

# 15

## MECANISMOS DE COORDINACIÓN CON LAS APIS ZEE LÁZARO CÁRDENAS

Servicios De Consultoría Consistentes En La Planeación, Coordinación Y Control De Zonas Económicas  
Especiales, Así Como En La Elaboración De Estudios Complementarios

## CONTENIDO

<b>15 MECANISMOS DE COORDINACIÓN CON LAS APIS.....</b>	<b>2</b>
<b>15.1 Introducción.....</b>	<b>2</b>
<b>15.2 Descripción de los actores y sus roles.....</b>	<b>2</b>
<b>15.3 Fundamentos de la necesidad de coordinación .....</b>	<b>4</b>
15.3.1 Incremento de carga en puerto .....	4
15.3.2 Impacto del puerto en la competitividad de las empresas .....	6
15.3.3 Impulso de proyectos de infraestructura .....	6
<b>15.4 Ambitos de coordinación API - ZEE.....</b>	<b>7</b>
<b>15.5 Instancias propuestas de coordinación API - ZEE .....</b>	<b>11</b>
<b>15.6 Participación de la api en el desarrollo de la ZEE .....</b>	<b>12</b>
<b>15.7 El rol del fideicomiso “fondo de disponibilidad” .....</b>	<b>13</b>
<b>15.8 Conclusiones .....</b>	<b>14</b>
<b>15.9 ANEXOS .....</b>	<b>16</b>
15.9.1 Anexo I – AFDZEE: Ley federal de zonas económicas especiales y .....	16
15.9.2 Anexo II – CGPMM: Ley de puertos.....	17
15.9.3 Anexo III – Comisión intersecretarial: Ley federal de zonas económicas especiales. 18	
15.9.4 Anexo IV – Autoridad aduanera: ley aduanera.....	19
15.9.5 Anexo V – API: ley de puertos.....	19
15.9.6 Anexo VI – Administrador Integral: Ley federal de las zonas económicas especiales ...	20
15.9.7 Anexo VII – Inversionistas: Ley federal de las zonas económicas especiales .....	22
15.9.8 Anexo VIII – Vinculación de las reglas de operación de la ZEE con las reglas de operación de Lázaro Cárdenas.....	22
15.9.9 Anexo IX – Consideraciones legales y naturaleza de los administradores integrales para la ZEE (Santamarina y Steta) .....	30
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>32</b>

## 15 MECANISMOS DE COORDINACIÓN CON LAS APIS

### 15.1 INTRODUCCIÓN

La Ley Federal de Zonas Económicas Especiales establece en el numeral i) fracción II del artículo 12, que *“En caso de que una administración portuaria integral a que se refiere la Ley de Puertos, se ubique en el Área de Influencia o de manera contigua a ésta, los mecanismos de coordinación con aquélla para la debida operación de la Zona. En todo caso, se velará porque las políticas y los programas para el desarrollo del sistema portuario nacional guarden congruencia con el Programa de Desarrollo y, en su caso, conforme al procedimiento previsto en el artículo 41 de la Ley de Puertos se promoverán los ajustes que correspondan al programa maestro de desarrollo portuario a que se refiere dicho artículo”*.

Este capítulo recoge los mecanismos de coordinación entre los actores involucrados en el Programa de Desarrollo de la ZEE y la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (API). En el primer apartado se definen los actores involucrados y sus roles. En el segundo apartado, se describen los fundamentos de necesidad de coordinación, y en el tercer apartado se describen los ámbitos de coordinación en operaciones y en infraestructura y, finalmente, se considera el Fideicomiso de “Fondos Disponibles” como una fuente alternativa de financiamiento.

### 15.2 DESCRIPCIÓN DE LOS ACTORES Y SUS ROLES

Este apartado describe el papel que juegan los actores implicados en la regulación, administración y operación de la ZEE y su área de influencia en coordinación con las APIS:

**AUTORIDAD FEDERAL PARA EL DESARROLLO DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES (AFDZEE):** La Ley Federal de Zonas Económicas Especiales menciona que la AFDZEE es la encargada de *“elaborar el Programa de Desarrollo y remitir su aprobación a la Comisión Intersecretarial de Zonas Económicas Especiales. El plan de desarrollo puede conllevar tanto inversiones dentro de la ZEE como en su zona de influencia”*<sup>1</sup>.

**COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE<sup>2</sup> (CGPMM):** La ley de Puertos menciona a la CGPMM como el *“encargado de (i) aprobar el Plan Maestro de Desarrollo Portuario desarrollado por la Administración Portuaria Integral. Por otro lado, (ii) en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Social, delimita los bienes del dominio público que constituyen los recintos portuarios y la Zona de Desarrollo Portuario.<sup>3</sup>, además (iii) es el encargado de la gestión de recursos para el desarrollo de los puertos”*

**COMISIÓN INTERSECRETARIAL DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES<sup>4</sup>:** La Ley Federal de ZEE crea esta comisión del que forman parte, entre otros, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP) con el *“objetivo de coordinar a las dependencias y entidades paraestatales competentes en la planeación, establecimiento y operación de las Zonas”*. Asimismo, aprobará el Programa de Desarrollo de cada Zona Económica; Determinará las acciones para el establecimiento, desarrollo y sustentabilidad de las Zonas y Áreas de Influencia; Además propondrá los mecanismos de coordinación en materia de información, inversiones, operación y demás factores que promuevan el desarrollo de las Zonas.

<sup>1</sup> El detalle de las atribuciones para la AFDZEE se detallan en el Anexo I

<sup>2</sup> Ver Anexo II

<sup>3</sup> Artículo 7 y 8 de la Ley de Puertos

<sup>4</sup> La integración de la comisión y las atribuciones de la misma se describen en el Anexo III

**AUTORIDAD ADUANERA<sup>5</sup> (SAT):** La Ley Aduanera establece que *“Las funciones relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional o a la salida del mismo son facultades exclusivas de las autoridades aduaneras”*.

**ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL (API):** La Ley de Puertos menciona que *“Existirá una Administración Portuaria Integral cuando la planeación, programación y demás actos relativos a los bienes del puerto se le encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil”<sup>6</sup>*. Está encargado<sup>7</sup> (i) de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo de las áreas conferidas a fin de lograr mayor eficiencia y competitividad. Asimismo, (ii) es el encargado de construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria, además de construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias y prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante cesión parcial de derecho o de contratos con terceros. (iii) Además, se le confiere el usar, aprovechar y explorar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso.

**ADMINISTRADOR INTEGRAL<sup>8</sup> (AI):** La LFDZEE establece que *“La persona moral o entidad paraestatal que, con base en un Permiso o Asignación, funge como desarrollador - operador de la Zona y en tal carácter tiene a su cargo la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la misma, incluyendo los Servicios Asociados o, en su caso, la tramitación de éstos ante las instancias correspondientes”*. Asimismo, en su rol como desarrollador y operador de las ZEE, es el encargado de la elaboración del Plan Maestro de la Zona. Por otro lado, dentro de sus funciones está la promoción y vigilancia de la ZEE, debiendo coordinar con la Administración Portuaria Integral y el SAT los controles de bienes, vehículos y personas.

**INVERSIONISTAS:** La LFDZEE establece que *“La empresa de la Zona, nacional o extranjera, autorizada para realizar actividades económicas productivas en la Zona”<sup>9</sup>*. Estos actores utilizarán las instalaciones portuarias para aprovisionarse de materias primas y/o para el envío de sus productos terminados.

**RECINTO PORTUARIO:** La Ley de Puertos menciona en la fracción III de su artículo 2 que *“La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría y por la de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios”*.

**ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO:** La ley de Puertos menciona a en la fracción VIII de su artículo 2 que *“El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto”*.

---

<sup>5</sup> El artículo 3 de la Ley Aduanera se describe en el Anexo IV

<sup>6</sup> Ver Anexo V

<sup>7</sup> El detalle sobre actividades de la API se desarrollan en el Anexo V

<sup>8</sup> Para conocer el detalle sobre el AI remitirse al Anexo VI

<sup>9</sup> Para conocer el detalle sobre los Inversionistas remitirse al Anexo VII

**ZONA:** La Ley Federal de Zonas Económicas Especiales menciona en la fracción XVII de su artículo 3 que *“La Zona Económica Especial, área geográfica del territorio nacional, determinada en forma unitaria o por secciones, sujeta al régimen especial previsto en esta Ley, en la cual se podrán realizar, de manera enunciativa y no limitativa, actividades de manufactura, agroindustria, procesamiento, transformación y almacenamiento de materias primas e insumos; innovación y desarrollo científico y tecnológico; la prestación de servicios de soporte a dichas actividades como servicios logísticos, financieros, informáticos, profesionales, técnicos y de otra índole que se consideren necesarias conforme a los propósitos de este ordenamiento, así como la introducción de mercancías para tales efectos”.*

### **15.3 FUNDAMENTOS DE LA NECESIDAD DE COORDINACIÓN**

Este apartado describe la relación de codependencia mutua entre la ZEE y la API: (i) por un lado, la ZEE generará un incremento en la carga del recinto portuario, (ii) por otro lado, el puerto es una pieza clave en la competitividad de la cadena de suministro de los Inversionistas que se instalen en la ZEE (iii) además, comparten intereses en el impulso de proyectos en el área de influencia de la ZEE.

