



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 095

CLAA_GJN_IMH_095.21

Ciudad de México, a 07 de julio de 2021.

Asunto: Publicación en el Diario Oficial de la Federación.

El día de hoy se publicó en el Diario Oficial de la Federación la siguiente información relevante en materia de comercio exterior:

SECRETARÍA DE MARINA

- **DECLARATORIA por la que se establece la reversión a favor del Gobierno Federal de las obras, terminales, marinas e instalaciones que integran el Recinto Portuario de Acapulco, Guerrero.**

PRIMERO.- Se revierte a favor de la Nación los bienes de dominio público de la Federación, concesionados a la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V.

SEGUNDO.- A partir de la terminación de la vigencia del Título de Concesión original de 30 de junio de 1994 y sus dos modificaciones, la totalidad de los bienes, derechos, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la Concesión, serán administrados directamente por el Estado, a través de la Secretaría de Marina, sin costo alguno y libres de todo gravamen, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de la Ley de Puertos.

TERCERO.- De conformidad con los artículos 42 fracción XXVI y 48 de la Ley General de Bienes Nacionales, inscribise la presente en el Registro Público de la Propiedad que corresponde a la ubicación del inmueble objeto de esta Declaratoria y en el Registro Público de la Propiedad Federal.

CUARTO.- Publíquese la presente Declaratoria en el Diario Oficial de la Federación.

TRANSITORIOS

ÚNICO.- La presente Declaratoria entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

SECRETARÍA DE ECONOMÍA

- **ACUERDO por el que se da a conocer la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021.**

1. Las Partes reconocen la validez de los Certificados de Origen firmados electrónicamente que son intercambiados entre las respectivas Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE), mediante una plataforma de interoperabilidad.

2. Las Partes reconocen como válidas las firmas electrónicas de los Certificados de Origen que se transmitan entre las VUCE a través de la plataforma de interoperabilidad.



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 095

CLAA_GJN_IMH_095.21

3. Cada Parte garantiza que las firmas electrónicas utilizadas en los Certificados de Origen transmitidos a través de la plataforma de interoperabilidad de las VUCE aseguren la identificación del firmante, así como la autenticidad e integridad del documento.
4. Cada Parte garantiza la confidencialidad de la información transmitida a través de la plataforma de interoperabilidad de las VUCE, de conformidad con su legislación.
5. El Certificado de Origen con firma electrónica demostrará la condición de originaria de una mercancía cuya calificación se da conforme a las disposiciones establecidas en el Capítulo IV Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen del Acuerdo. Las Partes garantizarán la coexistencia de la emisión de los Certificados de Origen con firma autógrafa, así como de los firmados electrónicamente, y harán los mejores esfuerzos por priorizar el uso de los Certificados de Origen firmados electrónicamente.
6. Las Partes deben utilizar la misma versión del XML del Certificado de Origen firmado electrónicamente. Cualquier cambio de versión se implementará previa coordinación entre las Partes.
7. El exportador solicitará la emisión del Certificado de Origen firmado electrónicamente a la autoridad competente para la emisión del Certificado de Origen a través de la VUCE de la Parte exportadora.
8. La autoridad competente para la emisión de Certificados de Origen de la Parte exportadora revisará la información de soporte correspondiente. En el caso de no existir dudas del cumplimiento tanto de las disposiciones en el Capítulo IV Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen como de lo establecido en la presente Decisión, la autoridad competente emitirá un Certificado de Origen firmado electrónicamente y lo enviará a la VUCE de la Parte importadora, a través de la plataforma de interoperabilidad. La Parte exportadora generará un archivo XML, según lo especificado en el párrafo 6, que contendrá un código de identificación único, el cual incluirá el número de Certificado de Origen. La Parte importadora recibirá el archivo XML y dispondrá la visualización del Certificado de Origen en versión PDF. Para efectos de hacer consultas en su respectiva VUCE sobre el contenido del Certificado de Origen, la Parte importadora podrá utilizar el código de identificación único o el número del Certificado de Origen.
9. La VUCE de la Parte importadora cuando reciba el Certificado de Origen firmado electrónicamente, realizará validaciones de estructura y completitud de datos e informará a través de la plataforma de interoperabilidad el resultado de dicha validación a la Parte exportadora. Cuando la validación sea exitosa, el Certificado de Origen firmado electrónicamente quedará disponible para su correspondiente uso por parte del importador ante la autoridad aduanera.
10. Cuando el Certificado de Origen firmado electrónicamente no pueda ser transmitido a través de la VUCE debido a que la plataforma de interoperabilidad no se encuentra operativa en cualquiera de las Partes, la contingencia a aplicarse será a la emisión del Certificado de Origen con firma autógrafa lo cual se comunicará a los administradores de la VUCE de la otra Parte. No obstante, cuando la Parte exportadora durante la contingencia no pudiera emitir un Certificado de Origen con firma autógrafa deberá proporcionar al exportador la versión PDF del Certificado de Origen que ha sido emitido por la respectiva VUCE y deberá enviar la información correspondiente a dicho Certificado de Origen a los puntos de contacto designados por la Parte importadora para tal efecto o permitir la visualización de la misma en la VUCE de la Parte exportadora.
11. El administrador de la VUCE cuya plataforma de interoperabilidad no estuvo operativa, comunicará al administrador de la VUCE de la otra Parte cuando la contingencia haya sido resuelta.
12. Las Partes utilizarán el formato del Certificado de Origen establecido en el Acuerdo, en la versión imprimible del Certificado de Origen firmado electrónicamente, la cual deberá ser generada en un archivo de tipo PDF. La versión PDF del Certificado de Origen tendrá carácter referencial.
13. El número de hojas señalado en el campo 8 del formato de Certificado de Origen del Acuerdo, no será incluido en el Certificado de Origen firmado electrónicamente.
14. El Certificado de Origen con firma electrónica no incluirá las firmas autógrafas ni los sellos exigidos en el formato del Certificado de Origen del Acuerdo.
15. Las Partes acuerdan no intercambiar los nombres y sellos de los organismos públicos o entidades privadas habilitadas para emitir Certificados de Origen, así como el registro de los nombres y firmas de los funcionarios acreditados para tal fin, cuando se trate de Certificados de Origen firmados electrónicamente, teniendo en consideración lo establecido en la presente Decisión.

