



MINUTA

De la Primera Reunión Ordinaria del Subcomité de Productividad y Eficiencia celebrada de manera virtual el día 10 de Enero de 2023, 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 diciembre 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 **2'845,738** toneladas de carga con **201** 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 81% en solicitud y cumplimiento de servicio, se tuvo el inconveniente de falta de equipo, lo cual se ve reflejado en el manejo de tolvas específicamente, así mismo comenta que se tuvieron algunos inconvenientes con la operación de FERROSUR y KANSAS, pero bloquea ambas vías y esto y esto ha generado afectaciones a la empresa KANSAS quien ha tenido retrasos de más de una hora al hacer posicionamientos en la supermanzana, este tema se va a revisar con FERROSUR y KANSAS para poder definir esta situación; la ASIPONAVER solicita a FERROSUR sus comentarios en relación a la falta de equipo; a este respecto FERROSUR comenta que en estos momento se cuenta con el pull al 100% dando circuito en la zona de Veracruz, el pull está completo no hay demanda en otros orígenes como cuando es época de cosecha, lo que se ha tenido es un incremento en la demanda del equipo, de repente empezaron a llegar los barcos, se empezó a tener una demanda mayor, se paso de pedidos de 250 a 300 tolvas a pedidos de 450 y en una fecha hasta de 590 tolvas, que se ha mantenido desde mediados de diciembre hasta lo que se lleva de enero; esa sobre demanda, por así llamarlo, ha provocado que el equipo no alcance y se acentuó más ahorita con los días de asueto porque al cierre del puerto se quedo equipo situado, obviamente las terminales si trabajaron, a la apertura del puerto se entregó todo junto lleno, se tenía equipo vacío a la apertura del puerto que también se atendió, se situó y todo así como se situó se cargó pero se les acumuló el cargado y ahorita traen un





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



porcentaje del total del pull de un 63% de equipo cargado y solamente un 37% de equipo vacío, de ese 37% mitad es lo que está situado aquí en el puerto y la mitad es lo que están descargando y viene de retorno aquí a Veracruz, llevan con esta situación desde diciembre y por la demanda tan alta no ha habido una recuperación tan pronta como en otras ocasiones porque la demanda se ha mantenido fuerte, eso sumado a que también se tienen algunos patrones bloqueados por acumulamientos en destinos por la misma situación porque al momento de abrir o reanudar sus actividades pues había industrias que también se habían quedado con equipo situado que nos entregaron después de los días de asueto y ese equipo tardó en regresar, no hubo descargas en algunas fechas y el cargado se mantiene alto, esperan que ahorita que están viendo cuáles son los destinos que están llenos para tratar de dar preferencia a los destinos que no lo están o que tienen oportunidad de cubrir su programa de descarga y con eso se espera que se empiece a recuperar, pero el pull está completo está arriba de las 1800 tolvas.

ASIPONAVER comenta a FERROSUR que sería conveniente que informe cuando se tengan patrones bloqueados para poder informar a las terminales, FERROSUR toma nota para revisarlo ya que a ellos no les llega el dato de inmediato ya que es Servicio al Cliente quien se encarga de informar a los destinos, pero buscara la manera de tenerlo también aquí en el origen para informarlo.

Por su parte CARGILL comenta que debido al incremento de movimientos que se está dando en el puerto, sería conveniente realizar planes de acción a futuro para el crecimiento, que bueno que se tenga el pull completo en estos momentos pero si el volumen incrementa y se junta con otros eventos como cosechas nacionales y demás, al final pues se tiene que seguir operando y ojala que tengan muchos planes para ejecutar en este año y mejorar estos números mes a mes y que se vaya viendo más parejita la gráfica.

CICE apoya el comentario de CARGILL indicando que no es un tema nuevo y que recurrentemente escuchan lo mismo, la justificación es la misma de que hay mucha demanda y pues es que la demanda está creciendo y se tiene que estar preparado para eso y se le está quedando mal a los clientes con la asignación del equipo, la evidencia está en las gráficas y se puede revisar meses anteriores y es exactamente lo mismo; FERROSUR comenta que si efectivamente pero que de pronto vengan estos picos los toman con el equipo medido, en octubre se tuvo equipo que no tenían en donde posicionarlo porque estuvieron incluso recibiendo cancelaciones porque no había la misma demanda que ahorita, entonces esa es la situación que la carga no es pareja y de repente así como tenemos la falta del equipo porque hay mucha demanda en puerto de repente también están acumulando el equipo por todas partes porque no hay demanda, por lo que es evidente que la demanda no está plana y es difícil atender esos picos porque no es nada más de tener el equipo si no a donde lo vas a almacenar cuando no te lo piden y ver también las capacidades que hay en los destinos.

