



2014	17,314,249	2,149,231	5,352,225	427,885	3,725,337	5,483,364	176,206
2015	18,033,943	2,838,922	5,939,189	418,943	4,181,502	4,494,473	160,915
2016	17,720,484	2,412,970	6,075,388	511,199	5,133,641	3,379,798	207,488
2017	21,846,055	3,555,752	7,078,968	644,426	5,295,879	4,924,073	346,956
2018	23,420,142	3,349,908	7,178,860	688,345	6,137,038	5,480,737	585,254
2019	20,962,068	2,535,213	7,288,178	558,124	5,010,292	4,998,038	572,223

Histórico del movimiento portuario de la línea de negocio de automóviles del Puerto de Altamira, 2010-2019

Año	Unidades	Toneladas
2010	43,443	97,432
2011	47,274	141,558
2012	37,848	102,324
2013	56,444	94,794
2014	78,726	176,334
2015	83,931	161,445
2016	111,941	208,254
2017	197,032	346,968
2018	292,750	585,260
2019	305,507	572,223

El Puerto de Altamira continuará con su tendencia de crecimiento a largo plazo en los volúmenes de carga manejados, la proyección de carga estima que el Puerto de Altamira pase de manejar 20.9 millones de toneladas en el año 2019 a 30.6 millones en 2035.

Por la línea de negocio, esta proyección supone las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

Tasas de crecimiento de la carga en Puerto de Altamira. Escenario Base.

El Puerto de Altamira continuará con su tendencia de crecimiento a largo plazo en los volúmenes de carga manejados, la proyección de carga estima que el Puerto de Altamira pase de manejar 20.9 millones de toneladas en el año 2019 a 30.6 millones en 2035.

Ca.



Por línea de negocio, esta proyección supone las siguientes tasas de crecimiento promedio anual

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Altamira, escenario base (tendencial)
(porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2019 - 2035	2.6%	2.9%	3.0%	0.6%	2.3%	3.0%

Proyecciones de demanda.

Pronósticos del movimiento portuario, por la línea de negocio, del Puerto de Altamira, escenario base

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2020	20,802,975	2,024,973	6,614,517	623,355	5,065,147	6,124,983
2021	22,078,817	2,083,077	6,826,633	627,321	5,881,293	6,310,492
2022	22,617,134	2,142,850	7,041,739	631,316	5,949,608	6,501,621
2023	23,167,299	2,204,340	7,258,899	635,340	6,020,181	6,698,540
2024	23,728,453	2,267,595	7,476,937	639,392	6,093,105	6,901,423
2025	24,300,470	2,332,666	7,695,398	643,474	6,168,479	7,110,452
2026	24,889,113	2,399,607	7,919,705	647,585	6,246,404	7,325,812
2027	25,494,889	2,468,470	8,150,011	651,725	6,326,987	7,547,696
2028	26,118,323	2,539,310	8,386,478	655,895	6,410,338	7,776,302
2029	26,759,954	2,612,185	8,629,269	660,095	6,496,574	8,011,832
2030	27,420,341	2,687,153	8,878,551	664,325	6,585,816	8,254,496
2031	28,100,678	2,764,273	9,134,498	668,585	6,678,809	8,504,512
2032	28,799,257	2,843,608	9,397,287	672,876	6,773,385	8,762,100
2033	29,516,583	2,925,222	9,667,100	677,199	6,869,571	9,027,491
2034	30,253,173	3,009,180	9,944,124	681,552	6,967,396	9,300,922
2035	30,659,561	3,095,549	10,228,549	685,937	7,066,891	9,582,635



CA.



Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Altamira, escenario medio (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2020	23,646,856	2,317,166	7,566,909	715,416	5,540,026	7,007,340
2021	25,425,621	2,429,998	7,961,092	734,276	6,440,534	7,359,721
2022	26,501,150	2,548,325	8,371,278	753,638	6,598,086	7,729,823
2023	27,624,401	2,672,416	8,796,875	773,514	6,763,059	8,118,537
2024	28,796,041	2,802,552	9,236,919	793,918	6,935,853	8,526,799
2025	30,017,635	2,939,026	9,691,260	814,864	7,116,891	8,955,593
2026	31,298,347	3,082,147	10,167,259	836,367	7,306,622	9,405,951
2027	32,641,093	3,232,240	10,665,934	858,441	7,505,519	9,878,958
2028	34,048,938	3,389,645	11,188,351	881,103	7,714,088	10,375,752
2029	35,525,097	3,554,716	11,735,624	904,368	7,932,860	10,897,529
2030	37,072,951	3,727,828	12,308,924	928,251	8,162,401	11,445,548
2031	38,696,927	3,909,372	12,909,471	952,770	8,404,189	12,021,126
2032	40,397,478	4,099,760	13,538,545	977,941	8,655,582	12,625,650
2033	42,178,218	4,299,422	14,197,487	1,003,782	8,916,952	13,260,575
2034	44,042,933	4,508,810	14,887,697	1,030,312	9,188,682	13,927,432
2035	45,995,588	4,728,398	15,610,645	1,057,548	9,471,173	14,627,825

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Altamira, escenario optimista (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2020	26,880,021	2,559,367	8,356,196	791,891	5,933,945	7,738,622
2021	29,120,147	2,722,383	8,916,994	824,646	6,912,267	8,243,856
2022	30,701,223	2,895,783	9,510,281	858,760	7,154,321	8,782,077
2023	32,377,412	3,080,231	10,136,446	894,290	7,411,008	9,355,438
2024	34,152,679	3,276,428	10,795,435	931,294	7,683,289	9,966,232
2025	36,032,182	3,485,125	11,488,122	969,834	7,972,195	10,616,906
2026	38,030,407	3,707,117	12,224,424	1,009,974	8,278,830	11,310,061
2027	40,154,940	3,943,252	13,007,059	1,051,781	8,604,376	12,048,472
2028	42,413,860	4,194,429	13,838,914	1,095,324	8,950,099	12,835,094
2029	44,815,767	4,461,609	14,723,054	1,140,674	9,317,356	13,673,075
2030	47,369,818	4,745,811	15,662,731	1,187,909	9,707,601	14,565,766
2031	50,086,900	5,048,118	16,661,404	1,237,105	10,123,531	15,516,742
2032	52,973,144	5,369,686	17,722,741	1,288,346	10,562,566	16,529,806
2033	56,039,070	5,711,740	18,850,639	1,341,716	11,025,961	17,609,014
2034	59,295,849	6,075,586	20,049,238	1,397,303	11,515,038	18,758,683
2035	62,755,349	6,462,613	21,322,931	1,455,201	12,031,190	19,983,414

CA:



Análisis de la oferta

La infraestructura del Puerto de Altamira se encuentra en buenas condiciones de operación, gracias al mantenimiento que se ha realizado en los últimos años. No obstante, esta favorable condición, con excepción de las dos terminales de usos múltiples (IPM y ATP), se considera que en el mediano y largo plazos la actual infraestructura portuaria podría ser insuficiente, por lo que requeriría ampliarse y modernizarse para ajustarse a las tendencias de la industria marítimo-portuaria internacional, al crecimiento del movimiento de carga y a la instalación de nuevas plantas industriales. Un riesgo de no llevar a cabo estas acciones es que Altamira se convierta en un puerto alimentador de aquellos en donde si puedan escalar las grandes embarcaciones en línea directa con los mercados de Asia y Europa.

El puerto cuenta con terminales e instalaciones para el manejo de prácticamente todo tipo de carga. El modelo desarrollado en Altamira de operar únicamente con terminales portuarias propicia el uso eficiente del aprovechamiento de los espacios portuarios. Las dos terminales de usos múltiples y la de granel mineral de Cooper T. Smith son de uso público, los 10 restantes su uso es particular.

La ubicación de las terminales ha respondido a la dinámica de urbanización gradual que el Puerto de Altamira ha enfrentado en el tiempo, lo cual no permitió ubicar a todas las terminales en un lugar óptimo, en términos de profundidades necesarias para los buques, espacios para ampliaciones y el desarrollo de nuevas terminales. Por ejemplo, esta situación indujo a que en el año 2005 la terminal de granel mineral Cooper T. Smith, fuera reubicada a su actual área en la que ofrece mayor profundidad en sus muelles, amplios espacios para el almacenamiento y una operación sin afectación a terceros por las cargas que opera.

Para el manejo de automóviles, el Puerto de Altamira cuenta favorablemente con una amplia área sin frente de agua para el almacenamiento de vehículos, ubicada en la parte posterior de las terminales de la zona sureste del puerto, la cual es utilizada por las terminales autorizadas para tal fin, resultando una utilización óptima de espacios al haber evitado destinar una terminal con su respectivo muelle para el manejo exclusivo de este tipo de carga.

Debido a la falta de recursos y a las condiciones operativas existentes, en el año de 1998 se creó el acceso a las terminales portuarias localizadas al sureste de la dársena de ciaboga del puerto y para controlar en ese punto el tránsito de la carga de comercio exterior se construyó en la parte contigua la Aduana de Altamira. Progresivamente y ante la insuficiente oferta de espacios portuarios e industriales urbanizados, los terrenos adyacentes y cercanos al nuevo acceso fueron utilizados para fines diversos, con una precaria planeación de espacios. Actualmente la Aduana está rodeada por varias instalaciones, resultando prácticamente imposible su ampliación, lo que al llegar a su punto de saturación generará problemáticas de



Q.!



tiempos de espera para entrar y salir del puerto. Aunado a lo anterior, la ubicación actual de la aduana no facilita el aprovechamiento de los frentes de agua localizados al oeste de la dársena de maniobras sur, lo que limitará en los próximos años la instalación de nuevas terminales en esa zona.

Una política positiva adoptada por el Puerto de Altamira que requiere destacarse es la separación en dos grandes áreas de las actividades comerciales y de las industriales.

En el caso de los terrenos de la zona industrial cuya propietaria ha sido la ASIPONA, esta ha seguido la política de venta para hacerse de recursos monetarios que le permitan al puerto afrontar sus necesidades de ampliación de infraestructura. De continuar con esta política, se corre el grave riesgo de que en el mediano plazo ya no se disponga de terrenos para el establecimiento de empresas e industrias que signifiquen un importante volumen de carga a operar en las instalaciones portuarias. Esta situación puede generar a largo plazo una subutilización del espacio portuario y, por ende, sobrecostos operativos.

A lo largo de los años la ASIPONA Altamira ha venido regularizando la tenencia de la tierra en la zona industrial, sin embargo, existen aún asuntos relevantes por resolver, a fin de que el puerto cuente con las reservas territoriales que garanticen su crecimiento ordenado.

Existen importantes áreas de mejora para aumentar la productividad en los distintos tipos de carga. En el manejo de contenedores, las terminales del Puerto de Altamira de IPM y ATP operan en promedio con 2 grúas de tierra, en buques con más de 400 movimientos por buque, y con tres grúas de tierra en buques con setecientos o más movimientos por escala, los buques con más de 500 movimientos por escala representan el 77% de los buques portacontenedores que escalaron el Puerto en 2017.

En cuanto a la carga general, los rendimientos del Puerto de Altamira resultan bajos. Mientras que en otros puertos es común operar hasta con 4 equipos de trabajo simultáneamente, para lo cual se requiere un mayor número de equipos, en Altamira se opera en promedio con 2 equipos simultáneamente.

Respecto al granel mineral, en el Puerto de Altamira se continúa operando con grúas con almejas, en tanto que la orientación en otros puertos es utilizar cargadores y descargadores de alto rendimiento, aunque en el caso de Altamira se dificultaría aprovechar estos equipos debido a la diversidad de los productos atendidos.

El granel agrícola presenta una situación similar de bajos rendimientos, ya que el equipo de la terminal que los opera no logra alcanzar productividades mayores, a pesar de la gran capacidad de almacenamiento de que dispone.



