

# 15

## MECANISMOS DE COORDINACIÓN CON LAS APIS ZEE PUERTO CHIAPAS

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>
15.1 Introducción.....	2
15.2 Descripción de los actores y sus roles.....	2
15.3 Fundamentos de la necesidad de coordinación.....	4
15.3.1 Incremento de carga en puerto .....	4
15.3.2 Impacto del puerto en la competitividad de las empresas .....	5
15.3.3 Impulso de proyectos de infraestructura .....	6
15.4 Ambitos de coordinación API-ZEE.....	6
15.5 Instancias propuestas de coordinacion API-ZEE .....	11
15.6 Participacion de la api en el desarrollo de la ZEE .....	12
15.7 El rol del fideicomiso “fondo de disponibilidad” .....	12
15.8 Conclusiones.....	13
15.9 ANEXOS .....	15
15.9.1 Anexo I – AFDZEE: Ley federal de zonas económicas especiales .....	15
15.9.2 Anexo II – CGPMM: Ley de puertos.....	16
15.9.3 Anexo III – Comisión intersecretarial: Ley federal de zonas económicas especiales. ....	17
15.9.4 Anexo IV – Autoridad aduanera: Ley aduanera .....	18
15.9.5 Anexo V – API: Ley de puertos .....	18
15.9.6 Anexo VI – Administrador integral: ley federal de las zonas económicas especiales .....	19
15.9.7 Anexo VII – Inversionistas: ley federal de las zonas económicas especiales .....	21
15.9.8 Anexo VIII – Vinculación de las reglas de operación de la ZEE con las reglas de operación de puerto chiapas.....	21
15.9.9 Anexo IX – Consideraciones legales y naturaleza de los Administradores Integrales para la ZEE (Santamarina y Steta) .....	28
<b>ÍNDICE DE TABLAS.....</b>	<b>31</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 Puerto Chiapas (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 la 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 (AI)<sup>8</sup>:** 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 a 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 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”.

**ZONA:** La Ley Federal de Zonas Económicas Especiales menciona en la fracción XVII 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

<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

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.

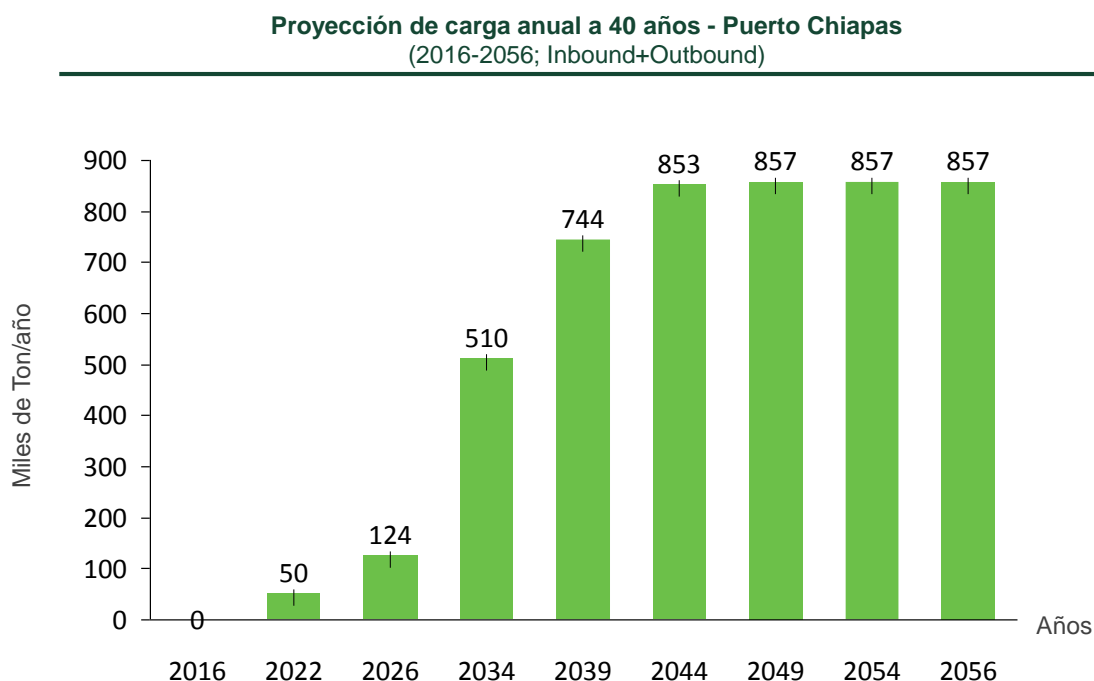
**Tabla 1: Proyección de carga portuaria generada por la puesta en marcha de la ZEE de Puerto Chiapas (Toneladas)**