La presente Decisión se firma de manera simultánea en la Ciudad de México y en la ciudad de Lima a los 11 días del mes de febrero de 2021, en dos ejemplares originales igualmente idénticos, y entrará en vigor sesenta (60) días des



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 095

CLAA_GJN_IMH_095.21

pués de la fecha de la última notificación en que las Partes se comuniquen el cumplimiento de sus respectivos procedimientos legales internos o en la fecha que las Partes acuerden."

TRANSITORIO

ÚNICO.- De conformidad con último párrafo de la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021, así como las notas diplomáticas a través de las cuales las Partes notificaron su entrada en vigor, dicho instrumento entrará en vigor el 9 de julio de 2021.

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE COATZACOALCOS, S.A. DE C.V.

- **PROGRAMA Institucional 2021-2024, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V. Programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.**

1.- Índice

1. Índice.
2. Fundamento normativo de elaboración del programa.
3. Siglas y acrónimos.
4. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa.
5. Análisis del estado actual.
6. Objetivos prioritarios.
7. Estrategias prioritarias y Acciones puntuales.
8. Metas para el bienestar y Parámetros.
9. Epílogo: Visión hacia el futuro.

2.- Fundamento normativo de elaboración del programa.

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, es una Sociedad Anónima de Capital Variable, su objeto y alcance de acuerdo al Capítulo I en la "CONCESIÓN otorgada a Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., para la administración integral del puerto de Coatzacoalcos, Ver.", publicada en el DOF el 21 de noviembre de 1994, establece:

... La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, en su carácter de concesionario integral, le corresponderá ejercer acciones necesarias para la operación y desarrollo del puerto, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Puertos:

... El 14 de junio de 2019, fue publicado en el DOF el "Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec". En el cual establece:

... El 30 de diciembre de 2019, se publica en el DOF el "ACUERDO por el que las empresas de participación estatal mayoritaria que en el mismo se indican dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes."; el cual establece en su Acuerdo Único que:

... La fracción A del artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos menciona que:

... La Ley de Planeación, en el artículo 3 dispone lo siguiente:



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 095

CLAA_GJN_IMH_095.21

... En la fracción II, del artículo 17 de la Ley de Planeación, se establece que las entidades paraestatales deberán:

... En referencia a los artículos previamente citados, y con lo dispuesto en el Artículo 21 de la Ley de Planeación que establece:

... Es por ello que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, es un instrumento rector del desarrollo nacional. El mismo fue publicado mediante decreto en el Diario Oficial de la Federación con fecha 12 de julio de 2019, en el cual se considera como uno de los principios rectores:

... Asimismo, el Eje General 3. Economía, establece la importancia de alentar la inversión privada nacional y extranjera, impulsando la reactivación económica mediante la creación de nuevos empleos, estos puntos contribuyen al logro de uno de los Proyectos Regionales: el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec que tendrá como objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Dentro de este Eje General, entre algunas otras se establece que:

”...

... El presente Programa contribuye al cumplimiento del Eje General 3. Economía, del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, al logro del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y a la fracción II, del artículo 17 de la Ley de Planeación.

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos S.A. de C.V. será la encargada de coordinar la publicación, ejecución y seguimiento del Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.

...

6.- Objetivos prioritarios.

El Puerto de Coatzacoalcos, como parte del organismo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec será un ejemplo de política pública, en la cual se buscará impulsar el desarrollo portuario y económico de la región en proyectos de asociación que les permitan generar beneficios económicos y sociales. Además, procurará la articulación de la política pública del Gobierno de México para establecer criterios de focalización que faciliten recibir los beneficios sociales y, con ello, generar una cobertura eficiente y oportuna en la región sur sureste del Istmo de Tehuantepec.

Al respecto, se enlistan los siguientes objetivos prioritarios que integran el presente programa:

Objetivos prioritarios del Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos
Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.
Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.
Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.

...”



Confederación
Latinoamericana de
Agentes Aduanales A.C.®



CIRCULAR INFORMATIVA No. 095

CLAA_GJN_IMH_095.21

Lo anterior, se hace de su conocimiento con la finalidad de que la información brindada sea de utilidad en sus actividades.

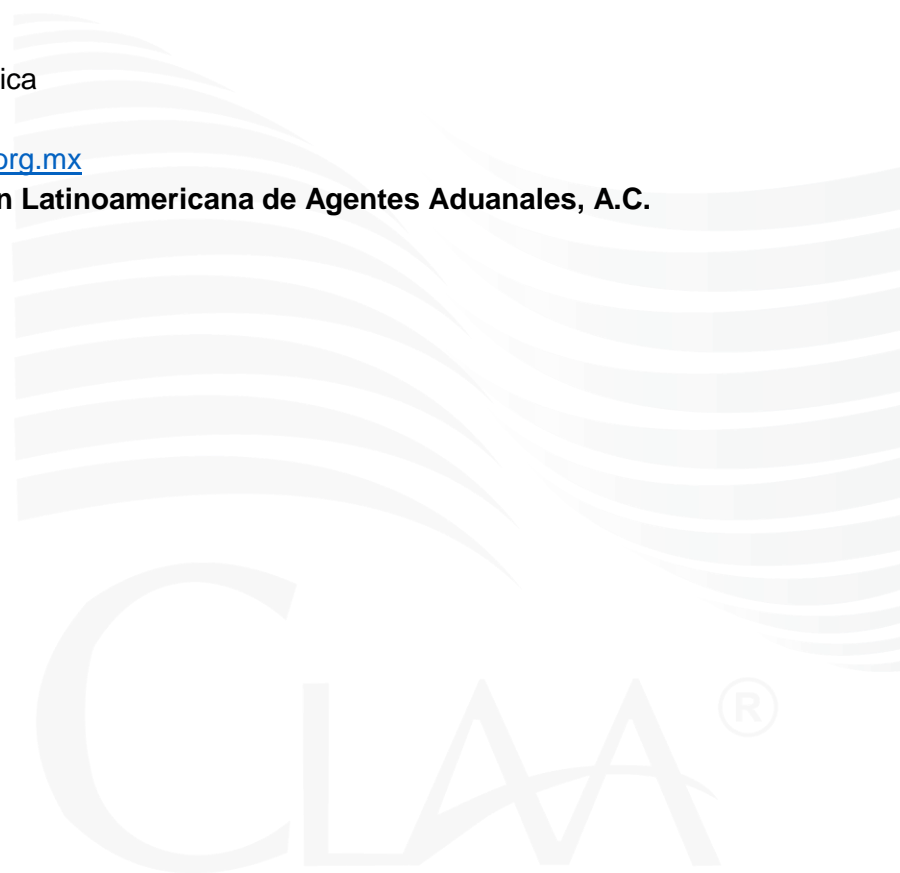
Atentamente

Gerencia Jurídica

Normativa

juridico@claa.org.mx

Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales, A.C.