Rendimientos promedio en el Puerto de Altamira, registrados en el periodo 2019

ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO ALTAMIRA RENDIMIENTOS POR TIPO DE CARGA	
TIPO DE CARGA CONCEPTO	REAL
Contenedores en las TUM's (movimientos mayores a 250 contenedores)	
CAJAS / HORAS BUQUE PUERTO	31.45
CAJAS / HORAS MUELLE	48.54
CAJAS / HORAS BUQUE OPERACIÓN	57.23
CAJAS / HORAS GANCHO	28.57
Contenedores en las TUM's (movimientos menores o iguales a 250 contenedores)	
CAJAS / HORAS BUQUE PUERTO	10.70
CAJAS / HORAS MUELLE	27.88
CAJAS / HORAS BUQUE OPERACIÓN	37.11
CAJAS / HORAS GANCHO	25.00
Automóviles importación	
UNIDADES / HORAS BUQUE PUERTO	0.00
UNIDADES / HORAS MUELLE	0.00
UNIDADES / HORAS BUQUE OPERACIÓN	0.00
UNIDADES / HORAS GANCHO	0.00
Automóviles exportación	
UNIDADES / HORAS BUQUE PUERTO	26.00
UNIDADES / HORAS MUELLE	67.46
UNIDADES / HORAS BUQUE OPERACIÓN	82.11
UNIDADES / HORAS GANCHO	90.68
Carga General Suelta proyecto.	
TONELADAS / HORAS BUQUE PUERTO	9.95
TONELADAS / HORAS MUELLE	14.74
TONELADAS / HORAS BUQUE OPERACIÓN	49.38
TONELADAS / HORAS GANCHO	48.16
Carga general unitizada	
TONELADAS / HORAS BUQUE PUERTO	184.49
TONELADAS / HORAS MUELLE	328.03
TONELADAS / HORAS BUQUE OPERACIÓN	404.09
TONELADAS / HORAS GANCHO	187.88
Granel Agrícola Mecanizado	
TONELADAS / HORAS BUQUE PUERTO	146.96

THBM: Toneladas hora Buque en muelle THBO: Toneladas hora buque en operación. C/UHBO: Contenedores/Unidades hora buque en muelle.
C/UHBO: Contenedores/Unidades hora buque en operación.





Considerando las productividades presentadas en promedio en el año 2019 y con base en la metodología sugerida por la UNCTAD, la capacidad instalada integral para el manejo de carga comercial en el Puerto de Altamira es de casi 27 millones de toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.

Capacidad instalada integral en el Puerto de Altamira, por línea de negocio y terminal, 2019 (toneladas)

Tipo de carga	Capacidad (toneladas)
Carga General	2,834,453
Contenedores	7,633,609
Granel Agrícola	748,914
Granel Mineral	5,552,612
Fluidos	8,335,278
Vehículos	203,351

Capacidad instalada por terminal

Línea de negocio	Terminal	1ª maniobra	2ª maniobra	3ª maniobra	Capacidad Integral
Carga General	ATP	666,201	N/A	659,568	659,568
	CTS	634,478	389,333	627,120	389,333
	IPA	1,586,194	3,893,333	3,047,850	1,586,194
	IPM	761,373	925,640	755,820	755,820
Contenedores	ATP	3,332,457	7,471,777	9,833,752	3,332,457
	IPM	4,570,226	5,907,753	5,800,785	4,570,226
Granel Agrícola	TMA	748,914	1,387,000	1,516,320	748,914
Granel Mineral	CTS	4,042,507	4,161,000	5,644,080	4,042,507
	TMA	1,389,612	2,889,583	2,096,640	1,389,612
Fluidos	NEGROMEX	1,925,265	145,818	97,344	145,818
	STY	1,925,265	708,100	582,400	582,400
	TEPEAL	3,850,530	803,705	1,048,320	803,705
	TLA	12,520,625	5,961,232	N/A	5,961,232
	OTM	1,925,265	690,048	1,223,040	690,048
	VOPAK	1,925,265	355,030	1,098,240	355,030
Vehículos	ATP	203,351	394,200	353,808	203,351
Total		42,007,527	36,083,553	34,385,087	26,216,215

*Considera productividades promedio a diciembre 2019.



La evolución del tamaño de las embarcaciones que han arribado al Puerto de Altamira motivó que en el año 2019 se aumentaran los frentes de agua de las terminales destinadas a usos múltiples a 600 m para cada terminal, estableciendo dos posiciones de atraque de 300 m cada una y considerando una eslora máxima de 324.850 m. Para el año 2019, atracaron 539 embarcaciones en esas 4 posiciones de atraque, el 38.25% fueron buques con una eslora mayor a 250 m, siendo 333 m la eslora máxima atendida. Si se considera que los buques portacontenedores que cruzarán el Canal de Panamá una vez concluida su ampliación, tendrán en promedio 360 m eslora, el dimensionamiento actual de las posiciones de atraque de 300 m comienza a representar una limitante.

Como se señaló anteriormente, el calado oficial actual del puerto es de 12.2 m, lo que también restringe el tamaño de los buques que recibe el puerto.

A continuación, se presenta la caracterización de los buques que recibió el Puerto de Altamira en el año 2019.

Datos de buques máximos del Puerto de Altamira, 2019

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs / ton/ unidades)
Carga general	296	24.96	1% > 225 83% eslora 151-200 34% eslora 100-150 2% < 100	11.39	50,923 ton.
Contenerizada	899	333	80% eslora 200-333 13% eslora 100-200 7% < 100	12.01	4,878 TEU's
Granel agrícola	80	199.9	100% eslora 151-200	10.48	36,850 ton.
Granel mineral	148	228	28% eslora 151-230 72% eslora 100-150	11.89	55,500 ton.

CA!





Datos de buques máximos del Puerto de Altamira, 2019 (continúa)

Línea de negocio	Cantidad total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs / ton/ unidades)
Otros fluidos	455	299.9	6% eslora 201-320 94% eslora 100-200	14.205	149,341 M3
Vehículos	142	229.97	2% eslora 200-230 98% eslora 151-200	14.7	8.000 unidades

Valores máximos considerados de las características generales del buque: calado, desplazamiento y capacidad en TEUs.

Para el desalojo de las mercancías, cada una de las terminales del Puerto de Altamira dispone de adecuadas instalaciones para la transferencia de la carga de sus áreas de almacenamiento al transporte terrestre. El puerto cuenta con más de 7 ha de zonas intermodales y áreas de trasvase, las cuales se complementan con los espacios que ofertan empresas privadas en las cercanías del recinto portuario.

Dentro del puerto, se cuenta con vialidades adecuadas para atender los flujos de transporte actuales, en promedio los carriles tienen 3.5 metros de ancho. Las bermas de servicio principales fueron diseñadas favorablemente con anchos promedio de 100 metros.

El autotransporte dispone de un estacionamiento previo al recinto fiscal, el cual se encuentra al límite de su capacidad. Una vez que el autotransportista dispone de la documentación necesaria para transitar dentro del recinto fiscal, le toma en promedio 30 minutos para ingresar al recinto fiscal y dos horas, también en promedio, para salir del mismo, incluyendo el trámite de desaduanamiento de las mercancías, estos tiempos repercuten en mayores costos y afectan la competitividad del puerto.

La actual ubicación del acceso carretero a las terminales portuarias, provoca un cruce de los flujos vehiculares de carga que entran y salen del recinto fiscal y de los vehículos que ingresan o desalojan las diferentes oficinas e instalaciones que hay en la zona, generando en las horas de mayor tránsito un serio problema vehicular al interior del Puerto de Altamira.

El Puerto de Altamira tiene una capacidad limitada para recibir y almacenar equipo ferroviario. En la zona intermodal de las terminales destinadas a usos múltiples que operan contenedores, existen solo dos vías con las que no se logra una operación eficiente. Para evitar la recurrencia en esta problemática, es importante prever que los nuevos desarrollos de terminales o plantas industriales cuenten con adecuada infraestructura ferroviaria. Cabe mencionar que en años

Ca.



recientes, favorablemente se aumentó el número de vías para atender la demanda creciente de la terminal de granel mineral Cooper T. Smith.

El desempeño coordinado y en conjunto de la comunidad portuaria para enfrentar la competitividad global se estima insuficiente, ya que son necesarios elementos que hagan visibles las eficiencias portuarias, como la confiabilidad, la calidad de la infraestructura y el equipamiento, así como la comunicación entre los diversos actores y con sus clientes finales.

Para la eficiente coordinación de las cadenas logísticas, el Puerto de Altamira carece de una plataforma con tecnologías de la información y comunicación, que facilite el registro e intercambio de datos entre los diferentes involucrados en la actividad marítimo-portuaria. Actualmente una buena parte de los procesos y trámites se realizan con registros en papel, de manera fragmentada y sin una planeación y seguimiento óptimos. El carecer de una herramienta tecnológica de este tipo limita la coordinación entre los diferentes actores y autoridades, incurriendo en costos innecesarios, afectando la competitividad de las cadenas logísticas y desatendiendo la necesidad de los dueños de la carga de conocer en tiempo real la situación y ubicación de su mercancía.

En relación al Sistema Portuario Nacional, Altamira ha venido participando en las diversas acciones que ha emprendido la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, con el propósito de concretar la política sectorial de contar con dos sistemas portuarios complementarios, el del Océano Pacífico y el del Golfo de México-Caribe, con cuatro puertos de clase mundial para fortalecer la capacidad del sistema portuario en el apoyo de los sectores económicos estratégicos del país. Para estos fines, el Puerto de Altamira requiere aportar sus propias acciones para operar en un esquema de complementariedad con los demás puertos mexicanos.

La operación y el crecimiento del Puerto de Altamira, tiende a propiciar impactos en la estructura territorial que incluyen no sólo al ambiente, el puerto y su entorno urbano, sino incluso a amplios espacios y a la estructura de conexiones con su *hinterland*. De manera prioritaria el Puerto de Altamira deberá adoptar una actitud social y ambientalmente responsable, impulsando un compromiso conjunto de sustentabilidad, asegurando que las cuestiones ambientales y la relación puerto-ciudad, sean punto importante en la toma de decisiones de planeación, desarrollo y operación.

Balance de oferta y demanda de infraestructura

Teniendo como base los estudios de mercado y de la capacidad instalada del puerto que se realizaron, a continuación se presentan gráficos que muestran el comparativo de la oferta portuaria (capacidad instalada) y la demanda (volumen de carga) en los próximos 15 años. En

CA.

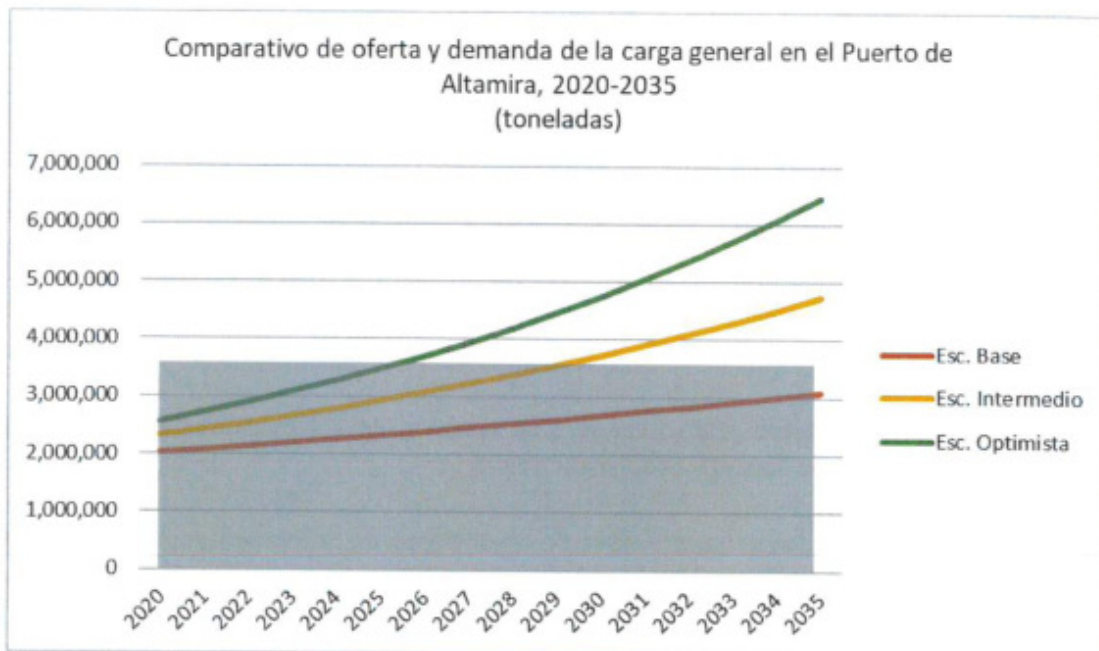


Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



estos análisis no se consideran nuevas terminales portuarias en el horizonte de planeación, con el fin de detectar precisamente los requerimientos, en su caso, de ampliar la capacidad portuaria con nuevas inversiones en infraestructura.