Puerto Chiapas				
	2016	2022	2026	TACC (2022 - 2026)
Proyecciones del Puerto sin puesta en marcha de ZEE	252,907.00	1,040,041.36	3,040,688.25	30.76%
Aumento de carga por la puesta en marcha de la ZEE	-	50,000.00	124,200.00	25.54%
<b>Total</b>	<b>252,907.00</b>	<b>1,090,041.36</b>	<b>3,164,888.25</b>	<b>30.54%</b>



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 Puerto Chiapas se estima un aumento de más de 120 mil toneladas para 2026, más de medio millón de toneladas para 2036<sup>10</sup> y más de 800 mil 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.

**Grafica 1: Proyección de carga portuaria generada por las empresas a instalarse en la ZEE de Puerto Chiapas**



Fuente: Elaborado por el Consorcio

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 costos de aterrizaje<sup>11</sup> para el aprovisionamiento de las empresas incluyendo entre otros:

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

<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)

- Flete marítimo entre el puerto origen de mercancías y Puerto Chiapas, o entre Puerto Chiapas y el puerto destino.
- Costo de maniobras 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.

Debido a la ubicación de la ZEE y su relación directa con el puerto, existirán proyectos contemplados por las APIs que promoverán 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 describen 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

<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;

- (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 Portuaria, 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 espacios 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, deberá estar directamente vinculado con las Reglas de Operación<sup>14</sup> del Puerto en sus capítulos siguientes:

Capítulo I – Disposiciones Generales, debiendo considerar 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, tomando en consideración la regla 5 sobre la “administración de las áreas” y la regla 6 sobre el “Plan Maestro de Desarrollo Portuario”.

Capítulo III - Servicios Portuarios y Conexos, en su regla 20 sobre “Respuesta a las Solicitudes”

Capítulo IV – Comité de Operación, debiendo tomar en cuenta, entre otras, la regla 22 sobre “Del Funcionamiento” la regla 24 sobre el “Subcomité de Seguridad, Higiene y Ecología”.

Capítulo V – Horarios de Operación del Puerto, debiendo considerar, entre otras, la regla 30 sobre el “Horario de Aduanas” la regla 31 sobre el “Horario de las distintas autoridades”.

Capítulo IX – Maniobras Portuarias, rendimientos y productividad, considerando la regla 72 sobre el “Traslado de las mercancías de los muelles, al área de almacenamiento”.

---

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



Capítulo X – Almacenamiento de Carga, debiendo considerar, entre otras, la regla 78 sobre el “Almacenaje y Servicio a la Carga”, la regla 81 sobre el “Control de Mercancías”.

Capítulo XI – Recepción o entrega de Mercancías, considerando la regla 87 sobre la “Información para la recepción entrega de carga”.

Capítulo XII – Control de Transporte Terrestre, debiendo considerar entre otras la regla 88 sobre el “Flujo de entrada y salida de la carga”, la regla 89 sobre la “Regulación para el Ingreso de unidades de transporte terrestre”.

Capítulo XIII – Información estadística, debiendo considerar, entre otras, la regla 95 sobre el “Envío de Información”, la regla 96 “Del envío de información”.

Capítulo XVI – Protección Portuaria, al considerar, además de otras, la regla 123 sobre la “Vigilancia”, la regla 124 sobre “Vigilancia de accesos” y la regla 130 sobre “de la seguridad del Puerto”.

Capítulo XVII – Control Ambiental y Prevención de la Contaminación, al considerar, entre otras, la regla 133 sobre “Ecología”, la regla 135 sobre “Medidas Sanitarias” y la regla 136 sobre “Normatividad en Materia ecológica”.

Capítulo XVIII – Sanciones, al considerar la regla 146 sobre “del cumplimiento de las presentes reglas” y la regla 147 sobre “Infracciones”.

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 y ágil 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, traducándose 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.

<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

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.

La API y el AI deberán coordinarse 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 su ZEE, permitirá hacer frente a la competencia con 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.

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

- 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.