La ASIPONAVER da la razón a ambas partes, ya que la idea no es polemizar, se está consciente de que la demanda se ha incrementado y como lo menciona FERROSUR hay picos y se está consciente de que la capacidad no se puede incrementar de manera arbitraria o únicamente respondiendo a un crecimiento que se les este asignando, sin embargo sería conveniente encontrar el justo medio donde FERROSUR pueda incrementar capacidad, obvio contemplando todos los factores como la capacidad en destino, la veracidad de la información para el caso de los destinos y estar conscientes



también de la capacidad en las terminales tomarla en cuenta y todos esos factores que se han analizado a lo largo del año, sigamos siendo precisos, certeros y conscientes de la información que es la que nos da la pauta para tomar decisiones adecuadas, correctas y precisas y que nadie resulte afectado por la deficiencia de un servicio, pero si tomar en cuenta que la demanda si creció y va a seguir como lo vimos en este 2022 que el crecimiento fue mas de lo esperado, por lo que se les agradecería tanto en el caso de las terminales como de las empresas ferroviarias, tomaran en cuenta ese comportamiento que de una u otra manera se tiene que visualizar no soslayarlo e incrementar la capacidad.

Asuntos Generales

1. De la pasada Reunión del Comité de Operación al día de hoy, se han notificado 03 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. En relación con el sistema PIS, el 29 de diciembre de 2022 se emite el oficio ASIPONA VER-G.O. 878/2022 en el cual se informa a agentes navieros, pilotos y empresas de remolque, lanchaje, pilotaje y amarradores que a partir del día 16 de enero del 2023 entrará en operación el módulo de servicios portuarios del sistema PIS, en dicho módulo se solicita pilotaje, lanchaje, amarradores y remolque.
3. Se hace hincapié a las agencias navieras coordinar con el cliente y los agentes aduanales en su caso, para evitar atracar buques en los muelles de esta ASIPONA VERACRUZ con mercancía que aún no ha cumplido con requisitos de diferentes autoridades y por este motivo no se puedan iniciar las operaciones de carga/descarga y afectar la programación de buques.
4. Se ha detectado en diferentes terminales la falta de espacio para la descarga de las mercancías, lo que genera retrasos en las operaciones de las embarcaciones y afecta la programación de buques y la productividad del puerto por lo que a lo largo de estas semanas, se estará invitando a diferentes terminales para analizar que es lo que está sucediendo y tratar de implementar alguna mejora para no detener la operación de los buques.
5. La AMANAC cuestiona en relación con el oficio emitido en relación a la entrada en vigor en el sistema PIS del módulo de servicios, si ya está confirmado por parte de pilotos, amarradores, remolcadores y lanchaje, si no tienen algún inconveniente ellos con su acceso al módulo, si pilotos ya adecuo su sistema con el PIS, la ASIPONAVER comenta que incluso antes de impartir la capacitación a los Navieros se les capacitó a las empresas de pilotaje, lanchaje, amarradores y remolque; y hasta ahorita no se han manifestado negativamente con el uso del PIS y se pudo observar que el sistema es bastante simple y sencillo, de igual manera se estará atento para que igual como se esta haciendo con el módulo de buques en cuanto surja alguna eventualidad tratar de solventarla lo más rápido



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



posible para no afectar la operación del puerto. AMANAC solicita se revise que el módulo para solicitud de pilotos este abierto y no limitado a un horario como esta en Manzanillo que está limitado al horario de pilotos de puerto y después de ese horario en fin de semana o días festivos el sistema se cierra y no es posible solicitar maniobra lo cual, si ese fuera el caso en el Puerto de Veracruz, causaría afectaciones; la ASIPONAVER toma nota para revisar el caso con personal de ASIPONA Manzanillo.