SECRETARÍA DE ECONOMÍA

ACUERDO por el que se da a conocer la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- ECONOMÍA.- Secretaría de Economía.

Con fundamento en los artículos 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 34, fracción XXXIII de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 5o., fracción X de la Ley de Comercio Exterior; 5, fracción XVII del Reglamento Interior de la Secretaría de Economía, y

CONSIDERANDO

Que el Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú (Acuerdo de Integración) fue suscrito el 6 de abril de 2011, aprobado por el Senado de la República el 15 de diciembre de 2011, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 30 de enero de 2012, y entró en vigor el 1 de febrero de 2012.

Que el 11 de febrero de 2021, el Comité de Reglas de Origen y Procedimientos relacionados con el Origen, conforme al Artículo 4.38.2 del Acuerdo de Integración, emitió una recomendación a la Comisión Administradora mediante la cual se realizaron precisiones para la emisión y transmisión de certificados de manera electrónica.

Que la Comisión Administradora, en cumplimiento con lo dispuesto en el Artículo 17.2, inciso a) del Acuerdo de Integración, y tomando en consideración la recomendación del Comité de Reglas de Origen y Procedimientos relacionados con el Origen, adoptó el 11 de febrero de 2021, la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021, para velar por la correcta aplicación de las disposiciones del mismo.

Que mediante notas diplomáticas de fechas 4 y 8 de junio de 2021, las Partes notificaron el cumplimiento de sus respectivos procedimientos legales internos y acordaron la entrada en vigor de la Decisión a que se refiere el Considerando anterior para el 9 de julio de 2021, de conformidad con el último párrafo de dicho instrumento.

Que derivado de lo anterior, resulta necesario dar a conocer el texto íntegro de la Decisión No. 3 antes referida, a los operadores de comercio exterior, por lo que se expide el siguiente:

ACUERDO POR EL QUE SE DA A CONOCER LA DECISIÓN NO. 3 DE LA COMISIÓN ADMINISTRADORA DEL ACUERDO DE INTEGRACIÓN COMERCIAL ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LA REPÚBLICA DEL PERÚ, ADOPTADA EL 11 DE FEBRERO DE 2021

Único. - Se da a conocer la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021:

“DECISIÓN N° 3

EMISIÓN Y TRANSMISIÓN DE CERTIFICADOS DE ORIGEN DE MANERA ELECTRÓNICA

La Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre la República del Perú y los Estados Unidos Mexicanos (Acuerdo) establecida en virtud del Artículo 17.1, en uso de las facultades señaladas en los Artículos 17.2 (h) y 17.3 (d) del Acuerdo;

CONSIDERANDO

1. Que el Artículo 4.18.12 del Acuerdo establece que las Partes podrán acordar procedimientos para la emisión y transmisión de Certificados de Origen de manera electrónica, los cuales serán adoptados por la Comisión;
2. Que existe una necesidad de implementar la disposición establecida en el Artículo 4.18.12 del Acuerdo, que permita a los operadores comerciales y a las autoridades contar con disposiciones específicas para la emisión y transmisión de Certificados de Origen de manera electrónica con el fin de facilitar el comercio bilateral;

DECIDE:

1. Las Partes reconocen la validez de los Certificados de Origen firmados electrónicamente que son intercambiados entre las respectivas Ventanillas Únicas de Comercio Exterior (VUCE), mediante una plataforma de interoperabilidad.
2. Las Partes reconocen como válidas las firmas electrónicas de los Certificados de Origen que se transmitan entre las VUCE a través de la plataforma de interoperabilidad.
3. Cada Parte garantiza que las firmas electrónicas utilizadas en los Certificados de Origen transmitidos a través de la plataforma de interoperabilidad de las VUCE aseguren la identificación del firmante, así como la autenticidad e integridad del documento.
4. Cada Parte garantiza la confidencialidad de la información transmitida a través de la plataforma de interoperabilidad de las VUCE, de conformidad con su legislación.