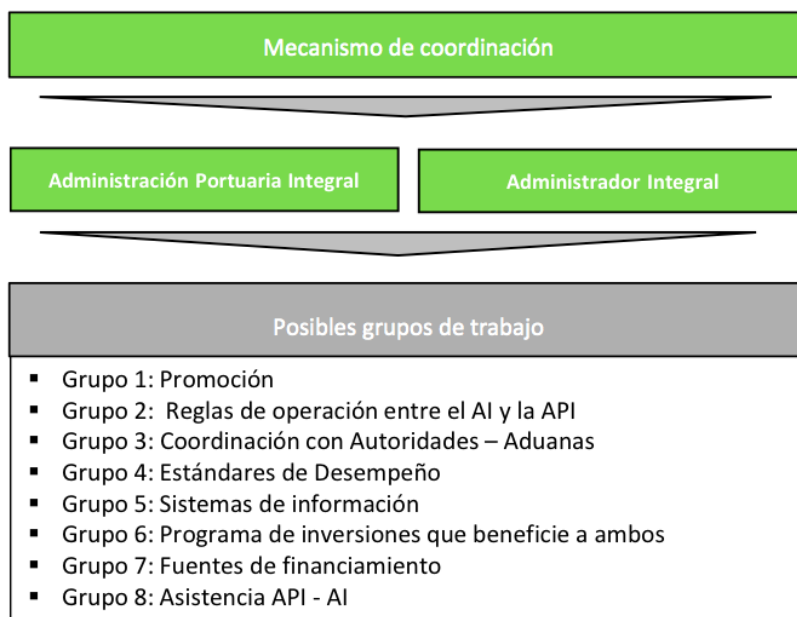
## 15.5 INSTANCIAS PROPUESTAS DE COORDINACION API-ZEE

Actualmente, existe un ámbito de coordinación a nivel federal que es la Comisión Intersecretarial de 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 objeto 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 pública, 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 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 superavitarias, 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

<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.

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. En el caso de Puerto Chiapas, al tratarse de un puerto deficitario, recibe recursos públicos para su operación, lo anterior, hasta que genere recursos excedentes.

## 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 planteada, 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

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 PUERTO CHIAPAS

REGLA	CAPÍTULO	APLICA	NO APLICA	OBSERVACIONES
	<b>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</b>			
Regla 1.	Fundamentos y objeto de las reglas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 2.	Definición de Términos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 3.	Conformación del Puerto y área de aplicación de las Reglas de Operación	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 4.	Modificación a las Reglas de Operación	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
	<b>CAPITULO II</b>			
	<b>ÁREAS E INSTALACIONES DEL PUERTO</b>			
Regla 5.	Administración de áreas	X		Se deberán adecuar los conceptos de la ZEE
Regla 6.	Programa Maestro de Desarrollo Portuario	X		Se deberán adecuar los conceptos de la ZEE
Regla 7.	Mantenimiento		X	
Regla 8.	Obras ejecutadas por los Operadores		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		X	

	portuarios y conexos			
Regla 16.	Solicitud para prestar los servicios portuarios y conexos		X	
Regla 17.	Requisitos Generales		X	
Regla 18.	Requisitos particulares para la prestación de servicios portuarios		X	
Regla 19.	Requisitos particulares para la prestación de servicios conexos		X	
Regla 20.	Respuesta a las solicitudes	X		Se deberán adecuar los conceptos de la ZEE
Regla 21.	Supervisión y evaluación de la prestación de los servicios		X	
<b>CAPÍTULO IV</b>				
<b>COMITÉ DE OPERACIÓN</b>				
Regla 22.	Del funcionamiento	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 23.	Subcomité de Cruceros	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 24.	Subcomité de Seguridad, Higiene y Ecología	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 25.	Presentación y atención de quejas de los Usuarios	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 26.	Procedimiento para la presentación de quejas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO V</b>				
<b>HORARIOS DE OPERACIÓN DEL PUERTO</b>				
Regla 27.	Horario para el arribo, zarpe y prestación de servicios	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 28.	Horarios de la Administración	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 29.	Horarios de la Capitanía de Puerto		X	
Regla 30.	Horarios de la Aduana	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 31.	Horarios de las distintas autoridades	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO VI</b>				
<b>ASIGNACIÓN DE POSICIONES DE ATRAQUE</b>				
Regla 32.	De la programación para el arribo de		X	