En la línea de negocio de carga general, el puerto cuenta con capacidad para atender la demanda esperada sólo para los próximos tres años bajo el escenario optimista, para los próximos 10 años en un escenario medio y para los próximos 20 años en el escenario base.



El balance oferta-demanda para carga contenerizada, demuestra que no existe la necesidad de incrementar la capacidad instalada en el mediano plazo pues bajo un escenario optimista de crecimiento de esta carga, el puerto se podría llegar a saturar en el año 2035; mientras que bajo un escenario medio y escenario base el puerto tendría capacidad suficiente con las premisas del crecimiento del puerto.

CA:

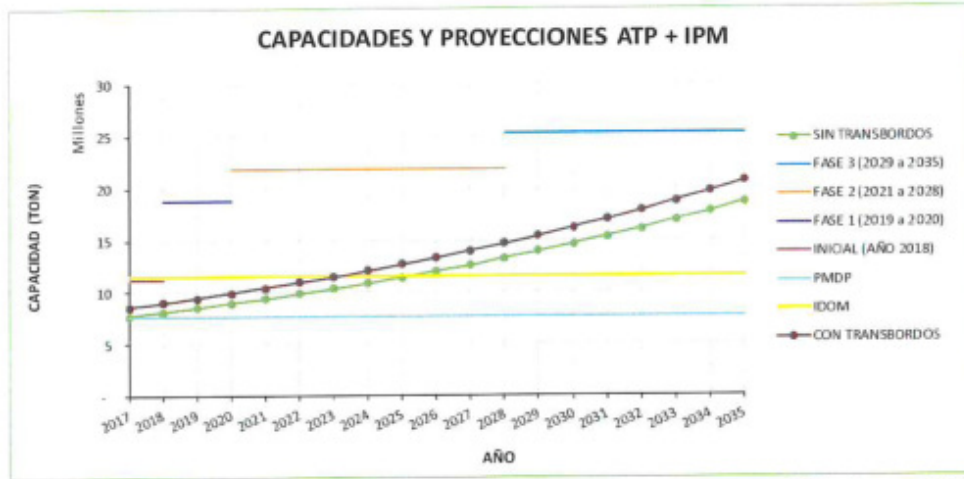


Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira

MARINA
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.

Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215HZ3

Comparativo de oferta y demanda de la carga contenerizada en el Puerto de Altamira, 2017-2035
(toneladas)



Nota: Capacidades en función de las áreas que las terminales proyectan utilizar para contenedores. Las capacidades fueron calculadas con base en una ocupación anual de sus muelles del 55% de conformidad con los criterios de la UNCTAD para puertos con 5 o mas posiciones de atraque para contenedores recomienda una ocupación anual de muelle no mayor al 70%.

Por lo anterior, una vez que el Puerto llegue a un volumen de 2.4 millones de teu's la API analizará la conveniencia de licitar una tercera terminal

El granel agrícola presenta muy bajos niveles de rendimiento en la primera maniobra, lo cual reduce de manera sustancial su capacidad integral, aun cuando existe capacidad suficiente para las otras dos maniobras.

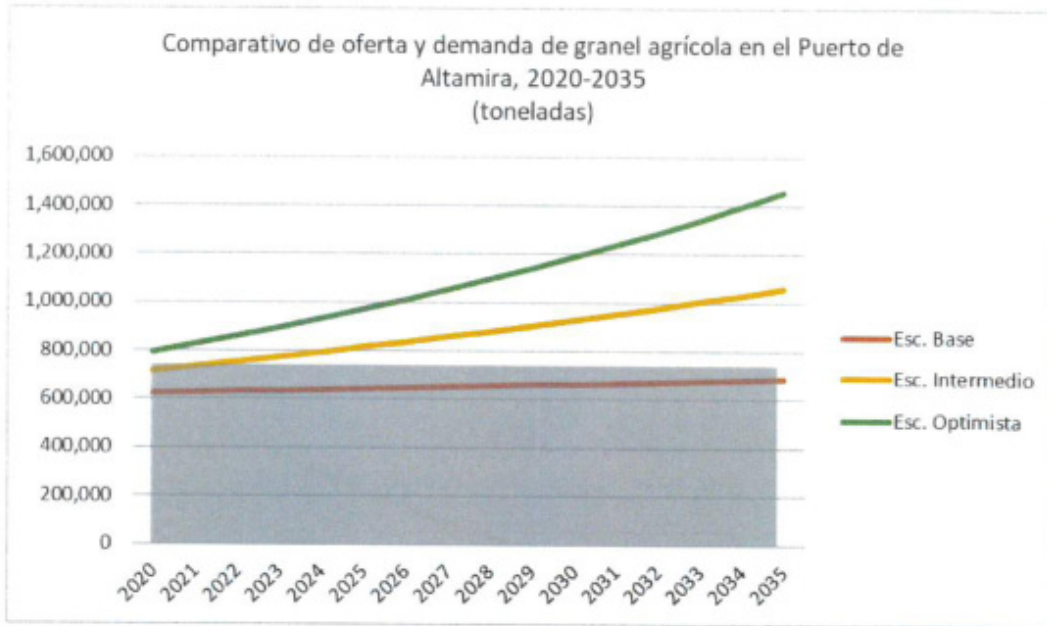
CA:



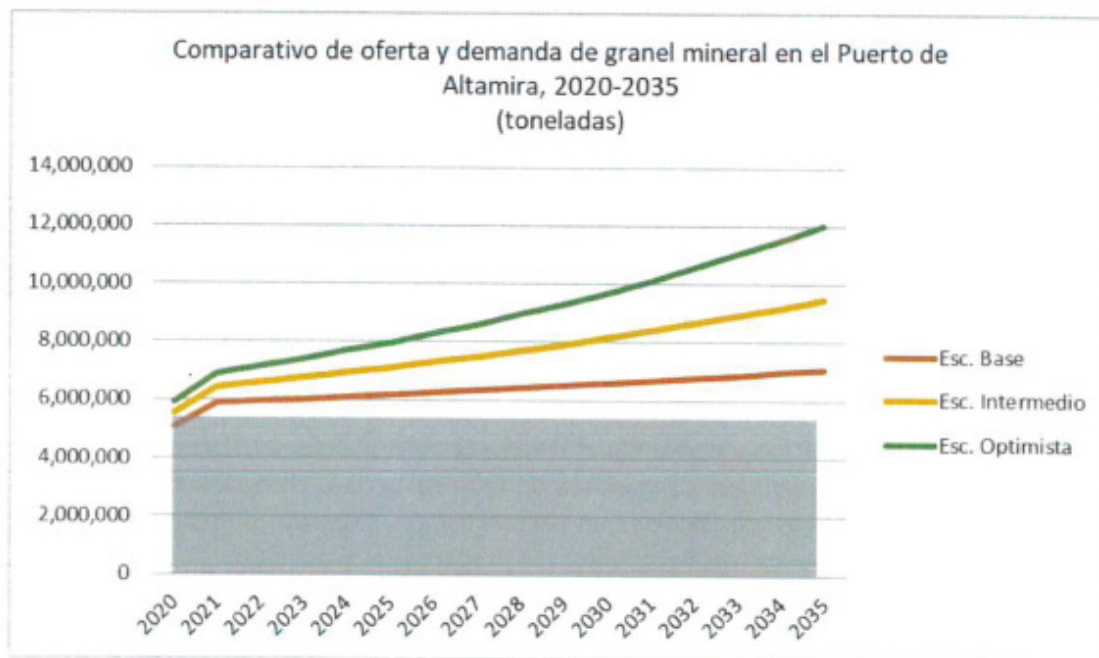


MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tamezal Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89003
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215H23



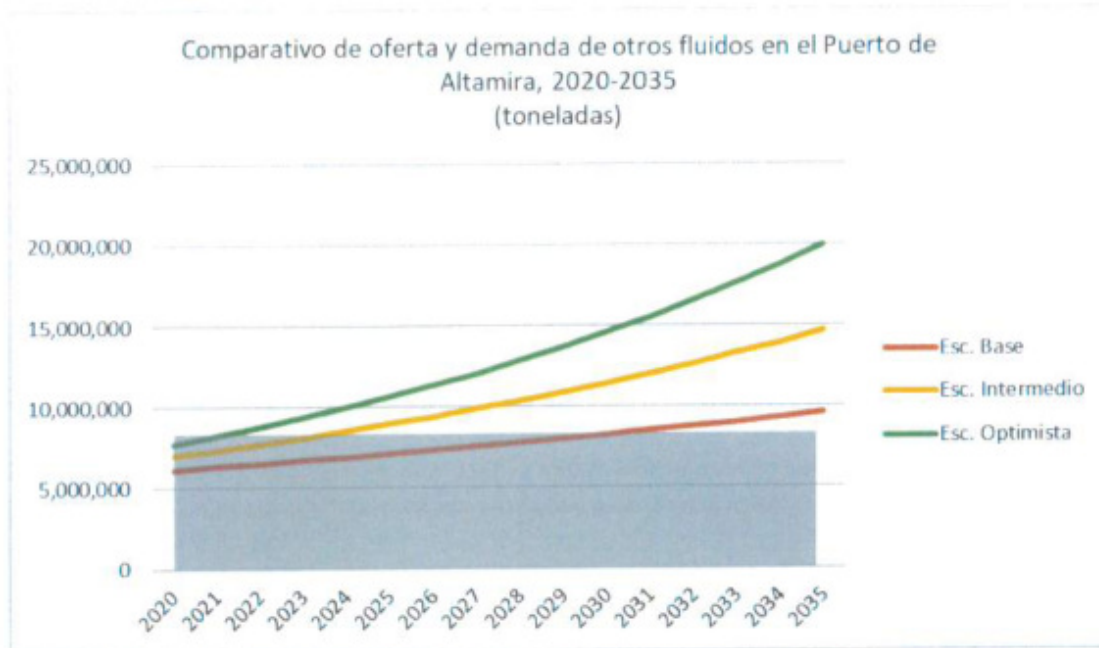
La capacidad instalada para operar granel mineral será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2020, en prácticamente los tres escenarios de crecimiento de esta línea de negocio.



CA:



En el manejo de otros fluidos, el puerto tiene capacidad para atender la demanda previsible en el escenario optimista de crecimiento estimado hasta el año 2023; en el escenario medio hasta el año 2026; y en el escenario base, hasta el año 2034. Adicionalmente, las terminales de fluidos cuentan con suficientes espacios disponibles para incrementar sus capacidades de almacenamiento, conforme lo requiera el mercado.



