



TAMPICO

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE TAMPICO 2016-2021



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



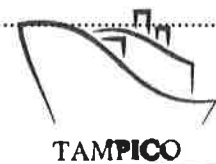
Autorización SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE TAMPICO 2016-2021

Contenido

1. Recursos y competitividad del Puerto de Tampico	1
1.1 Alcance legal del PMDP	1
1.2 Instalaciones portuarias	4
1.3 Comunidad portuaria	6
Cesionarios.	
Autoridades.	
Prestadores de servicios.	
1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	14
2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Tampico	22
2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto	22
2.2 Retos para el desarrollo del puerto	37
3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Tampico	46
3.1 Visión y misión del Puerto de Tampico	46
3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto	47
3.3 Metas e indicadores	48
3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario	53



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE



1. Recursos y competitividad del Puerto de Tampico

El presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Tampico 2016-2021, establece la planeación estratégica para que el puerto disponga de infraestructura y servicios portuarios para el traslado eficiente de bienes hacia o desde su región de influencia, aproveche sus ventajas competitivas, desarrolle nuevos negocios portuarios, fortalezca la coordinación de la comunidad portuaria e impulse el crecimiento del puerto y de la economía regional.

Este capítulo atiende a la función descriptiva del Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP), por lo cual describe, con la información disponible a la fecha de su elaboración, las áreas de las que dispone el puerto para las actividades portuarias y logísticas.

Puerto de Tampico, municipios de Tampico y Ciudad Madero, estado de Tamaulipas
y municipios de Pueblo Viejo y Pánuco, estado de Veracruz, México



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTIL

1.1 Alcance legal del PMDP

Los contratos celebrados de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios en el puerto previstos en este PMDP, así como los cesionarios o prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar uno u otros a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP 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.

De acuerdo a la autorización emitida por la autoridad competente, el PMDP del Puerto de Tampico estará vigente del año 2016 al año 2021.



Atendiendo a la naturaleza de la actividad portuaria y de las inversiones en infraestructura, este PMDP considera una visión a 20 años, como horizonte de planeación en la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

De acuerdo con el título de concesión otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en el año de 1994, el concesionario integral del Puerto de Tampico es la sociedad mercantil, con carácter de empresa paraestatal federal, Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V. (API Tampico). Como concesionario integral, API Tampico tiene como funciones principales planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, así como elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la SCT.

Para alcanzar un mayor crecimiento, desarrollo y competitividad del Puerto de Tampico, a la comunidad portuaria le corresponde orientar sus esfuerzos para: realizar eficientemente sus servicios y aportar sus inversiones; alcanzar una mayor integración y competitividad del tramo portuario de la cadena logística origen-destino de las cargas; impulsar actividades que agreguen mayor valor a las mercancías; contribuir, en el ámbito de su competencia, al logro del objetivo estratégico, estrategias, líneas de acción y metas establecidos en este PMDP; y cumplir con sus respectivos contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Como parte del *Título de Concesión del recinto portuario* otorgado a API Tampico, con este PMDP se da cumplimiento a las disposiciones de los artículos 41 de la *Ley de Puertos* y 39 de su *Reglamento*, por lo que se identifican y justifican los destinos, usos y modos de operación de las diferentes zonas del puerto. El PMDP incluye: diagnóstico de la situación del puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en los que se prestan; las medidas y previsiones necesarias para garantizar la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y para atender la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes concesionados.

El Puerto de Tampico está ubicado en el noreste de México, a lo largo de 22 km en ambas márgenes del Río Pánuco, desde su desembocadura al Golfo de México hasta el puente conocido como El Prieto, e incluye áreas de los municipios de Tampico y Ciudad Madero, en el estado de Tamaulipas y de los de Pueblo Viejo y Pánuco, en el estado de Veracruz.

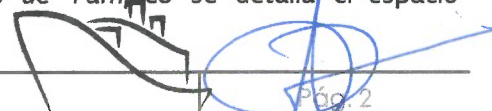
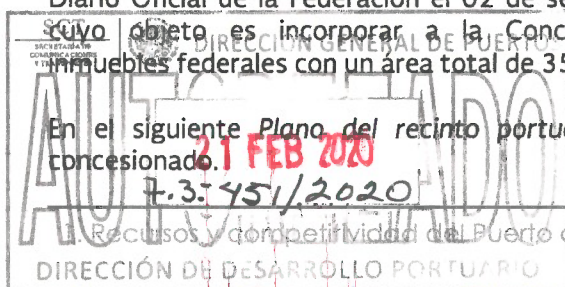
El espacio de demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el mencionado *Título de Concesión*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de septiembre de 1994, así como en el *Acuerdo por el que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del puerto de Tampico, Tamaulipas*, de fecha 17 de enero de 1994, el cual dota al puerto de las áreas descritas en la tabla siguiente:

Recinto portuario del Puerto de Tampico	
Área	Superficie (ha)
Tierra	109.65
Agua	789.86
Total	899.51

Así como el Addendum al Título de Concesión publicado en el Diario Oficial de la Federación el 02 de septiembre de 2019 cuyo objeto es incorporar a la Concesión Integral 99 inmuebles federales con un área total de 35,274.61 m².

Área incorporada al Título de Concesión mediante Addendum	
Área	Superficie (ha)
Tierra	3.52

En el siguiente *Plano del recinto portuario del Puerto de Tampico* se detalla el espacio concesionado.



CUADRO DE CONSTRUCCION DE LA PUNTADEL ENVIANTE DE
DEL SECTOR PORTUARIO DE TAMPICO

ORDEN DE PASAJE

NOMBRE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

ORDEN DE PASAJE

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

161

162

163

164

165

166

167

168

169

170

171

172

173

174

175

176

177

178

179

180

181

182

183

184

185

186

187

188

189

190

191

192

193

194

195

196

197

198

199

200

201

202

203

204

205

206

207

208

209

210

211

212

213

214

215

216

217

218

219

220

221

222

223

224

225

226

227

228

229

230

231

232

233

234

235

236

237

238

239

240

241

242

243

244

245

246

247

248

249

250

251

252

253

254

255

256

257

258

259

260

261

262

263

264

265

266

267

268

269

270

271

272

273

274

275

276

277

278

279

280

281

282

283

284

285

286

287

288

289

290

291

292

293

294

295

296

297

298

299

300

301

302

303

304

305

306

307

308

309

310

311

312

313

314

315

316

317

318

319

320

321

322

323

324

325

326

327

328

329

330

331

332

333

334

335

336

337

338

339

340

341

342

343

344

345

346

347

348

349

350

351

352

353

354

355

356

357

358

359

360

361

362

363

364

365

366

367

368

369

370

371

372

373

374

375

376

377

378

379

380

381

382

383

384

385

386

387

388

389

390

391

392

393

394

395

396

397

398

399

400

401

402

403

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

450

451

452

453

454

455

456

457

458

459

460

461

462

463

464

465

466

467

468

469

470

471

472

473

474

475

476

477

478

479

480

481

482

483

484

485

486

487

488

489

490

491

492

493

494

495

496

497

498

499

500

501

502

503

504

505

506

507

508

509

510

511

512

513

514

515

516

517

518

519

520

521

522

523

524

525

526

527

528

529

530

531

532

533

534

535

536

537

538

539

540

541

542

543

544

545

546

547

548

549

550

551

552

553

554

555

556

557

558

559

560

561

562

563

564

565

566

567

568

569

570

571

572

573

574

575

576

577

578

579

580

581

582

583

584

585

586

587

588

589

590

591

592

593

594

595

596

597

598

599

600

601

602

603

604

605

606

607

608

609

610

611

612

613

614

615

616

617

618

619

620

621

622

623

624

625

626

627

628

629

630

631

632

633

634

635

636

637

638

639

640

641

642

643

644

645

646

647

648

649

650

651

652

653

654

655

656

657

658

659

660

661

662

663

664

665

666

667

668

669

670

671

672

673

674

675

676

677

678

679

680

681

682

683

684

685

686

687

688

689

690

691

692

693

694

695

696

697

698

699

700

701

702

703

704

705

706

707

708

709

710

711

712

713

714

715

716

717

718

719

720

721

722

723

724

725

726

727

728

729

730

731

732

733

734

735

736

737

738

739

740

741

742

743

744

745

746

747

748

749

750

751

752

753

754

755

756

757

758

759

760

761

762

763

764

765

766

767

768

769

770

771

772

773

774

775

776

777

778

779

780

781

782

783

784

785

786

787

788

789

790

791

792

793

794

795

796

797

798

799

800

801

802

803

804

805

806

807

808

809

810

811

812

813

814

815

816

817

818

819

820

821

822

823

824

825

826

827

828

829

830

831

832

833

834

835

836

837

838

839

840

841

842

843

844

845

846

847

848

849

850

851

852

853

854

855

856

857

858

859

860

861

862

863

864

865

866

867

868

869

870

871

872

873

874

875

876

877

878

879

880

881

882

883

884

885

886

887

888

889

890

891

892

893

894

895

896

897

898

899

900

901

902

903

904

905

906

907

908

909

910

911

912

913

914

915

916

917

918

919

920

921

922

923

924

925

926

927

928

929

930

931

932

933

934

935

936

937

938

939

940

941

942

943

944

945

946

947

948

949

950

951

952

953

954

955

956

957

958

959

960

961

962

963

964

965

966

967

968

969

970

971

972

973

974

975

976

977

978

979

980

981

982

983

984

985

986

987

988

989

990

991

992

993

994

995

996

997

998

999

1000

1001

1002

1003

1004

1005

1006

1007

1008

1009

1010

1011

1012

1013

1014

1015

1016

1017

1018

1019

1020

1021

1022

1023

1024

1025

1026

1027

1028

1029

1030

1031

1032

1033

1034

1035

1036

1037

1038

1039

1040

1041

1042

1043

1044

1045

1046

1047

1048

1049

1050

1051

1052

1053

1054

1055

1056

1057

1058

1059

1060

1061

1062

1063

1064

1065

1066

1067

1068

1069

1070

1071

1072

1073

1074

1075

1076

1077

1078

1079

1080

1081

1082

1083

1084

1085

1086

1087

1088

1089

1090

1091

1092

1093

1094

1095

1096

1097

1098

1099

1100

1101

1102

1103

1104

1105

1106

1107

1108

1109

1110

1111

1112

1113

1114

1115

1116

1117

1118

1119

1120

1121

1122

1123

1124

1125

1126

1127

1128

1129

1130

1131

1132

1133

1134

1135

1136

1137

1138

1139

1140

1141

1142

1143

1144

1145

1146

1147

1148

1149

1150

1151

1152

1153

1154

1155

1156

1157

1158

1159

1160

1161

1162

1163

1164

1165

1166

1167

1168

1169

1170

1171

1172

1173

1174

1175

1176

1177

1178

1179

1180

1181

1182

1183

1184

1185

1186

1187

1188

1189

1190

1191

1192

1193

1194

1195

1196

1197

1198

1199

1200

1201

1202

1203

1204

1205

1206

1207

1208

1209

1210

1211

1212

1213

1214

1215

1216

1217

1218

1219

1220

1221

1222

1223

1224

1225

1226

1227

1228

1229

1230

1231

1232

1233

1234

1235

1236

1237

1238

1239

1240

1241

1242

1243

1244

1245

1246

1247

1248

1249

1250

1251

1252

1253

1254

1255

1256

1257

1258

1259

1260

1261

1262

1263

1264

1265

1266

1267

1268

1269

1270

1271

1272

1273

1274

1275

1276

1277

1278

1279

1280

1281

1282

1283

1284

1285

1286

1287

1288

1289

1290

1291

1292

1293

1294

1295

1296

1297

1298

1299

1300

1301

1302

1303

1304

1305

1306

1307

1308

1309

1310

1311

1312

1313

1314

1315

1316

1317

1318

1319

1320

1321

1322

1323

1324

1325

1326

1327

1328

1329

1330

1331

1332

1333

1334

1335

1336

1337

1338

1339

1340

1341

1342

1343

1344

1345

1346

1347

1348

1349

1350

1351

1352

1353

1354

1355

1356

1357

1358

1359

1360

1361

1362

1363

1364

1365

1366

1367

1368

1369

1370

1371

1372

1373

1374

1375

1376

1377

1378

1379

1380

1381

1382

1383

1384

1385

1386

1387

1388

1389

1390

1391

1392

1393

1394

1395

1396

1397

1398

1399

1400

1401

1402

1403

1404

1405

1406

1407

1408

1409

1410

1411

1412

1413

1414

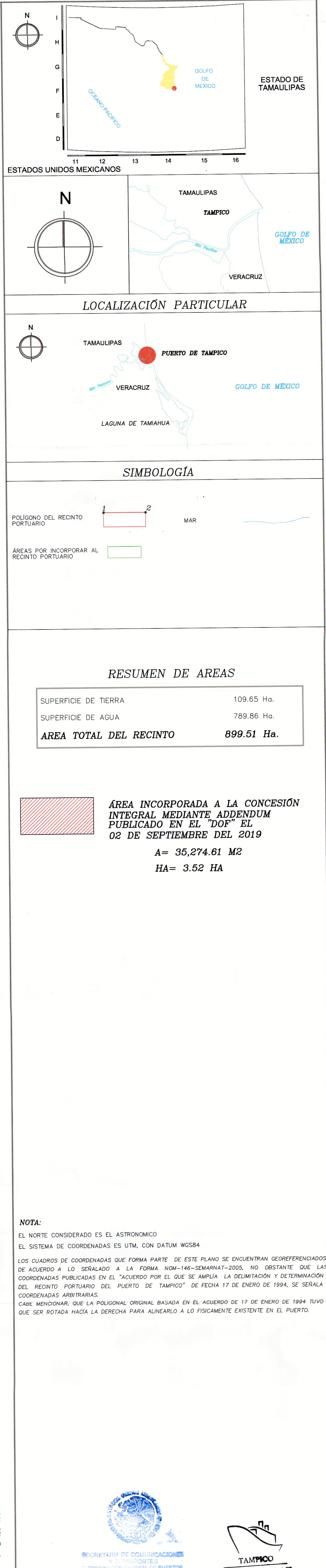
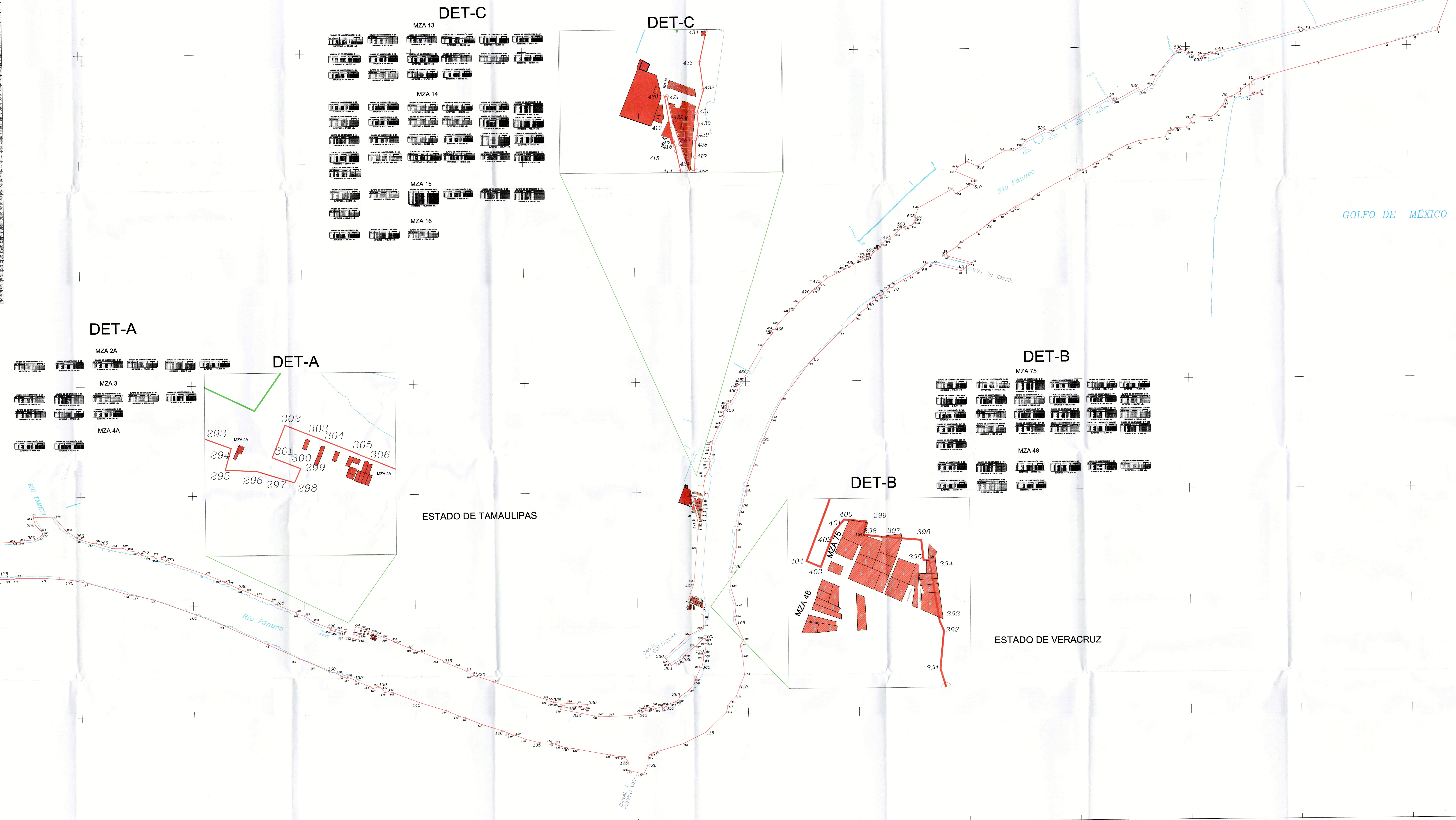
1415

1416

1417

1418

1419



1.2 Instalaciones portuarias

Este apartado describe los recursos de infraestructura portuaria para uso común con los que cuenta el Puerto de Tampico, a la fecha de elaboración de este PMDP. El *Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Tampico* complementa la información presentada aquí de manera resumida.

Obras de protección

Para proveer condiciones para la navegación segura de las embarcaciones y garantizar la seguridad de la carga y de las terminales e instalaciones, el Puerto de Tampico cuenta con la siguiente infraestructura de protección:

- Escollera norte de 1,470 m de longitud.
- Escollera sur de 1,445 m de longitud.
- Espigón sur de 185 m de longitud.
- Protección marginal de 840 m de longitud.

Señalamiento marítimo

El señalamiento marítimo del Puerto de Tampico cumple con su función de apoyo a la navegación segura de las embarcaciones, opera de acuerdo con la norma internacional IALA (*International Association of Lighthouse Authorities*) y está integrado básicamente por:

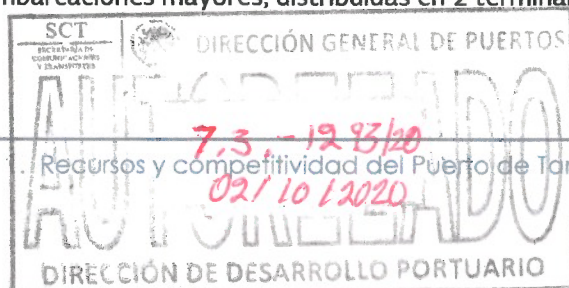
- 9 balizas de enfilación.
- 7 balizas de situación.
- Boya de recalada.
- Faro de gran calado.
- 2 boyas de delimitación en las dársenas de ciaboga.
- 3 boyas de posición.

Áreas de agua

El Puerto de Tampico tiene un calado oficial variable de 9.75 m a 6.75 m, disponiendo de un total de 220 hectáreas de infraestructura para la navegación de embarcaciones, con una longitud total de canal de navegación de 22 km, así como un fondeadero de 17.24 hectáreas. La Capitanía de Puerto emite mensualmente, por medio de oficio, los calados oficiales que harán seguras las maniobras en el puerto. Se pueden consultar en <https://puertodetampico.com.mx/calados-oficiales/>

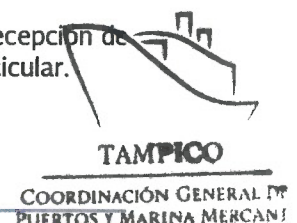
Obras de atraque

El Puerto de Tampico cuenta actualmente con 21 posiciones de atraque para la recepción de embarcaciones mayores, distribuidas en 2 terminales de uso público y 4 de uso particular.