Existen ejemplos internacionales sobre la coordinación entre las Zonas Económicas Especiales y los Puertos como el caso de Dubai en Emiratos Árabes Unidos, en el que la comunicación entre DP World (Administrador Portuario) y la Zona Franca de Jebel Ali comparten coordinación en sistemas de información, operaciones y una comunicación inter departamental, lo que asegura se cumplan los requisitos para la planificación y operaciones efectivas. En este caso existe incluso una participación accionarial del administrador portuario en la zona económica especial, siendo el dueño de la misma.

El Consorcio de la Zona Franca de Vigo, es una institución pública que desde 1947 trabaja para potenciar el comercio internacional y el desarrollo económico desde el noroeste de España. En su área logística de Bouzas, situada en el puerto de Vigo, gestiona una zona franca con todas sus ventajas para la importación y exportación. La comunicación entre el Puerto de Vigo y la Zona Franca se ve representada al estar integrada la participación del Director de la Autoridad Portuaria de Vigo dentro de los Órganos de Gobierno como Vocal Nato.

Otro caso es la Zona Franca de Barcelona administrada por El Consorcio de la Zona Franca que es entidad pública de dinamización económica y su principal actividad es gestionar el Polígono Industrial de la Zona Franca, situado cerca del puerto de Barcelona. La comunicación entre el puerto y la Zona se hace evidente al integrar dentro del Órgano de Gobierno de la Zona Franca de Barcelona al Presidente y al Director General del Puerto de Barcelona lo cual no solo facilita las decisiones entre el puerto y la zona, sino que además se asegura una constante comunicación entre las dos instancias.

### 15.3.1 INCREMENTO DE CARGA EN PUERTO

La instalación de empresas en la ZEE hará que los flujos de carga a través del puerto aumenten y por tanto los beneficios para la API también.

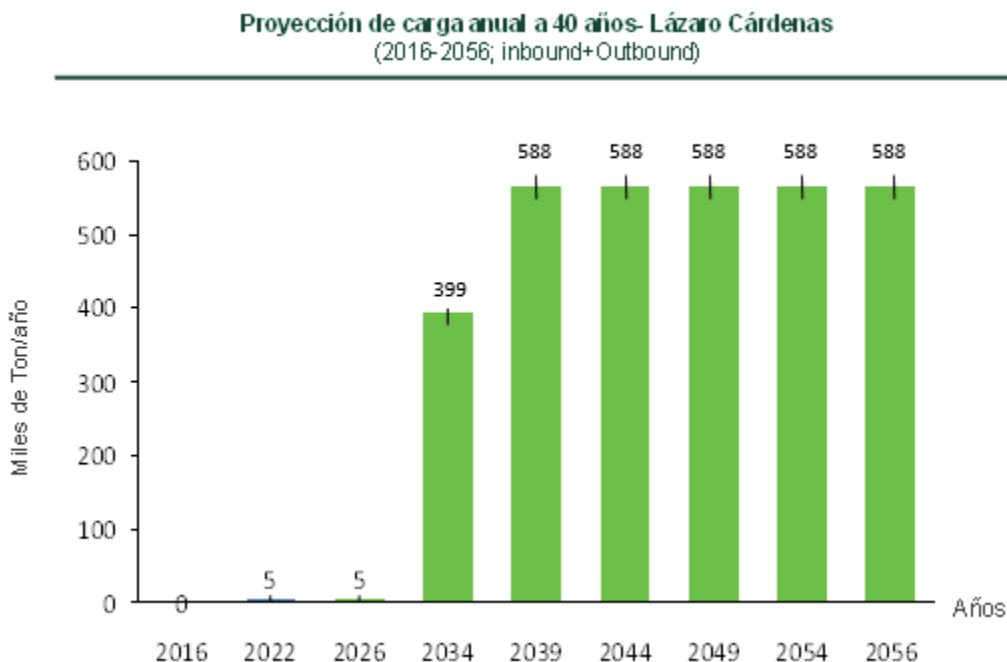
**Tabla 1 Proyección de carga portuaria generada por la puesta en marcha de la ZEE de Lázaro Cárdenas (Toneladas)**

Lázaro Cárdenas				
	2018	2022	2026	TACC (2022 - 2026)
Proyecciones del Puerto sin puesta en marcha de ZEE	28,644,032	32,132,433	36,199,492	3.03%
Aumento de carga por la puesta en marcha de ZEE	-	4,800	4,800	0.00%
<b>Total</b>	<b>28,644,032</b>	<b>32,137,233</b>	<b>36,204,292</b>	<b>3.03%</b>

Fuente: Elaborado por el Consorcio

La puesta en marcha de la ZEE generará un incremento de carga para los puertos que se ubiquen dentro de su área de influencia. Para el caso de Lázaro Cárdenas se estima un aumento de más de 4 mil toneladas para el 2026, casi 400 mil toneladas para 2036<sup>10</sup> y más de medio millón de toneladas para 2056. A continuación, se ilustra el comportamiento esperado de la carga derivado de la llegada de nuevas empresas a la ZEE a través del tiempo.

**Gráfica 1 Proyección de carga portuaria generada por las empresas a instalarse en la ZEE de Lázaro Cárdenas**



Fuente: Elaborado por el Consorcio

<sup>10</sup> Para conocer el detalle sobre la estimación de demanda, remitirse al capítulo 3, del estudio de prefactibilidad

La ZEE tiene una vocación claramente exportadora, por lo que al igual que otras Zonas Económicas en el mundo, es fundamental la ubicación cercana a un puerto para optimizar las operaciones de comercio exterior. La instalación de empresas generadoras de carga en la ZEE, dará un impulso a la necesidad de los servicios proporcionados por el puerto de entrada y salida de mercancías, tanto por los prestadores de servicios logísticos, como los servicios requeridos por parte la autoridad aduanera y otros organismos de control en el puerto.

### 15.3.2 IMPACTO DEL PUERTO EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS

La ZEE necesita que los servicios portuarios sean eficientes y competitivos, ya que el puerto será nodo principal para la cadena logística de las empresas instaladas en la ZEE. Asimismo, será necesario contar con precios y tiempos competitivos para impulsar la competitividad de las empresas. Se deben considerar todos los costos que influirán en el total del *costo de aterrizaje*<sup>11</sup> para el aprovisionamiento de las empresas incluyendo, entre otros:

- Flete marítimo entre el puerto origen de mercancías y Lázaro Cárdenas, o entre el puerto y el puerto destino.
- Costo de maniobra en el puerto (THC – *Terminal Handling Cost*)
- Costos relacionados con inspecciones y control fronterizo
- Costo de traslado entre puerto y la Zona Económico Especial

Por lo tanto, el establecer mecanismos de coordinación entre el administrador integral y la API, será fundamental para fomentar el atractivo de las ZEE como nodo logístico eficiente y competitivo de los Inversionistas, así como para potenciar el flujo de mercancías gestionado por los puertos.

Lo anterior, beneficiará bajo un esquema de colaboración a los Inversionistas que se asienten en la ZEE, siendo un atractivo y fomentando el desarrollo integral de la Zona, además de promover la creación de infraestructura específica.

### 15.3.3 IMPULSO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

La API, en su calidad de empresa paraestatal, está facultada para realizar las inversiones de infraestructura o las que considere para el desarrollo del Puerto<sup>12</sup>. Para ello, la API elabora el Plan Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) recogiendo inversiones dentro del Recinto Portuario que ayudan a tener más capacidad y mejor servicio en el puerto. Este plan debe contar con la aprobación de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM) para ejecutarse.

Asimismo, la AFDZEE liderará la definición de un programa de desarrollo<sup>13</sup> priorizando inversiones en infraestructura del área de influencia de la ZEE, que será aprobada por la Comisión Intersecretarial, donde también participa la SCT.

<sup>11</sup> [http://www.supplychain247.com/article/whats\\_missing\\_in\\_your\\_total\\_landed\\_cost/c.h.\\_robinson](http://www.supplychain247.com/article/whats_missing_in_your_total_landed_cost/c.h._robinson)

<sup>12</sup> Con aprobación por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte SCT sobre la aplicación y destino de los recursos junto con la autorización por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), en términos de la fracción XIII del artículo 58 de la Ley Federal de las Entidades para estatales.

<sup>13</sup> En el artículo 3 de La Ley de ZEE define El Programa de Desarrollo como el instrumento de planeación que prevé los elementos en materia de ordenamiento territorial y las características de las obras de infraestructura de transporte, de comunicaciones, de logística, energética, hidráulica y otras que se requieren ejecutar en el exterior de la Zona para la operación de la misma y, en su caso, otras obras que sean complemento a la infraestructura exterior; así como las políticas públicas y acciones complementarias a que se refiere el artículo 12 de esta Ley;

Debido a la ubicación de la ZEE y su relación directa con el puerto, existirán proyectos contemplados por las APIs que promoverá mejoras en la competitividad de las ZEE y viceversa. Por lo tanto, los proyectos de infraestructuras que estén contemplados en el PMDP que tengan una afectación sobre el área de influencia de la ZEE será necesario alinearlos y actualizarlos en el tiempo para garantizar las sinergias y el máximo aprovechamiento tanto para la API como para la ZEE. Igualmente, es relevante que la API opine en lo posible en la elaboración del plan maestro de la ZEE con objeto de coordinar y planear la creación de infraestructura portuaria acorde a las necesidades de las líneas de negocio que se manejen en la ZEE, su logística y su promoción.

