



MINUTA

De la Décimo Segunda Reunión Ordinaria del Subcomité de Productividad y Eficiencia celebrada de manera virtual el día 05 de Diciembre de 2023, en la que participan representantes y funcionarios de la **ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ, CAPITANIA DE PUERTO, ADUANA MARITIMA, 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 noviembre de 2023.**
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 acumuladas al 30 de noviembre de 2023, siendo de **31'509,536** toneladas de carga.

En cuanto al servicio de Ferrocarril se obtuvo un promedio del 90% en solicitud y cumplimiento de servicio, durante el mes de octubre del presente.

Asuntos Generales

1. De la pasada Reunión del Subcomité de Productividad y Eficiencia al día de hoy, se han notificado 02 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. El día martes 07 de noviembre del actual, se emite Oficio a la AMANAC, para hacer de su conocimiento que, sin a partir del pasado 13 de noviembre del actual, suban al Sistema PIS, todos los manifiestos de carga, a través del módulo BUQUES/GESTION DE BUQUES/MANIFIESTOS DE CARGA. Con respecto a este punto se lleva un avance del 50%, y ya se pueden recibir las rectificaciones.



Se les reitera la invitación a sumarse a esta plataforma ya que en la medida que lo hagan cuando se complete la mayoría si no es que el 100% de los agentes que suban la información, en esa medida se dejará de hacer de manera duplicada con el Mediport, si no lo hacen se va a tener que seguir realizando en las dos plataformas; así mismo se les comenta que ya se pueden hacer las rectificaciones al manifiesto y carga de los mismos, se está dependiendo también de que el área de finanzas para que en la medida de que emitan la factura en esa misma medida se ira dejando de usar el tradicional Mediport; mientras se estén usando los dos es una carga de trabajo adicional pero en la medida de que se deje e Mediport y se sumen al 100% al PIS será menor la carga, por lo que se les reitera la invitación a hacer la carga de los manifiestos en el PIS.

3. Con respecto al dragado de mantenimiento que se está llevando a cabo en las dos bahías, se lleva un avance del 69.5%. En bahía sur solo queda pendiente el muelle 9; mientras que en Bahía Norte se realizará un dragado adicional para corregir y ampliar el radio de giro en el canal de acceso.
4. Reparación de los equipos de revisión no intrusiva rayos x de bahía logística. Se cuenta en proceso de reparación, así como el reforzamiento de las tierras físicas y pararrayos. Se estima tenerlo listo y en operación a finales de este mes de diciembre. Se estima terminar en un periodo de 30 días o de ser posible un poco antes.

Con Respecto a los Rayos X del muelle 7 se les informa que ya se tuvo contacto con la empresa que va a proveer la computadora y tener el diagnóstico preciso para poder determinar cuáles son los componentes que se dañaron con la tormenta eléctrica que dañó ese equipo, por lo que se les menciona que ya se tiene un avance después del abandono que se tuvo por parte de la empresa LEIDOS ya se tiene un contacto más para poder echar a andar el equipo, es un buen inicio el tenerlo por lo que posiblemente el próximo año quede resuelto después de casi dos años descompuesto.

5. La ASIPONAVER comenta que como es del conocimiento de todos se han tenido algunas afectaciones en las vías del muelle 7 ha habido varios eventos en donde se han detectado rieles rotos y eso ha llevado a algunos descarrilamientos de algunos equipos, es por ello que se está programando una ventana para la reparación en 2 etapas para rehabilitar la vía general del muelle 7, empezaría a la altura del cárcamo del grupo MAS que esta por muelle 6 y terminaría en donde está la vialidad de cementos 7 Este,

1ª ETAPA:

INICIO 11 DE DICIEMBRE 2023

45 DIAS PARA REHABILITAR 223 METROS DE VIAS Y 1 CAMBIO DE VIAS



La operación no se vería interrumpida en esa ventana, el acceso para Bahía Norte se tendría que hacer a través de la vía 5 de escolleras, esa vía se acaba de rehabilitar la semana pasada, se reforzó porque tenía algunos detalles, se tendrían que ir sobre la vía 5 de escolleras hacia las vías del muelle 9 ahí se va a dejar una vía libre para que se puedan cumplir el personal de FERROSUR y puedan salir por el cambio de vía que conecta la manzana; esa sería la ruta a seguir para dar servicio a Bahía Norte, se limitaría nada más las vías del muelle 9 a solamente 2 vías para la industria automotriz por los trabajos que se van a realizar.