6. Por otra parte AMANAC comenta en relación con el servicio de Agua ya que una de las empresas esta en proceso de firma de su contrato y la otra empresa con contrato vigente no tiene la capacidad para atender la demanda de agua potable a las embarcaciones y tiene conocimiento que una embarcación se tuvo que ir sin que se le pudiera suministrar el servicio, hoy esta atracando otra embarcación que tenía ya varios días en fondeo y que no trae prácticamente nada de agua; entonces requiere saber cual es el plan de la ASIPONAVER ya que es un servicio básico para las embarcaciones; De igual manera cuestiona acerca de la información solicitada en el mes de diciembre en relación con las obras del puerto, dragado, batimetrías, mantenimiento a muelles, iluminación solicita les sea presentado algún avance o si se tuvo la oportunidad de revisarlo con el área de ingeniería; y también había quedado pendiente desde el mes de diciembre una reunión con prestadores de servicios, con pilotos, con remolcadores en conjunto con la Capitanía y con la ASIPONAVER, para determinar la viabilidad de poder realizar maniobras simultáneas en ambas bahías considerando que se cuenta con la infraestructura que cada bahía tiene su canal de navegación independiente de poder realizar maniobras simultáneas lo que considera sería un gran alivio para la operación portuaria, sobre todo en temporada de nortes.

En relación a lo comentado por la AMANAC, la CAPITANIA DE PUERTO indica que es un tema importante que va a beneficiar al puerto y va a incrementar la productividad, ya puso el tema en la mesa y lo platicó con el Director General de la ASIPONAVER, elaboraron un plan en el cual están trabajando, se armo una serie de documentos, se va meter una justificación y desde luego debe de integrarse al Programa Maestro de Desarrollo y se va a poner consideración del Consejo de Administración para que entren mas prestadores de servicios y que desde luego ambas bahías estuvieran trabajando de manera simultánea; esto no es de un día para otro desde luego, se tiene que cambiar el Programa Maestro, se tiene que poner a consideración del Consejo de Administración de la ASIPONAVER, se tiene que hacer una convocatoria para más prestadores de servicios de remolque y de lanchaje, pero bueno se empezó por algo, hay que tener paciencia, no se va a quitar el dedo del renglón para que proceda y se logre el objetivo, el CAPITAN DE PUERTO, tiene pensado hacer una reunión en donde se invitará a la ASIPONAVER, a la AMANAC, a las empresas de remolque y lanchaje; desde luego que la viabilidad que menciona AMANAC, considera que no hay ningún impedimento para que se haga, el único impedimento que podría haber es que no haya





prestadores de servicio, y ya con prestadores de servicio se tendría que hacer un estudio para ver cuantos prestadores son los necesarios para operar ambas bahías simultáneamente, ya se va a empezar a trabajar en eso, la CAPITANIA de Puerto los convocará más adelante para presentar una propuesta y darle para adelante.

7. La ASIPONAVER informa en relación a los otros 2 puntos manifestados por la AMANAC que se consultará con el área correspondiente tanto la comercial como la jurídica, para ver el avance que tienen el prestador del servicio en el proceso de autorización de su contrato, se toma nota para informarlo posteriormente; en lo referente a la infraestructura también se toma nota para que se elabore un informe pormenorizado de lo que es bitas, mantenimientos, iluminación, etc., para que se este al tanto de ello.
8. Por su parte CPV retoma el tema acerca de la revisión de las medidas que se pudieran implementar para lo que es el flujo de la transferencia de mercancías, si bien se entiendo el volumen tan importante que se manejo en el 2022 la tendencia de crecimiento se mantiene para el 2023 y ya se ha expuesto que la infraestructura del puerto tiene una capacidad estática ya un poco limitada no obstante seria importante que entre maniobristas en conjunto con la ASIPONAVER se generan medidas para poder mitigar todo lo que son las saturaciones, los bloqueos por ferrocarril que nos impactan directamente en la productividad y al final lo que se busca es que sea un puerto eficiente como bien se menciono al principio ser el puerto número uno de la república, y en segundo el tema de la capacidad, hablando específicamente de la industria automotriz, ver si se puede retomar el tema de la incorporación de áreas adicionales específicamente las que están por los muelles 9 o las que están frente a la explanada o ex recinto CPV, que si bien en su momento son una vaso regulador que les puede apoyar a las maniobristas a hacer frente a ese incremento de volumen que se avecina en el 2023 y pues si bien hay cosas que se les salen de control como lo es el clima, etc., poder atender las necesidades de sus clientes, esto lo dice en especifico porque si bien diciembre tuvo el volumen importante sin embargo dejaron de mover ciertos volúmenes por las limitantes que tuvieron tanto en puerto como en clima, entonces al final lo que se quiere es poder operar todo este volumen y aumentar sus indicadores y finalmente de cara a lo que es toda esta serie de cambios e implementaciones a nivel puerto, lo que es el sistema PIS, la autorización de las nuevas Reglas de Operación trae a la mesa un punto que quisiera se revise a nivel operaciones pues tiene que ver con lo que es seguridad pero es la aplicación de incidencias al personal de las maniobristas si bien nada mas ahí que se busque la aplicación adecuada en el sentido de buscar directamente a los infractores no tomar parte con la parte administrativa o con la supervisión o con la coordinación de las maniobristas, si bien entienden la directriz de seguridad, eficiencia y calidad, pues si nada más ahí contar con el apoyo de la ASIPONAVER para que el reglamento y las normas se apliquen adecuadamente a fin de evitar afectaciones a la operación y por ende a los rendimientos.