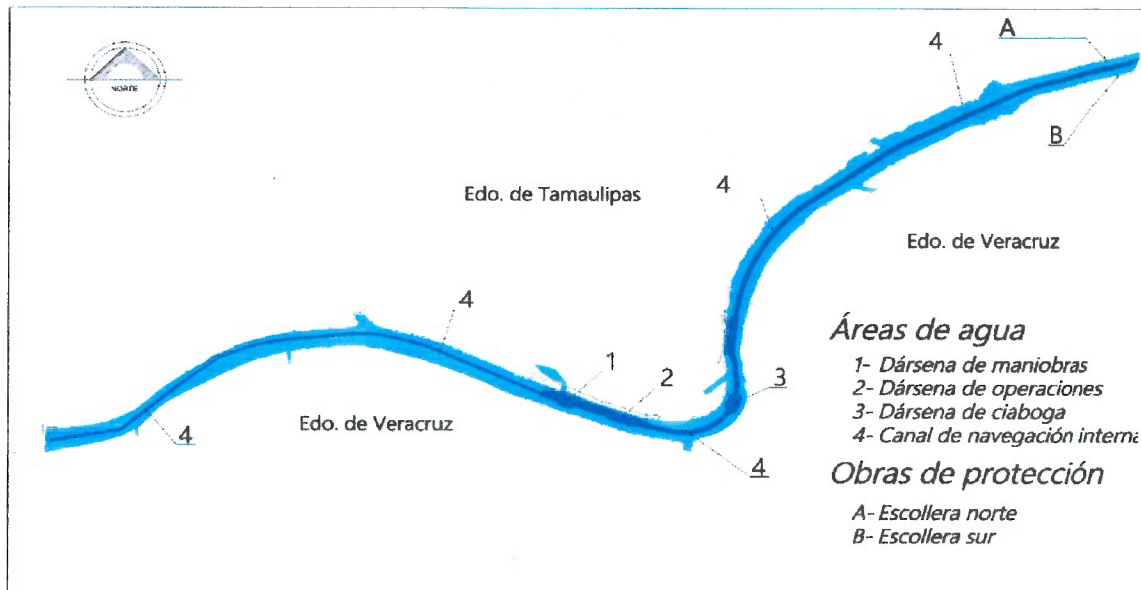


Recursos y competitividad del Puerto de Tampico.

Pág. 4



Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Tampico



Vías férreas

El puerto está dotado de 9.4 km de vías férreas en áreas de uso común, las cuales conectan a las distintas terminales con la línea troncal que lo enlaza con sus mercados principales. Dispone también de áreas destinadas a la operación intermodal, con explanadas de concreto o asfalto con vías férreas para la operación de carros de ferrocarril con carga general y granel mineral, principalmente.

En el puerto el servicio de transporte ferroviario es proporcionado por la concesionaria Kansas City Southern de México (KCSM).

Vialidades vehiculares

El puerto cuenta con 3.15 km de vialidades vehiculares, con un ancho promedio por carril de 10.0 m.

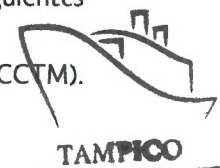
Andadores peatonales

El Puerto de Tampico tiene 338.8 m² de andadores peatonales en las áreas públicas de mayor tránsito de personas.

Edificios

El Puerto de Tampico dispone para sus actividades objeto de la concesión, de las siguientes edificaciones:

- Edificio de API Tampico, Capitanía de Puerto y Centro de Control y Tráfico Marítimo (CCTM).
- Central de emergencias industriales y portuarias.
- Siete casetas de acceso vehicular y/o peatonal al Puerto.



- Aduana Marítima de Tampico.

El CCTM presta los servicios de facilitación y coordinación de tráfico marítimo en el puerto, con el fin de apoyar a los buques en su navegación en el puerto, la seguridad de la vida humana en el mar, proteger el medio ambiente marino, la zona costera adyacente y la infraestructura portuaria, de los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo. El CCTM está integrado por un centro de control y de monitoreo y tres estaciones remotas con radares banda X y S.

Áreas de almacenamiento

El Puerto de Tampico cuenta con áreas y equipo especializado de almacenamiento, como se describe en la siguiente tabla:

Áreas de almacenamiento del Puerto de Tampico

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)	Área sin instalaciones (m ²)
Patio	7	84,816	99,482
Bodega	22	76,481	-
Cobertizo	3	1,799	259
Total		163,096	99,741

		Superficie (m ²)	Capacidad m ³
Silo	1	2,486	70,000
Total		2,486	70,000

Básculas.

El Puerto de Tampico cuenta con tres básculas para el pesaje de carga de comercio exterior y cabotaje, 2 de ellas para plataformas sencillas y una más para plataformas dobles.

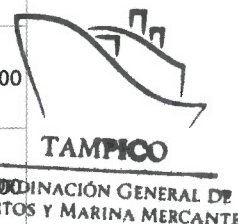
En el siguiente *Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Tampico*, se detalla la delimitación de cada una de las áreas que ocupan las instalaciones portuarias con sus correspondientes tablas descriptivas.

1.2 Comunidad portuaria.

La comunidad portuaria de Tampico se integra por cesionarios, autoridades, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. En las cuatro tablas siguientes se enlistan los integrantes de la comunidad portuaria, a la fecha de elaboración de este PMDP.

Cesionarios del Puerto de Tampico

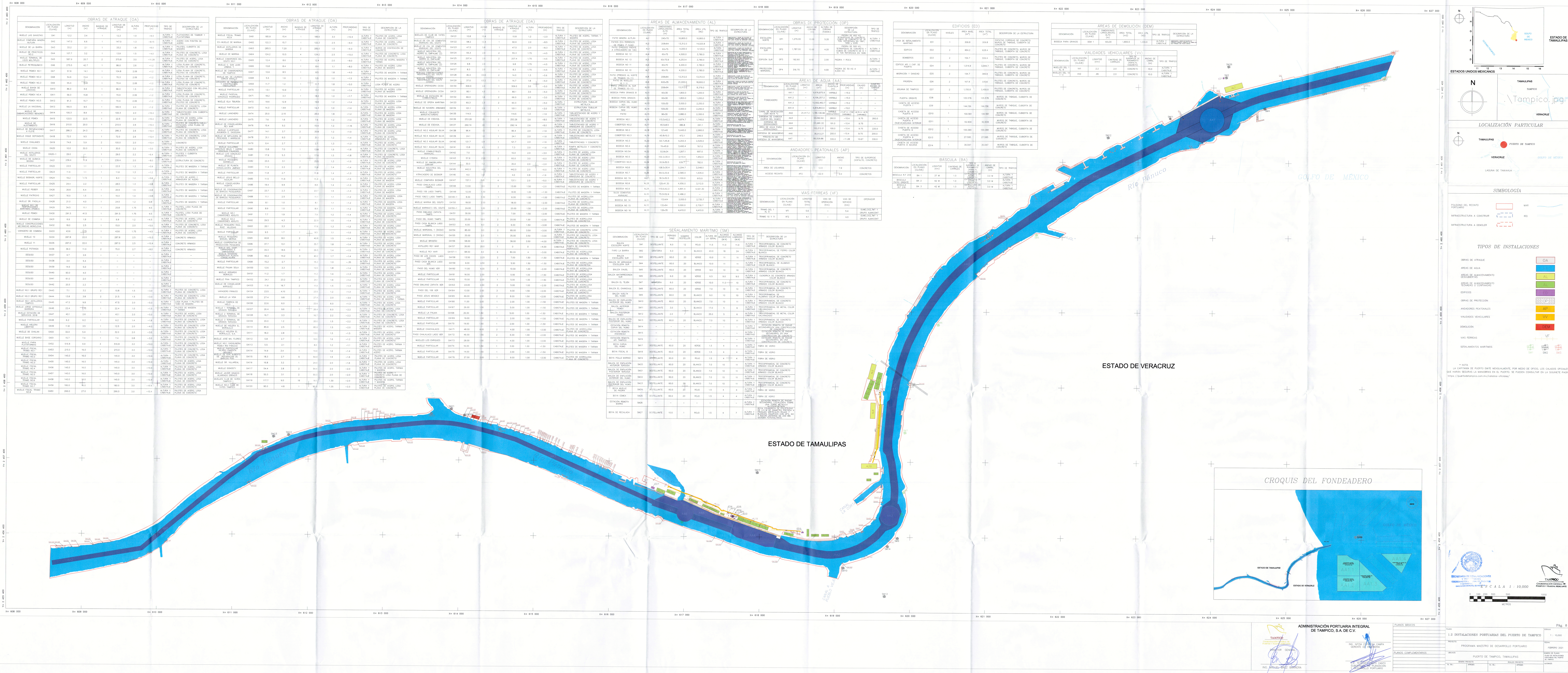
Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Cemex México, SA de CV	C004	2PaE	APITAM01-04/96.M1	19-ago-09 al 29-ago-19	Servicio de embarcaciones transportadoras de cemento, y materias utilizadas en su fabricación	-	14,886.80
Industria del Hierro, SA de CV (El Empalme)	C008	3PaE	APITAM01-008/97.M 2.P1	12-mar-97 al 12-mar-27	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	-	1,700.00
Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 1)	C009	4PaE	APITAM01-009/97.M 2.P1	12-mar-97 al 12-mar-27	Fabricación y reparación de estructuras marinas	-	4,600.00





- Cesionarios del Puerto de Tampico (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m²	
						Agua	Tierra
Maquinaria Diesel, SA de CV	C013	6PaE	APITAM01-013/97 M3.P2.	07-jun-97 al 06-jul-27	Mantenimiento y reparación de embarcaciones	-	348.00
Naviera Armamex, S A de CV	C015	7PaE	APITAM01-015/97 M2.P2	24-jul-97 al 25-jul-27	Construcción, y reparación de embarcaciones	-	2,160.00
Edificios Industriales La Libertad, SA de CV	C016	8PaN	APITAM01-016/97 M2.P2.	15-jul-97 al 15-jul-27	Suministro de hielo a embarcaciones	166.25	299.88
Edificadora Las Matillas, SA de CV (1)	C024	9PaE	APITAM01-024/98 M2.P2	26-nov-97 al 26-nov-27	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	1,336.08	8,000.00
Bosnor, SA de CV	C027	11PaE	APITAM01-027/98 M2.P1	30-dic-97 al 30-dic-27	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	-	10,978.00
Inmobiliaria Garvar, SA de CV (1)	C028	12PaE	APITAM01-028/98 M2.P1	30-dic-97 al 30-dic-27	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	-	2,128.40
Edificadora Las Matillas, SA de CV (2)	C033	13PaE	APITAM 01-33/98. M2.P1	2-mar-98 al 2-mar-28	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	-	329.24
Inmobiliaria Garvar, SA de CV (2)	C034	14PaE	APITAM01-034/98. M2. P1	2-mar-98 al 2-mar-28	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	-	542.28
Exportadora e Importadora de Líquidos Portuarios, SA de CV	C035	15PaS	APITAM01-035/98 M1.P1	27-feb-98 al 27-feb-28	Línea subterránea para líquidos alimenticios	-	358.85
Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 2)	C040	16PaE	APITAM01-040/98 M2.P1	31-mar-98 al 30-mar-27	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	-	1,798.28
Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 3)	C041	17PaE	APITAM01-041/98 M2.P1	31-mar-98 al 30-mar-27	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	-	2,384.07
Servicios de Combustibles Anáhuac, SA de CV	C066	20PaE	APITAM01-066/99 .P3.M3	01-dic-98 al 01-dic-18	Suministro de combustibles, grasas y lubricantes a embarcaciones	22.50	415.60
Opera Marítima, SA de CV	C069	21PaE	APITAM01-069/99. M2.P1	28-oct-98 al 28-oct-28	Construcción y reparación y desguace de embarcaciones	-	5,789.97



* NOTA:
LA CARTA MAPA DE PUERTO TAMPOCO ES UN MODELO DE OBRAS. LOS CALLOS OFICIALES
QUE HAN SIDO SEÑALADOS EN EL PUERTO, SE PUEDEN CONSULTAR EN LA SECRETARÍA DE
TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS DEL ESTADO DE VERACRUZ.

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO
PUERTO DE TAMPOCO, TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

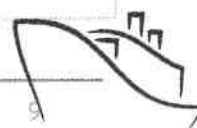
ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS

ESTADO DE VERACRUZ
ESTADO DE TAMAULIPAS



Cesionarios del Puerto de Tampico (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m²	
						Agua	Tierra
Organismo Descentralizado Pemex Refinación	C089	23PaE	APITAM01-089/99	08-oct-99 al 08-oct-19	Terminal para fluidos petroleros y sus derivados	30,033.26	58,827.39
Alberto de Poo González	C098	24PaN	APITAM01-098/00.M1.P1.	01-ene-00 al 01-ene-20	Maniobras de productos pesqueras	570.16	932.47
Pascual González Rodríguez	C119	25PaE	APITAM01-119/02.M1.P1.	05-nov-02 al 05-nov-22	Reparación de embarcaciones pesqueras	-	291.76
Inmobiliaria Dos Naciones, S de R L de CV	C121	26PaE	APITAM01-121/03.M2	03-jun-03 al 03-jun-23	Astillero	-	11,096.30
Inmobiliaria Garvar, SA de CV (3)	C122	27PaE	APITAM01-122/03	01-oct-03 al 01-oct-23	Terminal para apoyo a empresas que fabrican plataformas	33.78	3,001.32
Operadora Cicsa, SA de CV	C125	28PaE	APITAM01-125/05.M1	27-nov-03 al 27-nov-23	Fabricación y reparación de plataformas marinas	-	10,884.71
José Olivares Vázquez	C126	29PaN	APITAM01-126/05	15-abr-04 al 15-abr-19	Maniobras pesqueras	-	129.20
Industria del Hierro, SA de CV (El Empalme 2)	C127	30PaE	APITAM01-127/05 M2.P1	17-ago-04 al 17-ago-27	Fabricación y reparación de plataformas marinas	-	3,919.46
Pemex Exploración y Producción	C131	31PaE	APITAM01-131/05	15-ago-05 al 15-ago-25	Terminal para petróleo y derivados	6,064.28	7,267.07
Bosnor, SA de CV	C132	32PaE	APITAM01-132/05 M1.P1	30-sep-15 al 30-sep-25	Paso de lancha para el traslado de su personal	44.51	409.44
Proteínas de Tamaulipas, SA de CV	C134	33PaS	APITAM01-134/06.M1	15-dic-05 al 15-dic-30	Terminal de fertilizantes, semillas, granos y forrajes, madera, acero, papel, celulosa	1,713.56	2,070.71
Comercializadora Internacional de Granos, SA de CV	C137	34PaS	APITAM01-137/07	01-dic-06 al 01-dic-21	Maniobras de contenedores, graneles agrícolas, minerales, autos, fertilizantes, maquinaria, acero, madera; reparación de embarcaciones	274.27	2,578.61
ESEASA Offshore, SA de CV	C175	35PaE	APITAM01-175/18	09-feb-18 al 09-feb-23	Maniobras de grúas industriales y de equipos de gran volumen	1,608.46	839.10
Insumos y Servicios Agrícola de Occidente, S.A. de C.V.	C146	39PaS	APITAM01-146/09	17-jun-09 al 17-jun-19	Maniobras de minerales y sus derivados	4,083.80	5,909.78
Club de Regatas Corona, AC	C149	40PaN	APITAM01-149/09	01-ago-09 al 01-ago-19	Embarcadero de pesca deportiva	-	2,958.61
Javier Ignacio Alvarado Errastí	C151	41PaN	APITAM01-151/09	15-oct-09 al 15-oct-19	Maniobras pesqueras	196.44	1,545.06





Cesionarios del Puerto de Tampico (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m²	
						Agua	Tierra
Marcela Ruiz Villegas	C152	42PaN	APITAM01-152/09	01-jul-09 al 01-jul-19	Maniobras pesqueras y cuartos de frío	171.22	442.47
Oscar Rojas	C153	70PaN	APITAM01-153/09	01-ago-09 al 01-ago-19	Manejo de mercancías de su propiedad. Atraque y desatraque.	72.23	1,017.39
Club Internacional de Yates de Tampico, AC	C155	43PaN	APITAM01-155/10	01-ene-10 al 01-ene-20	Pesca deportiva	156.91	4,483.18
Guillermo González Mejía y Aarón González Palacios	C166	46PaN	APITAM01-166/11	01-feb-11 al 01-feb-21	Maniobras pesqueras	91.84	277.18
Jorge Appedole Barrera	C167	47PaE	APITAM01-167/12	01-jun-12 al 01-jun-22	Reparación de embarcaciones	23.48	2,227.53
María de Lourdes Sosa García	C169	48PaN	APITAM01-169/13	22-nov-12 al 22-nov-22	Maniobras pesqueras	28.18	281.72
Marlen González Arriaga	C170	49PaN	APITAM01-170/14	01-oct-14 al 01-oct-19	Maniobras pesqueras	355.68	600.05
Construcciones Mecánicas Monclova, SA de CV	C171	50PaE	APITAM01-171/15	15-nov-14 al 15-nov-25	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	-	11,176.00
Marnar de Campeche, SA de CV	C172	51PaN	APITAM01-172/15	01-dic-14 al 01-dic/24	Maniobras pesqueras	57.03	194.33
Gerardo Morales Taméz	C174	24PaN	APITAM01-174/17	01-sep-17 al 01-sep-27	Maniobras pesqueras	74.56	218.962



En el siguiente *Plano de cesionarios del Puerto de Tampico*, se describe la delimitación actual de las zonas portuarias asignadas a los cesionarios.

Autoridades e instituciones del Puerto de Tampico

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV (API Tampico)	56PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto	56PuE	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisión de que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS), Secretaría de Salud	56PuE	Control higiénico e inspección en la importación y exportación de comestibles, bebidas, medicamentos y productos biológicos, excepto los de uso de veterinario.
Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación	56PuE	Revisión de visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el legal ingreso y salida de personas del territorio nacional.







Autoridades e instituciones del Puerto de Tampico (continúa)

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)	56PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)	56PuE	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)	56PuE	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el Puerto de Tampico, mediante, entre otros, el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.
Aduana Marítima de Tampico	53PuE	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal; así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Oficial de Comercio Exterior	53PuE	Practica la verificación de mercancías del comercio exterior en el transporte.
Instalaciones operativas aduanales	53PuE	Área operativa revisión de aduana.
Secretaría de Marina (SEMAR)	55PuE	Armada de México, institución militar nacional, de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.



