



MINUTA

De la Décimo Segunda Reunión Ordinaria del Subcomité de Productividad y Eficiencia celebrada de manera virtual el día 06 de Diciembre de 2022, en la que participan representantes y funcionarios de la **ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ, ADMINISTRACIÓN DE LA ADUANA DE VERACRUZ, EMPRESAS MANIOBRISTAS, ASOCIACIONES Y REPRESENTANTES DE AGENTES NAVIEROS, ASOCIACIÓN DE AGENTES ADUANALES, ASOCIACIÓN DE AUTO TRANSPORTISTAS, AGENCIAS ADUANALES, TERMINALES ESPECIALIZADAS Y EMPRESAS DE FERROCARRILES.**

OBSERVACIONES A LA MINUTA ANTERIOR NINGUNA

La Administración del Sistema Portuario Nacional, informó bajo el siguiente Orden del Día, los puntos que a continuación se mencionan:

1. **Lista de asistencia.**
2. **Aprobación del acta de la sesión anterior.**
3. **Avance Estadístico al mes de noviembre de 2022.**
4. **Reporte de Productividad en Buques.**
5. **Estadística de servicios de ferrocarril.**
6. **Asuntos generales.**

La ASIPONAVER, hizo mención de los puntos del Orden del Día, para información de los integrantes del Subcomité de Productividad y Eficiencia, no habiendo observaciones al acta de la sesión anterior se procedió con la presentación del Resumen Estadístico de las productividades, que se tuvieron en Octubre de 2022, siendo de **2'809,819** toneladas de carga con **180** buques atendidos, el Jefe de Estadística enviará la información detallada vía electrónica, para que hagan saber si existe alguna observación.

En cuanto al servicio de Ferrocarril se obtuvo un promedio del 79% en solicitud y cumplimiento de servicio, así como en equipo proporcionado, haciendo el comentario de que se notó en la información proporcionada de TMV y TCE, la información es diferente a la que se maneja diariamente, por ejemplo TMV solicita 100 unidades diarias que serían 3000 al mes y se le situaron 1546 de acuerdo con la información que se tiene y el equipo que la terminal libero son 1633 por lo que la información no concuerda, siendo el casi similar con TCE.

En relación con lo comentado por la ASIPONAVER, FERROSUR comenta que el equipo solicitado debería de ajustarse a la demanda que se tiene en relación al producto que ellos tengan programado sacar diariamente y a la condición de las vías.





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



CGPMM
COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



Asuntos Generales

1. De la pasada Reunión del Comité de Operación al día de hoy, se han notificado 01 Cartas de Bajo Rendimiento de Productividad a diferentes empresas navieras en las cuales se exhorta a revisar los procesos de carga o descarga y que se realicen las mejoras necesarias para elevar la productividad de la embarcación y evitar afectaciones en la programación de buques
2. Se hace un atento recordatorio a las navieras que realicen el cambio de consignación del buque estar en común acuerdo de fecha y hora exacta del cambio de consignación, lo anterior para no generar cobros incorrectos.
3. Referente a la descarga de madera de trinca, el proceso deberá estar apegado a lo que se acordó en las minutas del 7 de diciembre 2021 y 24 de marzo del 2022, ya que se ha detectado que envían los correos para la autorización de descarga de la madera al personal de ASIPONA, siendo la autoridad competente la que autoriza la descarga y una vez autorizado ASIPONA indicará el área para ingresar el contenedor con la madera de trinca.
4. Se informa del proyecto "CONSTRUCCIÓN DE UNA ESPUELA DE PENETRACIÓN EN LA BAHÍA NORTE DE LA ZONA DE AMPLIACIÓN NATURAL DEL PUERTO DE VERACRUZ, PARA LA CONECTIVIDAD CON LA TERMINAL MIXTA, DENTRO DE LAS INSTALACIONES DEL RECINTO PORTUARIO" próximo a iniciar a finales de diciembre y principios de enero 2023, en la próxima reunión del Comité de Operaciones se dará a conocer el calendario de trabajos.
5. Con fecha 2 de diciembre de 2022 se autorizaron las REGLAS DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ, por parte de la Dirección de Puertos, las cuales entrarán en vigor una vez sean publicadas en el D.O.F.
6. AMANAC indica que sería conveniente por parte de la ASIPONAVER dar a conocer a través de una circular cuando las Reglas de Operación del Puerto de Veracruz sean publicadas en el Diario Oficial, así mismo reitera que sería conveniente formalizar un plan de contingencia cuando el PIS y/o el SICAPAM presenten alguna falla técnica ya que en la pasada falla del día 2 de noviembre la respuesta se dio cerca de las 3 de la tarde y los trámites debieron haber quedado solventados antes de la 1 de la tarde, lo bueno es que Capitanía siempre les ha brindado el apoyo; pero si sería viable formalizar cual va a ser el plan de contingencia cuando fallen dichos sistemas; Así mismo comenta que sería bueno se dieran a conocer los nuevos proyectos de ingeniería y mantenimiento para el 2023 para ambas bahías, los proyectos que se tengan como ASIPONA VERACRUZ.