2ª ETAPA:

30 DIAS PARA REHABILITAR 120 METROS DE VIAS Y 3 CAMBIO DE VIAS

Son los cambios que conectan la vía 3 de Ulúa, conecta hacia la supermanzana y también el cambio que va hacia la ex general de Ulúa, todavía no se tiene fecha para esta ventana porque esta ventana va a afectar toda la operación para Bahía Norte por muelle 6, va a afectar el ingreso hacia la vía de escolleras, Vopak, Excellence, Cargill, muelle 9 y la operación de las vías de Ulúa que utiliza el personal de TMV, esta ventana se va a iniciar una vez que se tenga en funcionamiento el equipo de Rayos X de Bahía Logística para poder garantizar operación hacia Bahía Norte, ya el situado y el retiro se tendría que hacer por ese lado lo que sea Bahía Norte y si se pudiera hacia las terminales de Cargill, Excellence y Vopak, esta ventana se programaría una vez que se concluya la primera etapa y se tenga el equipo de Rayos X funcionando, se tiene que hacer en el primer trimestre del 2024 entre Enero y Marzo del 2024.

A este respecto Cargill indica que ellos están super pro para mantener las vías de manera segura pues es bien importante, pero de igual forma tienen que planear toda la operatividad y el funcionamiento de las diferentes terminales, 30 días evidentemente es muchísimo tiempo no podrían prácticamente no operar las terminales puesto que el movimiento del ferrocarril les representa cerca del 80% de su movimiento, el efecto sería para todos sus clientes para todos los destinos que pudieran estar teniendo que son plantas finalmente también de alimentos pues es toda una cadena, entonces pues por supuesto que se tiene que hacer el mantenimiento pero considera que es bien importante que se coordinen para que se pueda hacer de tal manera que se hagan las dos cosas, que se haga el mantenimiento pero afectando lo menos posible por periodos más cortos a las industrias porque si no sería un efecto bien importante. La ASIPONAVER indica que estos tiempos le fueron proporcionados por el área de ingeniería se piensa que quizás están considerando algún tiempo de colchón para cualquier situación que se llegue a presentar, se va a revisar con el área de ingeniería a ver si es posible que se realice por partes pero de todas formas se va a afectar, es la misma vía de circulación y el tramo que se va a reparar sigue estando en el mismo lugar así es que hacerlo por parte parece complicado pero se verá si se puede hacer algún





cambio, se para una semana o semana y media pero si se les da paso después de les va a volver a parar por eso se está considerando ese tiempo, se está pidiendo que lo reduzcan que se vea la manera de que sea un menor tiempo porque se entiende la situación y no se genera tanta afectación. Cargill comenta que lo importante es coordinar juntos las diferentes compañías que se van a ver afectadas porque el efecto es más grande que simplemente parar el ferrocarril, se estaría hablando incluso de buques que programan sus llegadas desde 3 meses o antes, entonces si es bien importante que cuando se defina la fecha se empiece a platicar desde ahora para que realmente se pueda programar algo con una semana de anticipación realmente no les daría tiempo de hacer nada. La ASIPONAVER menciona que por eso se les está presentando las ventanas de reparación porque consideran que es bien importante que ellos puedan tomar acciones, de manera interna se hablará con ingeniería la manera de que se pueda hacer en el menor tiempo posible o buscar un esquema en el que sea más ágil para afectar lo menos posible, ver la manera de hacer el situado por Bahía Norte siempre y cuando FERROSUR tenga el compromiso de situar por aquel lado, sería una opción pero se depende de FERROSUR.

CICE por su parte cuestiona si ellos se verían también afectados por las vías de TUM, la ASIPONAVER indica que no se verían afectadas las vías de TUM ni CICE ni SEPSA. Las vías de TUM estarían libres. CICE comenta que se había solicitado que se les avisara con más tiempo por parte del área de ingeniería sobre los trabajos de mantenimiento porque a unos días por ejemplo están a una semana de que inicien con la primera etapa y no da mucho tiempo para organizarse y sobre todo notificar a los clientes. La ASIPONAVER indica que la primera etapa no va a afectar casi a nadie quizás solo el ingreso a Bahía Logística pero se tiene el acceso por la vía 5 de escolleras, CICE cuestiona si entonces la segunda etapa empezaría a principios de febrero, la ASIPONAVER le indica que si aproximadamente y que sería la que afectaría más porque lo otro es un bloqueo con una medida alterna la primera etapa; pero si gustan se puede agendar una reunión más en corto con FERROSUR y las terminales afectadas para poder analizar un esquema operativo que menos afecte y poderlo llevar a cabo, siempre y cuando el área de ingeniería les comparta esa posibilidad de análisis y poderlo atacar porque definitivamente las vías, como bien saben, les urge una reparación ya ha habido varios descarrilamientos en esa curva inclusive con fracturas del mismo riel y pues es muy peligroso mientras se dañe el equipo pero no se quiere que las afectaciones sean mayores puede haber una fatalidad con ese tipo de accidentes que se han registrado, CARGILL manifiesta su acuerdo con la reunión, se agendará una vez que se contacte a FERROSUR para poder agendarla en corto y se les indique fecha y hora si no tienen inconveniente.