SECRETARÍA DE COMERCIO Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Tampico

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
G Saza, SA de CV	Avituallamiento	APITAM02-206/12.M2.P2	01-feb-21	Recinto Portuario
Lossif Dutsinis Mokaiki	Avituallamiento	APITAM02-222/14/M1.P1.	27-jun-20	
Comercializadora y Servicios Múltiples Vismar, SA de CV	Avituallamiento	APITAM02-225-15	21-ene-20	
Kataharo, SA de CV	Avituallamiento	APITAM02-226/15	29-ene-20	
Maderería La Consolidada, SA de CV	Avituallamiento	APITAM02-239/17	01-feb-20	
Comercializadora de la Isla, SA de CV	Avituallamiento	APITAM02-235/16	01-jun-19	
Marítima Internacional S.A.	Avituallamiento	APITAM02-242/17	14-may-20	
Servicios Marítimos y Portuarios, SC	Lanchaje	APITAM02-245-18	15-may-23	
Grupo Pilotos, SA de CV	Lanchaje	APITAM02-199/11	15-jun-19	
Prestadora de Servicios MTR, SA de CV	Maniobras	APITAM02-237/16	30-oct-18	
Administración de Servicios Comunes Portuarios, SA de CV	Maniobras	APITAM02-216/14/M1.P1.	15-sep-20	
Grupo Almacont, SA de CV	Maniobras	APITAM02-210/12/M1.P1.	02-oct-20	
Insumos y Servicios Agrícolas de Occidente, SA de CV	Maniobras	APITAM02-244/17	17-may-19	





Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Tampico (continúa)

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Consorcio Portuario de Tampico, SA de CV	Maniobras	APITAM02-236/2016	21-ago-20	Recinto Portuario
Lossif Dutsinis Mokaiki	Recolección y transporte de residuos de manejo especial.	APITAM02-212/13.M1.P1	01-abr-19	
Jorge Esteban Aguirre Reséndiz	Recolección y transporte de residuos de manejo especial.	APITAM-223/14	15-sep-19	
Manuel Lacavex Kernion	Recolección de residuos peligrosos	APITAM02-240/17	1-feb-20	
Compañía Marítima del Pacífico, SA de CV	Remolcadores	APITAM02-077/99.M2.P2.	22-may-24	
SAAM Remolques, SA de CV	Remolcadores	APITAM02-078/99.M2.P2.	22-may-24	
Máquinas Diésel, SA de CV	Reparación de embarcaciones a flote	APITAM02-187/09.P3.M2.	1-ago-21	
Electromex, Mantenimiento Industrial y Marino, SA de CV	Reparación de embarcaciones a flote	APITAM02-243/17	15-abr-20	
Transportes Especializados Altamirano, SA de CV	Suministro de agua	APITAM02-220/14	5-mar-19	
Ramona Vidal Olivares	Suministro de agua	APITAM02-197/11.M3.P3	1-mar-21	
Marelub, SA de CV	Suministro de lubricantes	APITAM02-189/10.M2.PS.	3-may-21	
Marinoil Servicios Marítimos, SA de CV	Suministro de lubricantes y combustible	APITAM02-219/14.M2.P2	5-mar-21	
Navalmex Combustibles, SA de CV	Suministro de lubricantes y combustible	APITAM02-224/14 M1.P1.	31-jul-20	
Combustibles del Sureste de Coahuila, SA de CV	Suministro de lubricantes y combustible	APITAM02-190/10	4-may-19	
Castrol México, SA de CV	Suministro de lubricantes a embarcaciones	APITAM02-209/12.M2.P2.	1-may-21	
Distribuidora de Diésel Río Pánuco, SA de CV	Suministro de lubricantes y combustible	APITAM02-231/15	31-ago-20	
Servicios Marinos del Sureste, S.A. de C.V.	Suministro de Diésel y Combustibles	APITAM02-238/16	28-nov-20	

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Tampico

Prestador	Servicio conexo	No. de contrato	Vigencia del contrato	Área donde presta el servicio
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Suministro de químicos y gases	APITAM-SJU-CV-383/18	01-mar-21	Recinto portuario
Control Cargo Internacional, SA	Inspección	APITAM-SJU-CP-678/18	15-feb-21	
STIMSA Corporativo, SA de CV	Inspección	APITAM-SJU-AG-616/16	15-may-19	
Marine Cargo Inspection and Supervision, SC	Inspección	APITAM-SJU-CT-381/18	1-feb-21	
Intertek Testing Services de México, SA de CV	Inspección	APITAM-SJU-DA-685/18	14-mar-21	
Camin Cargo Control de México SA de CV	Inspección	APITAM-SJU-AM-622/16	1-jul-20	
Inspectorate de México, S.A. de C.V.	Inspección	APITAM-SJU-AF-615/16	19-may-19	
Rafael Barrera Moreno	Inspección	APITAM-SJU-AW-632/16	15-sep-19	
TQS Inspecciones, S.A. de C.V.	Inspección	APITAM-SJU-AR-627/16	01-sep-19	





Prestadores de servicios conexos del Puerto de Tampico (continúa)

Prestador	Servicio conexo	No. de contrato	Vigencia del contrato	Área donde presta el servicio
CIS Inspecciones, S.A. de C.V.	Inspección	APITAM-SJU-BA-636/19	30/oct-19	Recinto portuario
Ingeniería y Mantenimientos Industriales de Tampico, SA de CV	Suministro y certificación de equipo	APITAM-SJU-BV-658/17	22-may-20	
Q & Q Servimar Internacional, SA de CV	Inspección	APITAM-SJU-BF-641/17	19-ene-20	
Paramedicall, SA de CV	Medicina integral y transportes de pacientes y personal marino	APITAM-SJU-VQ-574/15	10-abr-20	
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Inspección	APITAM-SJU-CV-328/18	1-mar-21	
Gulf Diving S.A. de C.V.	Buceo	APITAM-SJU-BD-639/16	22-nov-19	

1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

La vocación del Puerto de Tampico es eminentemente petrolera, tanto en actividades logísticas marítimo-portuarias, como en el desarrollo y suministro de artefactos, insumos y servicios para la industria de hidrocarburos. Además, la infraestructura que ha desarrollado tiene potencial para el manejo de carga general, así como su ubicación contigua a la ciudad y su patrimonio histórico lo facultan para impulsar el turismo náutico.

Actualmente el Puerto de Tampico ofrece infraestructura y servicios para atender las siguientes cinco líneas de negocio:

- **Petróleo** y derivados: representa el mayor movimiento de carga en el Puerto de Tampico. En el año 2015 movilizó 4.62 millones de toneladas, que representaron el 71% de la carga total del puerto. Esta carga es operada por Pemex y está integrada principalmente por: petróleo crudo para exportación, extraído en Tamaulipas con destino a Estados Unidos; la salida en cabotaje de gasolinas y diésel producidos en la refinería de Ciudad Madero, Tamaulipas, que tienen como destino los puertos de Coatzacoalcos, en Veracruz y Progreso, en Yucatán; así como gasolina y diésel de importación proveniente de Estados Unidos y con destino al mercado mexicano.
- Construcción y reparación de plataformas marinas: en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, el Puerto de Tampico ocupa el primer sitio en la construcción y reparación de este tipo de artefactos navales para la industria petrolera. Actualmente el puerto cuenta con 15 instalaciones especializadas para plataformas petroleras.
- Granel mineral: en el año 2015 manejó 0.99 millones de toneladas, equivalentes al 15% de la carga total. Consiste fundamentalmente en cemento y clinker en cabotaje y de exportación, producidos en el estado de San Luis Potosí; y, en fluorita de exportación que proviene del mismo estado. Esta carga se exporta hacia Panamá, Venezuela, Honduras y Estados Unidos.
- Carga general: en el Puerto de Tampico esta línea de negocio agrupa como principales mercancías: productos de acero en exportación e importación, madera y papel de importación, azúcar paletizada de exportación (originaria de los estados de San Luis Potosí, Tamaulipas y Veracruz) y en menor medida carga contenerizada. Durante el año 2015 se operaron 667.4 mil toneladas de carga general suelta y contenerizada, que representaron el 10.3% de la carga total.

- Otros fluidos: básicamente se trata de movimientos de melaza de exportación, producida en los estados de San Luis Potosí y Veracruz. En 2015 se manejaron 66.7 mil toneladas, equivalentes al 1% de la carga total.

Línea de negocio potencial:

- Cabotaje comercial y Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), este segmento de negocio tiene potencial de desarrollo a través de una nueva conectividad marítima hacia la península de Yucatán, con una ruta regular entre los puertos de Tampico y Progreso, con el objetivo de ofrecer una alternativa logística para el abasto del mercado de consumo en la península de Yucatán con insumos, material de construcción y productos manufacturados en el Noreste del país. Esta ruta podría extenderse hacia puertos del Caribe, principalmente en Guatemala, Honduras, Cuba y Las Bahamas.

El *hinterland* del Puerto de Tampico se identifica básicamente en tres regiones de México:

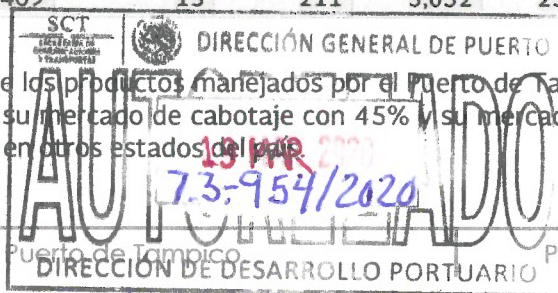


- Mercado local, conformado por los municipios de Tampico, Altamira y Ciudad Madero, Tamaulipas.
- Mercado de cabotaje, que comprende los estados de Veracruz, Yucatán, Quintana Roo, Campeche y Tabasco.
- Mercado del noreste, integrado por los estados de Nuevo León, Coahuila y San Luis Potosí.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Tampico,
por línea de negocio, acumulado 2011-2015 (miles de toneladas)

Estado	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Tamaulipas	14,279	204	2	1	142	13,876	55
Veracruz	9,292	70	-	165	2,833	6,007	217
Yucatán	3102	-	-	-	-	3,102	-
San Luis Potosí	1,375	154	-	45	1,060	-	116
Quintana Roo	1,306	-	-	-	1,306	-	-
Nuevo León	1,242	1,196	-	-	46	-	-
Campeche	606	56	-	-	-	550	-
Tabasco	402	18	-	-	-	384	-
Coahuila	149	89	11	-	49	-	-
Otros	921	622	-	-	216	23	60
Total	32,674	2,409	13	211	5,652	23,942	448

Los principales orígenes y destinos de los productos manejados por el Puerto de Tampico son: su mercado local con 44% de la carga, su mercado de cabotaje con 45% y su mercado del noreste con 8%. El 3% restante se distribuye en otros estados del país.



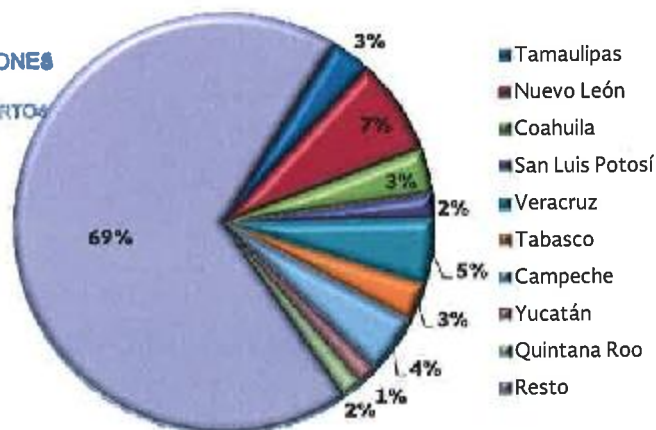
Hinterland del Puerto de Tampico



Los estados mexicanos que integran la zona de influencia del Puerto de Tampico, se caracterizan por su dinamismo económico y por tener perspectivas favorables de crecimiento a largo plazo.

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia del Puerto de Tampico, 2015 (estimación)
(porcentaje)

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

El mercado local del Puerto de Tampico se conforma por la actividad petrolera que desarrolla Pemex, en su refinería Francisco I. Madero, localizada en Ciudad Madero, Tamaulipas. Además, en el municipio aledaño de Altamira se explotan pozos petroleros, cuyo crudo es exportado por la terminal marítima de Pemex ubicada en el Puerto de Tampico, la cual también atiende los movimientos de cabotaje y los de importación de gasolinas y diésel. A este mercado se agrega la

actividad de los 15 patios de construcción, reparación y mantenimiento de plataformas petroleras marinas, que se alojan en el puerto a lo largo de ambas márgenes del Río Pánuco, además de 2 terminales privadas para la operación de granel mineral y agrícola, así como fabricación de tubos de acero.

El mercado de cabotaje comprende el movimiento de gasolinas y diésel que realiza Pemex a lo largo de la costa del Golfo de México, desde Tampico hacia sus terminales marítimas en los puertos de Coatzacoalcos, en Veracruz, Campeche, en Campeche, Progreso, en Yucatán y Puerto Morelos, en Quintana Roo. Incluye además el movimiento de cabotaje de cemento a granel que sale de Tampico hacia los puertos de Coatzacoalcos y de Punta Venado, este último en Quintana Roo.

El mercado del noreste comprende principalmente la exportación de productos del acero y la importación de madera y minerales a granel, con origen-destino en Nuevo León y Coahuila, así como exportaciones de fluorita y cemento que provienen de San Luis Potosí y productos de acero importados por este mismo estado.

Los principales centros de origen-destino de carga en el mercado noreste del Puerto de Tampico son las ciudades de Monterrey, en Nuevo León, Saltillo y Monclova, en Coahuila, así como San Luis Potosí en el estado del mismo nombre. Las condiciones de los enlaces carreteros de Tampico con las ciudades neoleonesas y coahuilenses son satisfactorias, contando en todos los tramos con autopistas tipo ET que son de altas especificaciones y permiten la circulación de todos los vehículos autorizados con las máximas dimensiones en capacidad y peso; cabe señalar que dentro del territorio de Tamaulipas, la circulación en estas autopistas no tiene costo de peaje.

En el caso de San Luis Potosí, la conectividad carretera a partir del puerto de Tampico consiste en dos rutas alternas, la ruta vía Ciudad Mante, más larga en distancia pero con un tiempo de recorrido menor, en aproximadamente 1.5 horas, con carreteras tipo ET y A que permiten la circulación de tractocamiones en configuración de doble remolque o *fulles*. Esta ruta en su mayor parte es operada por el Estado de Tamaulipas sin tener costo de peaje. La segunda ruta del Puerto de Tampico a San Luis Potosí es vía Ciudad Valles, que tiene una limitante en un tramo de 29 km en el cual no se puede transitar en configuración full, con una orografía de su trazo más agreste y por lo tanto con mayor consumo de combustible así como un costo superior por peajes.

Distancias carreteras entre las principales ciudades
del mercado del noreste del Puerto de Tampico
(kilómetros)

	Tampico	Altamira	Tuxpan	Veracruz
Monterrey	580	556	778	1,066
Saltillo	645	620	872	1,235
Monclova	805	780	1,047	1,410
San Luis Potosí	444	473	638	953

Fuente: SCT



Por vía ferroviaria, Tampico se conecta con su mercado del noreste a través de los servicios de KCSM, la cual tiene acceso directo al puerto y como parte de su red concesionada opera el tramo Tampico-San Luis Potosí.

Red ferroviaria en el noreste y centro de México



Por lo que se refiere a los destinos al exterior del país de la carga comercial manejada en el Puerto de Tampico, en el año 2015 destaca la participación de Estados Unidos con el 90.3% del movimiento del total de las exportaciones, le siguieron Colombia, Brasil, Gran Bretaña, Argentina y Alemania, países que representaron el 6.8%. Otros países participaron con el 2.9%.

En el caso de las importaciones, el principal flujo de mercancías provino de Estados Unidos con el 66.0%, seguido de Corea del Sur, China, Japón Venezuela y Brasil, que participaron con el 24.9%. Otros países representaron el 9.1%.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y TRANSPORTES

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Destinos de la carga de comercio exterior
del Puerto de Tampico, 2015

País	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	2,250,481	90.3
Colombia	42,403	1.7
Brasil	38,557	1.6
Gran Bretaña	30,884	1.3
Argentina	30,422	1.2
Bahamas	30,336	1.2
Alemania	25,666	1.0
Otros	43,163	1.7
Total	2,491,912	100.0

Orígenes de la carga de comercio exterior
del Puerto de Tampico, 2015

País	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	898,876	66.0
Corea del Sur	172,335	12.7
China	60,540	4.5
Japón	46,045	3.4
Venezuela	30,688	2.2
Brasil	28,988	2.1
Emiratos Árabes	18,511	1.4
Perú	17,147	1.3
Colombia	17,063	1.2
Otros	71,065	5.2
Total	1,361,258	100.0



TAMTICO

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

En su *foreland*, el Puerto de Tampico se vincula comercialmente con otros puertos en el mundo a través de diversas líneas navieras de servicio regular de carga suelta, así como servicios chárter o tipo trampa para fluidos y granel, teniendo como destinos principales países de la cuenca del Atlántico, mar Caribe, Sudamérica, norte de Europa y Asia.

Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Tampico, 2015

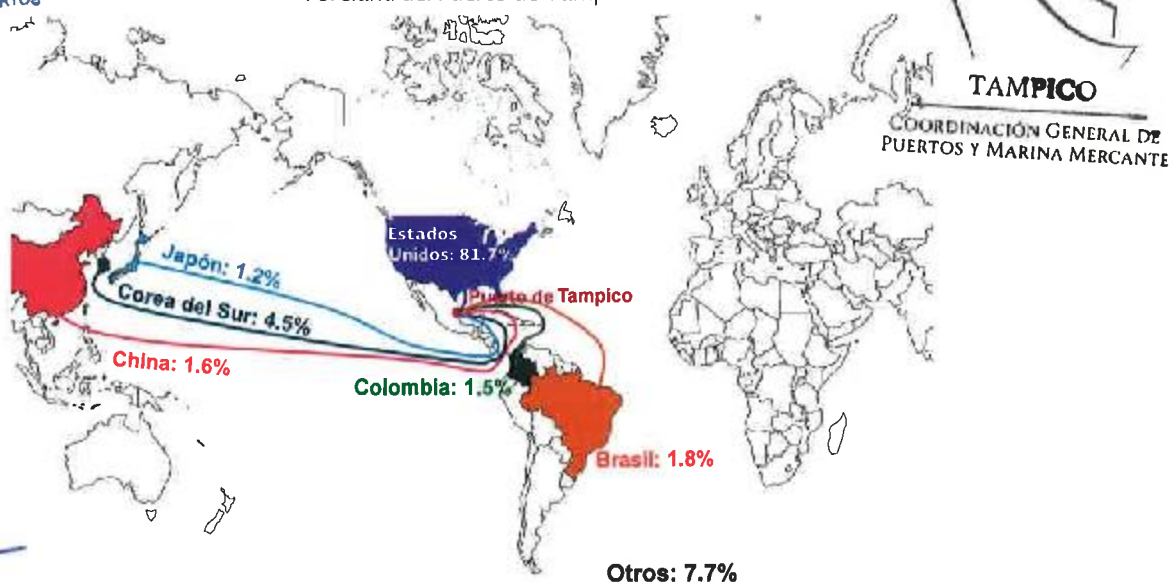
Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Corea del Sur, Estados Unidos, China, Argentina, Colombia, Haití, Panamá, Chile, Perú, Emiratos Árabes, Malasia, Japón, Taiwán, Venezuela, Brasil, España, Cuba, Alemania.	Acero (lámina, rollos, tubería, vigas, alambtrón, perfiles, varillas, barras, chapas, rieles, placas), madera, cátodos de cobre, azúcar, papel, fluoruro de aluminio y productos diversos.
Granel agrícola	Estados Unidos.	Azúcar a granel.
Granel mineral	Brasil, Estados Unidos, Bélgica, Suiza, Venezuela, Costa Rica, Honduras, Colombia, Letonia, Bélgica.	Chatarra de acero, carbón coque, concentrado de zinc, arrabio, briqueta de hierro, fluoritas grado ácido, fluorita grado metalúrgico, cemento gris, fertilizante, nódulos de silicomanganeso, silicomanganeso, ferrosilicón y fosfato monoamónico.
Petróleo y derivados	Estados Unidos.	Crudo Altamira, gasolinas, diésel, combustóleo pesado, gasóleo de vacío, isobutano, turbosina, diluentes.
Otros fluidos	Estados Unidos, Alemania, Gran Bretaña.	Melaza



En petróleo y derivados (la principal línea de negocios en términos de toneladas manejadas), el Puerto de Tampico recibió durante el año 2015 un total de 324 buques, con un tonelaje promedio de 14,253 ton por buque, los cuales son fletados por Pemex, ya sea por viaje o mediante contratos temporales. El principal movimiento es la exportación de crudo con destino a los Estados Unidos, la importación de gasolinas y diésel y el cabotaje que realiza para la distribución de estos dos últimos productos.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Foreland del Puerto de Tampico



En granel mineral, el Puerto de Tampico recibió un total de 89 buques durante el año 2015, con un promedio de 11,168 ton por buque. En esta línea de negocio no se tienen servicios regulares de transporte marítimo, ya que los buques son fletados, excepto las cargas de cemento y clinker transportados por el cesionario Cemex en embarcaciones propias.