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

La totalidad de las acciones que se consideran en este PMDP, incluyendo aquellas correspondientes a sus Objetivos prioritarios, Estrategias prioritarias y Acciones puntuales, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación u operación de dichas acciones y el seguimiento y reporte de las mismas, se realizarán con cargo al presupuesto autorizado de los ejecutores de gasto participantes en el PMDP, mientras éste tenga vigencia.

Una vez identificada la situación y elaborado el diagnóstico del puerto, se definieron líneas de acción específicas que se asociaron a proyectos de infraestructura, encaminados a lograr el cumplimiento de los objetivos establecidos en este PMDP. Es importante mencionar que se determinaron obras existentes a fortalecer y nuevos proyectos a desarrollar.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2021-2025
Puerto de Altamira



Para estimar la viabilidad de estas inversiones, se tomó en cuenta el alcance que ha tenido la estrategia nacional determinada en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 para incrementar de manera sostenida el crecimiento de la economía, detonando el potencial productivo de la economía a través de su efecto sobre la inversión, la productividad y la mayor actividad económica, permitiendo una mayor participación de la inversión privada, como complemento de las inversiones públicas.

La Ley de Puertos representa un marco jurídico sólido, que ofrece certidumbre y reglas claras para la participación del sector privado en el desarrollo y operación de la infraestructura portuaria.

Del análisis histórico de ingresos y egresos de la ASIPONA Altamira, se desprende que durante el periodo 2014-2019 ésta logró un flujo de efectivo de \$7,169 millones, de los cuales \$2,182 millones los destinó a inversión en infraestructura y \$218 millones a mantenimiento mayor. Tan sólo en el año 2019, fue generado un flujo de efectivo de operación por \$1,484 millones, el cual sustentó las inversiones recientes en infraestructura realizadas por dicha ASIPONA. Adicionalmente, en el año 2015, el Gobierno Federal aportó \$140 millones para inversión directa en infraestructura en el Puerto de Altamira para la Reconstrucción de Escolleras.

Se considera que la fuente de recursos que genera la ASIPONA Altamira permanecerá estable durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que deriva principalmente de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos, las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria y por la venta de terrenos de la zona industrial la cual tiene un margen elevado de contribución bruta.

Al realizar las proyecciones de resultados de la ASIPONA Altamira, se espera obtener recursos propios de operación en el periodo 2021-2025, por el orden de \$6,655.65 millones, los cuales serán destinados a financiar la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas de inversión previstas en este PMDP. A su vez, en su calidad de Entidad paraestatal de la Administración Pública Federal, se prevé que gestionará la aprobación y canalización de recursos públicos federales para completar dicha inversión.

La construcción y equipamiento de nuevas terminales portuarias, correrá a cargo de las empresas privadas que solventen su capacidad técnica y económica en el concurso de cesión parcial de derechos correspondiente, en términos de lo establecido en la Ley de Puertos.

Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Altamira podría disponer de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de las metas de construcción y equipamiento que se establecen en este Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2021-2025, considerando





que disponga de recursos públicos federales requeridos y autorizaciones para el ejercicio de recursos correspondientes.

2.2 Retos para el desarrollo del puerto

Dentro de los objetivos nacionales del Sector Comunicaciones y Transportes plan sectorial 2020-2024, se tiene proyectado que el Puerto de Altamira sea uno de los cuatro puertos de clase mundial del Sistema Portuario Nacional, para contribuir a que México se convierta en una plataforma logística global.

Como puerto de clase mundial, el Puerto de Altamira requiere aprovechar las oportunidades de la globalización económica y la innovación tecnológica en las comunicaciones y el transporte, con capacidad para concentrar, procesar y distribuir grandes flujos de carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, con el fin primordial de impulsar las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

Considerando su posición en la geografía nacional, continental y mundial de flujos, así como sus perspectivas de participación en la red global de puertos y de transporte intermodal, el Puerto de Altamira está orientado a la consolidación de las terminales portuarias de usos múltiples manejen contenedores en maniobra especializada, así como en la integración multimodal con los transportes terrestres.

Las tendencias de la industria marítima-portuaria, precisarían a emprender acciones que consoliden a Altamira como puerto de clase mundial, colocándolo frente a dos retos fundamentales: incrementar la profundidad de sus áreas de navegación a por lo menos 15.5 m y disponer de posiciones de atraque de al menos 400 m de longitud para contenedores y carga general.

Para competir a nivel global manteniendo su participación en las principales rutas marítimas y poder captar nuevas cargas, el Puerto de Altamira planteó la ampliación de las dos terminales de usos múltiples existentes para que cada una desarrolle una posición de atraque adicional de 350 metros ampliando sus áreas de patios y modernicen su respectivo equipamiento incrementando de esta manera la oferta de infraestructura portuaria, mediante inversión privada.

Dado que la concentración de carga contenerizada en el Puerto de Altamira se deriva de su zona de influencia y no del transbordo regional o continental, su potencial reside más en su afianzamiento, en la medida en que consolide su *hinterland* y fortalezca sus conexiones multimodales hacia ciudades de su mercado del noreste, del Bajío-occidente y a estados del país en los cuales tiene escasa o nula penetración.

A fin de afrontar las ventajas de menor distancia y capacidad ferroviaria con las que cuentan los puertos del sur de Texas, el Puerto de Altamira requiere por ello ampliar su oferta de infraestructura

CA





y procurar la generación de las suficientes economías de escala, para mantener e incluso incrementar su presencia en su mercado relevante del noreste de México.

Como puerto de clase mundial y por sus vocaciones comercial e industrial, Altamira tiene la oportunidad de atraer diversas actividades económicas relacionadas no sólo con la transportación y el almacenamiento de mercancías, sino también con el desarrollo de etapas específicas del proceso productivo, impulsando estrategias logísticas de valor agregado en las fases de circulación y distribución e integrando circuitos de comunicación e información, con el propósito común de movilizar insumos justo a tiempo desde la puerta de planta del emisor hasta la puerta de la planta del receptor.

Otro de sus retos es perfilar un ordenamiento territorial-portuario del Puerto de Altamira, que permita el aprovechamiento integral de su recinto y facilite el desarrollo de terminales e instalaciones de alto rendimiento, que ofrezcan una oferta competitiva de infraestructura y servicios. Una opción viable es concentrar esfuerzos en continuar la urbanización portuaria del recinto concesionado, induciendo el establecimiento de nuevas terminales en las zonas aún no adjudicadas con frente de agua a los canales de acceso y de navegación sur, y constituyendo como reserva portuaria las áreas adyacentes al canal de navegación norte.

En paralelo, la ASIPONA Altamira requerirá emprender el diseño e instrumentación de un plan territorial-inmobiliario, refrendando la delimitación de dos grandes zonas: comercial e industrial. La concreción de tal propósito se podría lograr con la obtención del acuerdo de delimitación y zonificación de *Zona de desarrollo portuario*, para la actual zona industrial contigua al recinto portuario, en términos de los artículos 2, 8 y 40 de la Ley de Puertos. Con la definición de adecuadas políticas para la regularización de la tenencia de la tierra, para la asignación de espacios portuarios y para la atracción de nuevas plantas industriales que prioritariamente generen carga al puerto, se favorecería la formación y el aprovechamiento de economías de escala en beneficio de los usuarios, además de apoyar el desarrollo económico regional y nacional.

Ante la política de venta de terrenos de la zona industrial que viene realizando la ASIPONA Altamira, con el fin de generar recursos monetarios para ampliar la infraestructura portuaria, el reto que enfrenta el Puerto de Altamira es asegurar reservas territoriales necesarias para el crecimiento ordenado y productivo a largo plazo.

Para atender la línea de acción de la planeación nacional que propugna agilizar la tramitología aduanal y fiscal, el Puerto de Altamira considera como prioritario:

- Fortalecer la sinergia con la Aduana de Altamira para ampliar y modernizar su infraestructura a fin de optimizar los tiempos de atención y revisión de la mercancía



- En su calidad de puerto principal, impulsar el desarrollo de actividades que agreguen valor a bienes intermedios e insumos, aprovechando los diferentes regímenes aduanales.

La comunidad portuaria determina la importancia de un puerto en muchos sentidos, por lo que la operación como puerto de clase mundial en la red global, implica mayores esfuerzos para lograr una amplia coordinación entre los integrantes de la comunidad portuaria de Altamira.

Resulta estratégico que el Puerto de Altamira alcance más Incrementar el posicionamiento global del Puerto de Altamira, en una visión integral con la Comunidad Portuaria e Industrial, dando a conocer sus ventajas competitivas en diversos foros y misiones comerciales., acentuando la calidad de la infraestructura y del equipamiento de las terminales e instalaciones, elevando la productividad en el manejo de todas las cargas, maniobras y servicios, así como mejorando las capacidades técnicas y gerenciales del personal portuario.

Para solventar la operación portuaria fragmentada, es prioritario para el Puerto de Altamira Consolidar y Desarrollar mecanismos de comunicación digital que permita integración de los actores portuarios a fin de eficientar la operación portuaria., que permita hacer visibles en tiempo real los procesos de tránsito de la carga, que elimine el uso de procedimientos y trámites manuales y de papel, que mejore los controles y registros estadísticos y que establezca un esquema de trabajo encauzado a la eficiencia en las cadenas logísticas.

Al promover estrategias de valor agregado en las fases de circulación y distribución de la carga, el Puerto de Altamira enfrenta el reto de fomentar corredores y rutas de transporte que vinculen eficazmente tramos marítimos y terrestres, basados principalmente en el desarrollo de servicios de doble estiba de contenedores, en la consolidación de carga en centros de distribución y en un flujo continuo y ágil de las cadenas logísticas de suministro entre el puerto y su *hinterland*.

Entre los asuntos en materia de conectividad terrestre que ameritan la concurrencia de la ASIPONA Altamira y la comunidad portuaria, destacan por su relevancia:

- Dada la insuficiencia de infraestructura ferroviaria al interior del puerto, se requiere incrementar la capacidad de los patios ferroviarios intermodales, así como dotar de líneas férreas a las nuevas áreas que se desarrollen.
- Derivado del conflicto vial al interior del puerto alrededor del acceso carretero, es primordial asegurar un arribo y salida eficaz del autotransporte, del ferrocarril y de personas, considerando la construcción de un nuevo acceso terrestre a las terminales ubicadas al sureste de la dársena de ciaboga del puerto, el cual además ayudaría a un ordenamiento territorial eficiente, favorecería la urbanización de nuevas áreas y el desarrollo de terminales, instalaciones y plantas industriales.





- Ante la circunstancia de que el estacionamiento para el autotransporte previo al recinto fiscal se encuentra al límite de su capacidad, se considera como alternativa viable la construcción y equipamiento tecnológico de un Centro de Apoyo Logístico al Transporte (CALT), ligado a los accesos al puerto.

Para lograr la inaplazable disminución de los tiempos de traslado terrestre de la carga en las cadenas logísticas, así como garantizar costos competitivos y valor agregado, resulta necesario gestionar entre el sector privado y los tres niveles de gobierno, estrategias para mejorar la movilidad ferroviaria y logística.

Las prioridades de atención para el periodo 2020-2024, se identifican a través de un Objetivo Prioritario enfocado a incrementar, optimizar y conservar la infraestructura portuaria, con el fin de brindar las condiciones apropiadas que permitan el crecimiento de la oferta y la competitividad en ASIPONA Altamira, cuyo cumplimiento contribuirá a mejorar el nivel de vida de la población y al bienestar social de la Nación, mediante la construcción, modernización y conservación de una red intermodal de comunicaciones y transportes, accesible, segura, eficiente, sostenible, incluyente, moderna y de forma transparente, así como reducir las brechas en materia de acceso a internet y banda ancha.