## 15.4 AMBITOS DE COORDINACIÓN API - ZEE

El siguiente apartado describe los ámbitos de coordinación de la API con la ZEE:

- (i) Coordinar esfuerzos de promoción
- (ii) Elaborar y coordinar las Reglas de Operación entre el AI y la API
- (iii) Coordinación con Autoridades – Aduanas
- (iv) Establecer Estándares de Desempeño
- (v) Coordinación en Sistemas de Información
- (vi) Elaborar un Programa de Inversiones que beneficie a ambos
- (vii) Identificar Fuentes de Financiamiento
- (viii) Proveer asistencia

### COORDINAR ESFUERZOS DE PROMOCIÓN

Las acciones que realicen la Administración, el Administrador Integral y la AFDZEE deben alinearse para promocionar tanto al puerto como a todas las actividades económicas que se desarrollen en la ZEE. El objetivo es poder realizar campañas de promoción de API conjuntamente con la ZEE, para dar a conocer de manera paralela todas las actividades que se desarrollan en la totalidad de la ZEE (actividades no necesariamente portuarias), lo que se traduce en una sinergia que permite una cobertura del mercado más amplia, y que representa un ahorro de recursos al dar a conocer oportunidades y resultados en conjunto y no de forma aislada.

Para ello, se propone crear espacio de trabajo conjuntos en los que participe la API junto con los representantes de la AI y la AFDZEE de cara a coordinar la participación en eventos, foros y congresos organizados por entes nacionales como la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (Canacintra), Asociación de Terminales y Operadores Portuarias (ATOP) y la Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria, Marítima y Costera, A.C. (AMIP) o internacionales, como la American Association of Port Authorities (AAPA) y la Asociación Latinoamericana de Puertos y Terminales (LATINPORTS). Estos esfuerzos permitirían una captación más profunda de oportunidades de negocios en las que se desenvuelven las actividades en torno a la API y a la ZEE potenciando la atracción de clientes dando a conocer la infraestructura, servicios (pudiendo establecer descuentos para el uso de los servicios portuarios a las empresas de las ZEE) y resultados.



## ELABORAR Y COORDINAR LAS REGLAS DE OPERACIÓN ENTRE EL AI Y LA API

La elaboración y actualización de Reglas de Operación de la ZEE, deberán estar directamente vinculado con las Reglas de Operación del Puerto<sup>14</sup> en sus capítulos siguientes:

Capítulo I - Disposiciones Generales, se deberá tomar en cuenta, entre otras, la regla 3 sobre la “Conformación del Puerto y área de aplicación de las Reglas de Operación”.

Capítulo II – Áreas e Instalaciones del Puerto, debiendo considerar, entre otras, la regla 5 sobre la “Administración de áreas” y la regla 6 sobre el “Plan Maestro de Desarrollo Portuario”

Capítulo III – Servicios Portuarios y Conexos, debiendo considerar, entre otros, la regla 15 sobre “De la prestación de los servicios portuarios y conexos” y la regla 17 “De los requisitos generales”

Capítulo IV – Comité de Operación, debiendo considerar, entre otros, la regla 22 sobre “Del Funcionamiento” y la regla 23 sobre “Subcomité de productividad y calidad”

Capítulo V – Horarios de Operación del Puerto, debiendo considerar la regla 33 sobre el “Horario de la Aduana”, además de la regla 34 sobre el “Horario de las distintas autoridades”

Capítulo X – Almacenamiento de Carga, debiendo considerar la regla 88 sobre el “Almacenaje y Servicios a la Carga”, la regla 89 sobre el “Almacenamiento de la Carga, entre otras

Capítulo XI – Recepción o Entrega de Mercancías, debiendo considerar la regla 94 sobre las “Variantes de entrega o recepción de Carga”, la regla 95 sobre la “Descarga Directa”, entre otras

Capítulo XII – Control de Transporte Terrestre, considerando, entre otras, la regla 98 sobre el “Flujo de Salida de la Carga”, la regla 99 sobre la “Regulación para el ingreso de unidades de transporte terrestre” y la regla 102 sobre “Del Aseguramiento de Carga”

Capítulo XIII – Información estadística, debiendo considerar, entre otras, la regla 104 sobre “Del sistema estadístico”

Capítulo XIV- Seguridad e Higiene, debiendo considerar la regla 119 sobre los “Reportes de seguridad e higiene”

Capítulo XV – Accesos y Vialidades del Recinto Portuario, debiendo considerar, entre otras, la regla 120 sobre el “Control de accesos” y la regla 121 sobre “Padrón de usuarios y su actualización”

Capítulo XVI – Seguridad y Protección Portuaria, debiendo considerar, entre otras, la regla 134 sobre la “Responsabilidad de la Vigilancia” y la regla 137 sobre “De las Restricciones”

Capítulo XVII – Código Ambiental y Prevención de la contaminación, debiendo considerar la regla 144 sobre “De la Ecología” y la regla 146 “De las Medidas Sanitarias”

Capítulo XVII – Sanciones, debiendo considerar la regla 156 sobre “Del Cumplimiento de las presentes reglas” y la regla 157 sobre “Infracciones”

---

<sup>14</sup> La vinculación con las Reglas de Operación del Puerto se detalla en el Anexo VIII

Para asegurar que la productividad y eficiencia del puerto y su enlace con las ZEE sea lo mejor posible, optimizando los estándares de desempeño y mejorando la agilidad y garantizando que las actividades portuarias de comercio exterior se lleven a cabo de manera más eficiente para las empresas instaladas en la ZEE. En el anexo VIII se presentan las reglas de operación del puerto que podrían aplicar a la operativa de la ZEE.

Mediante la coordinación entre la API, el AI y la AFDZEE se establecerán reglas de operación coherentes que marcarán la pauta para que la administración, aprovechamiento, operación y prestación de servicios en el puerto y en la ZEE funcionen de tal manera que la ejecución de las actividades se lleve a cabo de forma ordenada y con apego a lineamientos de control y operación, traduciéndose en una eficiente y controlada administración de recursos.

## COORDINACION CON AUTORIDADES - ADUANAS

Las ZEE contarán con el esquema de beneficios fiscales, aduanales y económicos. En este sentido la Ley Federal de ZEE establece obligaciones al AI de control de bienes, que como mínimo serán equivalentes a las definidas en la Ley Aduanera para el administrado de un Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)<sup>15</sup>. Esta contempla:

- Administrar, supervisar y controlar el recinto, cumpliendo con los lineamientos que determine el Servicio de Administración Tributaria;
- Establecer reglas, para el control, vigilancia y seguridad del recinto fiscalizado y de las mercancías de comercio exterior.

El cumplimiento de estas obligaciones es percibido como un riesgo<sup>16</sup> por parte de los potenciales administradores integrales nacionales, ya que hasta la fecha no se cuenta con las competencias necesarias en la administración de RFE. Este factor, podría ser una barrera para que los potenciales desarrolladores consideren su participación en el desarrollo y operación de las ZEE. En este sentido se considera conveniente propiciar una sinergia con la API en la coordinación de los trámites administrativos de comercio exterior, ya que cuenta con el personal capacitado, una buena relación con la Autoridad Aduanera y con los sistemas necesarios para llevar a cabo los controles de bienes, vehículos y mercancías necesarios.

La naturaleza de las actividades de la API, implica la participación de diversas autoridades que realizan diversas funciones propias de su responsabilidad y exigen que se cumpla la normatividad de acuerdo al marco legal existente. Por ejemplo: la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), a través de Capitanías de Puerto; Servicio de Administración Tributaria (SAT), a través de Aduanas; Procuraduría General de la República (PGR); Policía Federal, Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA), entre otras. La coordinación de las acciones de estas autoridades es de vital importancia para agilizar y facilitar la operación de la API y su vínculo con la nueva ZEE. De esta manera, se buscaría unificar, programar y sincronizar revisiones para cumplir lo anterior, ahorrando tiempo y recursos en beneficio de la ZEE y la API, para favorecer el flujo de mercancías.

Para marcar la pauta, es necesario establecer una logística adecuada y acorde a las actividades que se están desarrollando en la ZEE y en la API. El AI se encargará de facilitar el funcionamiento de los flujos entre API y la ZEE, empleando los recursos necesarios. Para lograr la eficiencia logística es necesario disponer de un sistema de información que haga de interfaz con las autoridades el cual provea un servicio conjunto de información entre la API, el AI y Aduanas.

<sup>15</sup> Artículos 14-D, 15, 26, 135-A, 135-B establecidos en la Ley Aduanera, el Decreto para el fomento del recinto fiscalizado estratégico y del régimen de recinto fiscalizado estratégico y Lineamientos de Infraestructura, Control y Seguridad para Operadores de Recintos Fiscalizados Estratégicos

<sup>16</sup> Informe de los Resultados de la Auscultación y relación de potenciales Administradores Integrales

La API y el AI deberán coordinar para monitorear que efectivamente la logística ejecutada sea la óptima, a través del establecimiento de reglas y guías cuyo objetivo sea mantener una conectividad eficiente entre ambas infraestructuras.