5. El Certificado de Origen con firma electrónica demostrará la condición de originaria de una mercancía cuya calificación se da conforme a las disposiciones establecidas en el Capítulo IV Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen del Acuerdo. Las Partes garantizarán la coexistencia de la emisión de los Certificados de Origen con firma autógrafa, así como de los firmados electrónicamente, y harán los mejores esfuerzos por priorizar el uso de los Certificados de Origen firmados electrónicamente.
6. Las Partes deben utilizar la misma versión del XML del Certificado de Origen firmado electrónicamente. Cualquier cambio de versión se implementará previa coordinación entre las Partes.
7. El exportador solicitará la emisión del Certificado de Origen firmado electrónicamente a la autoridad competente para la emisión del Certificado de Origen a través de la VUCE de la Parte exportadora.
8. La autoridad competente para la emisión de Certificados de Origen de la Parte exportadora revisará la información de soporte correspondiente. En el caso de no existir dudas del cumplimiento tanto de las disposiciones en el Capítulo IV Reglas de Origen y Procedimientos Relacionados con el Origen como de lo establecido en la presente Decisión, la autoridad competente emitirá un Certificado de Origen firmado electrónicamente y lo enviará a la VUCE de la Parte importadora, a través de la plataforma de interoperabilidad. La Parte exportadora generará un archivo XML, según lo especificado en el párrafo 6, que contendrá un código de identificación único, el cual incluirá el número de Certificado de Origen. La Parte importadora recibirá el archivo XML y dispondrá la visualización del Certificado de Origen en versión PDF. Para efectos de hacer consultas en su respectiva VUCE sobre el contenido del Certificado de Origen, la Parte importadora podrá utilizar el código de identificación único o el número del Certificado de Origen.
9. La VUCE de la Parte importadora cuando reciba el Certificado de Origen firmado electrónicamente, realizará validaciones de estructura y completitud de datos e informará a través de la plataforma de interoperabilidad el resultado de dicha validación a la Parte exportadora. Cuando la validación sea exitosa, el Certificado de Origen firmado electrónicamente quedará disponible para su correspondiente uso por parte del importador ante la autoridad aduanera.
10. Cuando el Certificado de Origen firmado electrónicamente no pueda ser transmitido a través de la VUCE debido a que la plataforma de interoperabilidad no se encuentra operativa en cualquiera de las Partes, la contingencia a aplicarse será la emisión del Certificado de Origen con firma autógrafa lo cual se comunicará a los administradores de la VUCE de la otra Parte. No obstante, cuando la Parte exportadora durante la contingencia no pudiera emitir un Certificado de Origen con firma autógrafa deberá proporcionar al exportador la versión PDF del Certificado de Origen que ha sido emitido por la respectiva VUCE y deberá enviar la información correspondiente a dicho Certificado de Origen a los puntos de contacto designados por la Parte importadora para tal efecto o permitir la visualización de la misma en la VUCE de la Parte exportadora.
11. El administrador de la VUCE cuya plataforma de interoperabilidad no estuvo operativa, comunicará al administrador de la VUCE de la otra Parte cuando la contingencia haya sido resuelta.
12. Las Partes utilizarán el formato del Certificado de Origen establecido en el Acuerdo, en la versión imprimible del Certificado de Origen firmado electrónicamente, la cual deberá ser generada en un archivo de tipo PDF. La versión PDF del Certificado de Origen tendrá carácter referencial.
13. El número de hojas señalado en el campo 8 del formato de Certificado de Origen del Acuerdo, no será incluido en el Certificado de Origen firmado electrónicamente.
14. El Certificado de Origen con firma electrónica no incluirá las firmas autógrafas ni los sellos exigidos en el formato del Certificado de Origen del Acuerdo.
15. Las Partes acuerdan no intercambiar los nombres y sellos de los organismos públicos o entidades privadas habilitadas para emitir Certificados de Origen, así como el registro de los nombres y firmas de los funcionarios acreditados para tal fin, cuando se trate de Certificados de Origen firmados electrónicamente, teniendo en consideración lo establecido en la presente Decisión.

La presente Decisión se firma de manera simultánea en la Ciudad de México y en la ciudad de Lima a los 11 días del mes de febrero de 2021, en dos ejemplares originales igualmente idénticos, y entrará en vigor sesenta (60) días después de la fecha de la última notificación en que las Partes se comuniquen el cumplimiento de sus respectivos procedimientos legales internos o en la fecha que las Partes acuerden.”

TRANSITORIO

ÚNICO.- De conformidad con último párrafo de la Decisión No. 3 de la Comisión Administradora del Acuerdo de Integración Comercial entre los Estados Unidos Mexicanos y la República del Perú, adoptada el 11 de febrero de 2021, así como las notas diplomáticas a través de las cuales las Partes notificaron su entrada en vigor, dicho instrumento entrará en vigor el 9 de julio de 2021.

Ciudad de México, a 29 de junio de 2021.- La Secretaria de Economía, **Tatiana Clouthier Carrillo.-**
Rúbrica.

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE MARINA

DECLARATORIA por la que se establece la reversión a favor del Gobierno Federal de las obras, terminales, marinas e instalaciones que integran el Recinto Portuario de Acapulco, Guerrero.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- MARINA.- Secretaría de Marina.

DECLARATORIA POR EL QUE SE ESTABLECE LA REVERSIÓN A FAVOR DEL GOBIERNO FEDERAL DE LAS OBRAS, TERMINALES, MARINAS E INSTALACIONES QUE INTEGRAN EL RECINTO PORTUARIO DE ACAPULCO, GUERRERO.

JOSÉ RAFAEL OJEDA DURÁN, Almirante Secretario de Marina, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 4, 6, fracción I y XXI, 13, 16, 28, fracciones I, VI de la Ley General de Bienes Nacionales; 14, 30, fracciones V, XIV TER y 26 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 14, 16, fracciones IV, VI y XIV, 23, 32 fracción I y 36 de la Ley de Puertos y en ejercicio de las facultades que me confiere el artículo 6, apartado B, fracción V del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, con relación a la CUADRAGÉSIMA condición de la segunda modificación al Título de Concesión de la Administración Portuaria Integral de Acapulco, S.A. de C.V. y:

CONSIDERANDO

- I. El 30 de junio de 1994, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V., el Título de Concesión de 30 de junio de 1994, para la administración portuaria integral del puerto de Acapulco, mediante el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario de Acapulco, con una superficie de 16-51-37.7 hectáreas;
- II. El 20 de junio de 1996, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizó la primera modificación al Título de Concesión de 30 de junio de 1994, excluyéndose del recinto portuario concesionado, la superficie ocupada con el estacionamiento del parque La Reyna, del muelle de pesca deportiva y del terreno colindante con el mismo, destinado a instalaciones deportivas y jardines, por lo que dicho recinto portuario quedó delimitado en una superficie total de 125,373.20 m² y se estableció una vigencia de 25 años al 20 de junio de 2021;
- III. El 28 de julio de 2008, el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes realizó la segunda modificación al Título de Concesión de 30 de junio de 1994, ampliándose el área de la concesión con una superficie de agua total de 51.8029 hectáreas, correspondientes al Polígono 1, Polígono 2, Área de Fondeo No. 1, Área de Fondeo No. 2 y Área de Fondeo No. 3, localizadas en la zona marítima del recinto portuario de Acapulco, Guerrero, cuyas superficies son de 6.4251 hectáreas, 0.6103 hectáreas, 12.5663 hectáreas, 12.5663 hectáreas y 19.636349 hectáreas, para la operación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación del puerto concesionado;
- IV. El 17 de junio de 2020, la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V., solicitó la prórroga del Título de Concesión original de 30 de junio de 1994 y sus dos modificaciones, por un plazo de 25 años, con una vigencia del 20 de junio del año 2021 al 20 de junio del año 2046; resolviéndose por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, el 21 de mayo de 2021, en definitiva no otorgar a la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V., la prórroga del Título de Concesión original de 30 de junio de 1994 y sus dos modificaciones, por causas de interés público;
- V. El 2 de diciembre de 2020, el Ejecutivo Federal expidió el *"DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y de la Ley de Puertos"*, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 2020, estableciendo que a la Secretaría de Marina le corresponde, entre otros asuntos, el Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios;
- VI. En atención a lo señalado en los CONSIDERANDOS IV y V, y a que el plazo de vigencia del Título de Concesión referido en el CONSIDERANDO I, todos ellos de la presente Declaratoria, la Secretaría de Marina del 21 al 24 de junio de 2021, por conducto de la Dirección General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, realizó todos los trámites necesarios para la