6. PETRA por su parte cuestiona si es correcto que en el mes de diciembre quedará arreglada la avería de los Rayos X en Bahía Norte, la ASIPONAVER comenta que esa es la intención, se tiene prácticamente resuelto el asunto sin embargo han



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



surgido detalles durante el proceso de reparación porque a la vez se generan diagnósticos y salen componente adicionales que se van sumando a los que ya estaban y obviamente el proveedor pide tiempo para poder hacer la proveeduría de sus componentes que no todos los tiene exactamente a la mano ya que algunos si no es que la mayoría los importa de china, el he mencionado que tiene gran parte del stock necesario para hacer esa reparación pero si le han surgido algunos adicionales que no los tiene de momento y pues obviamente la importación de china de esos productos tiene cierta demora, aunado también a que se han estado haciendo reparaciones también a los pararrayos, tierras físicas, todos esos componentes que también estaban dañados; es por eso que se hace una estimación aprox de 30 días, pudieran ser menos pero no se quiere aventurar, en la ocasión pasada se mencionó que 3 o 4 semanas y sin embargo todavía no se tenia la respuesta precisa del ajustador y eso fue lo que llevo mas tiempo y hubo un desfase, inclusive atreviéndose a decir que esto generó la observación que se tuvo en el COFA del mes de noviembre, que por cierto PETRA no acudió ayer a la misma, por ahí se les extraño por parte del titular y el asunto lo paso al siguiente, pero aun así informó el dato al que la ASIPONAVER había dado respuesta que era el periodo que se estimaba que quedaría por concluida la reparación del equipo. PETRA manifiesta que ellos lo subieron por el tema de que están siendo afectados en los situados en sus ventanas han tenido afectaciones de que en algunos días no se les ha situado por esa situación, entonces obviamente lo que buscan es una alternativa, entienden la parte de que pues obviamente hay mantenimientos que propia mente pueden durar más tiempo. La ASIPONAVER indica que ese es el tiempo indicado que de agosto a la fecha ya ha pasado mucho tiempo y se espera que no sea más del mes el que se esta estimando para concluir, entiende a todas las terminales que están siendo afectadas por esa situación incluyendo a FERROSUR esa falta de ese equipo que daba servicio a Bahía Norte y tenerlo fuera de servicio si representa una incomodidad para la mayoría pero se esta en el proceso y se le está dando para adelante a esa reparación. La ASIPONAVER agradece la comprensión para este proceso que se ha estado viendo que se repara lo más pronto posible peor son distintos actores y factores que intervienen, pero ya se esta más para allá que para acá.

7. CARGILL agrega en relación del mantenimiento y aprovechando que esta por iniciar el año 2024, si sería posible obtener el programa de mantenimiento anual, como para tener visibilidad y tratar de disminuir el riesgo de situaciones como la que se va a tener ahorita con estos dos periodos de trabajos largos en vías, por ejemplo, pero en realidad hay mucho más mantenimiento que hace la ASIPONAVER y es algo que puede servir para toda la comunidad tener este plan anualizado. La ASIPONAVER indica que se le solicitará al área de ingeniería que son quienes lo presentan en el Comité de Planeación el programa de mantenimiento del año siguiente y si pudieran compartirlo en el próximo Comité de Operación también se hará. Agrega CARGILL una sugerencia del tema de volver a reuniones al menos híbridas, reuniones presenciales y mantener esta





opción, es una sugerencia que deja en la mesa y que piensa que estaría bien. La ASIPONAVER comenta que esa posibilidad no se ha analizado de hacer las reuniones presenciales, se tiene el auditorio, pero nos hemos acostumbrado a este tipo de sistema de reuniones virtuales que en ocasiones han dado problemas como ahorita al compartir la presentación pero han sido los menos, pero se elabora esta petición que ya realizo en una reunión anterior AMANAC, el vernos las caras ya de manera directa e intercambiar las ideas de una manera más rápida y ágil, se analizara la propuesta.

8. CICE, en relación con el dragado cuestiona si ya fue dragado el muelle 7, al respecto ASIPONAVER a través del Chat de la reunión por parte de la Gerencia de Ingeniería informa que ya este dragado el muelle 7.
9. PETRA comenta que platicó con la Coordinación Ferroviaria de ASIPONAVER referente a una avería o des calibración de un cambio que se reportó por FERROSUR en la madrugada regresándose el movimiento de retiro ayer en la tarde no pudieron ingresar con el equipo vacío reportando que por cuestiones de un cambio pero a ellos no les quedo muy claro de que cambio es y de que problema, entonces quiere saber si ya se tiene información de lo sucedido; La ASIPONAVER indica que ya solicito a la gente de mantenimiento de vías el cambio que habían reportado, ya se ajustó y están revisando los demás cambios, aun no informan nada pero también se está consultando con Ferrosur para saber porque reportó que el cambio no servía, aun no responde pero cuando se tenga la información les será compartida.

No habiendo más comentarios, se da por concluida la reunión a las 12:55 horas.