## ESTABLECER ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO

Una coordinación y establecimiento de estándares de operación y desempeño para la API y la ZEE, permitirá hacer frente a la competencia de otros puertos:

- Los estándares deben lograrse a través de acciones en coordinación con las autoridades, el AI y la API, como optimizar áreas y servicios del puerto, coordinar la operación acorde a los volúmenes de tráfico entrantes y salientes, y ejecutar acciones estratégicas para el impulso de la ZEE, tarifas preferenciales, aumento de la capacidad portuaria (calado suficiente, disponibilidad de muelles, espacios para maniobras y almacenamiento, entre otros), mejora de la seguridad, sincronización del puerto y las actividades económicas de la ZEE, relación e integración con otras ZEE y zonas fuera de este esquema (enlaces a través de otros modos de transporte).
- La definición de estándares de desempeño de tiempo, costos y tarifas, permitirá obtener referencias de la operación en el puerto y entre el puerto y la ZEE, teniendo que ser monitoreado para vigilar que dichos estándares se sigan cumpliendo, a través de la medición de la operación, y proponiendo estrategias que permitan corregir desviaciones, o mantener el curso.
- En coordinación con el AI, y una vez evaluados los estándares actuales, se deberán fijar las nuevas metas y objetivos para hacer al puerto más competitivo para la ZEE, a través de construcción de nueva infraestructura y la adquisición o actualización de equipo portuario.
- Considerando todo lo anterior, estos estándares permitirán que las tarifas sean competitivas para lograr dar un atractivo al puerto para las empresas navieras, aumentando la productividad del puerto (rendimiento operativo), y el Área de Influencia de la ZEE.

## COORDINACION EN SISTEMAS DE INFORMACION

El empleo del sistema de interfaz con las autoridades sobre la información entre API y ZEE permitirá agilizar actividades y procedimientos de diversa índole (como trámites en puerto, accesos, tránsito de mercancía, almacenamiento, etc.) con el objetivo de reducir los tiempos de estadía de la mercancía en el puerto y haciendo más eficiente operativamente el traslado de mercancía entre puerto y ZEE, y viceversa.

Además, permitirá contar con un canal de comunicación adecuado entre la API, el AI y Aduanas, de tal manera que sea posible transmitir resultados históricos y en tiempo real de la implementación, operación y desempeño, según sea el caso, de las actividades que se realicen, y esto, a su vez, facilitará la toma de decisiones acorde al crecimiento económico de la zona. Al lograr la implementación del sistema de interfaz de comunicación, la coordinación entre el AI y la API será óptima, agilizando las actividades y permitiendo una sincronía operativa.

## ELABORAR UN PROGRAMA DE INVERSIONES QUE BENEFICIE A AMBOS

La elaboración de un Programa de Inversiones para beneficio mutuo entre las API y de los AI de las ZEE, permitirá una correcta priorización de las necesidades de crecimiento, modernización y mantenimiento del Puerto, de la ZEE y su Área de Influencia, y que le permita mantener una posición competitiva en el mercado. La Alineación del Plan Maestro de Desarrollo Portuario y el Programa de Desarrollo de la Zona permitirán optimizar la utilización de los recursos, evitar duplicidad de inversiones y maximizar el beneficio de las inversiones. Así mismo, se podrían identificar las fuentes de financiamiento idóneas y establecer estrategias conjuntas para su obtención.

### IDENTIFICAR FUENTES DE FINANCIAMIENTO:

Para lograr un manejo de recursos eficiente, es necesario evaluar de dónde serán obtenidos los recursos y en qué se utilizarán. Para ello, es necesario realizar acciones coordinadas entre la AFDZEE, la CGPMM, el AI, la API, las autoridades y los entes de donde se obtendrá los recursos, de ser el caso.

Los ingresos de una API se integran por (i) recursos propios: provenientes de las tarifas de infraestructura portuaria como: puerto fijo, puerto variable, atraque y muellaje; ingresos por maniobras y servicios; los ingresos provenientes de las cesiones parciales de derechos, así como (ii) recursos fiscales: provenientes del Presupuesto de Egresos de la Federación. Adicionalmente y para proyectos concretos (iii) pueden recurrir a mecanismos de asociación con el sector privado.

Sin embargo, según los estatutos actuales de las APIs, el ámbito de actuación de sus recursos está circunscrito al recinto portuario y a la zona de desarrollo portuario en terrenos de propiedad de API, por lo que solo podrá financiar proyectos de infraestructuras que se proyecten en este ámbito.

### PROVEER ASISTENCIA TÉCNICA

Otro ámbito de coordinación es la prestación de asistencia técnica de la API a la AI en los ámbitos de operación, promoción, inversión y financiamiento, así como las guías necesarias para facilitar y agilizar la implementación y crecimiento de las ZEE (equipamiento, redes de distribución, logística, infraestructura entre otras más), aprovechando el vínculo que existe entre la API y sus actividades económicas.

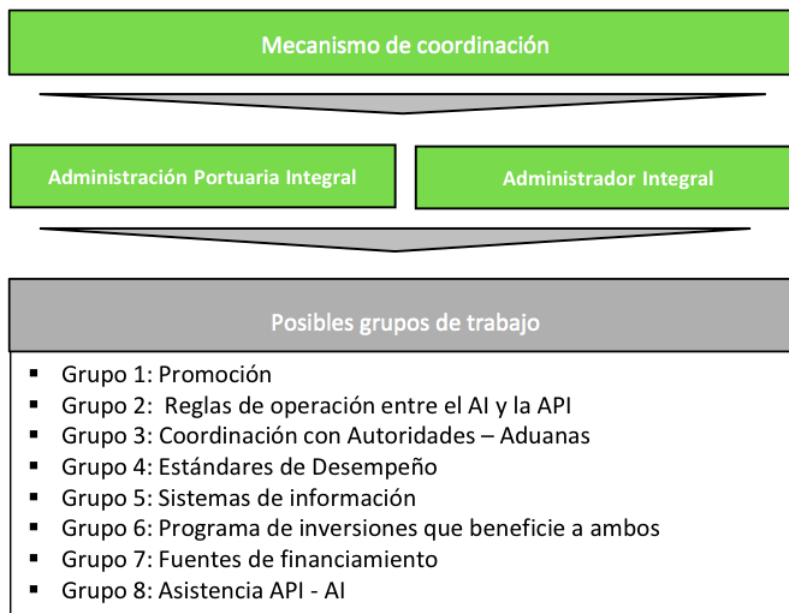
## 15.5 INSTANCIAS PROPUESTAS DE COORDINACION API-ZEE

Actualmente, existe un ámbito de coordinación a nivel federal que es la Comisión Intersecretarial de la ZEE. Esta instancia de coordinación de alto nivel puede ayudar a alinear las inversiones del programa de ZEE y los PMDP, siendo la encargada de aprobar el Programa de Desarrollo de cada Zona Económica, las acciones a ejecutar y da seguimiento al mismo. En esta Comisión Intersecretarial de ámbito federal, se cuenta con la participación de la SCT (con insumos de la CGPMM), quien tiene la responsabilidad de aprobar los PMDP de cada puerto, puede ayudar a la coordinación en los proyectos que desarrollan las APIs y también contribuyen a la mejora de la competitividad de las ZEE.

Sin embargo, con el objetivo de tratar los ámbitos antes descritos en el apartado anterior de manera más local a nivel de cada ZEE y de manera más operativa, se propone poner en marcha un **mecanismo de coordinación** que involucre a la API y el AI. Este mecanismo podrá generar los grupos de trabajo necesarios para implementar las acciones de (i) mejora de competitividad de los inversionistas optimizando sus operaciones y (ii) realizar el seguimiento a la identificación de necesidades y monitoreo del avance de los proyectos de inversión de interés mutuo.

Asimismo, en los grupos de trabajo se invitará a otras autoridades en caso de ser necesario (Ej. Aduanas, AFDZEE, responsables de entidades locales, estatales, otros).

### Ilustración 1 Esquema de coordinación API y AI



Fuente: Elaborado por el Consorcio

Además, se recomienda que el Director General de cada administradora forme parte del Consejo de Administración de la contraparte.

## 15.6 PARTICIPACION DE LA API EN EL DESARROLLO DE LA ZEE

Este apartado describe (i) los conceptos de inversión que requiere el desarrollo del recinto de la ZEE, para posteriormente (ii) dar a conocer el marco normativo que permite a la API realizar inversiones en sociedades mercantiles, y finalmente para (iii) las modalidades de participación accionaria de la API en la ZEE.

El desarrollo del recinto de la ZEE requiere acometer inversiones de desarrollo de suelo (adecuación, urbanización, zonas verdes), así como para la construcción de edificios industriales e infraestructura de servicios auxiliares, inversiones en el desarrollo de un sistema de interfaz con las autoridades, entre otros. Estas deberán ser financiadas por el Administrador Integral de la ZEE que puede tener una naturaleza privada, mixta o publica, de acuerdo al equilibrio de riesgo y rentabilidad esperado en cada ZEE.

