se ha hecho referencia.