México cuenta con 117 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11,122 km de costas: 71 están concesionados de las cuales 14 son ASIPONAS-Federales a cargo de la SEMAR. En 1993, con la promulgación de la Ley de Puertos, se determinó que, en materia portuaria, la autoridad fuera ejercida por la SCT (Art. 16) y fuera auxiliada por la Armada de México y demás corporaciones policiales, para la conservación del orden y seguridad del recinto portuario (Art. 18). Asimismo, y conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, correspondía a la SCT, planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, y a la SEMAR, correspondía ejercer la soberanía en el mar territorial y la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en materia de seguridad y protección marítima portuaria.

Derivado de la última reforma publicada en el DOF el día 07-12-2020 la autoridad fuera ejercida por conducto de la Secretaría de Marina y fuera auxiliada por la Armada de México, así como las corporaciones federales, estatales y municipales de policía, para la conservación del orden y seguridad del recinto portuario. Así mismo, conforme a la reforma realizada el 07-12-2020 a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, así como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo le corresponde a la Secretaría de Marina regular las comunicaciones y transportes por agua, así como Planear, formular y conducir las políticas y programas para su desarrollo, de acuerdo a las necesidades del país; ejercer la soberanía en el mar territorial, vigilancia, visita, inspección u otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas aplicables en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios y ejercer la Autoridad Marítima Nacional

Ca.



La Ley de Puertos, reestructuró al Sistema Portuario Nacional creando áreas de oportunidad para la inversión privada en obras de infraestructura: terminales e instalaciones logísticas, así como en negocios portuarios, comerciales e industriales; sin embargo, la construcción de puertos más

grandes ha generado efectos perjudiciales como son: Desequilibrio en el crecimiento industrial del país; concentración de los movimientos de carga en los puertos de: Veracruz, Manzanillo, Altamira y Lázaro Cárdenas, principalmente; falta de eficiencia en la conectividad multimodal de los puertos con los centros de producción y consumo lo que genera incremento de los costos de las mercancías y los tiempos de traslado; limitada capacidad para atender a buques de última generación; baja participación en el tráfico total de navegación de cabotaje; falta de coordinación entre las autoridades portuarias y municipales (relación – puerto ciudad); falta de interacción y convivencia entre puerto-ciudad que convierte a los puertos en puntos de conflicto para las actividades cotidianas; generación de cuellos de botella en los puertos relacionados con la liberación de carga debido al número de controles y procedimientos administrativos; altos niveles de contaminación en puertos industriales; baja contribución de los puertos al desarrollo regional y bienestar social.

Zona centro del país; esto es, la construcción de la infraestructura portuaria no ha ido aparejada con el desarrollo industrial costero, con el crecimiento del PIB estatal y el incremento de su actividad económica en los estados con litoral y; de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, genera un incremento en los costos logísticos entre 14% y 35% del valor del producto final para todas mercancías que producimos, consumimos y exportamos en nuestro país; en comparación, en los restantes países de la OCDE el costo logístico es de 8% en promedio. El costo logístico es el valor por llevar una cierta mercancía desde el centro de producción hasta el consumidor final. Para subsanar estos desequilibrios, la SCT realizará una planeación central más eficaz, con lo que se pretende lograr que las ASIPONAS, deben ser entendidas como entes gestores; organismos promotores de nuevos negocios, incluyendo negocios fuera de los recintos portuarios que estimularán un desarrollo integral regional generando mayor bienestar para todos los mexicanos, todo bajo el principio rector contenido en el Plan Nacional de Desarrollo de no dejar a nadie atrás, no dejar a nadie fuera. Para lograr las metas propuestas, la SCT ha ideado un nuevo esquema de desarrollo regional: Sistemas Intermodales Portuario Costeros (SIPCOs) que se basan en la conjunción de las regiones costeras con una vocación y características portuarias similares; su relación puerto-ciudad; las relaciones comerciales con otros puertos de la misma región; un diagnóstico de la infraestructura disponible y la conectividad intermodal; y su relación con el medio ambiente.

Las soluciones a largo plazo representan el desafío más trascendental del Puerto de Altamira, por lo que la viabilidad en el tiempo de sus objetivos será posible en la medida en que impulse en su recinto portuario y zona industrial un crecimiento verde incluyente con un enfoque transversal, para tal propósito el reto de la comunidad portuaria de Altamira es constituirse en un puerto sustentable que tenga como premisas:

- Satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las futuras generaciones.

Ca.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



- Apoyar la política pública en mares y costas que promueva oportunidades económicas, fomente la competitividad, la coordinación y enfrente los efectos del cambio climático protegiendo los bienes y servicios ambientales.
- Proteger el patrimonio natural, prevenir la contaminación y contribuir a la preservación de la salud pública y del ambiente, coadyuvando a la mitigación del impacto ambiental directamente atribuible a las operaciones marítimo-portuarias.
- Fortalecer la situación financiera del puerto con los beneficios a largo plazo que implica la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de compuestos de efecto invernadero.
- Adoptar un desempeño ambientalmente responsable, impulsando la cooperación para lograr un compromiso colectivo de sustentabilidad, que sea integral, medible y evaluable.

Afectaciones naturales importantes, como la erosión que se está suscitando en el litoral costero sur del Puerto de Altamira, requieren de acciones de mitigación especializadas cuya aplicación sería en amplios espacios terrestres y marítimos, lo cual demanda inversiones considerables que rebasan la capacidad financiera de la ASIPONA Altamira. En este sentido, es importante destacar la necesidad de mitigar la erosión que se está suscitando en el litoral costero sur del Puerto de Altamira; por ello, ASIPONA Altamira ha venido desarrollando con el Instituto Mexicano del Transporte, un estudio para diagnosticar el nivel de erosión y riesgos que presenta el adelgazamiento del cordón de esa parte del litoral, debido principalmente a la prolongación de las escolleras del puerto, lo cual es necesario atender y mantener en constante vigilancia por los riesgos que genera dicho adelgazamiento; De lo anterior, los estudios han arrojado ya, estrategias o proyectos para dicha mitigación, los cuales se indican en el apartado de estrategias del presente programa, pero en particular se refieren a la protección del litoral, así como la reforestación de parte del humedal, la cual además de contribuir a la regeneración biológica del humedal, pretenden de manera natural contribuir al reforzamiento y consolidación del cordón litoral; no obstante ello, sendos proyectos se encuentran en revisión, toda vez que la inversión que se vislumbra parece cuantiosa, por lo que los elementos que lo conforman y su ejecución debe ser revisados para que pueda sostenerse financieramente; en tal sentido ASIPONA Altamira, promoverá a la brevedad la ejecución de ambos proyectos; sin embargo, es importante destacar la coordinación que con la Dirección General de Puertos se deberá mantener, para la autorización de los proyectos y obtención de recursos federales, así como con la SEMARNAT, particularmente con la DGIRA y la DGZOFEMATAC para la autorización del impacto ambiental y las afectaciones de la Zona Federal Marítimo terrestre, así como con la Secretaría de Marina, para la autorización de los vertimientos correspondientes. En el caso de esta última, se mantendrá constante comunicación con la zona Naval localizada en el puerto para la vigilancia del cordón, así como para el seguimiento de dichas estrategias.





Observando la política sectorial de desarrollar y modernizar infraestructura que impulse una relación armónica puerto-ciudad, integrando a las instancias públicas y privadas correspondientes, el Puerto de Altamira tiene el reto de coexistir con los centros poblacionales de Altamira y Tampico asumiendo como consideraciones de interés público las siguientes:

- Reconocimiento de que el crecimiento del puerto produce flujos de cargas pesadas por las carreteras y calles que utilizan ambas poblaciones, o que las obras y operación portuarias pueden producir impactos al medio ambiente y al entorno urbano.
- También resulta relevante patentizar que el puerto genera ventajas para estas poblaciones: les otorga identidad; las proyecta nacional e internacionalmente; es una fuente para su desarrollo económico y el empleo; son sujetas de políticas y programas de desarrollo estratégico; les permite desarrollar actividades complementarias.
- La confluencia de ventajas e inconvenientes ofrece la posibilidad de buscar nuevos equilibrios sociales, con la perspectiva de ayudar a mejorar la calidad de vida en ambas ciudades portuarias. La relación armónica puerto-ciudad puede suscitar la buena vecindad y una alianza que sea detonante de diferentes iniciativas que aseguren el futuro de ambos.

Ambos centros poblacionales y el Puerto de Altamira podrían buscar una asociación estratégica, mediante un marco institucional adecuado para una planeación y desarrollo integral, con elementos clave como los de fortalecer las instancias e instrumentos de coordinación y cooperación entre los sectores social, privado y gubernamental (local, estatal y federal), con el fin de conjugar esfuerzos para coadyuvar al ordenamiento territorial y ecológico basado en el desarrollo regional-urbano-portuario sustentable, así como favorecer la comunicación para encontrar sinergias y propiciar mayores perspectivas de crecimiento socio-económico tanto para la ciudad como para el puerto, reflexionando sobre las condiciones singulares del espacio de una ciudad portuaria.

CA.



SECRETARÍA
COORDINACIÓN
Y ASISTENCIA
DIRECCIÓN GENERAL



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Altamira

El ejercicio de planeación estratégica que sustenta este capítulo contribuye a estructurar y coordinar el conjunto de tareas y recursos que movilizará el Puerto de Altamira, para la consecución de objetivos y metas particulares. Representa una herramienta para que el puerto tenga rumbo con claridad en sus propósitos y para que las acciones que emprenda lo conduzcan a la generación y logro de resultados específicos. El proceso de planeación que se siguió está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos de este PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica.

Este capítulo de planeación define básicamente: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte de largo plazo a 15 años y la misión para lograr dicha situación deseada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas, expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos, y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de Operación del Puerto de Altamira.



3.1 Visión y misión del Puerto de Altamira

Visión

El Puerto de Altamira es el nodo logístico multimodal de clase mundial con actividades industriales y de valor agregado, que distribuye la mayor cantidad de carga de comercio en el norte del Golfo de México, con alta productividad y sustentabilidad.

Misión

Satisfacer con calidad, costo y tiempo competitivos, la demanda de servicios portuarios, de logística multimodal nacional e internacional y de actividades de valor agregado, para la movilización eficiente de la carga industrial y comercial de su mercado relevante.



3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

Los objetivos estratégicos están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes, así como las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición o medida que incluya este Programa Maestro de Desarrollo Portuario contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

Los tres objetivos estratégicos que se determinaron en este PMDP y que se presentan enseguida, responden a los retos del Puerto de Altamira y aluden a aspectos específicos de la visión y misión del puerto definidas, por lo que destacan los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresan las políticas de desarrollo del puerto.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario
Puerto de Altamira

MARINA
SECRETARÍA DE SALUD

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tameel Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 29603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215HZ3

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
1. Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Modernizar la infraestructura portuaria acorde a las tendencias de la industria marítima-portuaria.	Incrementar la profundidad de las áreas de navegación, para hacer viable el arribo de buques de mayor calado y actividades vinculadas a las industrias petrolera y petroquímica que requieran grandes espacios.
	Atraer inversión privada en infraestructura y operación portuarias para el aprovechamiento de oportunidades de mercado global.	Promover la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para construir infraestructura y prestar servicios portuarios, que atiendan la creciente demanda de mercado de carga general, contenerizada y de granel mineral actuales y potenciales líneas de negocio