Entrega-Recepción de los bienes de dominio público de la Federación que integran el Recinto Portuario de Acapulco, objeto de la presente Declaratoria de conformidad con lo establecido en el artículo 36 de la Ley de Puertos.

- VII.** Que los bienes de dominio público de la Federación concesionados a la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V., pertenecen originariamente a la Nación, quien tiene soberanía directa sobre ellos, los cuales tienen la característica de inembargables, inalienables e imprescriptibles, por lo que he tenido a bien emitir la siguiente:

DECLARATORIA

PRIMERO.- Se revierte a favor de la Nación los bienes de dominio público de la Federación, concesionados a la Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V.

SEGUNDO.- A partir de la terminación de la vigencia del Título de Concesión original de 30 de junio de 1994 y sus dos modificaciones, la totalidad de los bienes, derechos, equipos e instalaciones destinados directamente a los fines de la Concesión, serán administrados directamente por el Estado, a través de la Secretaría de Marina, sin costo alguno y libres de todo gravamen, de conformidad con lo previsto en el artículo 36 de la Ley de Puertos.

TERCERO.- De conformidad con los artículos 42 fracción XXVI y 48 de la Ley General de Bienes Nacionales, inscribase la presente en el Registro Público de la Propiedad que corresponde a la ubicación del inmueble objeto de esta Declaratoria y en el Registro Público de la Propiedad Federal.

CUARTO.- Publíquese la presente Declaratoria en el Diario Oficial de la Federación.

TRANSITORIOS

ÚNICO.- La presente Declaratoria entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

"COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE"

Dado en la Ciudad de México, el veintiocho de junio de dos mil veintiuno.- El Secretario de Marina, Almirante **José Rafael Ojeda Durán**.- Rúbrica.

ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE COATZACOALCOS, S.A. DE C.V.

**PROGRAMA Institucional 2021-2024, Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.
Programa derivado del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.**

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- GOBIERNO DE MÉXICO.- Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.- Puerto de Coatzacoalcos.- Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.

PROGRAMA INSTITUCIONAL 2021-2024, ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE COATZACOALCOS, S.A. DE C.V. PROGRAMA DERIVADO DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2019-2024.

1.- Índice

1. Índice.
2. Fundamento normativo de elaboración del programa.
3. Siglas y acrónimos.
4. Origen de los recursos para la instrumentación del Programa.
5. Análisis del estado actual.
6. Objetivos prioritarios.
7. Estrategias prioritarias y Acciones puntuales.
8. Metas para el bienestar y Parámetros.
9. Epílogo: Visión hacia el futuro.

2.- Fundamento normativo de elaboración del programa.

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, es una Sociedad Anónima de Capital Variable, su objeto y alcance de acuerdo al Capítulo I en la "CONCESIÓN otorgada a Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., para la administración integral del puerto de Coatzacoalcos, Ver.", publicada en el DOF el 21 de noviembre de 1994, establece:

"...PRIMERA. Objeto de la concesión.

La presente concesión tiene por objeto la administración portuaria integral de Coatzacoalcos, Veracruz, mediante:

I. El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario de Coatzacoalcos, Veracruz, cuya superficie se encuentra delimitada y determinada en el decreto presidencial que se menciona en el antecedente III, así como sus ampliaciones posteriores que se efectúen en términos de lo dispuesto por la Ley de Puertos, las cuales se precisarán en los planos que se agregarán al presente título como anexo uno.

II. El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario, que se describen en el anexo cinco;

III. La construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias en el recinto de que se trata, y

IV. La prestación de los servicios portuarios."

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, en su carácter de concesionario integral, le corresponderá ejercer acciones necesarias para la operación y desarrollo del puerto, de acuerdo a lo establecido en la Ley de Puertos:

"ARTICULO 16.-La autoridad en materia de puertos radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejercerá por conducto de la Secretaría, a la que, sin perjuicio de las atribuciones de otras dependencias de la Administración Pública Federal, corresponderá:

I. Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional;

..."

“ARTICULO 20.-Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión, permiso o autorización que otorgue la Secretaría conforme a lo siguiente:

I. Concesiones para la administración portuaria integral;

...”

El 14 de junio de 2019, fue publicado en el DOF el “Decreto por el que se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec”. En el cual establece:

Artículo 1:

“Se crea el organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, no sectorizado, denominado Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, cuyo objeto es instrumentar una plataforma logística que integre la prestación de servicios de administración portuaria que realizan las entidades competentes en los Puertos de Coatzacoalcos, Veracruz de Ignacio de la Llave y de Salina Cruz, Oaxaca y su interconexión mediante transporte ferroviario, así como cualquier otra acción que permita contribuir al desarrollo de la región del Istmo de Tehuantepec, con una visión integral, sustentable, sostenible e incluyente, fomentando el crecimiento económico, productivo y cultural. Al efecto deberá realizar las siguientes acciones:

...”

El 30 de diciembre de 2019, se publica en el DOF el “ACUERDO por el que las empresas de participación estatal mayoritaria que en el mismo se indican dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes.”; el cual establece en su Acuerdo Único que:

“ÚNICO. - Las empresas de participación estatal mayoritaria denominadas Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos S.A. de C.V., Administración Portuaria Integral de Salina Cruz S.A. de C.V. y Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec S.A. de C.V., dejan de estar coordinadas y agrupadas al ramo de Comunicaciones y Transportes, por lo que se entenderán no sectorizadas.”