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



CGPMM
COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



La ASIPONAVER indica a la AMANAC que con gusto en cuanto salgan la publicación de las Reglas de Operación del Puerto de Veracruz, se hará del conocimiento; en relación con los sistemas PIS y SICAPAM se agendará una cita para ponerse en coordinación para solventar las anomalías que pudieran presentarse; se hará del conocimiento al área de ingeniería para que en el Comité emitan sus comentarios acerca de los proyectos y mantenimiento del próximo año.

7. AMANAC manifiesta acerca del tema de la madera que hace prácticamente un año de que se llevó a cabo la reunión de trabajo y en ese entonces tanto PROFEPA como SEMARNAT se comprometieron a tener los lineamientos que iban a aplicar a nivel nacional a todos los puertos ya ha pasado prácticamente un año y no han emitido los lineamientos; por lo que considera que debería realizarse una reunión de trabajo con las autoridades y no permitir que siga todo este procedimiento tan desgastante para los recibidores, tan costoso para los recibidores, para las navieras, cuando en otros puertos no lo están llevando a cabo de esta forma, bien o mal ahorita en las cifras de carga ya se empieza a ver un poco reflejado, esto ha sido uno de los motivos por el cual muchos de los recibidores se han vuelto hacia otros puertos, entonces no nos gustaría que esa practica siguiera cuando efectivamente se tuvo una reunión de trabajo pero con el compromiso de que los lineamientos iban a aplicar a nivel nacional y un año después somos el único puerto que tiene este procedimiento, por lo que considera que se esta a tiempo de realizar una reunión de trabajo con la autoridad, ya paso un año y pues alzar la voz de que mientras no hayan unos lineamientos generales, la verdad es que no podemos nosotros como puerto tener un procedimiento tan laborioso cuando hay muchas lagunas jurídicas. La ASIPONAVER le indica que se comentara con PROFEPA para ver en qué estatus están los lineamientos.
8. CPV comenta acerca del PIS en relación con maniobristas en donde observa que hay buques que no tienen toda su información confirmada y tiene la duda que es lo que deben hacer si confirmarlo o rechazarlo y ante quien lo tendrían que hacer, ya que el PIS es un sistema nacional no es algo que se pueda ver con ASIPONAVER directamente, por lo que les quedo un poco acéfala esa parte por lo que solicita retroalimentación para poder continuar con la firma de marcos operativos en el PIS, por otro lado en relación a la asignación de áreas quieren saber con quién podrían abundar el tema de la asignación de la misma cesionaria, es decir si se tiene 1 o 2 áreas 2 bahías de una misma explanada asignadas para unas marcas en específico, si por generar un mayor dinamismo en el área o porque su infraestructura es mas adecuada para el mercado ya sea impo o expo, solicita que se les permita hacer un cambio, en las áreas asignadas bajo una misma cesionaria, la ASIPONAVER indica que no le queda claro si se esta refiriendo a la planeación, CPV indica que ya estando





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



CGPMM
COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



próximo a atracar el buque deciden que sería mejor posicionar los autos de una marca en otra de las áreas asignadas al mismo buque para otra marca pero no se les autoriza el cambio de área, la ASIPONAVER indica que es que en esos casos tendría que modificarse la planeación, pero el personal del área automotriz es quien tendría la mejor respuesta de porque no se les esta permitiendo ese cambio de último momento, podría estar relacionado con la capacidad que tiene esa otra área con la que se pretende hacer el cambio, se revisara el tema con personal del área automotriz para saber cual es la razón, CPV requiere saber a quien debe dirigirse para aclarar dudas del marco operativo y que se hace con las que aun tienen pendientes; la ASIPONAVER le solicita envíe un correo a PIS buques para atender su solicitud.