SECRETARÍA DE MARINA
GENERAL DE PUERTOS
COMERCIALES
Y PUERTOS





Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
<p>2 Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.</p>	<p>Consolidar la oferta del puerto como nodo logístico multimodal.</p>	<p>Atraer el establecimiento de nuevas industrias que prioritariamente generen carga al puerto y de actividades económicas relacionadas con la transportación multimodal, almacenamiento y de valor agregado a las mercancías que confluyen en el puerto.</p> <p>Ofertar estrategias logísticas de valor agregado en las fases de circulación y distribución de insumos, así como de movilización de mercancías justo a tiempo desde la puerta de planta del emisor hasta la puerta de la planta del receptor.</p>
	<p>Fomentar corredores de transporte que vinculen eficazmente tramos marítimos y terrestres.</p>	<p>Coadyuvar al mejoramiento de la conectividad marítimo-terrestre, para favorecer el flujo continuo y ágil de las cadenas logísticas de suministro entre el puerto y su zona de influencia.</p>
	<p>Fortalecer la sinergia con la Aduana de Altamira para ampliar y modernizar su infraestructura a fin de optimizar los tiempos de atención y revisión de la mercancía.</p>	<p>Contribuir al mejoramiento de la infraestructura y equipamiento de la aduana marítima.</p>
	<p>Alcanzar mayor visibilidad de las eficiencias portuarias.</p>	<p>Intensificar la coordinación entre la comunidad portuaria para garantizar calidad en la operación.</p> <p>Promover el mejoramiento del equipamiento portuario en el manejo de todas las cargas, maniobras y servicios.</p> <p>Consolidar y Desarrollar mecanismos de comunicación digital que permita integración de los actores portuarios a fin de eficientar la operación portuaria.</p>
	<p>Contribuir al desarrollo del Sistema Portuario Nacional.</p>	<p>Impulsar el desarrollo regional de los puertos de Altamira y Tampico (SIPCO Noreste) a través de una colaboración complementaria y la promoción del cabotaje.</p>

SECRETARÍA DE MARINA
 COORDINACIÓN Y REGISTRO
 DIRECCIÓN

GA



Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
3 Fomentar la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Propiciar el crecimiento ordenado, productivo y con visión a largo plazo, del puerto.	Promover el ordenamiento territorial-portuario, que permita el aprovechamiento integral y sustentable del recinto concesionado y facilite el desarrollo de terminales, instalaciones e industrias de clase mundial.
	Adoptar un desempeño portuario ambientalmente responsable.	Proteger el patrimonio natural y contribuir a la preservación de la salud pública y del ambiente, coadyuvando a la mitigación del impacto ambiental atribuible a las operaciones marítimo-portuarias.
	Impulsar la relación armónica puerto-ciudad.	Gestionar entre el sector privado y los tres niveles de gobierno, estrategias para mejorar la movilidad ferroviaria y logística con un enfoque sustentable.

3.3 Metas e indicadores

Producto del ejercicio de planeación estratégica de este PMDP, en las tablas descriptivas siguientes se detalla la definición y especificación de cada una de las metas que el Puerto de Altamira proyecta lograr durante la vigencia de este programa maestro. Dichas metas, entendidas como los resultados esperados, mantienen relación directa con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en tres grupos:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.
- Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.



Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Dragado de mantenimiento	96,000,000						34PuE 35PuE 36PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Mantenimiento a muelles	39,467,653						1PuS 2PuS 21Pu	
	Mantenimiento a vialidades y explanadas	226,929,011						Recinto portuario y zona industrial	
	Mantenimiento a drenes	45,709,662						Recinto portuario y zona industrial	
	Mantenimiento líneas eléctricas y alumbrado	43,132,311							
	Mantenimiento vías férreas	42,459,082							
	Mantenimiento de áreas de servicios	91,548,282							



Q.A.



Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Altamira
2021-2025

MARINA
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 29603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215HZ3

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	2021	2022	2023	2024	2025	Ubicación	Responsable
Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Subestaciones eléctricas y líneas de transmisión	348,375,811						26PaE 32PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Obras de Protección al Litoral Costero.	684,328,875						Litoral sur	
	Adecuación de pavimentos en Patios EXITA y P.V.I. y vialidad Mar Rojo	132,470,674						20PuE	
	Reforzamiento de muros en Paso Superior.	268,208,797						Zona industrial	
	Dragado de construcción (profundización).	751,081,879						34PuE 35PuE 36PuE 37PuE	
	Vías férreas en enlace.	108,903,521						38PuE	
	Adquisición e instalación de defensas en muelles de la TUM.	38,000,000						1PuS 2PuS	
	Dragado de construcción del canal norte y otras áreas del Puerto de Altamira.	814,600,000						35PuE 42PuE	
	Sistema inteligente de operación del transporte terrestre.	62,000,000						Fuera de Recinto Portuario	
Equipamiento en seguridad aduanera.	188,500,000						38PuE		

Qs.



Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (continúa) CESIONARIOS

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Construcción de infraestructura y equipamiento.	\$ 1,828,284,000.00	\$ 246,284,000.00	\$ 950,000,000.00	\$ 500,000,000.00	\$ 132,000,000.00	\$ -	1PuS C006	Infraestructura Portuaria Mexicana, SA de CV
		\$ 1,299,704,899.00	\$ 250,107,368.00	\$ 339,357,989.00	\$ 373,991,529.00	\$ 199,933,595.00	\$ 136,314,418.00	2PuS C004	Altamira Terminal Portuaria, SA de CV
		\$ 232,335,000.00	\$ 59,535,000.00	\$ 63,100,000.00	\$ 50,000,000.00	\$ 38,500,000.00	\$ 21,200,000.00	6PuE C002	Cooper T. Smith de México, SA de CV
		\$ 10,712,108.68	\$ 2,274,360.40	\$ 2,205,848.34	\$ 1,494,816.14	\$ 2,461,375.00	\$ 2,275,708.80	7PaE C025	Dragados Offshore de México, SA de CV
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	8PaE C020	J. Ray McDermott de México, SA de CV
		\$ 210,251,250.00	\$ 70,976,250.00	\$ 65,475,000.00	\$ 19,575,000.00	\$ 1,575,000.00	\$ 52,650,000.00	9PaE C016	Terminal de LNG de Altamira, SA de CV
		\$ 74,496,425.00	\$ 26,156,620.50	\$ 24,519,223.50	\$ 23,820,581.00	\$ -	\$ -	10PaE C010	Vopak México, SA de CV
		\$ 10,810,000.00	\$ 2,190,000.00	\$ 2,150,000.00	\$ 2,190,000.00	\$ 2,140,000.00	\$ 2,140,000.00	11PaE C009	Terminal Petroquímica Altamira, SA de CV
		\$ 749,743.14	\$ 293,007.80	\$ 296,140.00	\$ 22,780.00	\$ 22,780.00	\$ 115,035.34	12PaE C007	Terminal Marítima de Altamira, SA de CV
		\$ 3,627,604,080.00	\$ 2,111,989,710.00	\$ 907,395,740.00	\$ 191,440,000.00	\$ 209,170,000.00	\$ 207,608,630.00	13PaE C001	Operadora de Terminales Marítimas, SA de CV
		\$ 2,600,000.00	\$ 300,000.00	\$ 500,000.00	\$ 600,000.00	\$ 600,000.00	\$ 600,000.00	49PuE C030	Amports, S.A. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	45PaE C026	Corinalta S.A. de C.V.
\$ 23,000.00	\$ -	\$ -	\$ 23,000.00	\$ -	\$ -	44PuE C023 C024	Pesajes Flantam, S.A. de C.V.		

Q. i.



Programa de Inversión y Mantenimiento de Puertos
2013 - 2014

MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 951218HZ

	\$	\$	\$	\$	\$	\$	14PaE	Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.
	8,347,000.00	4,050,000.00	18,585.00	16,875.00	63,000.00	C008		
110,857,000.00								
\$382,854,377.70	\$121,096,764.2	\$261,757,613.5	\$-	\$-	\$-	C029	Huasteca Fuel Terminal S.A. de C.V.	
						51PaE		
\$47,000,000.00	\$39,000,000.00	\$2,000.00	\$2,000.00	\$2,000.00	\$2,000.00	C019	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, SA de CV	
						5PaE		
\$27,940,000.00	\$12,370,000.00	\$4,370.00	\$4,000.00	\$3,600.00	\$3,600.00	C028	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.	
						50PaE		
\$1,981,990.76	\$284,616.38	\$313,247.49	\$572,347.	\$379,344.92	\$432,434.45	C031	PG Logística S.C.	
						45PaE		
\$2,000,000.00	\$2,000,000.00	\$-	\$-	\$-	\$-	3PaE	Container Care de México, S.A. de C.V.	
						C011		
\$2,500,000.00	\$2,500,000.00	\$-	\$-	\$-	\$-	4PaE	Industrias Negromex, S.A. de C.V.	
						C024		

SECRETARÍA DE MARINA
GENERAL DE PUERTOS
MERCANTES
CENTRAL DE PUERTOS



Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento CESIONARIOS (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento de terminales e instalaciones.	\$ 81,000,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	1PuS C006	Infraestructura Portuaria Mexicana, SA de CV
		\$ 244,789,690.00	\$ 44,224,179.00	\$ 46,737,366.00	\$ 48,854,686.00	\$ 51,190,567.00	\$ 53,782,892.00	2PuS C004	Altamira Terminal Portuaria, SA de CV
		\$ 1,400,000.00	\$ 1,400,000.00	-	-	-	-	3PaE C011	Container Care de México, SA de CV
		\$ 12,322,000.00	\$ 2,202,000.00	\$ 2,300,000.00	\$ 2,450,000.00	\$ 2,590,000.00	\$ 2,780,000.00	4PaE C024	Industrias Negromex, SA de CV
		\$ 31,000,000.00	\$ 7,000,000.00	\$ 6,000,000.00	\$ 6,000,000.00	\$ 6,000,000.00	\$ 6,000,000.00	5PaE C019	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, SA de CV
		\$ 164,060,000.00	\$ 30,305,000.00	\$ 31,510,000.00	\$ 32,765,000.00	\$ 34,080,000.00	\$ 35,400,000.00	6PuE C002	Cooper T. Smith de México, SA de CV
		\$ 6,156,565.90	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	7PaE C025	Dragados Off Shore de México, SA de CV
		\$ 44,870,904.80	\$ 139,456,908.90	\$ 146,429,720.90	\$ 153,751,201.70	\$ -	\$ -	8PaE C020	J. Ray McDermott de México, SA de CV
		\$ 5,361,767.73	\$ 1,658,326.00	\$ 859,242.30	\$ 902,204.42	\$ 947,314.64	\$ 994,680.37	9PaE C016	Terminal de LNG de Altamira, SA de CV
		\$ 37,924,624.00	\$ 12,089,364.00	\$ 12,633,378.50	\$ 13,201,881.50	\$ -	\$ -	10PaE C010	Vopak México, SA de CV



Ca.



PROYECTO DE PRESUPUESTO DE EGRESOS PARA EL EJERCICIO FISCAL 2017

MARINA
SECRETARÍA DE ECONOMÍA

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215H23

	\$	\$	\$	\$	\$	\$	11PaE	Terminal
	266,094,150.00	48,575,590.00	49,268,510.00	49,925,420.00	58,693,580.00	59,631,050.00	C009	Petroquímica Altamira, SA de CV
	\$186,963,000.00	\$28,712,000.00	\$37,805,000.00	\$38,505,000.00	\$39,204,000.00	\$42,737,000.00	12PaE	Terminal Marítima de Altamira, SA de CV
							C007	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	13PaE	Operadora de Terminales Marítimas, SA de CV
	134,058,310.00	22,718,150.00	23,284,070.00	26,451,330.00	29,911,920.00	31,692,240.00	C001	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	49PuE	Amports, S.A. de C.V.
	7,600,000.00	1,200,000.00	1,600,000.00	1,600,000.00	1,600,000.00	1,600,000.00	C030	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	45PaE	Corinalta S.A. de C.V.
	553,618.40	291,756.40	62,200.00	65,310.00	66,554.00	67,798.00	C026	
	\$650,000.00	\$	\$	\$250,000.00	\$200,000.00	\$200,000.00	51PaE	Huasteca Fuel Terminal S.A. de C.V.
							C029	
	\$83,525.00	\$34,100.00	\$17,100.00	\$7,100.00	\$18,100.00	\$7,100.00	45PaE	Saarn Smith Tonage de México
							C013	
	\$ 1,260,873.55	\$250,623.17	\$ 220,999.33	\$ 243,594.02	\$ 259,888.09	\$ 285,768.94	45PaE	P.G. Logistics S.A. de C.V.
							C031	
	\$14,475,000.00	\$2,895,000.00	\$2,895,000.00	\$2,895,000.00	\$2,895,000.00	\$2,895,000.00	50PaE	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.
							C028	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	44PuE	Pesajes Flantam, S.A. de C.V.
	707,330.00	184,000.00	99,000.00	117,000.00	103,950.00	203,380.00	C023	
	\$	\$	\$	\$	\$	\$	46PaE	Infraestructura Marina del Golgo, S. de R.L. de C.V.
							C033	



Ca.