Por lo que toca al segmento de carga general suelta y contenerizada en el año 2015, el Puerto de Tampico recibió 134 buques con un promedio de 4,981 ton por buque. Para este tipo de carga existen 5 líneas navieras que de manera regular, por lo menos una vez al mes, hacen escala en el puerto. También durante el año 2015 se atendieron 10 buques chárter con azúcar a granel, cuyo embarque promedio fue de 11,501 ton por buque.

En la línea de negocio de otros fluidos, durante el año 2015 el Puerto de Tampico recibió un total de 6 buques, con un promedio de 11,127 ton por buque, los cuales fueron fletados directamente por los operadores de la carga para cada envío.

Principales líneas navieras que operan en el Puerto de Tampico, por línea de negocio, 2015

Carga general	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
<ul style="list-style-type: none"> - ABC Chartering & Logistics GMBH & CO. - CG Dadesic - Explosivos Mexicanos (Australian Shipping) - Naviera Yacutasky, SA - Navesco, SA - SCM Lines - Polsten Usa Inc. - Wagenborg Shipping - Athena Marine Co Ltd - Daewoo Shipping Corp - Permaducto, SA de CV 	<ul style="list-style-type: none"> - United Bulk Carrier Usa - Cemex México - Onego Shipping & Chartering BV 	<ul style="list-style-type: none"> - Laurin Maritime - PMI Trading Ltd - Pemex Refinación - Pencil Marine LLC - Oil Chemical Tankers - Norstar Ship - Management Pte Ltd - Naviera Armamex, SA de CV - Movida Finance Inc - Krity Ruby Special Maritime 	<ul style="list-style-type: none"> - Canada Star Shipping - Nodric Tankers As



El Puerto de Tampico forma parte del Subsistema Portuario Matamoros-Altamira-Tampico. Históricamente, Tampico ha sido un puerto clave para la industria petrolera, tanto por alojar a la Refinería Francisco I. Madero, como por garantizar la exportación de crudo, la distribución de gasolinas y diésel a otros estados del litoral, así como por su dinámica actividad de construcción y mantenimiento de plataformas marinas petroleras y su actividad comercial.

Por su cercanía geográfica, los puertos de Tampico y Altamira se complementan prácticamente en el mismo mercado regional, contando cada uno con su propio mercado local. Los dos puertos tienen infraestructuras específicas y cada uno aprovecha sus ventajas competitivas para atender la creciente demanda de productores, distribuidores y consumidores. Por su infraestructura, el Puerto de Tampico se especializa en atender buques de hasta tamaño mediano, que no necesitan de un calado mayor a 9.75 m, cargas proyecto y aquellas que requieren maniobras de tipo convencional. En el año 2015, ambos puertos participaron en conjunto con el 15.0% (24.5 millones de ton) de la carga manejada en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe.



Participación del Puerto de Tampico en el Sistema Portuario del Golfo de México- Caribe, 2015
(porcentaje)

Puerto	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Tampico	4.0	5.0	-	1.0	4.5	5.0	0.8
Altamira	11.0	22.6	38.0	3.7	19.0	-	56.1
Tuxpan	8.1	2.3	-	9.0	1.5	11.9	7.0
Veracruz	14.2	18.8	58.5	59.5	10.6	1.9	9.5
Coatzacoalcos	18.5	6.0	0.4	12.1	7.9	26.0	25.6
Dos Bocas	13.7	25.8	-	0.1	-	20.2	0.7
Progreso	2.8	0.7	2.8	14.6	0.5	2.3	0.3
Otros	27.7	18.8	0.3	-	56.0	32.7	-



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Tampico

En este capítulo se presenta el diagnóstico de la situación del Puerto de Tampico a la fecha de elaboración de este PMDP, considerando las expectativas de crecimiento y desarrollo del puerto, el potencial de desarrollo de nuevas vocaciones, su vinculación con la economía regional y del país, así como su participación en el Sistema Portuario Nacional.

En la elaboración del diagnóstico y la definición de los retos que enfrenta el Puerto de Tampico, se analizó la capacidad de su infraestructura y la conectividad del puerto con su mercado relevante y se estudió el balance de oferta-demanda de infraestructura y de servicios portuarios, con el propósito de contar con una evaluación de la competitividad integral del puerto, considerando para tal fin los diversos factores internos y externos que la impactan, además se realizó un análisis financiero de la operación con objeto de dar sustento a la viabilidad de las inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios proyectadas.

El diagnóstico realizado presenta la situación problemática del puerto, los retos que tendrá que afrontar en los próximos años, explorando escenarios futuros, por lo que contribuye a establecer la imagen objetivo a la cual se quiere llegar con la suma de esfuerzos y recursos de la comunidad portuaria, con lo cual se da sustento a la planeación estratégica que se presenta en el capítulo siguiente.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

El Puerto de Tampico dispone de conexiones marítimas a los principales mercados de la costa este de Estados Unidos, Europa del Norte, Mediterráneo, Latinoamérica y Golfo de México. El calado oficial actual de 9.75 m del Puerto de Tampico, sus posiciones de atraque, así como sus áreas de almacenamiento, se ajustan a los requerimientos de los lotes de carga que la logística ha adoptado para las cadenas de distribución afectas al puerto.

Por las características de su infraestructura, el Puerto de Tampico tiene el potencial para atender de manera competitiva el manejo de carga general. En esta línea de negocio, la conectividad marítima está ligada a la cadena logística que diseña el dueño de la carga, quien generalmente utiliza los servicios de buques fletados por viaje denominados tipo trampa o de algunas líneas navieras especializadas en carga general con rutas regulares.

Actualmente el calado oficial y los limitados espacios disponibles en las terminales públicas del Puerto de Tampico, limitan que pueda participar competitivamente en las rutas de contenedores que atienden a los mercados del este de Estados Unidos y del Golfo de México.

Por lo que se refiere a la conectividad terrestre del Puerto de Tampico, en particular a lo relativo a sus accesos y vialidades, para los tramos de atraque 1 al 9 estos son adecuados para el volumen de carga que operan. En el caso de los tramos de atraque 10 y 11 y las terminales de uso particular de Protamsa y Pemex, el flujo de camiones se mezcla con el de la ciudad en tramos relativamente cortos, debido a la proximidad con el Puente Tampico.



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE



Para atender al mercado local del Puerto de Tampico, que corresponde a las industrias localizadas a menos de 40 km de las terminales portuarias, se dispone de vialidades de 2 carriles. En el caso de la refinera de Pemex, alojada en la parte posterior de su terminal portuaria, el movimiento de los fluidos se realiza principalmente por ductos o en tanques de ferrocarril. En términos generales, no existen problemas de congestión vial que retrasen el traslado de las mercancías.

Para atender su mercado relevante, existe el corredor carretero del noreste, que vincula al puerto con la zona de Monterrey, en Nuevo León y con la zona industrial de Saltillo y Monclova, en Coahuila.

Conectividad carretera del Puerto de Tampico



Para conectar con San Luis Potosí, se tiene una limitante en la ruta por Ciudad Valles en un tramo de 29 km, en el que no se puede transitar en camiones *full*; además, la orografía de su trazo es agreste lo que representa un mayor consumo de combustible y tiene un costo superior por peajes que la alternativa por Ciudad Mante.

La ruta a San Luis Potosí vía Ciudad Mante, resulta un poco más larga en distancia pero más corta en tiempo (1.5 horas), además de que los camiones pueden circular en configuración *full*. El Gobierno de Tamaulipas tiene en concesión la construcción y operación de la autopista Ciudad Mante-Tula, una longitud de 100 km; la ventaja de este nuevo trazo, además de ser más corto es que posibilitará que los camiones circulen en configuración *full* y con un costo menor, ya que la red carretera estatal es gratuita. Esta autopista pasará por Ciudad Mante sin cruzar la montaña (como lo hacen las dos rutas existentes a San Luis Potosí), lo que también reducirá el consumo de combustible.

Rutas carreteras de Tampico a San Luis Potosí



Las condiciones actuales de la infraestructura carretera de todo el corredor noreste son buenas; excepto en el tramo de 15 km del libramiento poniente de la ciudad de Tampico, el cual es de 2

carriles, así como en un tramo de 5 km de la carretera Victoria-Tampico, que va desde su entronque con el libramiento poniente y el entronque de entrada al municipio de Altamira. En todo el corredor se permite circular en *fulles* y sin pago de peaje, como en el resto del estado de Tamaulipas.

Flujo vehicular hacia el corredor carretero noreste



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

Y TRANSPORTES

Con la reciente entrada en operación de la nueva autopista México-Tuxpan, ya existe la posibilidad de tránsito de *fulles* de Tampico a la Ciudad de México. Además, el Gobierno Federal asignó recientemente la construcción de una nueva autopista en el tramo Tihuatlán-Ozuluama de 105 km, que se tiene programado que inicie operaciones a principios del año 2018. Con esta nueva autopista, se estima que el tiempo de traslado entre Tampico y la Ciudad de México podría ser de 7 horas.

En el caso de conectividad ferroviaria para el subsistema portuario Tampico-Altamira, KCSM ofrece la transportación de cargas hacia y desde: San Luis Potosí; terminales intermodales y plantas automotrices del Bajío; así como con el Puerto de Lázaro Cárdenas, en Michoacán, en el litoral mexicano del Océano Pacífico. KCSM también tiene concesionada la ruta ferroviaria San Luis Potosí-Monterrey (Nuevo León).

Existen dos problemáticas principales que afectan el servicio ferroviario concesionado a KCSM: la primera se refiere a las dimensiones de 9 túneles que se requieren ampliar a una altura mínima de 8 metros para permitir el paso de trenes de doble estiba; la segunda, reside en los radios de curvaturas de la línea férrea, que actualmente impiden la circulación de trenes largos. Estas condiciones de la infraestructura ferroviaria, hacen que el trayecto de 474 km se realice en aproximadamente 32 horas, a una velocidad promedio de 15 km/hr.



Túneles ferroviarios en la ruta a San Luis Potosí



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Además, el Puerto de Tampico está próximo a la estación ferroviaria Doña Cecilia, en donde se cuenta con la opción de operaciones de interconexión entre KCSM y la otra empresa concesionaria Ferromex, sobre todo para cargas con origen-destino en Monterrey, Nuevo León. Esta posibilidad, aun cuando el trayecto es directo y más corto, existe la problemática del incremento del costo por el pago de derechos de paso a Ferromex.

Análisis del mercado relevante

La localización del Puerto de Tampico con respecto a los centros de producción y consumo del país y a los otros puertos del Golfo de México, las características de su infraestructura y de su conectividad ferroviaria y carretera con dichos centros, han definido su perfil comercial e industrial y las condiciones de su participación en sus mercados local, de cabotaje y de la región noreste.

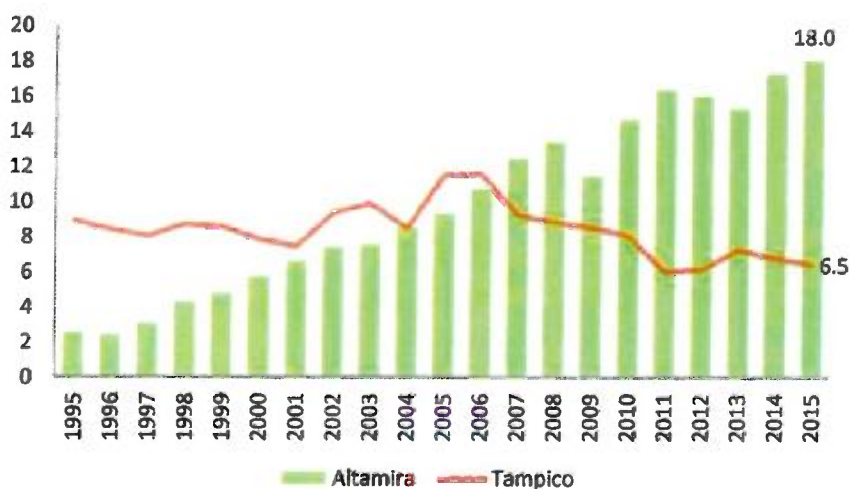
El mercado local del Puerto de Tampico está compuesto fundamentalmente por la actividad industrial de Pemex en su refinería de Tampico-Madero, cuyo crudo es exportado en su terminal portuaria a Estados Unidos. Adicionalmente integran este mercado las terminales industriales localizadas en las dos márgenes del Río Pánuco, que dan soporte a las actividades costa afuera de perforación de pozos petroleros, mantenimiento y operaciones de extracción, además de la construcción reparación y mantenimiento de plataformas marinas y embarcaciones.

El mercado de cabotaje del Puerto de Tampico consiste básicamente en dos movimientos. El primero se refiere al envío de cemento a granel que realiza Cemex México desde su planta de Tamuin, San Luis Potosí, por vía ferroviaria hacia su terminal portuaria de Tampico en donde acopia el material y lo envía a sus terminales de Coatzacoalcos, en Veracruz y de Punta Venado, en Quintana Roo. El segundo movimiento de este mercado es el de gasolinas y diésel de Pemex, que esta empresa envía desde su refinería de Ciudad Madero, en Tamaulipas, a los puertos de Coatzacoalcos, en Veracruz, de Lerma, en Campeche, además del de Progreso, en Yucatán.

Los principales centros de producción y consumo del mercado del noreste del Puerto de Tampico, son Monterrey, Saltillo, Monclova y San Luis Potosí. Este mercado lo comparte con el puerto mexicano de Altamira y con los puertos estadounidenses de Brownsville y Houston, en Texas. En este caso, el Puerto de Tampico opera carga general, granel y fluidos no petroleros, que encuentran la ventaja de una operación portuaria convencional y de un transporte marítimo en buques de bajo porte. Las cargas y buques que requieren servicios especializados, se han concentrado en otros puertos mexicanos, como Altamira, Veracruz o Tuxpan.

En el contexto descrito, dentro del conjunto de puertos del Golfo de México-Caribe, el Puerto de Tampico aportó en el año 2015 el 5.0% de la carga general; 5.0% de petróleo y derivados; 4.5% de granel mineral y el 0.8% de otros fluidos. Durante la última década, Tampico ha concentrado su dinamismo en la carga de fluidos petroleros.

Tendencia del total de carga manejada en los Puertos de Tampico y de Altamira, 1995-2015
(millones de toneladas)



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

En carga de combustibles petroleros, el Puerto de Tampico, opera el 100% de los combustibles del subsistema Tampico-Altamira, ya que este último puerto no cuenta con terminal de hidrocarburos. El Puerto de Tampico registró en el año 2015 un movimiento de 4.6 millones de toneladas, vinculado a la refinería de Pemex localizada en el municipio de Ciudad Madero. Con la Reforma Energética se prevé que el Puerto de Tampico tenga aún un papel más relevante para el alojamiento de actividades industriales y servicios logísticos especializados relacionados al sector petrolero, así como para la instalación de astilleros, almacenadoras y constructoras de plataformas marinas.

En el segmento de granel mineral, los puertos mexicanos del Golfo de México-Caribe manejaron 22.0 millones de toneladas en el año 2015, de las que el Puerto de Tampico operó 1.0 millones, esto es, el 4.5% del total. La participación del Puerto de Tampico en este tipo de carga se explica, básicamente, por las cadenas logísticas de Cemex México quien tiene dos plantas de cemento en San Luis Potosí y una terminal de uso particular en Tampico, por donde realiza flujos de cabotaje y exportaciones a Estados Unidos y al Caribe.

En la línea de negocio de carga general, el Puerto de Tampico manejó 666.7 mil toneladas, en el año 2015, de un mercado de 3.7 millones de toneladas compartido con el Puerto de Altamira. Tampico tiene su *hinterland* principal para carga general en la zona noreste, integrando una zona que incluye a los estados de Nuevo León, con 50% de la carga, Tamaulipas, 9% y San Luis Potosí 6%. Los principales productos manejados son de la rama siderúrgica, destacando las importaciones de láminas de acero, acero en rollo y en placa.

Por lo que se refiere a su foreland, el intercambio total de carga es mayoritariamente con Estados Unidos (81.7%), Asia (7.2%) y Sudamérica (5.3%).

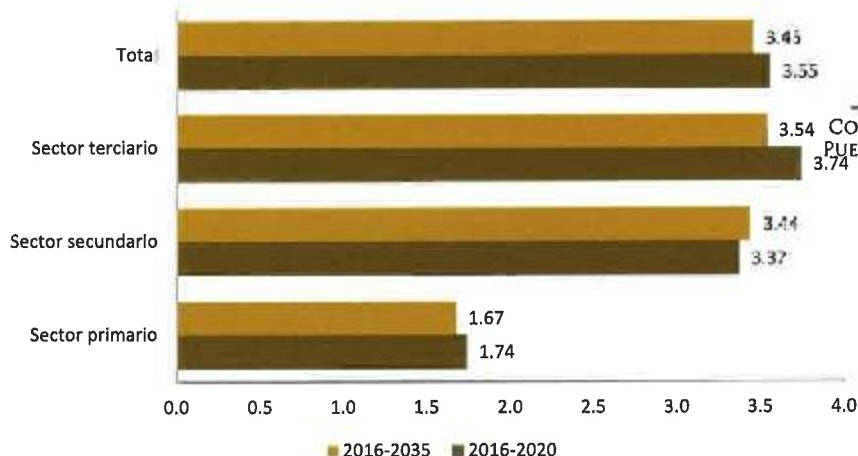
Análisis de la demanda

Las perspectivas de crecimiento de la economía mexicana a largo plazo son favorables, lo que conllevará a un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los puertos mexicanos; también, se tiene proyectado un incremento en la inversión en infraestructura y en plantas productivas.

Dentro de este contexto, el Puerto de Tampico podría registrar un mayor crecimiento en sus actividades. La gráfica siguiente resume los datos sobre el crecimiento esperado de la economía mexicana, los cuales repercutirán en el escenario del desempeño futuro del Puerto de Tampico. En particular, se estima un crecimiento del PIB de 3.45% para el periodo 2016-2035

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2016-2035
(porcentaje)



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

El dinamismo del movimiento de mercancías alcanzado por el Puerto de Tampico en las distintas líneas de negocios que opera, se presenta en las siguientes tablas:

Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Tampico, 2006-2015
(toneladas)

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2006	11,611,242	2,080,419	80,939	27,499	1,745,476	7,582,795	94,114
2007	9,228,081	1,637,369	75,553	-	1,596,777	5,856,176	62,206
2008	8,830,598	1,459,890	61,005	-	1,275,952	5,935,752	97,999
2009	8,517,303	842,749	30,154	12,600	1,047,817	6,523,024	60,959
2010	8,059,352	687,099	8,816	-	794,937	6,552,466	16,034
2011	6,024,283	551,549	3,294	-	1,071,509	4,315,805	82,126
2012	6,130,386	423,207	4,644	-	1,209,281	4,475,567	17,687
2013	7,273,593	481,807	2,349	-	1,146,140	5,520,165	123,132
2014	6,785,295	275,281	1,064	95,529	1,241,865	5,012,963	158,593
2015	6,461,204	666,704	766	115,013	993,956	4,617,998	66,767

El estudio de mercado realizado arroja que el Puerto de Tampico registrará un movimiento estable de carga manejada, considerando tres posibles escenarios de crecimiento, mismos que se presentan a continuación.

En el escenario base de las proyecciones de carga, se estima que el Puerto de Tampico pase de manejar 6.4 millones de toneladas en el año 2015 a 8.3 millones en 2035. Por línea de negocio, el escenario base supone las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

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

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016 - 2035	0.8	2.1	0.5	1.0	1.8	0.4	0.5
2000 - 2015	-1.3	-4.8	-33.5	-2.3	-4.5	1.1	0.8

En el escenario medio, se proyecta que el Puerto de Tampico en 20 años incremente en 86% su movimiento total de carga. Por tipo de línea de negocio, este escenario medio proyecta las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Tampico, escenario medio
(porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016 - 2035	2.5	4.0	2.5	1.5	4.0	2.0	2.5
2000 - 2015	-1.3	-4.8	-33.5	-2.3	-4.5	1.1	0.8

En el escenario optimista se proyecta que el Puerto de Tampico duplique su movimiento de carga en 15 años, esto es para el año 2031. Por línea de negocio, este escenario optimista supone como tasas de crecimiento promedio anual las siguientes:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Tampico, escenario optimista
(porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016 - 2035	3.7	6.0	4.0	3.0	5.5	3.0	4.0
2000 - 2015	-1.3	-4.8	-33.5	-2.3	-4.5	1.1	0.8

En las siguientes tres tablas se presentan las perspectivas del puerto para los próximos 20 años, en los escenarios base, medio y optimista.