9. CICE indica que en el transcurso del mes se presentaron algunos inconvenientes respecto a fallos en sistemas y saturaciones en vialidades, lo cual no les permitía transitar por la ruta normal lo cual estuvo alterando de cierta manera la productividad de los barcos ya que no podían retornar las unidades para la carga y traslado de mercancías a las terminales y viceversa, se había hecho una propuesta que era colocar un guardia de seguridad de la ASIPONAVER a la altura de Golmex por donde es la ruta pero están poniendo únicamente un guardia en la glorieta, entonces todos los carriles de vialidades se llenan y no se puede circular ni los de Golmex, ni los de Sepsa, ni de SSA, ni SEMAVE ni CICE, y se vuelve un cuello de botella, por lo que quiere saber si se vio esa opción o se tiene contemplado algo. La ASIPONAVER toma nota para hacerle llegar esta información a la Subgerencia de Protección para saber si tiene contemplada gente para los puntos que mencionan y sugiere que se toque el tema en el Subcomité de Seguridad.
10. SSA por su parte comenta que se ha notificado el bajo rendimiento a las navieras y a otros actores y se exige la mejora para incrementar la productividad y precisamente el congestionamiento de vialidades que comentó CICE y todo lo que ya se conoce es lo que esta afectando realmente las vialidades, el difiere un poco de que se realicen esas notificaciones que lejos de solucionar algo lo único que se esta haciendo es dejar asentado que hay una baja productividad peor no observa que se esté trabajando en algo para solucionarlo, esto lo mencionan en relación a lo comentado acerca de las cartas de productividad; CICE se une al comentario diciendo que considera pertinente que si hay afectación a la productividad a quien primero debe de interesarle no es a Seguridad si no a Operaciones, por eso es que se requiere su apoyo ya que se ha expuesto en diferentes puntos y no se ha visto ningún avance al respecto; comenta que últimamente han tenido muchos problemas en los desfases del posicionamiento del ferrocarril que es un punto que no se mide pero que todos los días esta latente y que esta siendo peor, en el mes de noviembre casi el 80% fueron situados desfasados debido a que no hay personal de



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



CGPMM
COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



la Aduana disponible para poder abrirles y cerrar la reja, FERROSUR comenta a este respecto que se les dio la instrucción de que en cualquier ingreso o salida del ferrocarril tenia que estar presente personal de la Marina, que anteriormente el personal de Marina estaba fijo en los puntos de acceso ferroviario pero a partir de noviembre ya no, ocasionando que en muchas ocasiones que se llegaba a tener el tren en la reja el personal de Aduana estaba listo pero teníamos que esperar a que fueran a buscar al elemento de Marina y por esto en ocasiones se sumaban tiempos de 45 minutos y hasta una hora por evento, por lo que de 4 a 5 servicios terminaban haciendo solo 2 o 3 nada más, la ASIPONAVER toma nota al respecto y comenta en relación a lo comentado por SSA en relación a las cartas de baja productividad que se les comunica a los agentes consignatarios es precisamente lo que indican las reglas de operación, no se envían a todos solamente en algunos casos en donde ya es muy evidente y la afectación se da a un tercero es inevitable que no se haga, no es porque quede asentado para responsabilizar a alguien; con respecto a lo que mencionan en cuanto al guardia de seguridad se retoma para el posicionamiento y mejora de la vialidad en horas pico que se menciona esta ligado con la atención que da la Aduana que inclusive se tiene conocimiento que ya se resolvió el problema del servicio extraordinario; en cuanto a lo que se menciona de un elemento de la Marina que tiene que acudir a la puerta, según comentan eso ya quedo solucionado la Marina ya asigno elementos fijos en los accesos para evitar las afectaciones.

11. FERROSUR Cuestiona sobre si hay algún avance con respecto al tema de rayos X ya que eso es algo que les es muy útil porque se puede aprovechar la otra puerta para hacer movimiento, por eso quiere saber si hay algún avance en relación a este tema. La ASIPONAVER comenta que ya se están haciendo las gestiones con la aseguradora por parte de la Gerencia de Administración quien está recabando la información para enviarla a la aseguradora, se espera que pronto se tenga el equipo funcionando.

No habiendo más comentarios, se da por concluida la reunión a las 13:15 horas.