		\$	\$	\$	\$	\$	\$	48PaE	Silkimya
		-	-	-	-	-	-	C032	
		\$	\$	\$	\$	\$	\$	45PaE	Telmex, S.A. de C.V.
		30,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	6,000.00	C027	
			0	0	0	0	0		
		\$	\$	\$	\$	\$	\$	14PaE	Styrolution Mexicana, SA de CV
		24,210,000.00	4,657,500.00	4,747,500.00	4,837,500.00	4,927,500.00	5,040,000.00	C008	

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
(continúa) Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Diseño e instrumentación de programa para el establecimiento en el puerto de industrias que le generen movimiento multimodal de carga y de empresas que desarrollen actividades de valor agregado a las mercancías.	Programa operando						Recinto portuario y zona industrial	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Diseño e instrumentación de programa de la comunidad portuaria para promoción y comercialización del puerto como nodo logístico, ofertando actividades de valor agregado y servicios de movilización de mercancías justo a tiempo y puerta a puerta.	Programa operando						Recinto portuario Zona industrial y Zona de influencia	Comunidad portuaria



CA...



REGISTRO FEDERAL DE COMERCIO EXTERNO
 R.F.C. 021215121

MARINA
 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
 Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
 Col. Puerto Industrial C.P. 89603
 Altamira, Tamaulipas
 R.F.C API 931215H23

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
(continúa) Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Diseño e instrumentación de programa para el desarrollo de actividades que agreguen valor a bienes intermedios e insumos, aprovechando los diferentes regímenes aduanales.	Programa operando						Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de contenedores.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	Autoridades, cesionarios y prestadores de servicios involucrados (según línea de negocio)
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de carga general.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de automóviles.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de fluidos no petroleros.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de granel mineral.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	
	Operación de un proceso portuario con garantía de calidad en la línea de negocio de granel agrícola.	Garantía de calidad operando						Recinto portuario	
	Instrumentación de proceso de incorporación en las Reglas de Operación del puerto y aplicación de procedimiento de incremento gradual del nivel de productividad, en las tres maniobras, a través de mejoras en el equipamiento.	Procedimiento operando						Recinto portuario	



CA



Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
(continúa) Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Diseño y operación progresiva de plataforma con tecnologías de la información y comunicación, que: sea enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto; permita hacer visibles en tiempo real los procesos de tránsito de la carga; elimine el uso de procedimientos y trámites manuales y de papel; mejore los registros estadísticos; y establezca un esquema de trabajo para la eficiencia en las cadenas logísticas.	Plataforma de información operando						Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. Autoridades, cesionarios y prestadores de servicios involucrados
Fomentar la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Instrumentación de proceso para la obtención del acuerdo que actualice la delimitación y determinación del recinto portuario, que incluya que los terrenos con vocación industrial y comercial sean colindantes con el recinto.	Acuerdo publicado						Recinto portuario Zona industrial	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable.	Certificaciones ambientales						Recinto portuario	Comunidad portuaria

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COORDINACIÓN GENERAL DE REGISTROS Y MARCA Y MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

Los dos indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación en fichas técnicas tienen el propósito de establecer variables para medir el logro de los objetivos estratégicos de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida, además de estar en posibilidad de comparar los resultados reales con los previstos y obtener información para la toma de decisiones.

CS



Indicador del desarrollo portuario 1/2

Objetivo estratégico	Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	
Indicador	Infraestructura portuaria desarrollada.	
Descripción del indicador	Determina el porcentaje de la superficie del recinto portuario desarrollada para actividades y servicios portuarios.	
Método de cálculo	(Superficie del recinto portuario desarrollada para actividades y servicios portuarios / Total de la superficie del recinto portuario) * 100	
Unidad de medida	Porcentaje	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2021	Meta 2025
	20.5%	26.0%

Indicador del desarrollo portuario 2/2

Objetivo estratégico	Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	
Indicador	Productividad de maniobras portuarias.	
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque.	
Método de cálculo	Toneladas, Contenedores o Unidades Hora Buque en Operación= toneladas o contenedores o unidades operadas / [Fin de operaciones buque - Inicio de operaciones buque]	
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación CHBO: Contenedores Hora Buque en Operación UHBO: Unidades (automóviles) Hora Buque en Operación	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2021	Meta 2025
	Carga general suelta: 200 THBO Granel agrícola: 340 THBO Granel mineral: 400 THBO Otros fluidos: 280 THBO Contenedores: 55 CHBO Automóviles: 70 UHBO	Carga general suelta: 300 THBO Granel agrícola: 400 THBO Granel mineral: 500 THBO Otros fluidos: 350 THBO *Contenedores: 75 CHBO Automóviles: 100 UHBO *Nota: para buques con 700 o más movimientos





3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La zonificación maestra del Puerto de Altamira está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas o adjudicadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, nuevas zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como de desarrollo.

En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas a la fecha de elaboración de este PMDP:

Zonas portuarias asignadas

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,000.00	432,356.68	Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.
2	Pu	S	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,414.60	431,936.25	Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V.
3	Pa	E	Instalación de reparación y mantenimiento de contenedores.	-	48,363.94	Container Care de México, S.A. de C.V.
4	Pa	E	Terminal especializada de productos petroquímicos.	8,400.00	29,510.40	Industrias Negromex, S.A. de C.V.
5	Pa	E	Terminal especializada en carga general.	11,455.85	14,728.95	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V.
6	Pu	E	Terminal especializada de granel mineral.	-	115,214.71	Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V.
7	Pa	E	Terminal especializada de construcción, reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y energética.	51,539.52	543,897.45	Dragados Offshore de México, S.A. de C.V.
8	Pa	E	Terminal especializada de fabricación y reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y petroquímica.	17,500.00	240,567.95	J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V.
9	Pa	E	Terminal especializada de gas natural licuado.	-	200,577.31	Terminal de LNG de Altamira, S. de R.L. de C.V.
10	Pa	E	Terminal especializada de productos químicos, petroquímicos, aceites minerales y vegetales.	16,588.95	4,773.80	Vopak México, S.A. de C.V.



CA.



Programa de Inversión de Infraestructura Portuaria
 Puerto de Altamira



11	Pa	E	Terminal especializada de fluidos petroquímicos.	34,934.08	35,013.81	Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V.
12	Pa	E	Terminal especializada de granel agrícola, mineral y químico.	11,275.20	117,434.63	Terminal Marítima de Altamira, S.A. de C.V.
13	Pa	E	Terminal de productos químicos y petroquímicos.	26,784.23	47,082.06	Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V.
14	Pa	E	Terminal especializada de productos químicos.	10,068.92	15,108.22	Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.
15	Pu	E	Capitanía de Puerto.	-	215.48	Capitanía de Puerto
16	Pu	E	Autoridad de sanidad.	-	66.55	Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS), Secretaría de Salud
17	Pu	E	Autoridad migratoria.	-	321.78	Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación
18	Pu	E	Autoridad ambiental.	-	52.06	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)
19	Pu	E	Autoridad de sanidad.	-	680.00	Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)
44	Pu	E	Instalaciones para el pesaje de unidades de ferrocarril y autotransporte	-	343.90 182.12	Pesajes Flaltam, S.A. de C.V.
45	Pa	E	Oficinas y Servicios	-	353.02	Teléfonos de México S.A. de C.V.
				-	1,275.00	Corinalta, S.A. de C.V.
				-	425.00	Saam Remolques, S.A. de C.V.
				-	950.00	PG Logística S.C.
46	Pa	E	Instalación especializada para el transporte de gas natural por medio de un ducto	-	5,896.21	Infraestructura Marina del Golfo, S. de R.L. de C.V.
47	Pa	E	Centro de control de tráfico marítimo y faro del Puerto.	-	12,329.30	Faro del Puerto de Altamira
48	Pa	E	Instalación especializada para línea de descarga de agua	-	364.21	Silkinya, S.A. de C.V.
49	Pu	E	Instalación especializada para el manejo de automóviles y actividades de valor agregado	-	210,849.50	Amports de México, S.A. de C.V.
50	Pa	E	Instalación para manufactura, construcción equipamiento, mantenimiento de embarcaciones que requieran de instalaciones portuarias.	10,500.00	144,775.08	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.
51	Pa	E	Instalación para almacenamiento, comercialización, distribución, transporte de productos petrolíferos y petroquímicos.	21,091.52	276,751.48	Huasteca Fuel Terminal, S.A. de C.V.

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- S: semiespecializado; E: especializado



CA.



En las siguientes cuatro tablas descriptivas se presentan las zonas portuarias proyectadas en este PMDP para desarrollo, detallando la correspondiente justificación técnica, así como la determinación del destino, uso y modo de operación.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 1/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
20	Pu	E	Instalación para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial.	-	146,301.08

Justificación técnica

Como puerto concentrador y por sus vocaciones comercial e industrial, Altamira tiene la viabilidad de captar diversas actividades económicas relacionadas no sólo con la transportación y el almacenamiento de mercancías, sino también con el desarrollo de etapas específicas del proceso productivo, impulsando estrategias logísticas de valor agregado en las fases de circulación y distribución.

Para la atracción de nuevas actividades económicas relacionadas con el almacenamiento y valor agregado a las mercancías que confluyen en el puerto, el Puerto de Altamira enfrenta el reto de ampliar su oferta de infraestructura portuaria.

Como resultado del estudio de mercado efectuado, se define que se cuenta con oportunidades de mercado para atraer inversión privada, para que se opere esta instalación para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial, propuesta en el área donde ya existe infraestructura construida recientemente por la API Altamira con posibilidad de aprovecharse productivamente para tales fines, de uso público (Pu) y modo de operación especializado (E).

Zona portuaria proyectada para desarrollo 2/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
21	Pu	E	Terminal de granel mineral y carga general	10,505.68	151,088.33

Justificación técnica

Del análisis de balance oferta-demanda practicado, se desprende que la capacidad instalada para operar granel mineral será suficiente para atender la demanda esperada únicamente hasta el año 2020, en prácticamente los tres escenarios de crecimiento de esta línea de negocio, por lo que resulta conveniente tomar previsiones al respecto.

Por otra parte, con objeto de poder atender la demanda esperada de carga general, que en el escenario medio rebasará la capacidad instalada en el año 2028, y en el optimista será rebasada en el año 2025.

En el análisis de mercado realizado, se identificaron algunos dueños de carga interesados en operar sus propios productos de manera especializada. La industria siderúrgica de Monclova, Coahuila, representa en el corto y mediano plazo una importante área de oportunidad para el Puerto de Altamira, debido a la puesta en marcha de un nuevo horno eléctrico y

CGA





el agotamiento de las reservas de una de las minas de mineral de hierro de la región, por lo que se estima que a partir de 2017 esta industria tendrá la necesidad de importar mineral de hierro.

Con los resultados del estudio de mercado practicado, se concluye que en el mediano y largo plazos la infraestructura portuaria de Altamira llegaría a ser insuficiente, por lo que requiere ampliarse y modernizarse para ajustarse a las tendencias de la industria marítima-portuaria. Ante esta circunstancia, se estima conveniente que el Puerto de Altamira disponga de una terminal que ofrezca respuesta a las expectativas de la demanda. Se prevé que la capacidad total instalada de esta nueva terminal pudiese alcanzar alrededor de 2.6 millones de toneladas anuales.