La fracción A del artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos menciona que:

El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación.

La Ley de Planeación, en el artículo 3 dispone lo siguiente:

“Artículo 3o.-Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación nacional de desarrollo la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales así como de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la ley establecen.”

En la fracción II, del artículo 17 de la Ley de Planeación, se establece que las entidades paraestatales deberán:

“...II.-Elaborar sus respectivos programas institucionales, en los términos previstos en esta Ley, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales o, en su caso, por las disposiciones que regulen su organización y funcionamiento, atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente observando en lo conducente las variables ambientales, económicas, sociales y culturales respectivas”.

En referencia a los artículos previamente citados, y con lo dispuesto en el Artículo 21 de la Ley de Planeación que establece:

“ El Plan Nacional de Desarrollo precisará los objetivos nacionales, la estrategia y las prioridades del desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible del país, contendrá previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determinará los instrumentos y responsables de su ejecución, establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se referirán al conjunto de la actividad económica, social, ambiental y cultural, y regirá el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática.”

Es por ello que el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, es un instrumento rector del desarrollo nacional. El mismo fue publicado mediante decreto en el Diario Oficial de la Federación con fecha 12 de julio de 2019, en el cual se considera como uno de los principios rectores:

“Economía para el Bienestar”.

El objetivo de la política económica no es producir cifras y estadísticas armoniosas sino generar bienestar para la población. Los macroindicadores son un instrumento de medición, no un fin en sí. Retomaremos el camino del crecimiento con austeridad y sin corrupción, disciplina fiscal, cese del endeudamiento, respeto a las decisiones autónomas del Banco de México, creación de empleos, fortalecimiento del mercado interno, impulso al agro, a la investigación, la ciencia y la educación.

Asimismo, el Eje General 3. Economía, establece la importancia de alentar la inversión privada nacional y extranjera, impulsando la reactivación económica mediante la creación de nuevos empleos, estos puntos contribuyen al logro de uno de los Proyectos Regionales: el Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec que tendrá como objetivo impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Dentro de este Eje General, entre algunas otras se establece que:

“... ”

Respeto a los contratos existentes y aliento a la inversión privada

“... ”

Se alentará la inversión privada, tanto la nacional como la extranjera, y se establecerá un marco de certeza jurídica, honestidad, transparencia y reglas claras. El concurso de entidades privadas será fundamental en los proyectos regionales del Tren Maya y el Corredor Transistmico, en modalidades de asociación público-privada.

“... ”

Proyectos regionales

1. ...

2. *Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Su objetivo es impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los **puertos de Coatzacoalcos**, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, **para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos**; se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos. A lo largo del recorrido entre ambos océanos se crearán zonas libres para atraer inversiones del sector privado, las cuales se dotarán de infraestructura y se garantizará el abasto de energía, agua, conectividad digital y otros insumos básicos para cubrir las necesidades de las empresas y de la población trabajadora.*

En los 76 municipios oaxaqueños y veracruzanos involucrados en este programa se disminuirán el IVA y el ISR y se ofrecerá combustible a precios reducidos. Se construirá infraestructura urbana y se proveerá de servicios educativos y formación de capital humano, vivienda, movilidad e infraestructura para la investigación y el desarrollo tecnológico. En el curso de 2019 se invertirán ocho mil millones de pesos en el proyecto y se ha fijado como objetivo que, a partir de 2020, el Corredor pueda competir en costos y tiempos frente a otras opciones de transporte interoceánico. El 30 y 31 de marzo del presente año, en una consulta realizada mediante asambleas regionales, se obtuvo la autorización del proyecto por parte de los pueblos de la región binnizá o zapoteco, ayuuk o mixe, zoque, ikoots o huave, chontal, chinanteco, mazateco, mixteco, popoluca, náhuatl y afromexicano, de acuerdo con los artículos constitucionales 1 y 133, el artículo 6 del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo y los artículos 19 y 32 de la Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas.

El presente Programa contribuye al cumplimiento del Eje General 3. Economía, del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, al logro del Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec y a la fracción II, del artículo 17 de la Ley de Planeación.

La Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos S.A. de C.V. será la encargada de coordinar la publicación, ejecución y seguimiento del Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.

3.- Siglas y acrónimos.

API: Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.

CIIT: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

CÓDIGO PBIP: Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias.

CONEVAL: Consejo Nacional de la Evaluación de la Política de Desarrollo Social.

Corredor: Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Dependencias: las que se señalan en el artículo 2o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

DOF: Diario Oficial de la Federación.

Entidades: las que se señalan en el artículo 3o. de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

FERROBUQUE: Embarcación única en el Sistema Portuario Nacional, que transporta furgones de ferrocarril, con doble cubierta.

FERROSUR: Empresa que proporciona el servicio de transporte ferroviario del Puerto de Coatzacoalcos, conectando en Medias Aguas, Veracruz con Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, esta conexión permite tener contacto con los mercados en Oaxaca, Veracruz, Puebla y Ciudad de México.

GEI: Gases de Efecto Invernadero.

Km: Kilómetro.

M: Metros.

MP: Millones de Pesos.

Parámetro: expresión cuantitativa que permite conocer la tendencia en el logro de un Objetivo prioritario o en la implementación de una Estrategia prioritaria.

PEA: Población Económicamente Activa.

PEF: Presupuesto de Egresos de la Federación.

PEMEX: Petróleos Mexicanos.

PND: Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

POA: Programa Operativo Anual.

Programa: Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.

Puerto de Coatzacoalcos: Integrado por el Recinto Portuario de Coatzacoalcos y Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos.

SE: Secretaría de Economía.

Secretaría: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

4.- Origen de los recursos para la instrumentación del programa.

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

5.- Análisis del estado actual.

Visión y misión del Puerto de Coatzacoalcos.

Visión:

Ser el nodo estratégico portuario del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec en el Golfo de México, que sirve competitivamente a la logística del petróleo, productos derivados y cargas comerciales, con alta productividad y en armonía con el medio ambiente.