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, del Puerto de Tampico, escenario base
(toneladas)

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016	7,111,632	512,803	1,075	97,449	1,286,975	5,053,147	160,183
2017	7,167,559	523,572	1,080	98,424	1,310,140	5,073,359	160,984
2018	7,224,225	534,567	1,085	99,408	1,333,723	5,093,653	161,789
2019	7,281,641	545,792	1,091	100,402	1,357,730	5,114,028	162,598
2020	7,339,820	557,254	1,096	101,406	1,382,169	5,134,484	163,411
2021	7,398,776	568,956	1,102	102,420	1,407,048	5,155,022	164,228
2022	7,458,522	580,905	1,107	103,444	1,432,375	5,175,642	165,049
2023	7,519,071	593,104	1,113	104,479	1,458,157	5,196,344	165,874
2024	7,580,437	605,559	1,118	105,523	1,484,404	5,217,130	166,703
2025	7,642,636	618,275	1,124	106,579	1,511,123	5,237,998	167,537
2026	7,705,682	631,259	1,130	107,644	1,538,324	5,258,950	168,375
2027	7,769,588	644,516	1,135	108,721	1,566,013	5,279,986	169,217
2028	7,834,371	658,051	1,141	109,808	1,594,202	5,301,106	170,063
2029	7,900,043	671,870	1,147	110,906	1,622,897	5,322,310	170,913
2030	7,966,624	685,979	1,152	112,015	1,652,110	5,343,600	171,768
2031	8,034,124	700,384	1,158	113,135	1,681,847	5,364,974	172,626
2032	8,102,567	715,092	1,164	114,267	1,712,121	5,386,434	173,489
2033	8,171,964	730,109	1,170	115,409	1,742,939	5,407,980	174,357
2034	8,242,334	745,442	1,176	116,564	1,774,312	5,429,611	175,229
2035	8,313,690	761,096	1,181	117,729	1,806,249	5,451,330	176,105

En la línea de negocio de cabotaje, el escenario base supone una línea naviera realizando la ruta regular entre Tampico - Veracruz - Progreso y el puerto de Santo Tomás de Castilla en Guatemala, con buques multipropósito en tráfico mixto, de cabotaje y TMCD, haciendo una escala quincenal y posteriormente semanal con un segundo buque. sin embargo, por el potencial del cabotaje y TMCD, podrá generar mayores tráficos hacia otros mercados de Centro América.

De esta manera, la estimación del escenario base es la siguiente:

Pronósticos del movimiento portuario, línea de negocio Cabotaje de Carga Comercial en el Puerto de Tampico,
2020-2035. Escenario Base (Toneladas)

Año	Lo/Lo		Carga Potencial	Part. del puerto
2020	67,000		2,800,000	2.4%
2021	165,600	147.2%	2,864,400	5.8%
2022	220,800	33.3%	2,930,281	7.5%
2023	238,464	8.0%	2,997,678	8.0%
2024	249,195	4.5%	3,066,624	8.1%
2025	254,179	2.0%	3,137,157	8.1%
2026	259,262	2.0%	3,209,311	8.1%
2027	264,448	2.0%	3,283,125	8.1%
2028	269,737	2.0%	3,358,637	8.0%
2029	275,131	2.0%	3,435,886	8.0%
2030	280,634	2.0%	3,514,911	8.0%
2031	286,247	2.0%	3,595,754	8.0%
2032	291,972	2.0%	3,678,457	7.9%
2033	297,811	2.0%	3,763,061	7.9%
2034	303,767	2.0%	3,849,612	7.9%
2035	309,843	2.0%	3,938,153	7.9%



Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, del Puerto de Tampico, escenario medio
(toneladas)

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016	7,356,910	532,066	1,118	98,416	1,343,201	5,215,487	166,622
2017	7,541,900	553,349	1,146	99,893	1,396,929	5,319,796	170,787
2018	7,732,103	575,483	1,174	101,391	1,452,806	5,426,192	175,057
2019	7,927,686	598,502	1,204	102,912	1,510,919	5,534,716	179,433
2020	8,128,817	622,442	1,234	104,456	1,571,355	5,645,411	183,919
2021	8,335,673	647,340	1,265	106,022	1,634,210	5,758,319	188,517
2022	8,548,435	673,233	1,296	107,613	1,699,578	5,873,485	193,230
2023	8,767,296	700,163	1,329	109,227	1,767,561	5,990,955	198,061
2024	8,992,446	728,169	1,362	110,865	1,838,264	6,110,774	203,012
2025	9,224,091	757,296	1,396	112,528	1,911,794	6,232,989	208,088
2026	9,462,440	787,588	1,431	114,216	1,988,266	6,357,649	213,290
2027	9,707,708	819,091	1,467	115,929	2,067,797	6,484,802	218,622
2028	9,960,120	851,855	1,503	117,668	2,150,508	6,614,498	224,088
2029	10,219,910	885,929	1,541	119,433	2,236,529	6,746,788	229,690
2030	10,487,317	921,366	1,580	121,225	2,325,990	6,881,724	235,432
2031	10,762,588	958,221	1,619	123,043	2,419,029	7,019,358	241,318
2032	11,045,986	996,550	1,659	124,889	2,515,791	7,159,746	247,351
2033	11,337,773	1,036,412	1,701	126,762	2,616,422	7,302,941	253,535
2034	11,638,226	1,077,868	1,743	128,664	2,721,079	7,448,999	259,873
2035	11,947,635	1,120,983	1,787	130,594	2,829,922	7,597,979	266,370

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, del Puerto de Tampico, escenario optimista
(toneladas)

Año	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2016	7,527,258	552,727	1,151	101,347	1,382,227	5,318,252	171,534
2017	7,715,919	585,890	1,197	104,387	1,458,249	5,477,800	178,398
2018	8,095,926	621,044	1,245	107,519	1,538,453	5,642,134	185,531
2019	8,397,765	658,307	1,295	110,744	1,623,068	5,811,398	192,953
2020	8,711,966	697,805	1,346	114,067	1,712,337	5,985,740	200,671
2021	9,039,087	739,673	1,400	117,489	1,806,515	6,165,312	208,698
2022	9,379,713	784,054	1,456	121,013	1,905,873	6,350,272	217,045
2023	9,734,459	831,097	1,514	124,644	2,010,697	6,540,780	225,727
2024	10,103,965	880,963	1,575	128,383	2,121,285	6,737,003	234,756
2025	10,488,907	933,820	1,638	132,234	2,237,955	6,939,113	244,147
2026	10,889,998	989,850	1,703	136,202	2,361,043	7,147,287	253,913
2027	11,307,975	1,049,241	1,772	140,288	2,490,900	7,361,705	264,069
2028	11,743,622	1,112,195	1,843	144,496	2,627,900	7,582,556	274,632
2029	12,197,758	1,178,927	1,916	148,831	2,772,434	7,810,033	285,617
2030	12,671,245	1,249,662	1,993	153,296	2,924,918	8,044,334	297,042
2031	13,164,986	1,324,642	2,073	157,895	3,085,789	8,285,664	308,923
2032	13,679,929	1,404,121	2,155	162,632	3,255,507	8,534,234	321,280
2033	14,217,074	1,488,368	2,242	167,511	3,434,560	8,790,261	334,132
2034	14,777,464	1,577,670	2,331	172,536	3,623,461	9,053,969	347,497
2035	15,362,203	1,672,330	2,425	177,712	3,822,751	9,325,588	361,397



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Análisis de la oferta

La infraestructura del Puerto de Tampico se encuentra en buenas condiciones de operación, gracias al mantenimiento que se ha realizado en los últimos años. El puerto tiene capacidad suficiente para atender la carga en las líneas de negocio en que participa; con una operación de 6.4 millones de toneladas en el 2015, cuenta con una capacidad integral para manejar 25.3 millones de toneladas.

En sus actuales terminales e instalaciones, se pueden atender buques de hasta 200 metros de eslora y calado de 9.75 m, exceptuando la terminal de Pemex ubicada en la entrada del puerto, en la cual se pueden atender buques de hasta 220 metros de eslora.

Con su infraestructura tipo de un puerto de primera generación, el Puerto de Tampico dispone de lo necesario para atender de manera eficiente y competitiva los nichos de mercado de: productos petrolíferos de Pemex; granel mineral (cemento a granel) de cabotaje; y, carga general que es transportada en buques de hasta 32 pies de calado y bajo costo de flete marítimo, permitiendo, en 11 tramos de terminales públicas, el atraque inmediato al arribo de la embarcación, lo que representa una menor estadía del buque en el puerto y costos bajos.

Con la infraestructura con que dispone, el Puerto de Tampico puede atender de manera eficiente nichos de mercado. Ejemplo de estos son la carga general unitizada y vehículos, los cuales con el calado actual y las áreas cubiertas pueden ser operados de manera competitiva.

En las líneas de negocio de petróleo y granel mineral, la operación integral es realizada en su mayoría por los cesionarios de las respectivas terminales. En el caso del nicho de la carga general, el modelo operativo utilizado es a través de la prestación de los servicios portuarios por empresas maniobristas y la gestión de los recintos fiscalizados la realiza la API Tampico.

El Puerto de Tampico dispone de 65 mil m² de áreas de almacenamiento techadas especializadas para carga general, así como de doble vía de ferrocarril a costado de buque que facilitan la ejecución de maniobras directas de buque a ferrocarril; elementos que para algunos dueños de carga general son de gran valía en la conformación de sus cadenas logísticas.

Respecto al granel mineral, en las terminales de uso público se opera con grúas con almejas, lo cual es suficiente dado el bajo volumen operado en este tipo de carga.

El manejo de contenedores registra bajo movimiento, por lo que el equipo que se utiliza para su carga y descarga son las propias grúas de los buques. El bajo volumen de carga operada, no demanda disponer de equipo especializado que oferte mayores productividades.

En la siguiente tabla se resume los rendimientos actuales del Puerto de Tampico:



TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Rendimientos promedio en el Puerto de Tampico, 2015

Terminal	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año ton/cajas		Rendimientos en toneladas o cajas			
			Toneladas	Cajas	THBM	THBO	CHBM	CHBO
Muelles 1 al 9	Carga general unitizada	Semiespecializado	429,442	-	210	349	-	-
	Contenerizada		766	124	18	108	-	29
	Granel mineral		101,830	-	141	298	-	-
	Granel agrícola		115,013	-	83	164	-	-
Muelles 10 y 11	Carga general unitizada	Semiespecializado	180,519	-	148	224	-	-
	Fluidos		66,767	-	126	149	-	-
Protamsa	Carga general	Semiespecializado	1,152	-	80	87	-	-
	Granel mineral		93,021	-	399	531	-	-
Pemex	Petróleo y derivados	Especializado	4,617,997	-	324	537	-	-
Cemex	Granel mineral	Especializado	799,105	-	280	643	-	-
Constructoras de plataformas	Carga general unitizada	Especializado	55,591	-	12	75	-	-
Cabotaje y TMCD	Carga general y contenerizada	Lo/Lo. Semiespecializado	165,600	-	126	160	-	18

THBM: Toneladas hora buque en muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación. CHBM: Contenedores hora buque en muelle. CHBO: Contenedores hora buque en operación.

Con relación a la oferta de servicios portuarios, con excepción de los servicios de remolque, pilotaje y de transferencia de bienes y mercancías, en donde la entrada de nuevos operadores es por concurso atendiendo a consideraciones técnicas de eficiencia y seguridad que determina la autoridad, todos los demás servicios portuarios y conexos en el Puerto de Tampico son de libre entrada, debiendo cumplir con los requisitos de la normatividad competente y de las Reglas de Operación del puerto.

Considerando las productividades promedio registradas en el año 2015 y en años anteriores y con base en la metodología sugerida por la UNCTAD, la capacidad instalada para el manejo de carga comercial en el Puerto de Tampico es de 25.3 millones de ton al año, como se detalla en la siguiente tabla.

Capacidad instalada integral en el Puerto de Tampico, por línea de negocio y terminal, 2015 (toneladas)

Línea de negocio	Terminal	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Carga general	Subtotal	8,219,145	7,030,217	7,278,336	7,030,217
	Muelles 1 al 9	7,844,642	5,304,837	3,324,672	3,324,672
	Muelles 10 y 11	363,860	1,564,779	3,324,672	363,860
	Protamsa	10,643	160,600	628,992	10,643
Contenerizada	Subtotal	24,972	169,871	584,064	24,972
	Muelles 1 al 9	24,972	169,871	584,064	24,972
Granel agrícola	Subtotal	88,436	571,833	0	88,436
	Protamsa	88,436	571,833	0	88,436
Granel mineral	Subtotal	3,274,253	6,520,235	7,323,264	2,639,397
	Muelles 1 al 9	1,247,727	2,937,851	3,369,600	1,247,727
	Muelles 10 y 11	0	822,880	0	0
	Protamsa	943,646	308,790	2,515,968	308,790
	Cemex	1,082,880	2,450,714	1,437,696	1,082,880
Petróleo y derivados	Subtotal	12,978,851	12,978,851	12,978,851	12,978,851
	Pemex (*)	12,978,851	12,978,851	12,978,851	12,978,851
Otros fluidos	Subtotal	739,280	739,280	739,280	739,280
	Protamsa (*)	739,280	739,280	739,280	739,280
Total		25,324,937	28,010,287	28,903,795	25,324,937

(*) En la segunda y tercera maniobras se considera la capacidad de la primera, pues se utilizan instalaciones del dueño de la carga fuera del puerto. Considera productividades promedio presentadas en un año calendario.

Capacidad instalada integral en el Puerto de Tampico, por líneas de negocio, muelle y terminal, 2021 (toneladas)

Línea de negocio	Muelle	Área	Capacidad maniobra			
			Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Maniobra integral
Cabotaje y TMCD		Subtotal	550,000	450,000	550,000	450,000
Cabotaje/ TMCD Buque Lo-Lo multipropósito	1, 2, 3 y 4	58 Pu S	550,000	450,000	550,000	450,000

El tamaño de las embarcaciones que arriban al Puerto de Tampico se ha mantenido estable en los últimos años. A continuación se presenta la caracterización de los buques que recibió el Puerto de Tampico en el año 2015.

Datos de buques máximos del Puerto de Tampico, 2015

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs / ton)
Carga general	124	200.07	94% eslora-190 6% eslora + 190	9.75	31,690 ton
Contenerizada	10	134.55	100% eslora-190 0% eslora + 190	9.20	21 TEUs
Granel agrícola	10	190.00	100% eslora-190 0% eslora + 190	9.25	27,000 ton
Granel mineral	89	190.00	99% eslora-190 1% eslora+ 190	9.40	16,003 ton
Petróleo y derivados	324	228.60	97% eslora-190 3% eslora + 190	9.76	38,497 ton
Otros fluidos	6	149.00	100% eslora-190 0% eslora + 190	9.15	13,660 ton

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 Tampico dispone de instalaciones suficientes para la transferencia de la carga de sus áreas de almacenamiento al transporte terrestre. Dentro de las terminales de uso público, actualmente a cargo de API Tampico, se cuenta con vialidades adecuadas para atender los flujos de transporte. Para conectar la terminal Recinto Fiscalizado 10 y 11 con la Aduana Marítima, ubicada en el extremo poniente del Recinto Fiscalizado 1 al 9, dispone de una vialidad confinada que permite el tránsito eficiente del autotransporte entre ambos recintos fiscalizados.

El acceso a la aduana marítima y a las terminales de uso público, que proviene de la carretera Tampico-San Luis Potosí, cruza la zona urbana de la ciudad de Tampico en un tramo de 3 km. Esta vialidad es de dos carriles y se comparte con el tránsito urbano vehicular de la colonia Morelos. De incrementarse el volumen de carga a operar en dichas terminales, podrían suscitarse conflictos viales, por lo que API Tampico cuenta con un convenio de medidas preventivas suscrito con el Ayuntamiento de Tampico, además dispone de una vialidad interna para tránsito de las cargas hacia los muelles 10 y 11, lo cual garantiza el eficiente acceso y desalojo de la carga.

El Puerto de Tampico tiene una adecuada capacidad para recibir y almacenar equipo ferroviario, considerando el volumen de carga que se opera. Además, a menos de 4 km de las terminales de uso público se localiza el patio ferroviario Doña Cecilia de KCSM, donde existe amplia capacidad ferroviaria y se realiza el intercambio de equipo con Ferromex en los servicios interlineales.

En relación al Sistema Portuario Nacional, la API Tampico 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.

En el litoral del Golfo de México, el Puerto de Tampico se complementa con los de Altamira, Tuxpan y Veracruz generando una oferta de infraestructura y servicios portuarios suficiente para atender la creciente demanda que por estos conceptos se genera en la región centro y noreste del país.

En la atención de sus mercados, el Puerto de Tampico, al igual que los otros puertos del Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, enfrentan la competencia de puertos del sur de los Estados Unidos, como Brownsville y Houston, en Texas, particularmente en el manejo de carga general, granel y contenedores con destino u origen en la zona fronteriza México-Estados Unidos.

La carga en la nueva ruta regular de cabotaje y TMCD se operará primordialmente en las posiciones de atraque denominadas: muelles 1, 2, 3 y 4, en donde tendrán uso preferencial las embarcaciones mexicanas o comprometidas a su abanderamiento mexicano que realicen tráfico de cabotaje, TMCD o mixto; asimismo, cuenta con un polígono determinado para el cabotaje, que estarán a cargo de la API de Tampico y podrán operar empresas privadas, para efectuar operaciones con mercancías en la superficie designada para dicha operación.

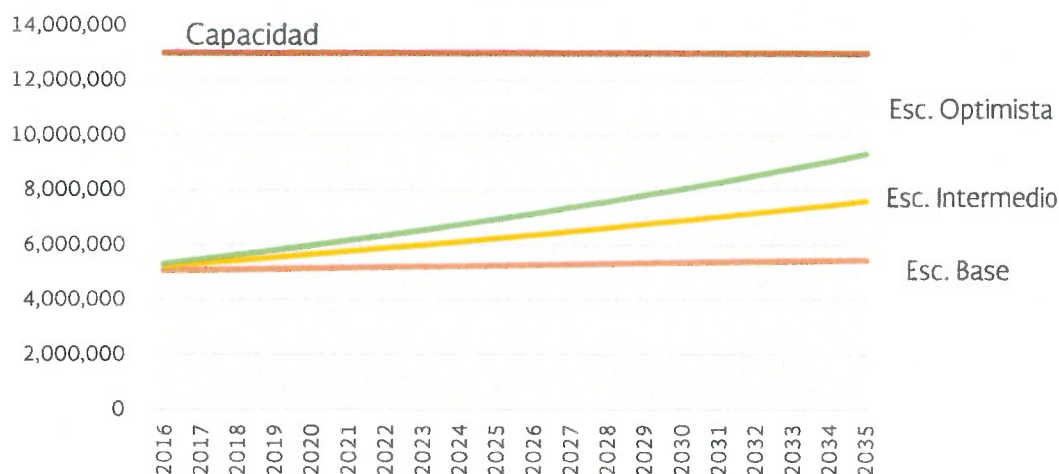
La API de Tampico en coordinación con la autoridad aduanera, operadores y empresa transportista, llevarán a cabo la operación de tráfico de cabotaje, cuya carga, descarga y transporte de mercancía nacional o nacionalizada serán confinadas dentro del polígono colindante al muelle 1 con una superficie de 32,580.32 m².