Para competir a nivel global y poder captar nuevas cargas, el Puerto de Altamira tiene el reto de ampliar su oferta de infraestructura portuaria. Como resultado del estudio de mercado efectuado, se concluye que se cuenta con oportunidades de mercado para atraer inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para que se construya y opere esta terminal especializada de granel mineral, propuesta en el área donde ya existe un muelle construido por la API Altamira para tales fines, asignándole uso público (Pu) y modo de operación especializado (E).

Zona portuaria proyectada para desarrollo ¼

Justificación técnica

Analizando la posición del Puerto de Altamira en la geografía nacional, continental y mundial de flujos, así como sus perspectivas de participación en la red global de puertos y de transporte intermodal, se considera que este puerto cuenta con las características para desarrollar el modelo basado en la proliferación del uso de contenedores, en el desarrollo de terminales especializadas para el manejo de estos y en la integración multimodal con el transporte terrestre.

El Puerto de Altamira es el principal centro exportador de carga contenerizada del Golfo de México. Del diagnóstico realizado en este PMDP, se estima que serán favorables las expectativas de crecimiento de las industrias de su mercado relevante local, tomando en cuenta de que durante los siguientes tres años existen proyectos de ampliación de capacidad por más de 1.5 millones de toneladas. Destaca también que las plantas industriales próximas al recinto portuario que distribuyen sus mercancías en contenedores, prevén durante los próximos 20 años crecimientos anuales de su carga de 2% a 3%.

Para sus mercados relevantes del noreste, Bajío-occidente, se considera que en el mediano plazo el Puerto de Altamira podría estar atendiendo segmentos de carga que requieren de economías de escala con barcos y embarques cada vez más grandes, tales como la carga contenerizada.

El balance oferta-demanda para carga contenerizada, demuestra que no existe la necesidad de incrementar la capacidad instalada en el mediano plazo pues bajo un escenario optimista de crecimiento de esta carga, el puerto se podría llegar a saturar en el año 2035; mientras que bajo un escenario medio y escenario base el puerto tendría capacidad suficiente con las premisas del crecimiento del puerto.



Zona portuaria proyectada para desarrollo 4/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
22	Pu	E	Terminales de Carga Comercial	8,931.13	101,565.40
23				12,795.11	205,303.69
24				142,491.38	2,282,873.23
25	Pa	E	Terminales Industriales	39,542.07	668,027.68
26				45,241.04	681,409.15
27				66,519.09	895,519.50
28				8,122.05	92,137.58
29				129,109.91	1,782,170.83
30	Pa	E	Instalación para el almacenamiento y valor agregado para fin industrial	-	135,033.87
31	Pu	E	Instalaciones para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial	-	45,214.99
32				-	608,299.96
33				-	167,823.83
53	Pa	E	Instalación para servicio de pilotaje	-	600.00
54	Pa	E	Terminal para reparación y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones	39,467.36	494,741.98

Justificación técnica

Las tendencias de la industria marítima-portuaria y, precisan emprender acciones que consoliden a Altamira como puerto de clase mundial, colocándolo ante al reto de ampliar y modernizar su infraestructura para responder a las tendencias de la industria marítima-portuaria internacional, al crecimiento del movimiento de carga y al establecimiento de nuevas plantas industriales.

El riesgo de no realizar estas acciones, es que Altamira se limite a ser un puerto alimentador de aquellos en donde puedan escalar las grandes embarcaciones de los mercados globales.

El Puerto de Altamira tiene la vocación natural de ser comercial e industrial. Está dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, además colinda con el principal clúster petroquímico privado de México y cuenta con una gran reserva territorial para el establecimiento de empresas industriales.

La ubicación actual de las terminales fue dando respuesta a la dinámica de urbanización gradual que el Puerto de Altamira ha enfrentado en el tiempo, lo cual no favoreció ubicar a todas las terminales en un lugar óptimo, en cuanto a profundidades necesarias para los buques, espacios para ampliaciones y el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales. Esta propuesta de zonificación está encaminada a refrendar la delimitación de dos grandes zonas: comercial e industrial. Con la definición de adecuadas políticas para la asignación de espacios portuarios y para la atracción de nuevas plantas industriales que prioritariamente generen carga al puerto, se favorecerá la formación y el aprovechamiento de economías de escala en beneficio de los usuarios, además de apoyar el desarrollo económico regional y nacional.

CA





MARINA
ADMINISTRACIÓN DE MARINA



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.

Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215H23

Esta previsión de ordenamiento territorial-portuario que define 11 polígonos para destinarlos a terminales de carga comercial, terminales e instalaciones para fines industriales e instalaciones para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial, favorecerá el aprovechamiento integral del recinto portuario y facilitará el desarrollo de terminales e instalaciones de alto rendimiento, que ofrezcan una oferta competitiva de infraestructura y servicios. La opción que se presenta consiste en concentrar esfuerzos para continuar la urbanización portuaria del recinto concesionado, induciendo el establecimiento de nuevas terminales en las zonas aún no adjudicadas con frente de agua a los canales de acceso y de navegación sur y norte, así como constituyendo como reserva portuaria áreas adyacentes al canal de navegación norte.

Las instalaciones para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial que se proponen, representan parte de la labor prioritaria del Puerto de Altamira de fomentar estrategias de valor agregado en las fases de circulación y distribución de la carga.

Adicionalmente, con la delimitación de estas zonas portuarias se apoyará las labores de atracción de inversiones mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para que se construyan y operen las instalaciones para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial, asignándoles uso público (Pu) y modo de operación especializado (E). Así como instalación para el almacenamiento y valor agregado para fin industrial, otorgándoles un uso particular (Pa) y un modo de operación especializado (E).

En las siguientes tablas descriptivas, se identifican áreas de agua, vialidades y muelles de uso común, así como las reservas portuarias determinadas en este PMDP.

Áreas de agua

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
34	Pu	E	Canal de acceso de uso común	1,605,780.01	-
35	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	1,163,903.26	-
36	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común	331,830.72	-
37	Pu	N	Áreas de navegación de uso común	1,566,026.66	-

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado.

Vialidades y muelles de uso común

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
38	Pu	E	Vialidad interna de uso común	-	1,111,160.28
39	Pu	E	Muelle y área de uso común	-	173,719.62

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- S: semiespecializado; E: especializado

CA.



Reserva portuaria

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
40	-	-	Reserva portuaria	223,405.25	10,258,373.01
52	Pu	E	Berma de servicio	-	28,216.15

Proyectos visión 20 años

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
41	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	562,492.74	-
42	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	1,582,379.06	-
43	Pu	E	Dársenas de ciaboga	747,620.85	-

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- E: especializado.

En la tabla descriptiva que se presenta a continuación, se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en los términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, reglas de operación y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad.

Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios en el Puerto de Altamira

Servicio portuario	Cantidad de prestadores	Área para la prestación del servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Pilotaje	A definir por la autoridad
	Remolque	A definir por la autoridad
	Amarre de cabos	Libre entrada
	Lanchaje	
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento	Libre entrada
	Agua potable	
	Combustible	
	Comunicación	
	Electricidad	
	Recolección de basura o desechos	
	Eliminación de aguas residuales	
Servicios para la transferencia de bienes o mercancías.	A definir por la autoridad	

GA





Programa Maestro de Desarrollo Portuario
Puerto de Altamira



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

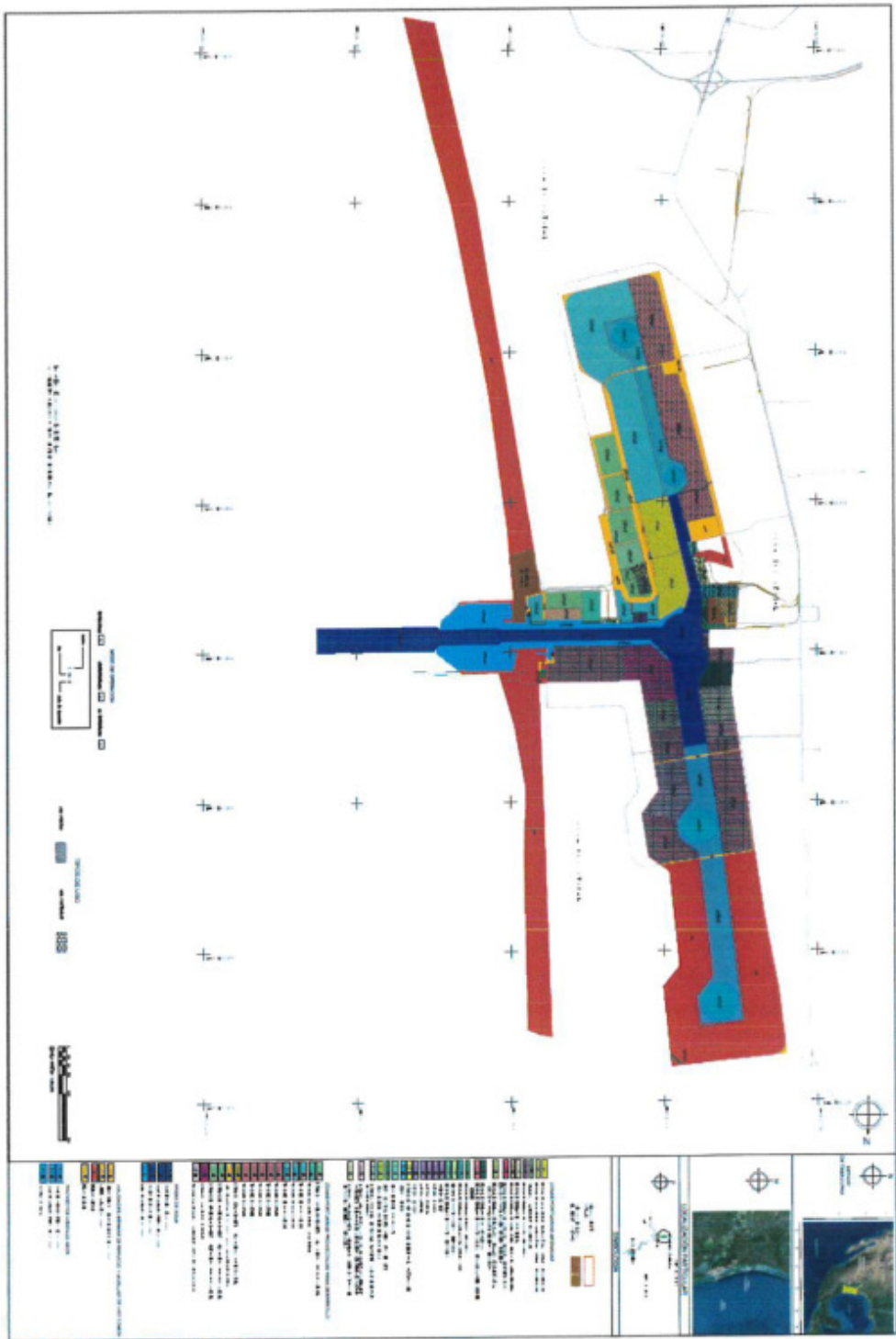


ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
Calle Río Tameal Km. 0.500 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 29603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931215H23

En el siguiente *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Altamira* se identifican cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias, definiendo y diferenciando gráficamente cada una de las zonas adjudicadas y las proyectadas para desarrollo, así como su destino, uso y modo de operación establecidos en este PMDP.



Handwritten blue scribble or signature.



SECRETARIA
COORDINACION DE
TRAYECTORIA Y
DIRECCION OSMB



ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA, S.A. DE C.V.
 Calle Rio Tamul Km. 0.800 Lado Sur
 Col. Puerto Industrial C.P. 89603
 Altamira, Tamaulipas
 R.F.C API 93125H23

MARINA
 SECRETARIA DE MARINA

COMISION NACIONAL DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL ALTAMIRA