Experiencias internacionales muestran esquemas de participación pública privadas durante las etapas iniciales de las ZEE<sup>17</sup>. En el caso de México, la participación pública se pudiera realizar a través de la API por las sinergias e intereses alineados con las ZEE. La naturaleza de las API permite plantear esquemas de participación en el capital del Administrador Integral a través de la adquisición de acciones, siempre que se adecue al marco normativo (estatutos de las APIs) para permitir la compra de acciones<sup>18</sup>, así se pudieran financiar parte de las inversiones para el desarrollo de la ZEE o, por otro lado, capitalizar a la sociedad a través del *know how* en las operaciones. Las aportaciones de la API dentro del capital del Administrador Integral pudieran ser mayoritaria o minoritaria, dependiendo de la inversión a realizar. Asimismo, se considera que las inversiones podrían recuperarse en el tiempo a partir de los rendimientos que genere el negocio del desarrollo y operación de la ZEE.

## 15.7 EL ROL DEL FIDEICOMISO “FONDO DE DISPONIBILIDAD”

Como se explica en el capítulo de naturaleza del administrador integral<sup>19</sup>, la financiación no reembolsable de infraestructuras complementarias (externas) por parte de entidades del estado<sup>20</sup> es fundamental para reducir el flujo de caja de inversión a aportar por el Administrador integral, reduciendo la percepción de riesgo en una etapa en la que la ZEE genera ingresos incipientes. Esto contribuirá a incentivar la participación del sector privado en el desarrollo de la ZEE.

Por otra parte, las APIs obtienen recursos a través de dos medios, el primero, recursos fiscales que le otorga la SHCP programados dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación y, el segundo, recursos propios a través de contraprestaciones que reciben las APIs por la cesión de terminales e instalaciones portuarias y por la prestación de servicios portuarios.

El planteamiento propuesto por la SCT, junto con la SHCP, es crear con los recursos propios remanentes de las APIs, que no sean aplicados en el ejercicio anual, un fideicomiso “Fondo de Disponibilidad” que consolidará los remanentes propios de las APIs, así los recursos no estarán limitados a su aplicabilidad anual y que tendrá dentro de su objeto de inversión el desarrollo de los recintos portuarios y otros. Por lo tanto, con este vehículo, se pudiera generar una transferencia de recursos desde el fideicomiso hacia las APIs que generen pocos recursos propios y generar una capitalización para desarrollar inversiones en infraestructura más allá del recinto portuario, beneficiando también al área de influencia de la ZEE y a la coordinación y operación con la misma, en virtud a que dichas inversiones serán en beneficio mutuo para la API y la ZEE.

En este sentido, los recursos necesarios para la inversión y desarrollo de proyectos tendrán al fideicomiso como su fuente.

---

<sup>17</sup> Ver capítulo Estudio de Prefactibilidad capítulo 10

<sup>18</sup> Ver Anexo IX

<sup>19</sup> Ver capítulo 10. Naturaleza del Administrador Integral.

<sup>20</sup> De acuerdo con experiencias internacionales se recomienda que las aportaciones por parte del gobierno tanto para el desarrollo del primer lote del predio, como la infraestructura de agua y saneamiento sea a fondo perdido; sin embargo, se pueden desarrollar esquemas de SPV con el AI en caso del desarrollo del predio, y un SPV con un tercero que se encargue de la provisión del servicio de agua y saneamiento con el fin que el gobierno pueda recuperar su inversión.

## 15.8 CONCLUSIONES

Para lograr elevar el nivel competitivo de las ZEE, resulta necesaria la participación de la API en el desarrollo de las operaciones; al optimizar la cadena logística entre la API y la ZEE, al alinear el desarrollo de infraestructura para el área de influencia de la ZEE a través de los Planes Maestros de Desarrollo, al otorgar el *expertise* necesario para adecuar las reglas de operación de las ZEE, al minimizar los riesgos operativos a través de proveer de asistencia técnica al Administrador Integral y los Inversionistas y al servir como encargado de la evaluación y asesoramiento sobre el desempeño de la ZEE.

La coordinación API-ZEE planteado generaría un mecanismo efectivo para el desarrollo de las operaciones e inversiones en las ZEE y el desarrollo del puerto. Existen una serie de áreas de coordinación entre la API, el AI, las Autoridades Federales, y dependencias locales y estatales:

- (i) Coordinar esfuerzos de promoción
- (ii) Elaborar y coordinar las Reglas de operación entre el AI y la API
- (iii) Coordinación con Autoridades – Aduanas
- (iv) Establecer Estándares de Desempeño
- (v) Coordinación en sistemas de información
- (vi) Elaborar un programa de inversiones que beneficie a ambos
- (vii) Identificar fuentes de financiamiento
- (viii) Proveer asistencia

Asimismo, en caso de que se prevea una participación pública privada para el desarrollo del recinto de la ZEE esta pudiera ser a través de una participación de la API como socio del capital accionario del Administrador Integral<sup>21</sup>. La API, al formar parte del capital accionario pudiera financiar parte de las inversiones, capitalizar a la sociedad a través del *know how* en las operaciones y minimizar el riesgo de los Administradores Integrales lo que generaría un impulso para el desarrollo de la ZEE.

Finalmente, el fideicomiso “Fondo de Disponibilidad”, pudiera funcionar como una fuente adicional de recursos para proveer de infraestructura necesaria a proyectos que beneficien a la API y al AI.

---

<sup>21</sup> Será necesario adecuar los estatutos de las API

# ANEXOS

Servicios De Consultoría Consistentes En La Planeación, Coordinación Y Control De Zonas Económicas Especiales, Así Como En La Elaboración De Estudios Complementarios



## 15.9 ANEXOS

### 15.9.1 ANEXO I – AFDZEE: LEY FEDERAL DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES Y

Artículo 36. La Secretaría tendrá las atribuciones siguientes para efectos de esta Ley:

- I. Implementar la política para el establecimiento y desarrollo de Zonas;
- II. Coordinar, promover y realizar estudios, consultas, análisis y proyectos para el establecimiento de Zonas;
- III. Dictaminar las propuestas para el establecimiento, ampliación o modificación de las Zonas;
- IV. Someter a la consideración del Titular del Ejecutivo Federal el proyecto de Declaratoria de la Zona;
- V. Elaborar, en coordinación con las dependencias y entidades paraestatales competentes, así como con la participación de las entidades federativas y los municipios involucrados y tomando en consideración las recomendaciones que, en su caso, haya realizado el Consejo Técnico, el proyecto de Programa de Desarrollo y sus modificaciones, así como someterlos a aprobación de la Comisión Intersecretarial;
- VI. Otorgar los Permisos y Asignaciones, así como resolver, según corresponda, su modificación, cesión, terminación o prórroga;
- VII. Otorgar las Autorizaciones, así como resolver su modificación o terminación;
- VIII. Vigilar el cumplimiento de los términos y condiciones de los Permisos, Asignaciones y Autorizaciones;
- IX. Aprobar, a propuesta del Administrador Integral, el Plan Maestro de la Zona y sus modificaciones, así como verificar su cumplimiento;
- X. Aprobar, a propuesta del Administrador Integral, las reglas de operación de cada Zona y, en su caso, las modificaciones que resulten necesarias;
- XI. Autorizar al Administrador Integral la prestación de Servicios Asociados a terceros en el Área de Influencia, en los términos del artículo 33, fracción III, de esta Ley;
- XII. Requerir información y documentación al Administrador Integral y a los Inversionistas para verificar el cumplimiento de sus obligaciones;
- XIII. Coordinar acciones de promoción de las Zonas, sin perjuicio de las que correspondan al Administrador Integral;
- XIV. Suspender las actividades o la ejecución de obras en la Zona, en el caso previsto en el artículo 49 de esta Ley;
- XV. Coadyuvar en la coordinación entre los gobiernos federal, locales y municipales en donde se ubique la Zona y el Área de Influencia, y el Administrador Integral y los Inversionistas;
- XVI. Autorizar los actos que impliquen el cambio del control de la persona moral titular del Permiso, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley;
- XVII. Aplicar las sanciones derivadas de las infracciones a la presente Ley y disposiciones que derivan de la misma;
- XVIII. Solicitar el auxilio de las autoridades que resulten competentes, para hacer efectivo el cumplimiento de las medidas que determine de conformidad con la presente Ley, y
- XIX. Las demás que prevea esta Ley y el Reglamento de la misma.

## AFDZEE: REGLAMENTO DE LA LEY FEDERAL DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

**Artículo 4.-** Para los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

XXVIII. Programa de Desarrollo: el instrumento de planeación, elaborado por la Autoridad Federal y aprobado por la Comisión Intersecretarial, que prevé los elementos en materia de ordenamiento territorial y las características de la Infraestructura en el exterior de la Zona para la operación de la misma y, en su caso, otras obras que sean complemento a dicha Infraestructura exterior, así como las políticas públicas y acciones complementarias;

### 15.9.2 ANEXO II – CGPMM: LEY DE PUERTOS

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes esté representada por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante como se muestra a continuación:

**ARTICULO 2.** Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

I. Secretaría: La Secretaría de Comunicaciones y Transportes

**ARTICULO 41.** El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

- I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y
- II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, las instalaciones es para recibir las embarcaciones en navegación de altura y cabotaje, los espacios necesarios para los bienes, y los servicios portuarios necesarios para la atención de las embarcaciones y la prestación de los servicios de cabotaje.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones substanciales que se determinen en el reglamento de esta ley, a éste, serán elaborados por el administrador portuario, y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional, con una visión de veinte años, revisable cada cinco años. La Secretaría deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días hábiles, previas opiniones de las Secretarías de Marina en lo que afecta a la seguridad nacional; de Medio Ambiente y Recursos Naturales en lo que se refiere a la ecología y de impacto ambiental; de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos de desarrollo urbano.

Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días hábiles a partir de que la Secretaría las solicite, si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría. La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas. Si dichas modificaciones causaren algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

### 15.9.3 ANEXO III – COMISIÓN INTERSECRETARIAL: LEY FEDERAL DE ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

**Artículo 37.** Se establece la Comisión Intersecretarial de Zonas Económicas Especiales, cuyo objeto es coordinar a las dependencias y entidades paraestatales competentes en la planeación, establecimiento y operación de las Zonas.

La Comisión Intersecretarial estará integrada por:

- I. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, quien la presidirá;
- II. La Secretaría de Gobernación;
- III. La Secretaría de Desarrollo Social;
- IV. La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales;
- V. La Secretaría de Energía;
- VI. La Secretaría de Economía;
- VII. La Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación;
- VIII. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes;
- IX. La Secretaría de la Función Pública;
- X. La Secretaría de Educación Pública;
- XI. La Secretaría del Trabajo y Previsión Social;
- XII. La Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano;
- XIII. El Instituto Mexicano del Seguro Social;
- XIV. El Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, y
- XV. Las demás dependencias o entidades paraestatales que, en su caso, determine el Titular del Ejecutivo Federal.

Las dependencias y entidades paraestatales estarán representadas por su titular, quien podrá designar a su suplente, el cual deberá tener un nivel jerárquico de Director General como mínimo o su equivalente en las entidades paraestatales.

La Comisión Intersecretarial deberá invitar a sus sesiones a un representante de cada Cámara del Congreso de la Unión, quien tendrá derecho de voz pero no de voto en la sesión respectiva.

**Artículo 39.** La Comisión Intersecretarial tendrá carácter permanente y tendrá las atribuciones siguientes:

- I. Establecer la política para el establecimiento y desarrollo de Zonas;
- II. Aprobar el Dictamen, a solicitud de la Secretaría;
- III. Emitir los lineamientos a los cuales se sujetará la elaboración de Dictámenes;
- IV. Aprobar el Programa de Desarrollo de cada Zona;
- V. Determinar las acciones concretas que deben ejecutar las dependencias y entidades paraestatales en congruencia con el Programa de Desarrollo, con el objeto de asegurar el establecimiento, desarrollo y sustentabilidad de las Zonas y Áreas de Influencia;
- VI. Dar seguimiento a la ejecución de las acciones señaladas en la fracción anterior, y formular las recomendaciones que correspondan;
- VII. Establecer mecanismos de coordinación para agilizar la ejecución de políticas, proyectos y acciones, así como el otorgamiento de las concesiones y demás autorizaciones por parte de las dependencias o entidades paraestatales, que sean necesarias para el establecimiento y desarrollo de Zonas;

- VIII. Proponer al Titular del Ejecutivo Federal, por conducto de la Presidencia de la Comisión Intersecretarial, los mecanismos para la coordinación de acciones y esfuerzos de los sectores público, privado y social en materia de información, inversiones, producción y demás factores que promuevan el desarrollo de las Zonas;
- IX. Solicitar, cuando lo considere pertinente, la opinión de académicos, especialistas o representantes de organismos de los sectores privado y social;
- X. Solicitar a las dependencias y entidades paraestatales la información que sea necesaria para el ejercicio de sus funciones, y
- XI. Las demás que establezcan las disposiciones jurídicas aplicables.

#### 15.9.4 ANEXO IV – AUTORIDAD ADUANERA: LEY ADUANERA

ARTICULO 3o. Las funciones relativas a la entrada de mercancías al territorio nacional o a la salida del mismo son facultades exclusivas de las autoridades aduaneras.

Los funcionarios y empleados públicos federales y locales, en la esfera de sus respectivas competencias, deberán auxiliar a las autoridades aduaneras en el desempeño de sus funciones cuando éstas lo soliciten y estarán obligados a denunciar los hechos de que tengan conocimiento sobre presuntas infracciones a esta Ley y hacer entrega de las mercancías objeto de las mismas, si obran en su poder.

Las autoridades aduaneras ejercerán sus atribuciones en forma coordinada y en colaboración con las autoridades de la Administración Pública Federal, de las entidades federativas y municipios, así como con las autoridades fiscales y aduaneras de otros países con arreglo a lo dispuesto por los tratados internacionales de que México sea Parte y estén en vigor; en su caso, intercambiando información a través de los centros o sistemas electrónicos que se dispongan, a fin de que las autoridades ejerzan las atribuciones que les correspondan, quienes deberán mantener reserva de la información de conformidad con las disposiciones jurídicas aplicables.

Los programas o proyectos relacionados con mejoras, controles, uso de nuevas tecnologías o facilitación en materia aduanera que las autoridades mexicanas realicen o celebren en forma coordinada con autoridades aduaneras y fiscales de otros países, deberán implementarse de conformidad con los términos pactados con dichas autoridades y atendiendo a las disposiciones jurídicas aplicables. El Servicio de Administración Tributaria establecerá mediante reglas, los mecanismos, formas y medios a través de los cuales se facilitará y proveerá la instrumentación de dichos programas o proyectos.

#### 15.9.5 ANEXO V – API: LEY DE PUERTOS

**ARTICULO 38.** Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

**ARTICULO 39.** La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

**ARTICULO 40.** Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

- I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
- II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
- III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de Terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
- VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
- VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
- VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
- IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;
- X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen;
- XI. Proporcionar al CUMAR la información que les sea requerida relacionada con la Protección Marítima y Portuaria, así como tomar en cuenta sus recomendaciones para mantener los niveles establecidos en el artículo 19 Ter de la presente Ley.

## 15.9.6 ANEXO VI – ADMINISTRADOR INTEGRAL: LEY FEDERAL DE LAS ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

**Artículo 3.** Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

- I. **Administrador Integral:** La persona moral o entidad paraestatal que, con base en un Permiso o Asignación, funge como desarrollador - operador de la Zona y en tal carácter tiene a su cargo la construcción, desarrollo, administración y mantenimiento de la misma, incluyendo los Servicios Asociados o, en su caso, la tramitación de éstos ante las instancias correspondientes;

Sección III

De los derechos y obligaciones del Administrador Integral

**Artículo 33.** Además de los derechos y obligaciones establecidos en las secciones I y II anteriores, corresponde al Administrador Integral:

- I. Elaborar el Plan Maestro de la Zona y someterlo a la aprobación de la Secretaría, dentro de los 180 días naturales siguientes a la entrega del Permiso o Asignación correspondiente. El Plan Maestro de la Zona deberá ser revisado por el Administrador Integral cuando menos con una periodicidad de 5 años y, en caso de ser necesario, podrá ser modificado, previa aprobación de la Secretaría;

- II. Construir, desarrollar, administrar y mantener las obras de infraestructura de la Zona, así como prestar los Servicios Asociados o, en su caso, tramitar éstos ante las instancias correspondientes, de conformidad con lo previsto en el Plan Maestro de la Zona;
- III. Prestar a terceros Servicios Asociados en el Área de Influencia si así lo considera conveniente, siempre y cuando no se afecte la operación de la Zona, y se obtenga previamente la autorización de la Secretaría, así como los demás permisos o autorizaciones correspondientes conforme a las disposiciones aplicables. Dichos servicios podrán ser exclusivamente los relativos a sistemas de urbanización, electricidad, agua potable, drenaje, tratamiento de aguas residuales, saneamiento y telecomunicaciones;
- IV. Adquirir los bienes inmuebles necesarios para operar la Zona, o bien, la titularidad de los derechos respecto a los mismos, así como obtener los permisos y autorizaciones que, en su caso, conforme a las leyes se requieran para construir las obras de infraestructura de la Zona o prestar los Servicios Asociados;
- V. Programar y ejecutar las acciones de promoción y desarrollo de la Zona;
- VI. Recibir los beneficios fiscales y sujetarse al régimen aduanero de la Zona, así como los demás incentivos y facilidades administrativas que se otorguen en la misma;
- VII. Determinar los espacios o lotes industriales que corresponden a cada Inversionista, de conformidad con el Plan Maestro de la Zona;
- VIII. Acordar con los Inversionistas los términos y condiciones para el otorgamiento de uso o arrendamiento de los lotes industriales y la prestación de Servicios Asociados en la Zona;
- IX. Recibir las contraprestaciones por los conceptos previstos en la fracción anterior;
- X. Contratar y mantener vigentes las pólizas de seguros y coberturas para hacer frente a posibles riesgos o daños;
- XI. Formular para aprobación de la Secretaría, las reglas de operación de la Zona, las cuales deberán incluir, entre otros aspectos, los horarios de la Zona; regulación de las áreas de uso común; control y acceso de tránsito de personas y bienes; intercambio de información entre los Inversionistas y el Administrador Integral; programación de instalación de Inversionistas; manejo de cargas y medidas para la prevención de accidentes;
- XII. Operar los servicios de vigilancia y control de accesos y tránsito de personas y bienes en la Zona, de conformidad con lo previsto en las reglas de operación de la misma, sin perjuicio de las disposiciones jurídicas aplicables y las atribuciones de las autoridades competentes. Dichas funciones podrán prestarse con un cuerpo encargado de verificar que la seguridad y vigilancia en las mismas se lleve a cabo conforme a las disposiciones establecidas.
- XIII. En situaciones de emergencia o cuando se ponga en peligro la paz interior o la seguridad nacional, las autoridades federales competentes podrán prestar en forma directa la vigilancia para preservar la seguridad de la Zona;
- XIV. Contratar al personal necesario que requiera para sus funciones, incluyendo al personal directivo, conforme a la legislación laboral, privilegiando a los nacionales;
- XV. Contratar con terceros los servicios necesarios para el desarrollo y operación de la Zona, cuando le resulte conveniente;
- XVI. Obtener fondos, créditos, garantías y otros recursos financieros en el país o en el extranjero, para el desarrollo y operación de la Zona;
- XVII. Informar, en los términos que establezca la Secretaría, sobre el estado general de la Zona, su desempeño y cualquier incidente que ponga en riesgo la seguridad, eficiencia y continuidad de operaciones en la misma;
- XVIII. Proporcionar la información y documentación que les sea requerida por la Secretaría para verificar el cumplimiento de los Permisos o Asignaciones, el Plan Maestro de la Zona y las disposiciones jurídicas aplicables;
- XIX. Convenir con los Inversionistas que para la resolución de controversias, preferentemente, podrán someterse al arbitraje y a otros medios alternativos, en términos de las disposiciones aplicables, y
- XX. Observar lo dispuesto en las demás disposiciones jurídicas aplicables.