Balance de oferta y demanda de infraestructura

Con base en los estudios de mercado y de capacidad instalada del puerto realizados, a continuación, se presentan gráficos que muestran el comparativo de la oferta portuaria (capacidad instalada) y la demanda (volumen de carga) para los próximos 20 años. En estos análisis no se consideran proyectos de nuevas terminales portuarias e instalaciones en el horizonte de planeación, con el fin de detectar precisamente los requerimientos, en su caso, de ampliación de la capacidad portuaria en las distintas líneas de actividad portuaria.

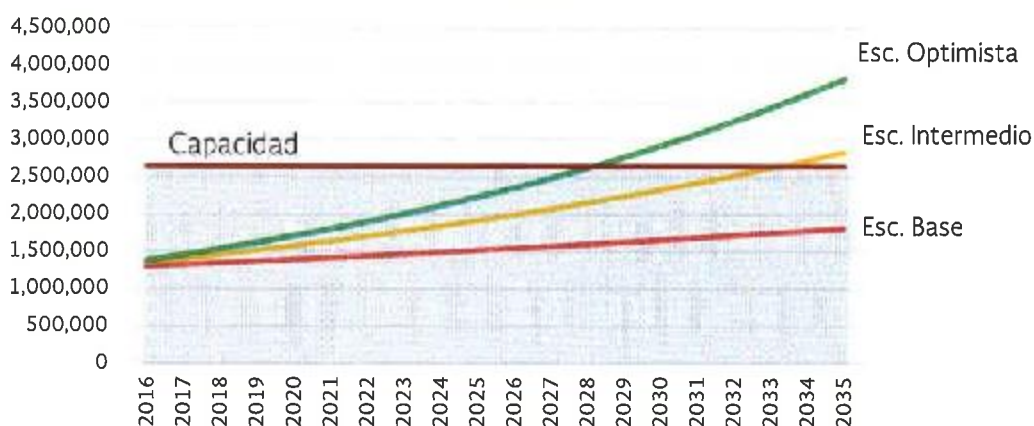
En el manejo de petróleo y derivados, principal línea de negocios de carga, el Puerto de Tampico tiene capacidad instalada para atender la demanda prevista para los próximos años, incluso bajo el escenario optimista que se ha planteado.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Tampico, 2016-2035
(toneladas)



En el segmento de granel mineral, la capacidad instalada del puerto es suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2032, bajo el escenario optimista. Para los otros dos escenarios de crecimiento la capacidad actual es suficiente para atender la demanda proyectada.

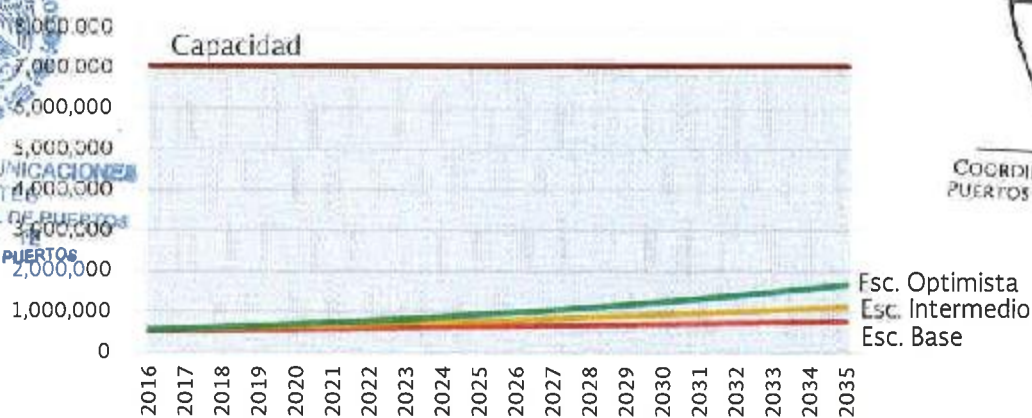
Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Tampico, 2016-2035
(toneladas)



En la línea de negocio de carga general, el Puerto de Tampico también cuenta con capacidad instalada para atender la demanda esperada en los próximos 20 años, bajo los tres escenarios considerados.

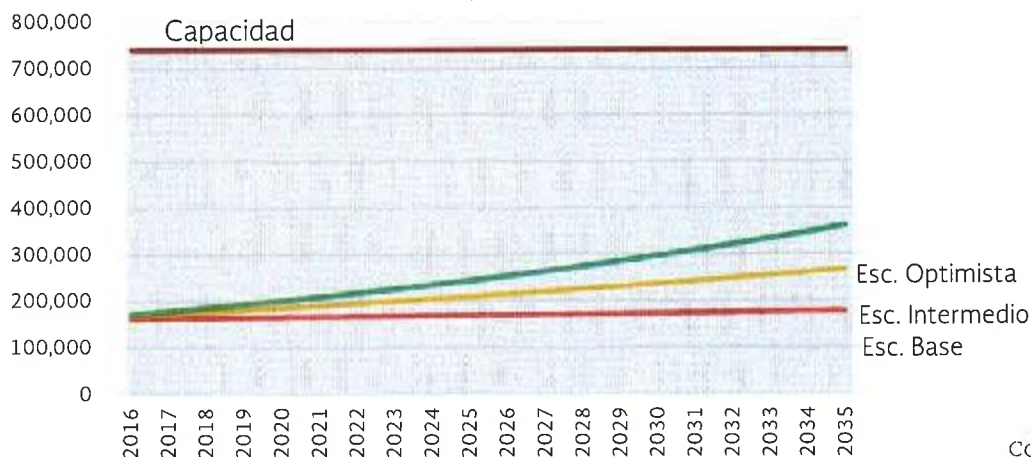


Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Tampico, 2016-2035
(toneladas)



El balance oferta-demanda para la línea de negocios otros fluidos, muestra que el Puerto de Tampico tiene capacidad para atender durante los próximos 20 años la demanda esperada en los tres escenarios analizados.

Comparativo de oferta y demanda de otros fluidos en el Puerto de Tampico, 2016-2035
(toneladas)



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

Del análisis histórico de ingresos y egresos de la API Tampico, se desprende que durante el periodo 2010-2015 esta generó un flujo de efectivo de operación por \$253.4 millones y obtuvo apoyos del Gobierno Federal por \$ 301.8 millones, con lo cual en este periodo destinó a dragado y al mantenimiento de la infraestructura portuaria \$390.8 millones. En el año 2015, fue generado un flujo de efectivo de operación por \$48.8 millones.

Se considera que la fuente de recursos que genera la API Tampico permanecerá estable durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que deriva principalmente de las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria y de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos.

A realizar las proyecciones de resultados de la API Tampico, se espera que genere recursos propios de operación en el periodo 2016-2021 por el orden de \$301.1 millones, los cuales serán destinados fundamentalmente a financiar el mantenimiento de la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas previstas en este PMDP.

A su vez, en su calidad de entidad paraestatal se prevé que gestionará la canalización de recursos fiscales para llevar a cabo proyectos de inversión. Como se detallará en el apartado de metas de construcción y equipamiento del siguiente capítulo, la concreción de estas también estará sustentada por las inversiones programadas por los cesionarios actuales y por nuevos inversionistas.

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

La política sectorial prevé que la inversión en infraestructura aumente con la realización de proyectos bajo esquemas de asociación público privada, por lo que 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 infraestructura portuaria.



Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Tampico podría sustentar el cumplimiento de las metas de mantenimiento, construcción, equipamiento y de desarrollo portuario que se establecen en este PMDP.

2.2 Retos para el desarrollo del puerto

El PMDP del Puerto de Tampico considera como marco de actuación la meta nacional del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND), denominada *Un México Próspero*, la cual promueve el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica, mediante la generación de igualdad de oportunidades. Esta meta reconoce que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos, fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y de conocimientos.

Para coadyuvar en el logro de la meta nacional de alcanzar un *México próspero*, el PMDP del Puerto de Tampico confluye en la política pública de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos, tratándose en este caso del marítimo-portuario. Este instrumento de planeación del Puerto de Tampico, se suma a la estrategia 4.9.1. del PND, dirigida a modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia. Por consiguiente este PMDP refrenda la línea de acción del mismo PND encaminada a generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, a fin de apoyar el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.

En concordancia con el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 (PSCT), el Puerto de Tampico tiene el propósito de contribuir a potencializar, de manera complementaria con los demás puertos, la ubicación geográfica privilegiada de México para convertir al país en una plataforma logística multimodal. Para tal fin, la planeación estratégica contenida en este PMDP se vincula directamente con el primer objetivo del PSCT, el cual busca desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Sustentado en la importancia del Sistema Portuario Nacional y reconociendo que los puertos tamaulipecos de Tampico, Altamira y Matamoros, con su proximidad geográfica localizada al noreste de México, contribuyen conjuntamente a materializar las metas nacionales de desarrollo portuario, el PMDP del Puerto de Tampico define su objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, con el desafío de potenciar su vocación y aprovechar su infraestructura, su área de influencia, conectividad y su excepcional condición de patrimonio histórico-portuario de México.

El Puerto de Tampico reconoce que su presencia nacional y mundial, enfrenta circunstancias diversas que derivan del fenómeno global que ha venido generando cambios en el comercio marítimo internacional, fundamentalmente por la construcción de nuevas y más grandes embarcaciones que facilitan la transportación de grandes volúmenes de carga, al igual que por la transformación y modernización de las instalaciones portuarias, vías de conectividad y modalidad de gestión de los puertos, con objeto de contar con la posibilidad de recibir a estos nuevos buques y responder a las nuevas condiciones mundiales. De manera general, se reconoce que en la actualidad los puertos no dependen del todo de *hinterlands* cautivos o tradicionales, sino de ampliaciones o extensiones obtenidas como resultado de la creación de puertos secos y de mejor conectividad carretera y ferroviaria.

Derivado de esta tendencia mundial, en los años recientes los puertos mexicanos han venido recibiendo apoyo financiero federal para la transformación de sus instalaciones portuarias; sin embargo en puertos como el de Tampico, ha sido difícil lograr la reestructuración a los niveles de exigencia del mercado mundial. Esto ha propiciado la creación de nuevos puertos, dotados de estructuras modernas, que respondan al comercio internacional, repercutiendo en el Puerto de Tampico, que por falta de recursos mantiene un rezago ante esta tendencia, y dejando la posibilidad al Puerto de Altamira de obtener importantes inversiones, para su construcción e inserción como puerto global.

El Puerto de Tampico es el detonador y tronco común de las tres instalaciones portuarias tamaulipecas, por lo que ahora se podría proponer conjuntar experiencia y condiciones en materia de infraestructura, para ejercer activa y conjuntamente una participación globalizada, ya que los puertos de Tampico, Altamira y Matamoros, no podrían ser considerados separadamente, puesto que comparten una proximidad geográfica en el mismo litoral y territorio estatal, por lo que de suscitarse la competencia abierta, el éxito de alguno de ellos necesariamente significaría el declive del otro, con el consecuente resultado de mayores desequilibrios regionales.

La realidad arroja la responsabilidad de no enfrentar a tres puertos de importancia estratégica: el de Tampico con más de 100 años de actividad, el pujante puerto industrial de Altamira que data de 1985 y el de Matamoros que nace a la par de la Reforma Energética gestada en esta segunda década del siglo XXI. Se trataría de evitar la competencia totalmente desigual entre los tres puertos, identificando áreas de oportunidad para su participación activa, complementaria y especializada, sin propiciar un antagonismo por la diferencia de sus instalaciones.

El Puerto de Tampico considera que enfrenta diversas problemáticas en materia de infraestructura, equipamiento, conectividad y tecnología, para responder adecuadamente a las exigencias de la intermodalidad en el mundo globalizado. Como consecuencia, por ejemplo, sus reducidas áreas portuarias que limitan la implantación de una logística moderna y la ausencia de operadores integrales en terminales especializadas de alto rendimiento, que oferten un servicio eficiente, sin costuras y competitivo, han generado que los contenedores se concentren en el Puerto de Altamira y en otros puertos cercanos al noreste del país, como es el caso de los estadounidenses de Houston y Brownsville, ambos en Texas.



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Tampico posee infraestructura y diseño de un puerto eficiente de primera generación, que participa en el subsistema portuario Tampico-Altamira-Matamoros, para atender a sus mercados local, del noreste y de cabotaje, enfrentando desafíos para posicionarse como una opción portuaria competitiva en el mediano y largo plazo. Las regiones que atiende este subsistema se ubican entre las más modernas, dinámicas y las que tienen mayores perspectivas de crecimiento y diversificación de su producción y exportaciones en México, que han logrado insertarse competitivamente en los mercados globales. Participar productivamente en dichos mercados, requeriría de soluciones portuarias y logísticas altamente competitivas.

La ubicación y características del Puerto de Tampico, presentan algunas consideraciones para la movilización de la carga comercial. Por ejemplo, las instalaciones que ofrece el puerto, independientemente de los beneficios que gozan como terminales públicas, están actualmente subutilizadas, como consecuencia de la movilización de una importante cantidad de carga que ha absorbido el Puerto de Altamira. El carácter de puerto fluvial de Tampico obliga a un elevado volumen de material por dragar para mantener su profundidad, por lo que su calado de 9.75 m, la



carencia de espacios terrestres y el desfase tecnológico de sus terminales e instalaciones, le limitan atender buques y embarques de grandes dimensiones.

La falta de mayor calado en el canal de navegación, muelles y terminales, representa el principal problema de conexión marítimo-terrestre para Tampico. Su condición de puerto fluvial le implica dragar anualmente para mantener su profundidad actual de 11 m y calado de 9.75 m, ya que existe una tendencia natural de problemas de azolve y de pérdida de profundidad, que se traduce en elevados costos por dragado y constantes batimetrías. La eficiencia económico-financiera de las terminales localizadas en el puerto, se ve afectada por esta circunstancia, sin embargo no representa impedimento para los flujos de menor tonelaje, como es el caso de la carga general, que históricamente ha venido manejando el puerto, tanto de importación como exportación. Por consiguiente, el Puerto de Tampico tendría posibilidades de dirigir su especialización en cargas y actividades productivas en las que mantiene ventajas competitivas.

Para optimizar el requerimiento de recursos para dragado de construcción, se podría valorar la conveniencia de promover que las terminales que requieran dar servicio a embarcaciones de mayor tamaño y que demanden mayor profundidad, fueran desarrolladas en los espacios del recinto portuario más cercanos a la bocana. Esto permitiría un ahorro sustancial en la inversión para profundizar el canal de navegación y dársenas operativas, así como aprovechar la operación náutica con la profundidad natural del Río Pánuco en las instalaciones más alejadas de la bocana.

Tomando en cuenta las características de puerto fluvial, con una extendida longitud y una estrechez territorial, así como los resultados del estudio de mercado y análisis realizados para este PMDP, se considera que la planeación estratégica a mediano y largo plazos, requeriría proyectar a Tampico como un puerto que se transforme en un recinto logístico productivo multifuncional, con modificaciones estructurales y tecnológicas indispensables, así como confirmar su vocación petrolera a la par de definir nuevos horizontes de desarrollo portuario, con usos diversificados de su territorio, adecuando y reconvirtiendo sus espacios a favor de nuevas y variadas funciones.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Replantear el uso y aprovechamiento del recinto portuario, con el fin de reorientarlo y de adoptar una organización y funciones que respondan al contexto actual, es una oportunidad para redefinir el territorio y al mismo tiempo atender con decisión los retos de desarrollo del Puerto de Tampico, teniendo como desafío trascendental el de transitar del modelo de operador al de *land lord*, impulsando la estructuración de unidades de negocios portuarios, competitivos y rentables, que favorezcan la inversión privada, en beneficio del puerto, de la región y del país.

El Puerto de Tampico cuenta ya con simientes de un esquema multifuncional y polivalente, con importantes efectos sobre la cadena logística y la vida económica de su ciudad portuaria, como lo prueban las múltiples y variadas empresas establecidas en ambos márgenes del Río Pánuco, cuyas algunas actividades están ligadas a la industria petrolera, destacando la construcción y reparación de plataformas marinas. También es significativa la producción pesquera, actividad primaria que desde su condición artesanal o cooperativista, es explotada por un importante número de personas que hacen de esta actividad su medio de vida desde hace muchos años.

Este PMDP identifica que el Puerto de Tampico tendría como reto fundamental recobrar la productividad, ofreciendo infraestructura y servicios eficientes, que garanticen costos competitivos y amplíen su oferta, mediante una gestión dinámica que considere como principales premisas:

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Tampico.

Página 11

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

- Reafirmar su vocación de puerto eminentemente petrolero, propiciando favorecerse de las oportunidades que ofrece la Reforma Energética impulsada por el Gobierno de la República, incrementando su participación en la industria de hidrocarburos, tanto en el manejo de altura y cabotaje de su carga, en la construcción y reparación de plataformas marinas, como en la operación de actividades de apoyo logístico denominadas *offshore*.
- Consolidar el lugar que ocupa en la movilización de carga general en el noreste de México, así como propiciar en el mediano plazo su participación en la zona centro del país, impulsando la colaboración y complementariedad con los puertos de Matamoros y de Altamira, a fin de fortalecer el *hinterland* que comparten y apoyar la integración de la red de transporte intermodal para la atención competitiva de sus mercados relevantes.
- Impulsar el uso, aprovechamiento y explotación productiva de los frentes de agua contiguos a los predios colindantes al recinto portuario, promoviendo la atracción de nuevas industrias que generen movimientos de carga y apoyos logísticos o actividades de valor agregado a las mercancías.
- Estimular la inversión privada para la facilitación de las actividades portuarias, logísticas, industriales y comerciales, que promuevan la inclusión en el mercado globalizado.
- Superar las limitaciones espaciales resultado del crecimiento del tejido urbano, concretando una alianza productiva con su ciudad portuaria, acrecentando los beneficios sociales, culturales, de identidad y económicos que representan el valor patrimonial histórico-portuario de Tampico, con el propósito de desarrollar una nueva vocación portuaria en el ámbito del turismo náutico y del transporte fluvial de pasajeros, así como armonizar el aprovechamiento de los contiguos espacios urbano y portuario.

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

En virtud del dinamismo que cobrará la industria petrolera y las actividades relacionadas con ella, a raíz de la Reforma Energética en México, y dada su ubicación geográfica cercana a mercados regionales relevantes, el Puerto de Tampico tiene un importante potencial de crecimiento en sus operaciones vinculadas al manejo de combustibles de exportación, importación y cabotaje, a las actividades *offshore* de apoyo a la industria petrolera, a la construcción y reparación de plataformas marinas y a la operación de astilleros y varaderos. Favorablemente el Puerto de Tampico tendría la posibilidad de fortalecer su posición en la construcción de plataformas petroleras y aprovechar el crecimiento esperado en la actividad, en la cual ha alcanzado una posición exitosa.

También como resultado de las expectativas que genera la Reforma Energética, se estima que el mercado *offshore* tendrá una expansión considerable en los próximos años, lo cual representa una oportunidad que el Puerto de Tampico podría capitalizar. Esta actividad demandará instalaciones portuarias especializadas, cercanas a las zonas de exploración y explotación en aguas profundas en la zona norte del Golfo de México. Para incrementar su presencia en este mercado, con la operación de un mayor número de barcos abastecedores y de servicio a las áreas y plataformas petroleras, el Puerto de Tampico tendría el reto de desarrollar terminales y muelles, para lo cual requeriría atraer una mayor participación de la inversión privada.

Precisamente en la margen izquierda del Río Pánuco, a 2.7 km de su desembocadura, colindando con las instalaciones de PEMEX, el Puerto de Tampico dispone de un área susceptible de aprovechar para una nueva terminal portuaria con la factibilidad de un calado de hasta 11.5 metros. Este espacio podría destinarse para satisfacer la previsible demanda de zonas industriales en tierra que



apoyen la exploración y extracción de hidrocarburos en aguas del Golfo de México, como una terminal industrial dedicada al manejo y almacenamiento de productos químicos, petroquímicos, petrolíferos e hidrocarburos.

Para elevar la productividad en el movimiento de carga comercial, el Puerto de Tampico requeriría consolidarse en el mercado de carga general, la cual es transportada en buques de calado menor y bajo costo de flete marítimo. El puerto puede constituirse como una plataforma logística marítima altamente competitiva en este tipo de carga, la cual representa un provechoso nicho de mercado y en la que los buques no requieren de un calado superior a los 9.75 m que ofrece el puerto.