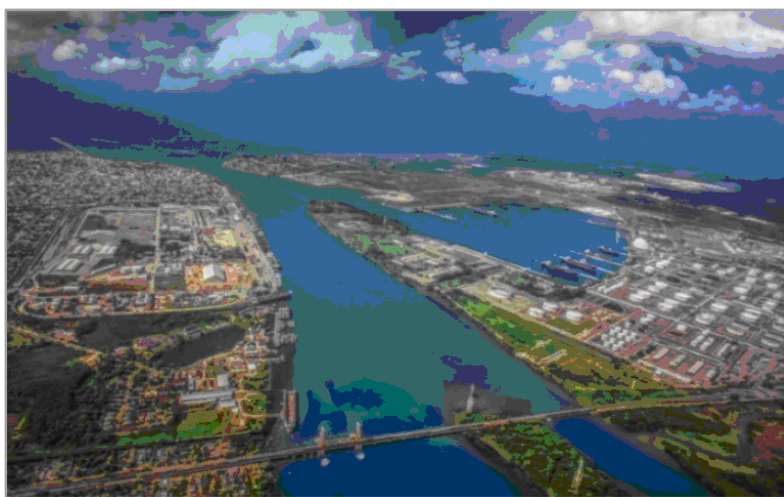
Misión:

Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, la demanda de servicios portuarios e infraestructura para la industria petrolera y petroquímica, contribuyendo al desarrollo económico de la región del Istmo de Tehuantepec.

Análisis del estado actual

Uno de los principales objetivos del Gobierno de México es el fortalecimiento del desarrollo económico del país. En este sentido, se busca que el Puerto de Coatzacoalcos promueva la operación óptima y el desarrollo de su infraestructura y de los servicios portuarios de manera eficaz, eficiente y sustentada en la participación coordinada de la comunidad portuaria, para favorecer el crecimiento de la economía regional. Para fortalecer este logro, se consolidó una plataforma logística que integra la prestación de servicios de administración portuaria que realizan las entidades competentes en los Puertos de Coatzacoalcos, Veracruz y de Salina Cruz, Oaxaca y su interconexión mediante transporte ferroviario, el pasado 14 de junio de 2019 se publicó en el Diario Oficial de la Federación el Decreto por el que se crea el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, el cual será el organismo responsable de instrumentar tales acciones.

Imagen 1. Recinto Portuario de Coatzacoalcos y Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos, municipio de Coatzacoalcos, estado de Veracruz, México.



Fuente: Elaboración propia.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario de la API Coatzacoalcos considera el Principio Rector del PND 2019-2024 *Economía para el Bienestar*; respecto al mismo, se busca cerrar las brechas de desigualdad regional e impulsar un desarrollo portuario, sostenido, sustentable e incluyente en beneficio de esta región del país que no se ha visto beneficiada por la política económica neoliberal de las administraciones pasadas.

Conjuntamente con el PMDP y el Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, SA de CV, se busca contribuir a un cambio de paradigma en la dinámica económica del sur-sureste del país, que cuenta con todo lo necesario para escribir su propia historia de éxito: capital humano, recursos naturales y una posición geográfica estratégica y privilegiada. Al impulsar una nueva infraestructura, se busca derrama económica especialmente en esta región, con el propósito del bienestar económico de la población, se repercutirá positivamente generando nuevas oportunidades de negocios, tarifas libres de impuestos, manejo de nuevos productos y cargas, que permitirán obtener mayores ingresos; es decir, que la trascendencia del nuevo modelo de desarrollo es *ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos que contribuyan al fortalecimiento del mercado interno y generar los encadenamientos productivos regionales que permitan impulsar el bienestar de la población y el crecimiento regional.*

El primero de los Objetivos Prioritarios que comprende el presente programa se sustenta en “Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.”, permitiendo modernizar al puerto, con la finalidad de incrementar la capacidad de atender nuevas cargas y recibir embarcaciones de mayor escala.

El Puerto de Coatzacoalcos se localiza en la porción sur del litoral del Golfo de México, en el estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, al margen oeste del Río Coatzacoalcos, con una longitud de 6 km a partir de su desembocadura al mar.

Imagen 2. Ubicación del Recinto Portuario Coatzacoalcos y Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos, municipio de Coatzacoalcos, estado de Veracruz, México.



Las principales instalaciones para las operaciones portuarias y los recursos de infraestructura para uso común, que dispone el Puerto de Coatzacoalcos son: obras de protección, señalamiento marítimo, áreas de agua, obras de atraque, vías férreas, vialidades, andadores, edificios, áreas de almacenamiento.

Tabla. Áreas de almacenamiento del Recinto Portuario Coatzacoalcos

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	11	94,996
Bodega	12	64,030
Cobertizo	1	2,338
Total		161,364

		Capacidad (m ³)
Tanque	86	154,530
Silo	9	7,000
Total		161,530

Tabla. Áreas de almacenamiento del Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Bodega	4	20,000
Total		20,000

El Puerto de Coatzacoalcos cuenta con infraestructura de muelles y de almacenamiento para atender con suficiencia la demanda actual existente en los diversos tipos de carga.

El puerto dispone de un total de 44 posiciones de atraque, que en conjunto tienen una longitud de atraque de alrededor de 9,318 m. Las restricciones de calado del canal de navegación limitan la capacidad de atención de buques en ambos recintos portuarios a un máximo de 11.9 m de calado.

El calado de los muelles para mercancía varía desde 7.6 m hasta 11.9 m en puerto. Los muelles del recinto portuario de la Laguna de Pajaritos cuentan en general con un mayor calado, permitiendo el acceso a embarcaciones con mayor capacidad.

El puerto de Coatzacoalcos cuenta con 32 terminales e instalaciones para el movimiento de carga de las 6 líneas de negocio que se manejan en el puerto.

El petróleo y derivados son manejados en su totalidad en la terminal especializada de Pemex, ubicada en sus terrenos privados y con frente de agua en el Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos. La capacidad integral es de 38.0 millones de toneladas, estando al 62% de la misma. Sin embargo, en el manejo de petrolíferos, el uso de infraestructura alcanza el 92% de la capacidad de éstos, viéndose limitada por el crecimiento en movimiento de este tipo de productos, así como por el isotanque de petrolíferos que está fuera de operación por daños en la cúpula.