## 15.9.7 ANEXO VII – INVERSIONISTAS: LEY FEDERAL DE LAS ZONAS ECONÓMICAS ESPECIALES

**Artículo 3.** Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

X. Inversionista: La empresa de la Zona, nacional o extranjera, autorizada para realizar actividades económicas productivas en la Zona

## 15.9.8 ANEXO VIII – VINCULACIÓN DE LAS REGLAS DE OPERACIÓN DE LA ZEE CON LAS REGLAS DE OPERACIÓN DE LÁZARO CÁRDENAS

REGLA	CAPÍTULO	APLICA	NO APLICA	OBSERVACIONES
	<b>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</b>			
Regla 1.	Fundamentos	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 2	Definición de Términos.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 3.	Conformación del Puerto y área de aplicación de las Reglas de Operación.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
	<b>CAPÍTULO II</b>			
	<b>ÁREAS E INTALACIONES DEL PUERTO</b>			
Regla 5.	Administración de áreas.	X		
Regla 6.	Programa Maestro de Desarrollo Portuario.	X		
Regla 7.	Mantenimiento.		X	
Regla 8.	Obras ejecutadas por los Cesionarios.		X	
Regla 9.	Daños o accidentes.		X	
Regla 10	Áreas destinadas para terminales e instalaciones portuarias.		X	
Regla 11	Áreas de Uso Común.		X	
Regla 12	Áreas destinadas para autoridades portuarias.		X	
Regla 13	Áreas destinadas para actividades diversas.		X	
Regla 14	Señalización en el Recinto Portuario		X	
	<b>CAPÍTULO III</b>			
	<b>SERVICIOS PORTUARIOS Y CONEXOS</b>			
Regla 15	De la prestación de los servicios portuarios y conexos	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE

Regla 16	Solicitud para prestar los servicios portuarios y conexos.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 17	Requisitos Generales.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 18	Requisitos particulares para la prestación de servicios portuarios.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 19	Requisitos particulares para la prestación de servicios conexos.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 20	Respuesta a las solicitudes.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 21	Supervisión y evaluación de la prestación de los servicios.	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
<b>CAPÍTULO IV</b>				
<b>COMITÉ DE OPERACIÓN</b>				
Regla 22	Del funcionamiento.	X		Se deberán considerar los servicios del ferrocarril y operadores en la ZEE
Regla 23	Subcomité de Productividad y Calidad.	X		Se deberán considerar los servicios del ferrocarril y operadores en la ZEE
Regla 24	Subcomité de Seguridad, Higiene y Ecología.		X	
Regla 25	Subcomité de Logística y Coordinación Portuaria		X	
Regla 26	Subcomité de Promoción	X		Se deberán considerar los servicios del ferrocarril y operadores en la ZEE
Regla 27	Presentación y atención de quejas de los Usuarios		X	
Regla 28	Procedimiento para la presentación de quejas ante el Comité.		X	
<b>CAPÍTULO V</b>				
<b>HORARIOS DE OPERACIÓN DEL PUERTO</b>				
Regla 29	Horario para el arribo, zarpe y atención de embarcaciones		X	
Regla 30	Horarios de la APILAC		X	
Regla 31	Horarios del Centro de Control de Tráfico Marítimo y Central de Emergencia		X	
Regla 32	Horarios de la Capitanía de Puerto		X	
Regla 33	Horarios de la Aduana	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 34	Horarios de las distintas autoridades	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE



CAPÍTULO VI				
ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ATRAQUE				
Regla 35	De la programación para el arribo de buques		X	
Regla 36	Del envío de la información para la asignación de posiciones de atraque		X	
Regla 37	Presentación del aviso de arribo		X	
Regla 38	De la Validación de las Terminales		X	
Regla 39	Información a autoridades para la programación de arribos		X	
Regla 40	Validación de resultados de la programación		X	
Regla 41	De la programación extraordinaria		X	
Regla 42	De la asignación de posiciones de atraque		X	
Regla 43	De las prioridades para la asignación de posiciones de atraque		X	
Regla 44	De las coincidencias de arribos		X	
Regla 45	De las condiciones de los servicios a buques		X	
Regla 46	De las posiciones de atraque previamente ocupadas		X	
Regla 47	La Coordinación Marítima		X	
Regla 48	De las inconformidades de los Usuarios		X	
			X	
CAPÍTULO VII				
NAVEGACIÓN INTERIOR DEL PUERTO				
Regla 49	Calados Oficiales		X	
Regla 50	Comunicación con el CCTM		X	
Regla 51	Autorización para Navegación Interior y Reconocimiento Electrónico de Embarcaciones en Puerto		X	
Regla 52	Velocidad de las Embarcaciones en los Canales de Navegación		X	
Regla 53	Prohibición de Permanecer en el Canal de Navegación		X	
Regla 54	De las eMbarcaciones Menores y Pesqueras		X	
Regla 55	Uso de Radio Banda Marina		X	
CAPÍTULO VIII				

ATRAQUE Y PERMANENCIA DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO				
Regla 56	De los permisos y prioridades de atraque		X	
Regla 57	Libre plática		X	
Regla 58	Del uso del servicio de remolque		X	
Regla 59	Registro de Importación		X	
Regla 60	De la planeación de buques con carga peligrosa		X	
Regla 61	Restricciones de las Embarcaciones en Muelles			
Regla 62	Criterios para permanencia en las posiciones de atraque		X	
Regla 63	De los incumplimientos que afecten la programación		X	
Regla 64	De las disposiciones nocturnas para buques atracados.		X	
Regla 65	De las solicitudes de Cambibo de Muelles, fondeo, abarluo y Desabarluo		X	
Regla 66	Del plazo de Desatraque y sus Excepciones			
Regla 67	Observancia de las Reglas de Operación		X	
Regla 68	De los daños y afectaciones a la infraestructura portuaria		X	
<b>CAPÍTULO IX</b>				
MANIOBRAS PORTUARIAS				
Regla 69	De la planeación de operaciones		X	
Regla 70	Del inicio de operaciones		X	
Regla 71	Sistemas operativos		X	
Regla 72	Responsables de la operación		X	
Regla 73	Revisión de las condiciones de seguridad en buques		X	
Regla 74	Del personal de maniobras		X	
Regla 75	Los equipos de maniobras		X	
Regla 76	Verificación de las condiciones de la carga		X	
Regla 77	Del manejo de sustancias peligrosas		X	
Regla 78	Permanencia de las mercancías en los muelles		X	
Regla 79	Estándares de rendimientos		X	
Regla 80	De los indicadores de rendimiento		X	
Regla 81	Fórmulas de aplicación de los indicadores de rendimiento		X	
Regla 83	Traslado de las mercancías		X	

	peligrosas			
Regla 84	Vialidades		X	
Regla 85	Riesgos y contingencias		X	
Regla 86	Del reporte de ejecución de operaciones		X	
Regla 87	Optimización portuaria		X	
	<b>CAPÍTULO X</b>			
	<b>ALMACENAMIENTO DE CARGA</b>			
Regla 88	Almacenaje y servicios a la carga	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 89	Almacenamiento de mercancías	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 90	Almacenamiento de mercancías peligrosas	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 91	Control del almacén	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 92	Almacenamiento a Cielo Abierto	X		Se deberá considerar la operación de las autoridades en la ZEE
Regla 93	De la mercancía que causa abandono		X	
	<b>CAPÍTULO XI</b>			
	<b>RECEPCION O ENTREGA DE MERCANCÍAS</b>			
Regla 94	Variantes de entrega o recepción de carga	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 95	Descarga Directa	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
Regla 96	Operación de Recepción o Entrega de Carga en el Puerto		X	
Regla 97	Información para la recepción entrega de carga	X		Se deberán adecuar los conceptos a la ZEE
	<b>CAPÍTULO XII</b>			
	<b>CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE</b>			
Regla 98	Flujo de salida de la carga	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE
Regla 99	Regulación para el ingreso de unidades de transporte terrestre	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE
Regla 100	Del movimiento de unidades de transporte al interior del Recinto Portuario.	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE

Regla 101	Del desalojo de Unidades de transporte terrestre	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE
Regla 102	Del aseguramiento de carga	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE
Regla 103	Del movimiento ferroviario	X		Se deberá adecuar conceptos de la ZAL y RFE
<b>CAPÍTULO XIII</b>				
<b>INFORMACIÓN ESTADÍSTICA</b>				
Regla 104	Del sistema estadístico	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 105	Del envío de la información	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 106	De la información de almacenamiento	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 107	De la información de desalojo	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 108	De la Información de los servicios portuarios y conexos	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 109	Del manejo de la información	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 110	Capacidad de servicio	X		Esto es una recomendación, pero dependerá de APIVER si quiere incluir esta
Regla 111	Información a la Secretaría.		X	
Regla 112	Sanción por omisión de informes estadísticos por parte del cesionario, maniobrista, terminal o prestador de servicio	X		Depende del contrato en la ZAL
<b>CAPÍTULO XIV</b>				
<b>SEGURIDAD E HIGIENE EN EL RECINTO PORTUARIO</b>				
Regla 113	Seguridad e Higiene en Manejo de Cargas		X	
Regla 114	Medidas de seguridad e higiene en las maniobras portuarias		X	
Regla 115	De las medidas de seguridad en los muelles		X	
Regla 116	Medidas para prevenir accidentes		X	
Regla 117	De la supervisión de la seguridad		X	
Regla 118	Riesgos y contingencias		X	

Regla 119	Reportes de seguridad e higiene	X		Se deberá considerar en la operación de la ZAL
<b>CAPÍTULO XV</b>				
<b>ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO</b>				
Regla 120	Control de accesos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 121	Padrón de usuarios y su actualización	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 122	Credenciales y tarjetas electrónicas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 124	Accesos al Recinto Portuario	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 125	Acceso para vehículos de carga	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 126	Seguridad y accesos a las Instalaciones y Terminales portuarias	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 127	Requisitos para introducir o desalojar herramientas y equipos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 128	Transporte de pasajeros	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 129	Restricción del acceso	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 130	Vialidades generales de servicios al Puerto	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 131	Normas de vialidad	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 132	Maniobras especiales en vialidades	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
Regla 133	Revisión a la entrada y salida del Recinto Portuario	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZAL y el RFE
<b>CAPÍTULO XVI</b>				
<b>SEGURIDAD Y PROTECCIÓN PORTUARIA</b>				
Regla 134	Responsabilidad de la vigilancia	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 135	Vigilancia en los accesos	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 136	De la portación de armas	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 137	De las restricciones	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 138	Permanencia de personas dentro del Recinto Portuario	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 139	De los accesos no autorizados	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 140	De la seguridad de la mercancía	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 141	De la seguridad del Puerto	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE

Regla 142	Daños a la Infraestructura Portuaria		X	
Regla 143	Del código de protección de buques e instalaciones portuarias		X	
<b>CAPÍTULO XVII</b>				
<b>CODIGO AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN</b>				
Regla 144	De la Econología	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 145	De la Limpieza de los Muelles		X	
Regla 146	Medidas Sanitarias	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 147	Normatividad en materia ecológica	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 148	Del control de contaminación de canales y dársenas		X	
Regla 149	Del mantenimiento menor de buques en los muelles		X	
Regla 150	De las medidas de prevención de derrames de combustible en los canales y dársenas		X	
Regla 151	De las Medidas de Control de derrames de combustible		X	
Regla 152	De la evacuación de la basura de los buques		X	
Regla 153	Del cumplimiento de las normas de Ecología	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 154	De las instancias en materia de contaminación y ecología	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 155	Del control de licencias, autorizaciones y registros ambientales	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XVIII</b>				
<b>SANCIONES</b>				
Regla 156	Del cumplimiento de las presentes reglas	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE
Regla 157	Infracciones	X		Se deberá considerar en la operación de la ZEE

## 15.9.9 ANEXO IX – CONSIDERACIONES LEGALES Y NATURALEZA DE LOS ADMINISTRADORES INTEGRALES PARA LA ZEE (SANTAMARINA Y STETA)

Los términos con mayúscula inicial tendrán el significado que se les atribuye en el presente documento. Aquellos términos con mayúscula inicial que no estén definidos en el presente documento, tendrán el significado que se les atribuye en la Ley Federal de Zonas Económicas Especiales (la “**Ley de Zonas**”) o en su Reglamento.

### 1. CONSIDERACIONES LEGALES.

#### 1.1 Naturaleza Jurídica.

- (a) **Naturaleza Jurídica de los Administradores Integrales.** De conformidad con la fracción I del Artículo 3 de la Ley de Zonas, y con la fracción III del Artículo 4 del Reglamento de la Ley de Zonas, únicamente una persona moral constituida bajo leyes mexicanas, o una entidad paraestatal podrán fungir como Administradores Integrales de una Zona, debiendo obtener para tales efectos un Permiso o una Asignación, según corresponda, por parte de la Autoridad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (la “**Autoridad**”).

En virtud de lo anterior, únicamente podrán fungir como Administradores Integrales las sociedades mercantiles constituidas bajo la legislación mexicana, y las entidades paraestatales, siendo estas las mencionadas en el Artículo 3 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Paraestatal, es decir, (i) organismos descentralizados; (ii) Empresas de participación estatal mayoritaria, instituciones nacionales de crédito, organizaciones auxiliares nacionales de crédito e instituciones nacionales de seguros y de fianzas; y (iii) Fideicomisos Públicos, en términos del Artículo 47 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

- (b) **Naturaleza Jurídica de las Administradoras Portuarias Integrales.** La naturaleza de las APIs dependerá de la modalidad en que se constituyan, pudiendo ser sociedades mercantiles, o entidades paraestatales (siendo el caso más común las empresas de participación estatal mayoritaria). Asimismo, para ser una API, se necesitará ser titular de una concesión para la administración portuaria integral que deberá ser otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de conformidad con el Artículo 20 de la Ley de Puertos.

En todo caso, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 39 de la Ley de Puertos, las APIs serán *“autónomas en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.”*

#### 1.2 Participación de las APIs en el capital de los Administradores Integrales.

- (a) **Administrador Integral Persona Moral.** En caso de que la Autoridad resuelva otorgar en favor de una persona moral el Permiso correspondiente autorizándola para fungir como un Administrador Integral, y ser por ende titular de los derechos y obligaciones inherentes a dicho cargo, las APIs podrán participar en el capital social de dicha persona moral a través de la adquisición de una parte de las acciones representativas del capital social de dicha persona moral. En este caso, se deberá verificar que los estatutos sociales de la o las APIs interesadas les permitan participar o invertir en el

capital social de otras personas morales dedicadas a fines distintos a los de la propia API<sup>22</sup>.

- (b) **Administrador Integral Entidad Paraestatal.** En caso de que la Autoridad resuelva otorgar en favor de una entidad paraestatal la Asignación correspondiente autorizándola para fungir como un Administrador Integral, y ser por ende titular de los derechos y obligaciones inherentes a dicho cargo, las APIs podrán asociarse (siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y en la Ley Federal de las Entidades Paraestatales) con las entidades paraestatales siempre y cuando se trate de Empresas de Participación Estatal Mayoritaria, como accionistas, o de Fideicomisos Públicos, como fideicomisarios o simples beneficiarios. No podrán asociarse las APIs en forma alguna con órganos descentralizados, ya que la ley no permite a este tipo de entidades paraestatales llevar a cabo asociaciones con particulares.
- (c) **Áreas Prioritarias del Desarrollo Nacional.** Adicionalmente a lo anteriormente establecido, otro fundamento adicional que sustenta la legalidad en la participación o asociación de las APIs con los Administradores Integrales se encuentra en el Artículo 30 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales establece que *“las empresas en que participe de manera mayoritaria el Gobierno Federal o una o más entidades paraestatales, deberán tener por objeto las áreas prioritarias en los términos del Artículo 6o. de este ordenamiento.”* Lo anterior resulta aplicable para el caso de las Zonas, toda vez que estas, en términos del segundo párrafo del Artículo 1 de la Ley de Zonas, son consideradas como áreas prioritarias del desarrollo nacional.

En seguimiento a lo anterior, y por lo que respecta a los Fideicomiso Públicos, el artículo 40 de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales establece que dichos Fideicomisos Públicos deberán auxiliar el poder Ejecutivo mediante la realización de actividades prioritarias.

### 1.3 Bases Constitucionales.

- (a) La libertad que tienen las APIs para ejercer actos de comercio mediante la participación o asociación con los Administradores Integrales tiene sustento en el Artículo 5 Constitucional, mismo que protege la libertad de comercio, siempre y cuando esta sea con un objeto lícito.

---

<sup>22</sup> En caso de que los estatutos sociales no lo permitan, podría considerarse llevar a cabo una modificación de los mismos, de conformidad con la legislación y disposiciones aplicables.



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Proyección de carga portuaria generada por la puesta en marcha de la ZEE de Lázaro Cárdenas (Toneladas)	5
Gráfica 1 Proyección de carga portuaria generada por las empresas a instalarse en la ZEE de Lázaro Cárdenas.....	5
Ilustración 1 Esquema de coordinación API y AI a través de un Mecanismo de Coordinación .....	12