La ASIPONAVER le responde a CPV que no se ha quitado el dedo del renglón en lo que se refiere al aumento de la productividad y abatiendo las causas que hacen que haya bloqueos, operaciones no coordinadas, la logística que ya conocen, la ASIPONAVER por su parte pondrá su grano de arena relacionado con la infraestructura y con la cuestión de seguridad para evitar y mitigar o disminuir los tiempos de los bloqueos, sabemos perfectamente que la configuración del puerto no se puede cambiar sin embargo lo que se puede hacer es más que nada eficientarlo con coordinación y precisión al respecto, sabemos que la demanda como bien dices va a crecer, sigue creciendo en autos no nos fue tan mal esperábamos menos volumen ya que a lo largo del año veíamos que la importación no pintaba mucho sin embargo si hubo volúmenes muy importantes, en la importación quedamos muy parejos fueron volúmenes que sumaron a este total tanto en toneladas como entre cabo de sprint que se tienen por todas las mercancías que transferimos por este puerto; con relación a lo de los sistemas es un tema que también se sigue atendiendo para poder llegar e integrar todo lo que es los sistemas al nuevo sistema PIS que estamos en proceso de ello.

9. Por su parte la ATEPV manifiesta su inquietud en relación a que no les queda clara la regla de operación que indica acerca de si un equipo se queda sin gasolina se le puede levantar una incidencia, consideran que es una regla que esta muy abierta que podría referirse a un automóvil en ese caso para lo que es la carga rodante como es el caso de CPV y SSA que manejan autos, pero los operadores están inquietos pues no se tiene la seguridad de que no se les aplique a las unidades de carga y se les levante una sanción y no puedan entrar a laborar, hasta el momento no cuentan con algo que les asegure que para lo que es la carga no se vaya a aplicar; la ASIPONAVER le comenta que este tema esta más relacionado con lo que es el Subcomité de Seguridad, se toma nota y se les agradecerá que la próxima reunión del Subcomité de Seguridad toquen el tema ya que son asuntos relacionados con la seguridad las incidencias; la ATEPV indica que entiende ese punto de que es un asunto de seguridad mas sin embargo quiere manifestar que es algo que consideran arbitrario, porque como en el caso de CPV se aplico la incidencia a alguien que no fue quien cometió la infracción entonces los limita porque si no tienen a alguna otra persona que cubra esa vacante les afecta la operación, por eso se comenta en este subcomité porque les puede afectar la operación; la ASIPONAVER comenta que no se tenia información al respecto pero se toma nota para hacerlo llegar al área correspondiente. A este respecto comenta la AMANAC que, si entiende que esos temas se deben tocar en el Subcomité de Seguridad más, sin embargo, sería bueno que en este foro se tome nota y se le informe a la Lic. Isaura Rosales, tuvieron el tema de que a una persona a una autoridad igual le levantaron una incidencia por 30 días y el tema es que ya nos estaba empezando a afectar con el tema de las comunicaciones a las embarcaciones, entonces pues obviamente ahí si ya pega a la productividad porque pues al no poder comunicar al barco íbamos a tener el barco atracado sin





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



poder operar, el tema incluso de las incidencias ya lo han tocado en el Subcomité de Seguridad y no ha tenido la respuesta idónea el siente que si han estado siendo demasiado arbitrarios porque se han expuesto incluso casos en donde por temas insignificantes en donde se les explica al personal de el porque se hacen las cosas, simplemente vienen y levantan la incidencia y no dan pauta a poder aclararlo, ya tiene que ser posteriormente a través de directivos, cuando el considera que podría evitarse ese paso, y pide se le comente a la Lic. Isaura Rosales, incluso considera conveniente programar una reunión para tocar todos estos temas que han salido desde el mes de diciembre a la fecha que la mayoría se le han notificado por correo, incluso de manera más informal por WhatsApp y pues que se puedan solventar.

La ASIPONAVER toma nota para informar a la Licenciada para ver que se puede hacer al respecto, y ver la posibilidad de programar una reunión para tratarlo mas de cerca con los involucrados interesados.

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