Precisamente, con el propósito de incrementar la capacidad instalada en el manejo de carga general, el Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (PNI) considera como proyecto estratégico la conformación de dos terminales de usos múltiples en el Puerto de Tampico.

Actualmente, los servicios de carga y descarga los prestan empresas maniobristas privadas, aunque la gestión de los recintos fiscalizados la realiza directamente la API Tampico. Este modelo de gestión operativa, además del elevado costo que representa para el administrador portuario y la baja certidumbre para la inversión de las empresas maniobristas, limita el potencial de atracción de mayor volumen de carga. Esta situación se podría solventar favorablemente con la conformación de las nuevas terminales de usos múltiples, que ayudarían a mejorar la oferta del puerto (en equipamiento, productividad y organización logística) y por consiguiente generaría una mayor rentabilidad de los espacios portuarios.

Para alcanzar en el corto plazo un desarrollo en la línea de negocio de carga general, se podrían realizar las operaciones de esta carga en las áreas de los muelles 5 al 9 y 10 al 11, impulsando la inversión privada para la construcción, equipamiento y operación de dos modernas y eficientes terminales de usos múltiples, de uso público, mediante los concursos previstos en la normatividad portuaria.

Existen áreas de mejora para aumentar la productividad en los distintos tipos de carga, por lo que el puerto requeriría brindar servicios de alto rendimiento para volverse atractivo para los operadores de carga y así evolucionar en su modelo de gestión. En el manejo de carga general, los rendimientos del Puerto de Tampico podrían ser superiores de utilizarse equipo especializado suficiente en tierra.

El desarrollo del cabotaje como medio alternativo para el transporte de mercancías y la posición geográfica estratégica del puerto, cercano a los centros de producción del centro y noreste del país, ofrece posibilidades de desarrollo para el puerto de Tampico. Su ubicación geográfica lo sitúa con la posibilidad de aportar su infraestructura que actualmente está subutilizada, a las crecientes actividades logístico-portuarias de cabotaje. Sus muelles 1 al 4 y el área contigua, podrían conformar una productiva terminal de cabotaje y/o de transporte marítimo de corta distancia de uso público, en la que confluyera la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos.

Otra área de oportunidad sería la posibilidad de promover entre los propietarios de los terrenos colindantes con la margen derecha del Río Pánuco, el desarrollo en sus predios de actividades logísticas, industriales o de valor agregado, como la construcción y reparación de plataformas, almacenaje y avituallamiento, entre otras, de tal forma que el Puerto de Tampico fomente el aprovechamiento productivo de sus frentes de agua.

El Puerto de Tampico estaría en posibilidad de desarrollar terminales pesqueras aprovechando ambas márgenes del Río Pánuco, considerando que la profundidad requerida para las embarcaciones pesqueras no demanda inversiones en dragado; en tal sentido, podría promoverse la generación de esta actividad económica en la región y generar fuentes de empleo en pequeñas y medianas empresas.

La ubicación del recinto portuario de Tampico, sobre ambas riberas del Río Pánuco, rodeado en buena parte por áreas urbanas, imponen la necesidad de encontrar nuevos mecanismos de cooperación para la eficiente movilidad de las personas entre ambos lados del río, por lo que resultaría importante que el Puerto de Tampico emprenda esfuerzos de concertación con los actores involucrados, para el reordenamiento del paso de lanchas que transportan personas para el cruce del río, para que este servicio satisfaga condiciones de seguridad y calidad, además de procurar el aprovechamiento eficiente del litoral portuario.

Tampico, al igual que todos los puertos y debido al avance de la intermodalidad, va disminuyendo su protagonismo, pasando a formar parte de una cadena de acciones que le unen con mayores demandas en ocasiones difíciles de atender, que surgen por acuerdos internacionales y de respeto al medio ambiente, que de cierta forma generan una separación entre el puerto y la ciudad, sin que ello represente un divorcio, ya que ambos requieren de su complementariedad para mantenerse activos, desarrollarse o consolidarse.

Para hacer posible un nuevo desarrollo, el Puerto de Tampico requeriría emprender una reingeniería de su modelo de gestión, operación y de usos y destinos de los espacios terrestres y fluviales, tomando en consideración el tamaño del mercado a atender y las presiones actuales que ejerce la vida urbana de la zona metropolitana en la que está inserto, ya que Tampico presenta limitaciones propias de un acelerado crecimiento urbano, que confina y encapsula al puerto, reduciendo sus potencialidades de crecimiento y elevando sus costos operativos.



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES

COORDINACIÓN GENERAL DE

Y MARINA MERCANTE

DIRECCIÓN GENERAL DE

Los centros poblacionales colindantes y el Puerto de Tampico podrían buscar una alianza estratégica, mediante un marco institucional adecuado para una planeación y desarrollo integral, que involucre eficazmente a los sectores social, privado y gubernamental, local, estatal y federal. Resulta importante reconocer que la operación portuaria produce flujos de cargas pesadas por las carreteras y calles de las poblaciones, o que las obras portuarias pueden producir impactos al medio ambiente y al entorno urbano, y destacar a la vez que el puerto genera beneficios para estas mismas poblaciones, en términos de desarrollo económico, empleo y proyección internacional.

El puerto comparte espacios y actividades con la zona metropolitana de Tampico-Altamira-Ciudad Madero, por lo cual requiere lograr que ésta lo acompañe en su desarrollo y participe de los beneficios de éste. Se presenta entonces la necesidad de abordar esta realidad puerto-ciudad, a través de una visión multidisciplinaria, que permita identificar los escenarios socioeconómicos y políticos en los que estaría inserta la ciudad y puerto de Tampico, con el fin de perfilar proyectos de interés común que reduzcan o eliminen aparentes conflictos, convirtiendo la relación en una oportunidad que identifique actividades productivas de beneficio mutuo.

Ciudad y puerto podrían redimensionar sus relaciones, para sumar esfuerzos para el logro de sinergias que contribuyan a mantener las relaciones armónicas del pasado y enfrentar el reto que significa reconvertir áreas del puerto, al tiempo que algunas zonas, por su cercanía con el tejido urbano, podrán dedicarse a una nueva vocación.





La ciudad portuaria de Tampico tiene la posibilidad de explotar sus espacios históricos y de recreación, mediante la articulación de una planeación estratégica que alinee objetivos, que conduzcan a un ambiente de complementariedad entre las autoridades portuarias y municipales. De hecho, en la actualidad, el edificio que ocupara la aduana marítima, adquirido vía catálogo por el presidente Porfirio Díaz a una compañía europea, atrae a un número importante de visitantes, quienes aprovechan la oportunidad de recorrer y apreciar su arquitectura, pisos de mármol y escaleras con sus barandales de hierro forjado, gracias a que la API Tampico ha realizado inversiones para su mantenimiento y conservación.

El propósito sería aprovechar adecuadamente el potencial de la diversificación, por lo que el Puerto de Tampico enfrenta la necesidad de una transformación de su gestión, abriendo posibilidades muy ventajosas para promover su funcionalidad de puerto hacia el turismo náutico y actividades comerciales compatibles y a la par reconfigurando áreas para el manejo especializado de la carga. Se pretendería conformar un enclave portuario en el que coexistan armoniosamente cargas y turismo, con áreas perfectamente definidas.

Esta propuesta se alinea al propósito del Programa Nacional de Infraestructura (PNI), encaminado a posicionar a la actividad turística como un eje transversal de la política de desarrollo de la infraestructura nacional, reconociendo que el sector turístico puede ser el que mejor y con mayor rapidez multiplique los efectos positivos de la construcción de infraestructura.

El Puerto atendería así el reto de participar eficazmente en la transformación del Centro Histórico de Tampico, en beneficio propio y de la población metropolitana. Esta intención representaría un importante apoyo al esfuerzo que vienen realizando el Gobierno Federal, el Gobierno de Tamaulipas y el Ayuntamiento de Tampico, para rescatar y modernizar el centro de la ciudad, en el área denominada de los mercados, la cual es colindante con el puerto en la zona donde se localiza el antiguo edificio de la aduana marítima y la zona del recinto portuario contigua. El rescate urbano, cultural e histórico de esta área de la ciudad, abre la oportunidad para que el Puerto de Tampico logre convertirse en un detonador económico en nuevas actividades productivas.

Esta transformación requeriría concretarse progresivamente en etapas, las cuales respondan, por una parte, al avance de la redefinición del área urbana adyacente a la zona contigua al edificio de la Ex Aduana de Tampico, por otra parte, a una estrategia de negocios para generar oferta de infraestructura y servicios para turismo náutico, transporte fluvial de pasajeros y actividades turístico-comerciales que se desarrollen durante los próximos años.

El reto sería conformar, una unidad de negocios turístico-comercial rentable y atractiva que considere la mejor explotación del área circundante donde se aloja el antiguo edificio de la aduana y así coadyuvar al desarrollo turístico y económico de la ciudad, agregando el componente de la navegación recreativa con la infraestructura y servicios portuarios que demanda este segmento de la industria turística. Esta nueva área turística-comercial se asignaría mediante el mecanismo de cesión parcial de derechos previsto en la Ley de Puertos.

En su vinculación con sus mercados, el Puerto de Tampico enfrentaría el reto de promover el desarrollo de corredores y rutas de transporte que vinculen eficazmente los tramos marítimo y terrestre en su *hinterland*. Para mejorar su conectividad y reducir los tiempos de traslado de la

carga en tierra, garantizar costos competitivos y generar mayor valor agregado, resultaría indispensable desarrollar un esquema de concertación entre los tres niveles de gobierno y, en su caso, con el sector privado, a fin de:

- Mejorar la calidad y eficiencia de los tramos y servicios ferroviarios del Puerto de Tampico con su *hinterland*.
- Superar los problemas de interconexión ferroviaria y derechos de paso entre las empresas concesionarias del servicio ferroviario, principalmente, en la zona de Tampico-Altamira.
- Atender las bajas especificaciones del tramo carretero Tampico-San Luis Potosí, que impide la circulación de camiones en configuración *full*; así como la línea ferroviaria en este mismo tramo que limita la circulación de trenes unitarios.
- Resolver el conflicto vial generado por la combinación de tránsito del autotransporte de carga y el tránsito urbano para conectar al puerto con la carretera a Tuxpan, en la población de Pueblo Viejo.

Resulta importante destacar que el PNI incluye también el Compromiso de Gobierno CG-023, consistente en la construcción de la autopista Tuxpan-Tampico. Se prevé que la puesta en operación de esta autopista en el año 2018, podría aportar perspectivas favorables para la movilización de carga comercial desde el Puerto de Tampico hacia la zona centro del país.

Desde el punto de vista de administración territorial del recinto portuario y con objeto de apoyar las actividades portuarias, se hace necesario la actualización de la delimitación y determinación del recinto portuario. Existen áreas a desincorporar del recinto portuario en uso por la SEMAR, mediante contrato suscrito, el cual vencerá una vez que dicha superficie sea desincorporada del recinto portuario. Adicionalmente, una vez que se lleve a cabo el nuevo levantamiento del recinto portuario, se desincorporaría de éste el Canal de la Cortadura, en cumplimiento al acuerdo que declara exento de zona federal dicho canal.



COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

Las soluciones a largo plazo representan el desafío vital del Puerto de Tampico, por lo que la viabilidad de sus objetivos será posible en la medida en que su desarrollo se dé en un modelo de crecimiento verde incluyente, con un enfoque transversal entre su comunidad portuaria, para conformarse como un puerto sustentable que tenga como premisas:

- Proteger el patrimonio natural y cultural, prevenir la contaminación y contribuir a la preservación de la salud pública y del ambiente.
- Fortalecer la situación financiera del puerto, promoviendo el uso de servicios que protejan al medio ambiente, así como la implantación de tecnologías verdes.
- Satisfacer las necesidades del presente sin comprometer los derechos de las futuras generaciones;
- Apoyar la política pública en mares y costas que promueva oportunidades económicas y enfrente los efectos del cambio climático protegiendo los bienes y servicios ambientales;

Para la eficiente coordinación de las cadenas logísticas, el Puerto de Tampico requeriría 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. Se considera que el carecer de una herramienta tecnológica de este tipo limitaría 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.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



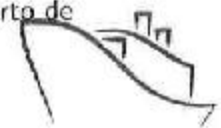
TAMPICO
COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Tampico

El presente PMDP se sustenta en un proceso de planeación estratégica, el cual permite definir el conjunto de esfuerzos organizacionales y recursos que utilizará el Puerto de Tampico para alcanzar el objetivo estratégico y metas que se establecen. Este esfuerzo de planeación constituye una herramienta para que las acciones a ejecutar por los miembros de la comunidad portuaria, se conviertan en resultados alineados a propósitos de desarrollo.

En este capítulo se presenta la visión o situación deseada para el puerto en un horizonte de 20 años y la misión para alcanzar esa situación. Se establecen también el objetivo estratégico, estrategias, líneas de acción, las metas y los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica. Se concluye con la zonificación maestra para el desarrollo portuario, identificando 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 Tampico.



TAMPICO

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

3.1 Visión y misión del Puerto de Tampico

Visión

Tampico es patrimonio histórico portuario y el principal puerto multifuncional del noreste de México, con expertos operadores de carga general, instalaciones especializadas de apoyo a la industria del petróleo, actividades de valor agregado e infraestructura turístico-portuaria única, que contribuye al productivo intercambio comercial regional, al dinamismo de la producción petrolera nacional y al desarrollo sostenible de su ciudad portuaria.


Misión

Proporcionar servicios calificados con costo y tiempo competitivos, mediante actividades logísticas, industriales, turístico-portuarias y de valor agregado, con efectos positivos para el movimiento regional e intermodal de carga general, la industria petrolera mexicana y la asociación puerto-ciudad de Tampico.

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.

El objetivo estratégico definido en este PMDP atiende los retos que el Puerto de Tampico tiene ante sí y está alineado con la visión y misión del puerto, por lo que destaca los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresan las políticas de desarrollo del puerto.

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
 SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Reformar el modelo de gestión y de aprovechamiento de las vocaciones, espacio y recursos portuarios.	Promover la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para construir infraestructura y prestar servicios, para carga general, automóviles, apoyo especializado a la industria del petróleo, actividades turístico-comerciales y aprovechamiento productivo de frentes de agua de predios colindantes al recinto portuario.
		Atraer el establecimiento de nuevas industrias que generen carga al puerto y de actividades de valor agregado.
		Promover el reordenamiento territorial-portuario.
		Fomentar la coordinación entre la comunidad portuaria, para la eficiencia y eficacia en la operación.
	Promover la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Establecer una alianza productiva del puerto con su ciudad portuaria.
		Fortalecer la concertación entre los sectores social, privado y público, para coadyuvar en el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad.
		Adoptar un desempeño portuario ambientalmente responsable en la oferta de servicios portuarios y turísticos.
	Mejorar los servicios y la conectividad intermodal para fortalecer el mercado interno regional.	Habilitar infraestructura y servicios portuarios dedicados al tráfico de cabotaje y de corta distancia.
		Explotar los corredores intermodales de cabotaje y rutas de navegación de corta distancia en mercados nicho.

3.3 Metas e indicadores

En las tablas siguientes se detalla la especificación de cada una de las metas que el Puerto de Tampico proyecta alcanzar durante la vigencia de este PMDP, teniendo como base la planeación estratégica desarrollada para tal efecto. Estas metas, expresadas como los resultados esperados, mantienen relación directa con el objetivo estratégico del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en:

- 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
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Edificio administrativo.	7.300.000							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Patios.	12.200.000							Recinto portuario	
	Vías férreas.	5.800.000							Recinto portuario	
	Señalamiento marítimo, trabajos y servicios diversos.	9.200.000							Recinto portuario	
	Bodegas cobertizas.	5.100.000							Recinto portuario	
	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento de terminales e instalaciones	37,904,000							9 PaE 13PaE	Edificadora Las Matillas, SA de CV
		47,564,000							11PaE 32PaE	Bosnor, SA de CV
		3,996,000							26PaE	Inmobiliaria Dos Naciones, SA de CV
		210,000,000							35PaE	ESEASA Offshore, SA de CV
		32,600,000							50PaE	Construcciones Mecánicas Monclova, SA de CV
		223,000,000							23PaE	Organismo Descentralizado PEMEX Refinación.
		5,054,000							2PaE	CEMEX México, SA de CV

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Dragado de mantenimiento	600,000,000							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Rehabilitación puerta 4	2,980,000							Puerta 4	
	Servicios relacionados con la obra pública	28,000,000							Recinto portuario	

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

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Reconstrucción de vías dentro del recinto portuario.	45,000,000							Recinto Portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Rehabilitación del faro de gran calado	14,000,000							Faro	
	Caseta para acceso al recinto fiscalizado	12,500,000							Recinto fiscalizado	
	Nuevo embarcadero en la margen izquierda del río Pánuco en el Paso del 106	10,905,000							Contiguo al recinto portuario	
	Edificio Tráfico Marítimo	30,000,000							Contiguo al Faro de Gran Calado	
	Construcción de bodegas 16 y 17	50,000,000							Recinto portuario	
	Construcción de protección marginal y 3 espigones para asegurar la estabilidad de la escollera sur	40,000,000							Escollera sur	
	Suministro e instalación de báscula electrónica para camiones en recinto portuario	6'000,000							Recinto portuario	
	Redimensionamiento y prolongación de las escolleras norte y sur.	160'000,000							Escolleras norte y sur	
	Reforzamiento estructural de muelles.	200'000,000							Recinto portuario	
	Construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.	151,880,000							9PaE 13PaE	Las Matillas, SA de CV
		187,545,000							11PaE 32PaE	Bosnor, SA de CV
		538,665,000							23PaE	Organismo Descentralizado Pemex Refinación
		1,260,000							26PaE	Inmobiliaria Dos Naciones, SA de CV
		280,000,000							35PaE	Eseasa Offshore, SA de CV
		29,300,000							50PaE	Construcciones Mecánicas Monclova, SA de CV
		3,546,000							2PaE	CEMEX México, SA de CV

... continúa
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
 ... continúa Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Instrumentación de proceso contractual para la construcción y operación de una instalación turístico-comercial.	Licitación adjudicada							59PuE	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Instrumentación de proceso contractual para la construcción y operación de una terminal de usos múltiples.	Licitación adjudicada							57PuS	
	Instrumentación de proceso contractual para la construcción y operación de una terminal químicos, petroquímicos, petrolíferos e hidrocarburos.	Licitación adjudicada							60PuE	
	Elaboración de modelo integral logístico de desarrollo de instalación turístico-comercial								59PuE	
	Instrumentación de programa para el aprovechamiento productivo portuario de frentes de agua en la margen derecha del Río Pánuco.	Programa operando							Contiguo a la margen derecha del recinto portuario	
	Diseño y ejecución de programa de la comunidad portuaria, para promoción y comercialización del puerto multifuncional y de valor agregado.	Programa operando							Recinto portuario	Comunidad portuaria

TAMPICO

COORDINACIÓN GENERAL DE
PUERTOS Y MARINA MERCANTE

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

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Diseño e instrumentación de programa para el mejoramiento de la capacidad técnica del personal portuario y de capacidad gerencial del personal directivo.	Programa operando							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Diseño y operación de plataforma con tecnologías de la información y la comunicación, que sea enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto.	Plataforma de información operando							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV, autoridades, cesionarios y prestadores de servicios involucrados
	Diseño e instrumentación de programa para la regularización y modernización de los pasos de lancha.	Programa operando							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Mantener la certificación ISO 14001.	Certificado vigente							Recinto portuario	Comunidad portuaria
	Integración de memoria de buenas prácticas ambientales portuarias.	Proceso de integración de memoria							Recinto portuario	
	Instrumentación de proceso para la obtención del acuerdo que actualice la delimitación y determinación del recinto portuario.	Conclusión del cumplimiento de las condicionantes emanadas del Acuerdo de integración al Título de Concesión de 99 terrenos.							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV
	Operación de una comisión promotora del desarrollo del Sistema Intermodal Portuario Costero Noreste.	Comisión en operación							*	
	Para el tráfico de cabotaje y de corta distancia, disponer de: reglas de operación; tarifas integrales y lineamientos aduaneros.	Reglas Tarifas Lineamientos autorizados							Recinto portuario	

* Aplicable al Sistema Portuario Nacional.