	buques			
Regla 33.	Presentación del aviso de arribo		X	
Regla 34.	De la validación de las terminales		X	
Regla 35.	Información a autoridades para la programación de arribos		X	
Regla 36.	Validación de resultados de la programación		X	
Regla 37.	De la programación extraordinario		X	
Regla 38.	De la asignación de posiciones de atraque		X	
Regla 39.	De las prioridades para la asignación de posiciones de atraque		X	
Regla 40.	De las coincidencias de arribos		X	
Regla 41.	De las inconformidades de los Usuarios		X	
	<b>CAPÍTULO VII</b>			
	<b>NAVEGACIÓN INTERIOR DEL PUERTO</b>			
Regla 42.	Calados Oficiales		X	
Regla 43.	Comunicación		X	
Regla 44.	Autorización para navegación interior y reconocimiento electrónico de embarcaciones en puerto		X	
Regla 45.	Prohibición de permanecer en el canal de navegación		X	
Regla 46.	De las embarcaciones menores y pesqueras		X	
	<b>CAPÍTULO VIII</b>			
	<b>ATRAQUE Y PERMANENCIA DE LAS EMBARCACIONES EN EL PUERTO</b>			
Regla 47.	De los permisos y prioridades de atraque		X	
Regla 48.	Libre plática		X	
Regla 49.	Del uso del servicio de remolque		X	
Regla 50.	De la planeación de buques con carga peligrosa		X	
Regla 51.	Los responsables de los buques atracados, no podrán sin el permiso previo de la Capitanía		X	
Regla 52.	Criterios para permanencia en las posiciones de atraque		X	
Regla 53.	De los incumplimientos que afecten la programación		X	
Regla 54.	De las disposiciones nocturnas para buques atracados		X	
Regla 55.	De las solicitudes de cambio de muelle y fondeo		X	
Regla 56.	Del plazo de desatraque y sus excepciones		X	
Regla 57.	Observancia de las Reglas de Operación		X	

Regla 58.	De los daños y afectaciones a la infraestructura portuaria		X	
<b>CAPÍTULO IX</b>				
<b>MANIOBRAS PORTUARIAS RENDIMIENTOS Y PRODUCTIVIDAD</b>				
Regla 59.	De la planeación de operaciones		X	
Regla 60.	Del inicio de operaciones		X	
Regla 61.	Sistemas operativos		X	
Regla 62.	Responsables de la operación		X	
Regla 63.	Revisión de las condiciones de seguridad en buques		X	
Regla 64.	Del personal de maniobras		X	
Regla 65.	Los equipos de maniobras		X	
Regla 66.	Verificación de las condiciones de la carga		X	
Regla 67.	Del manejo de sustancias peligrosas		X	
Regla 68.	Permanencia de las mercancías en los muelles		X	
Regla 69.	Estándares de rendimientos		X	
Regla 70.	De los indicadores de rendimiento		X	
Regla 71.	Fórmulas de aplicación de los indicadores de rendimiento		X	
Regla 72.	Traslado de las mercancías de los muelles, al área de almacenamiento	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 73.	Traslado de las mercancías peligrosas		X	
Regla 74.	Vialidades		X	
Regla 75.	Riesgos y contingencias		X	
Regla 76.	Del reporte de ejecución de operaciones		X	
Regla 77.	Optimización portuaria		X	
<b>CAPÍTULO X</b>				
<b>ALMACENAMIENTO DE CARGA</b>				
Regla 78.	Almacenaje y servicios a la carga	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 79.	Almacenamiento de mercancías	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 80.	Almacenamiento de mercancías peligrosas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 81.	Control de almacén	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 82.	Almacenamiento a cielo abierto	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 83.	De la mercancía que causa	X		Se deberá incluir el

	abandono			esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XI</b>				
<b>RECEPCIÓN O ENTREGA DE MERCANCÍAS</b>				
Regla 84.	Variantes de entrega o recepción de carga		X	
Regla 85.	Carga/Descarga Directa		X	
Regla 86.	Operación de recepción o entrega de carga en el Puerto		X	
Regla 87.	Información para la recepción entrega de carga	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XII</b>				
<b>CONTROL DE TRANSPORTE TERRESTRE</b>				
Regla 88.	Flujo de entrada y salida de la carga	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 89.	Regulación para el Ingreso de unidades de transporte terrestre	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 90.	Del movimiento de unidades de transporte al interior del Recinto Portuario	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 91.	Del desalojo de Unidades de transporte terrestre	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 92.	Del aseguramiento de carga	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 93.	Del movimiento ferroviario	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XIII</b>				
<b>INFORMACIÓN ESTADÍSTICA</b>				
Regla 94.	Del sistema estadístico	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 95.	Del envío de la información	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 96.	De la información de almacenamiento	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 97.	De la información de desalojo	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 98.	De la información de los prestadores de servicios portuarios y conexos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 99.	Del manejo de la información	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE



Regla 100.	Capacidad de servicio	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 101.	Información a la Secretaría	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 102.	Sanción por omisión de reportes estadísticos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XIV</b>				
<b>SEGURIDAD E HIGIENE EN EL RECINTO PORTUARIO</b>				
Regla 103.	Seguridad e Higiene en Manejo de Cargas		X	
Regla 104.	Medidas de seguridad e higiene en las maniobras portuarias		X	
Regla 105.	De las medidas de seguridad en los muelles		X	
Regla 106.	Medidas para prevenir accidentes		X	
Regla 107.	De la supervisión de la seguridad		X	
Regla 108.	Riesgos y contingencias		X	
Regla 109.	Reportes de Seguridad e Higiene		X	
<b>CAPÍTULO XV</b>				
<b>ACCESOS Y VIALIDADES DEL RECINTO PORTUARIO</b>				
Regla 110.	Control de accesos		X	
Regla 111.	Padrón de Usuarios y su Actualización		X	
Regla 112.	Credenciales y tarjetas electrónicas		X	
Regla 113.	Accesos al Recinto Portuario		X	
Regla 114.	Acceso para Vehículos de Carga		X	
Regla 115.	Seguridad y accesos a las Instalaciones y Terminales portuarias		X	
Regla 116.	Requisitos para introducir o desalojar herramientas y equipos		X	
Regla 117.	Transporte de pasajeros		X	
Regla 118.	Restricción del acceso		X	
Regla 119.	Vialidades generales de servicios al Puerto		X	
Regla 120.	Normas de vialidad		X	
Regla 121.	Maniobras especiales en vialidades		X	
Regla	Revisión de salida del Recinto		X	

122	Portuario			
<b>CAPÍTULO XVI</b>				
<b>PROTECCIÓN PORTUARIA</b>				
Regla 123.	Responsabilidad de la vigilancia	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 124.	Vigilancia en los accesos	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 125.	De la portación de armas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 126.	De las restricciones	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 127.	Permanencia de personas dentro del Recinto Portuario	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 128.	De los accesos no autorizados	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 129.	De la seguridad de la mercancía	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 130.	De la seguridad del Puerto	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 131.	Daños a la infraestructura portuaria	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 132.	Del Código de protección de buques e instalaciones portuarias	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XVII</b>				
<b>CONTROL AMBIENTAL Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN</b>				
Regla 133.	De la ecología	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 134.	De la limpieza de los muelles		X	
Regla 135.	Medidas sanitarias	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 136.	Normatividad en materia ecológica	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 137.	Del control de contaminación de canales y dársenas		X	
Regla 138.	Del mantenimiento menor a buques en los muelles		X	
Regla 139.	De las medidas de prevención de derrames de combustibles en la		X	

	bahía			
Regla 140.	De las medidas de control de derrames de combustibles		X	
Regla 141.	De la implantación de equipos de control de contaminación		X	
Regla 142.	De la evacuación de la basura en los buques		X	
Regla 143.	Del cumplimiento de las normas de ecología	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 144.	De las instancias en materia de contaminación y ecología	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 145.	Del control de licencias, autorizaciones y registros ambientales	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
<b>CAPÍTULO XVIII</b>				
<b>SANCIONES</b>				
Regla 146.	Del incumplimiento de las presentes reglas	X		Se deberá incluir el esquema de operación de la ZEE
Regla 147.	Infracciones	X		Se deberá incluir el esquema de 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

<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.

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.

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Proyección de carga portuaria generada por la puesta en marcha de la ZEE de Puerto Chiapas (Toneladas) .....	4
Grafica 1: Proyección de carga portuaria generada por las empresas a instalarse en la ZEE de Puerto Chiapas.....	5
Ilustración 1 Esquema de coordinación API y AI .....	11