Las fichas técnicas que se presentan a continuación, definen los indicadores del desarrollo portuario que establecen variables para medir el logro de los objetivos estratégicos de este PMDP, con el propósito fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida, además de tener la posibilidad de comparar los resultados reales con los proyectados y disponer de información para la toma de decisiones.

Indicador del desarrollo portuario 1/2

Objetivo estratégico	Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	
Indicador	Productividad de las maniobras portuarias.	
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, por hora de operación del buque.	
Método de cálculo	Toneladas operadas/Tiempo efectivo de operación = Tonelada Hora Buque en Operación [Desde el Inicio de operaciones del buque – hasta el término de operaciones del buque].	
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2015	Meta 2021
	Carga general suelta 220 THBO	Carga general suelta 484 THBO
	Carga general fraccionada: 220 THBO	Carga general fraccionada: 651 THBO
	Carga general unitizada: 220 THBO	Carga general unitizada: 318 THBO
	Granel agrícola: 157 THBO	Granel agrícola: 300 THBO
	Granel mineral: 292 THBO	Granel mineral: 422 THBO
	Granel mineral mecanizado: 292 THBO	Granel mineral mecanizado: 473 THBO
	Granel mineral semimecanizado: 292 THBO	Granel mineral semimecanizado: 371 THBO
	Petróleo y derivados: 537 THBO	Petróleo y derivados: 562 THBO
	Otros fluidos: 149 THBO	Otros fluidos: 242 THBO
	Carga buque Lo/Lo: No disponible	Carga buque Lo/Lo: 160 THBO
	Contenedores: 36 CHBO	Contenedores: 45 CHBO

Nota: Los valores indicados en THBO refieren a promedios por tipos de carga de los principales productos que se operan en el puerto.

Indicador del desarrollo portuario 2/2

Objetivo estratégico	Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	
Indicador	Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental.	
Descripción del indicador	Cuantifica el número de empleados de autoridades, instituciones, cesionarios y/o de prestadores de servicios, que integran la comunidad portuaria, que formalmente dentro de sus funciones laborales cumplen acciones específicas para: aprovechar sustentablemente los recursos naturales en los procesos productivos o de trabajo; preservar la calidad del aire, agua y suelo; remediación a zonas naturales dañadas; y/o proporcionar servicios profesionales de educación ambiental.	
Método de cálculo	Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.	
Unidad de medida	Empleado	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2015	Meta 2021
	No disponible. Se adoptará como línea base el resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.	El doble de los empleados que se tengan en el primer ejercicio anual.

3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La zonificación maestra del Puerto de Tampico 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			Descripción	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número de zona	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	S	Terminal marítima para almacenamiento de bienes o mercancías	2,992.90	7,414.07	API Tampico
2	Pa	E	Servicio de embarcaciones transportadoras de cemento y materias utilizadas en su fabricación.	29,572.61	27,525.76	Cemex México, SA de CV API Tampico
3	Pa	E	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	4,690.66	3,881.21	Ind. del Hierro SA de CV (El Empalme)/ APITAM
4	Pa	E	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	5,393.59	4,600.00	Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 1) API Tampico
5	Pa	E	Suministro de combustibles, grasas y lubricantes a embarcaciones	6,135.23	5,394.45	API Tampico
6	Pa	E	Mantenimiento y reparación de embarcaciones	801.82	1,346.24	Maquinaria Diesel, SA de CV/ API Tampico
7	Pa	E	Construcción, y reparación de embarcaciones	3,238.66	2,160.00	Naviera Armamex, SA de CV/API Tampico
8	Pa	N	Suministro de hielo a embarcaciones	309.69	299.88	Edificios Ind. La Libertad, SA de CV/API Tampico
9	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	8,493.85	8,000.00	Edificadora Las Matillas, SA de CV (1)/API Tampico
10	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	5,541.13	5,697.33	API Tampico
11	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	20,051.39	23,333.03	Bosnor, SA de CV/ API Tampico
12	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	3,180.19	2,726.45	Inmobiliaria Garvar, SA de CV (1)/ API Tampico
13	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	495.13	329.24	Edificadora Las Matillas, SA de CV (2)/ API Tampico
14	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	325.06	542.28	Inmobiliaria Garvar, SA de CV (2)/ API Tampico
15	Pa	S	Establecer línea subterránea para productos líquidos alimenticios	-	358.85	Exportadora e Importadora de Líquidos Portuarios, SA de CV
16	Pa	E	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	1,584.78	1,798.28	Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 2) API Tampico
17	Pa	E	Fabricación y reparación de estructuras marítimas	2,608.74	2,384.07	Industria del Hierro, SA de CV (Matarredonda 3)/API TAM

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



Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Servicio	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número de zona	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
18	Pa	N	Maniobras de productos pesqueros y reparación de embarcaciones	387.55	243.27	API Tampico
19	Pa	N	Maniobras de productos pesqueros	572.54	402.60	API Tampico
20	Pa	E	Suministro de combustibles, grasas y lubricantes a embarcaciones	491.49	415.60	Servicios de Combustibles Anáhuac, SA de CV API Tampico
21	Pa	E	Construcción y reparación y desguace de embarcaciones	31,910.92	5,789.97	Opera Marítima, SA de CV API Tampico
22	Pa	N	Maniobras de prod. pesqueros	276.31	198.00	API Tampico
23	Pa	E	Terminal para fluidos petroieros, sus derivados y reparación de embarcaciones	109,418.1	56,585.65	Organismo Descentralizado Pemex Refinación
24	Pa	N	Terminal para maniobras pesqueras	570.16	932.47	Alberto de Poo González
25	Pa	E	Reparación de embarcaciones pesqueras	-	291.76	Pascual González Rodríguez
26	Pa	E	Astillero	16,970.52	11,096.30	Inmobiliaria Dos Naciones, S de R L de CV/ APITAM
27	Pa	E	Terminal para apoyo a las empresas que fabrican plataformas	2,675.96	3,001.32	Inmobiliaria Garvar, SA de CV (3)/ API Tampico
28	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas	10,970.75	10,884.71	Opera Cicsa, SA de CV API Tampico
29	Pa	N	Maniobras pesqueras	176.65	129.20	José Olivares Vázquez
30	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas	3,913.15	3,919.46	Industria del Hierro SA de CV (Empalme 2)/APITAM
31	Pa	E	Terminal para petróleo y derivados	6,064.28	7,267.07	Pemex Exploración y Producción
32	Pa	E	Paso de lancha para el traslado de su personal	1,065.01	409.44	Bosnor, SA de CV API Tampico
33	Pa	S	Terminal de fertilizantes, semillas, granos y forrajes, madera, acero, papel, celulosa	4,006.70	2,070.71	Proteínas de Tamaulipas, SA de CV API Tampico
34	Pa	S	Maniobras de contenedores, graneles agrícolas, minerales, autos, fertilizantes, maquinaria, acero, madera; reparación de embarcaciones.	3,357.78	2,578.61	Comercializadora Internacional de Granos, SA de CV API Tampico
35	Pa	E	Maniobras de grúas industriales y de equipos de gran volumen	4,737.72	839.10	ESEASA Offshore, SA de CV/ API Tampico
36	Pa	N	Terminal para maniobras pesqueras	779.59	702.87	API Tampico
37	Pa	S	Reparaciones menores a flote de embarcaciones camaroneras	75.79	203.35	API Tampico
38	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	16,280.21	10,905.58	API Tampico
39	Pa	S	Maniobras de minerales y sus derivados	11,108.28	5,909.78	Insumos y Servicios Agrícolas de Occidente SA de CV/ API Tampico
40	Pa	N	Embarcadero de pesca deportiva	345.82	2,958.61	Club de Regatas Corona, AC API Tampico
41	Pa	N	Maniobras pesqueras y reparación embarcaciones de su propiedad	1,846.10	1,545.06	Javier Ignacio Alvarado Errasti/ API Tampico

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



Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
42	Pa	N	Maniobras pesqueras y cuartos de frío	932.48	442.47	Marcela Ruiz Villegas API Tampico
43	Pa	N	Pesca deportiva	12,848.54	9,549.92	Club internac. de Yates Tampico, AC/API Tampico
44	Pa	N	Maniobras pesqueras	901.91	778.38	API Tampico
45	Pa	N	Maniobras pesqueras	393.16	375.15	API Tampico
46	Pa	N	Maniobras pesqueras	244.23	277.18	Guillermo González Mejía y Aarón González Palacios API Tampico
47	Pa	E	Reparación de embarcaciones y varadero	5,330.43	4,189.43	Jorge Appedole Barrera API Tampico
48	Pa	N	Maniobras pesqueras	277.74	281.72	María de Lourdes Sosa García/ API Tampico
49	Pa	N	Maniobras pesqueras	355.68	600.05	Marlen González Arriaga Construcciones Mecánicas Monclova, SA de CV API Tampico
50	Pa	E	Fabricación y reparación de plataformas marinas y embarcaciones	17,563.02	11,176.00	Marnar de Campeche, SA de CV/ API Tampico
51	Pa	N	Maniobras pesqueras	329.22	251.36	API Tampico
52	Pa	E	Fabricación de tubería	30,642.55	30,467.90	API Tampico
70	Pa	E	Suministro de combustibles, grasas y lubricantes a embarcaciones	4,096.66	4,298.23	Oscar Rojas Sánchez API Tampico
53	Pu	E	Aduana marítima	-	1,264.20	Aduana México
54	Pu	S	Oficial de comercio exterior	-	17,015.71	API Tampico
55	Pu	E	Instalaciones operativas aduanales	-	35,559.72	Secretaría de Marina Administración Portuaria Integral de Tampico, SA de CV Capitanía de puerto, Comisión Federal para Protección contra Riesgos Sanitarios, Instituto Nacional de Migración, Servicio Nacional de Sanidad Inocuidad y Calidad Agroalimentaria, Procuraduría Federal de Protección al Ambiente
56	Pu	E	Secretaría de Marina Administrador portuario integral Capitanía de puerto Autoridad de sanidad Autoridad migratoria Autoridad de sanidad Autoridad ambiental CUMAR	-	1,824.34	

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

En las siguientes seis tablas descriptivas se definen las zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como de desarrollo, detallando la justificación técnica, destino, uso y modo de operación.

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Zona portuaria proyectada para desarrollo 1/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
57	Pu	S	Terminales de usos múltiples	98,172.19	223,489.71

Justificación técnica

El Puerto de Tampico dispone de una adecuada localización para atender los mercados relevantes del noreste de México. Sus enlaces carreteros y ferroviarios le permiten participar competitivamente en las cadenas logísticas que cruzan esta zona.

Las características físicas del puerto favorecen que pueda atender satisfactoria y competitivamente el manejo de carga comercial, en específico la general, la cual tiene la particularidad de ser transportada en embarques medianos, susceptibles de escalar en el puerto fluvial de Tampico.

Con la finalidad de aprovechar el espacio portuario, dedicado al manejo de carga comercial, se tiene proyectado manejar dos zonas, denominadas recinto fiscal muelles 5 a 9 y recinto fiscal muelles 10 y 11, para realizar las actividades portuarias relacionadas con el movimiento de carga general, incluyendo fluidos, granel mineral y granel agrícola. Lo anterior permitirá ofertar a la iniciativa privada, en forma independiente, dos unidades de negocios rentables que permitan, mediante esquema de concurso de cesión parcial de derechos, invertir en equipo y mejorar la productividad portuaria. Estas terminales serían de uso público y modo de operación semiespecializado.

La conformación y el desarrollo de estas nuevas terminales de usos múltiples, favorecerá la reducción de costos de mantenimiento y administración del actual recinto portuario.

Además, con la prestación eficiente de servicios portuarios específicos para la carga general, se impulsará la competitividad del subsistema portuario Tampico-Altamira.

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- S: semiespecializado.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 2/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
58	Pu	S	Terminal de cabotaje y/o de transporte marítimo de corta distancia.	27,540.56	32,580.32

Justificación técnica

La localización del Puerto de Tampico con respecto a los centros de producción y consumo del país y a los otros puertos del Golfo de México, las características de su infraestructura y la conectividad ferroviaria y carretera con dichos centros, han definido su perfil comercial e industrial, Tampico posee infraestructura y el diseño de un puerto eficiente de primera generación, tanto en el manejo de altura y cabotaje de su carga, así como en la operación de actividades de apoyo logístico denominadas costa fuera.

Con su infraestructura dispone de lo necesario para atender de manera eficiente y competitiva los nichos de mercado de carga general de cabotaje que es transportada en buques medianos y de bajo costo de flete marítimo, permitiendo al concentrar en los muelles 1 a 4 y área colindante al muelle 1, el movimiento de embarcaciones de cabotaje y/o de transporte marítimo de corta distancia. El atraque inmediato, al arribo de la embarcación, representa una menor estadía del buque en puerto y bajos costos.

Con la entrada en operación de esta terminal se pretende fomentar el cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsarlo como vía alterna para el tránsito de mercancías y carga comercial.

Se establecería bajo un esquema de uso público y modo de operación semiespecializado

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- S: Semiespecializado.



Zona portuaria proyectada para desarrollo 3/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número proyecto	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
59	Pu	E	Instalación turístico-comercial	0	26,912.39
Justificación técnica					

La maduración del puerto fluvial de Tampico ha logrado su consolidación como promotor de relevantes actividades relacionadas con la industria petrolera y del offshore, en particular el mantenimiento a plataformas petroleras. El crecimiento registrado en estas actividades ha provocado que, por falta de espacio, la generación de nuevos negocios del tipo portuario se haya visto limitada en los últimos años. El esfuerzo emprendido por los gobiernos Federal, Estatal y Municipal para la recuperación urbana de la zona colindante con el área denominada de los mercados y el edificio histórico de la Ex Aduana de Tampico, promueve amplias perspectivas de desarrollo urbano, turístico y de generación de derrama económica en la zona.

En concordancia con la tendencia mundial de aprovechamiento del patrimonio histórico-portuario, transformándolo en nuevas unidades de negocio, se buscaría impulsar el desarrollo productivo y rentable de esta zona del puerto mediante el esquema de cesión parcial de derechos, para la conformación y explotación de instalaciones turístico-comerciales de uso público y modo de operación especializado.

Uso.- Pu: público.

Modo de operación.- E: especializado.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 4/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número proyecto	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
60	Pu Pa	E	Terminales de químicos, petroquímicos, petrolíferos, hidrocarburos, fluidos energéticos, actividades costa fuera o carga sobredimensionada	357,660.31	261,056.08
Justificación técnica					

Aprovechando la conectividad ferroviaria y terrestre con que cuenta el Puerto de Tampico hacia las zonas del Bajío, noreste y Valle de la Ciudad de México y considerando el incremento en la demanda de servicios portuarios para el manejo y almacenamiento de combustibles y petroquímicos, en virtud de las distintas licitaciones de las rondas de la Reforma Energética y dado que en la zona del Puerto de Tampico existen áreas del recinto portuario colindantes con grandes extensiones de terreno propiedad de particulares, así como una zona propiedad de API Tampico a 2.7 km. de la bocana, que se pueden utilizar para la instalación de este tipo de terminales especializadas que permitan atender la creciente demanda y a la vez, explotar las oportunidades que ofrece la Reforma Energética impulsada por el Gobierno Federal para que la inversión privada genere infraestructura y logística necesaria para la recepción y movilización de cargas derivadas de hidrocarburos, impulsando el potencial de crecimiento en el manejo de combustibles. Se hace necesario dar destino a estas zonas del Puerto que actualmente se encuentran subutilizadas.

El desarrollo de estas terminales sería de uso público o particular y modo de operación especializado, ya que los requerimientos para este tipo de cargas son muy específicos, con lo anterior, los interesados deberán realizar las inversiones necesarias para garantizar rendimientos convenientes para la atención de las cargas específicas para cada una de las terminales, lo que permitirá incrementar la ocupación y competitividad del puerto, así como reducir los costos logísticos para los usuarios.



Derivado del incremento en estas actividades relacionadas con la exploración y producción de petróleo se requerirá destinar áreas para el manejo, custodia, almacenaje y control de entradas y salidas de diversas mercancías, insumos y personal requeridos en las plataformas costa afuera así como el manejo de carga sobredimensionada, y considerando que es necesario aprovechar la infraestructura existente que demanda esta actividad a través del uso de terrenos privados colindantes con el recinto portuario, que permitirán al Puerto consolidarse como el principal puerto multifuncional del noreste de México, se hace necesario el establecimiento de estas terminales especializadas con infraestructura adecuada y servicios competitivos que demanda el manejo de este tipo de productos aprovechando la excelente posición estratégica que tiene el puerto de Tampico con relación a la ubicación de los campos petroleros a desarrollar.

El desarrollo de estas terminales será de uso público o particular, dependiendo de las características específicas de cada una de ellas y modo de operación especializado.

Uso.- Pa: Particular. Pu: Público Modo de operación.- E: especializado.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 5/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número conceptual	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
61	Pa	S	Terminales pesqueras	283,737.27	206,891.17

Justificación técnica

Existen áreas dentro del recinto portuario, en ambas márgenes del Río Pánuco, que colindan con terrenos propiedad privada que pueden ser utilizados para desarrollar el potencial de la vocación pesquera en la región; lo que permitirá aprovechar y maximizar la generación de valor en el Puerto con el desarrollo de este tipo de actividades.

La actividad de la pesca local genera empleos a un número importante de trabajadores, especialmente de pequeñas y medianas empresas. Impulsar el desarrollo de nuevas unidades de negocio en esta materia beneficiará a la comunidad.

El desarrollo de estas terminales será de uso particular y modo de operación semiespecializado.

Uso.- Pa: particular. Modo de operación.- S: semiespecializado.

Zona portuaria proyectada para desarrollo 6/6

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número conceptual	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
71	Pu	E	Embarcaderos de pasajeros para cruce de río, turístico-comercial (venta de alimentos)	11,699.41	10,277.26

Justificación técnica

Derivado del crecimiento en la actividad económica que ha tenido la zona sur de Tamaulipas y el alto costo del Puente Tampico, es necesario el traslado diario de personas del norte de Veracruz al sur de Tamaulipas y viceversa para asistir a actividades laborales, escolares, así como para la compra de insumos familiares, para lo cual existen varios pasos de lancha. Se busca contar con la posibilidad de regularizar un uso que de hecho se ha venido realizando por parte de los prestadores de servicio y usuarios de los pasos de lancha que comunican a los Estados de Tamaulipas y Veracruz, en un afán de dignificar y mejorar el servicio, así como hacerlo más seguro y eficiente.

Se presta el servicio con embarcaciones menores en puntos de embarque donde la zona federal colinda con calle municipal para garantizar el libre acceso al embarcadero y las instalaciones.

El servicio está a cargo de cooperativas o particulares que atracan de manera exclusiva en la zona a ceder mediante un contrato de cesión parcial de derechos.

Derivado del gran número de personas que cruzan diariamente el río y transitan por estas áreas, se genera el establecimiento de comercios de venta de alimentos.

El desarrollo de estas áreas será de uso público y modo de operación especializado.

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

En las siguientes tablas descriptivas, se señalan las áreas de agua y vialidades de uso común.

Áreas de agua

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m²)
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
64	Pu	E	Canal de navegación	1,763,961.73
65	Pu	E	Dársena de ciaboga	53,092.92
66	Pu	E	Área de agua para operaciones	71,140.37
67	Pu	E	Dársena de operaciones	95,112.96
68	Pu	S	Áreas de navegación de uso común	4,423,437.04
72	Pu	E	Dársena de maniobras	38,013.27
73	Pu	E	Proyecto de dársena de maniobras	85,529.86

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- E: especializado, S: semiespecializado.

Vialidades de uso común

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
69	Pu	E	Vialidades	-	31,500.

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

En la tabla descriptiva que se presenta enseguida, 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

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	Recinto portuario
	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.		Libre entrada	Recinto portuario

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