Área	Superficie (ha)
Recinto Portuario Coatzacoalcos	
Tierra	122.32
Agua	229.69
Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos	
Tierra	71.07
Agua	236.95
Total	660.02

Respecto a la carga de fluidos no petroleros, el puerto tiene una capacidad cercana a los 3.2 millones de toneladas, existiendo un uso de infraestructura del 54.3% en las terminales especializadas. La saturación se observa principalmente en la capacidad de almacenamiento.

La infraestructura que actualmente se tiene destinada a la línea de negocio de carga contenerizada ha tenido un uso mayor al 100% en el año 2018, y en el 2019 se logró un manejo del 87% respecto a lo estimado para ese mismo año. Esta se opera en una instalación que actualmente no está especializada, realizando la descarga de modo general, sin especificaciones para cada tipo de mercancía. Se observa una limitante para la importación de perecederos, al no contar con cámaras frías y secciones que cumplan con condiciones específicas de higiene para el manejo o almacén de este tipo de mercancía. Para el proceso de importación de productos alimenticios y perecederos en contenedor, se requiere realizar una inspección por autoridades competentes, las cuales actualmente no cuentan con infraestructura necesaria para desempeñar estas inspecciones en el puerto. Esto ha restringido la entrada a nuevos clientes que tienen interés de importar perecederos como pollo y carne desde Estados Unidos.

La capacidad para las líneas de negocio de granel mineral (48.2%), granel agrícola (70.3%) y carga general (36.1%) se encontró en niveles aceptables para las líneas de negocio mencionadas en el año 2018, referente al año 2019 se obtuvo en granel mineral (36.6%), granel agrícola (64.4%) y carga general (54.8%); por lo que para estas líneas de negocio no existe un problema de saturación.

En granel agrícola y granel mineral, la limitante se basa en la capacidad de carga y descarga del buque al muelle y viceversa, ya que las plantas que procesan la mercancía están ubicadas cercanas al puerto, por lo que almacenan en sus plantas, y la capacidad de almacenamiento del puerto cuenta con suficiente espacio.

El Recinto portuario Coatzacoalcos cuenta con acceso ferroviario a las vías al suroeste y centro del país, mientras que el Recinto portuario de la Laguna de Pajaritos cuenta con conexión sólo en las terminales privadas. La conexión directa al muelle público ubicado en el Recinto de la Laguna de Pajaritos aún se encuentra en proyecto, el cual involucra la construcción de 4 km de vías, incluyendo el desarrollo de puentes, lo que requiere de una alta inversión.

Para su conexión con los mercados relevantes, el puerto de Coatzacoalcos cuenta con conexión ferroviaria a los estados de Oaxaca, Veracruz, Puebla, y la Ciudad de México a través de Ferrosur.¹

1 FERROSUR: Empresa que proporciona el servicio de transporte ferroviario en el Puerto de Coatzacoalcos, conectando en Medias Aguas, Veracruz con Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, esta conexión permite tener contacto con los mercados en Oaxaca, Veracruz, Puebla y Ciudad de México.

Por otro lado, para su conexión con el sur y el este, Ferrosur se conecta con el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec en Medias Aguas, Veracruz. Este a su vez se conecta con la Línea de Ferrocarril Chiapas Mayab, en Coatzacoalcos e Ixtepec, en Oaxaca, dando acceso a todos sus mercados relevantes. Existen rutas cortas que conectan a Coatzacoalcos con Tenosique, en Tabasco, y Campeche en el estado de Campeche, así como con Mérida y Progreso, en el estado de Yucatán.

Debido a la cercanía geográfica con el Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, y al haber una conexión ferroviaria, existe un potencial para impulsar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Este potencial será explotado en caso de que se mejoraran los tiempos de traslado que existen actualmente y que exista una masa crítica que reduzca los costos logísticos.

En cuanto a la capacidad de las vías férreas, Ferrosur alcanza las 129.73 toneladas por vagón, mientras que el Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, está limitado a 119.75 toneladas por vagón.

Actualmente existen propuestas públicas y privadas que podrían mejorar la conectividad ferroviaria en el suroeste del país en el mediano o largo plazo.

El Puerto de Coatzacoalcos dispone favorablemente de una red consolidada de ductos que distribuyen petróleo y sus derivados principalmente al Puerto de Salina Cruz, en Oaxaca, y hacia el Valle de México. Esta infraestructura de poliductos favorece la productividad de los puertos.

El segundo Objetivo Prioritario se encuentra enmarcado en “Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec”, en este sentido, las condiciones económicas de la región del Istmo de Tehuantepec, se observa en como la Población Económicamente Activa (PEA) asciende a 825,076 personas siendo el 95.7% población ocupada y 4.3% población desocupada. El municipio de Coatzacoalcos, Veracruz es el que mayor PEA muestra en el Istmo, representando el 16.4% del total, seguido de los municipios de Minatitlán y San Andrés Tuxtla, Veracruz, representando el 6.9% y 6.3% respectivamente de la PEA total del Istmo. La mayor proporción de personas se encuentran ocupadas como comerciantes y trabajadores en servicios diversos, los cuales representan el 37.0% (292,226 trabajadores); seguido de los trabajadores agropecuarios representando el 20.6% (162,943 trabajadores), al igual, los funcionarios, profesionistas, técnicos y administrativos contribuyen en un 20.6% (162,880 trabajadores). Finalmente, se tienen a los trabajadores de la industria, que representaron el 20.2% (159,728 trabajadores).²

El municipio de Coatzacoalcos, Veracruz es el de mayor número de unidades económicas: 17, 679 lo que representa el 16.8% de las empresas establecidas en la región del Istmo. Por lo que es muy poca, o casi nula, la presencia de empresas medianas y grandes de la región, siendo éste un factor a incentivar para lograr una mayor inversión y confianza en el Istmo.

Si bien es cierto que municipios como Salina Cruz y Coatzacoalcos han desarrollado grandes proyectos de infraestructura productiva, en otros municipios de la región la actividad productiva es incipiente, esto refleja la nula capacidad del sector productivo para ofrecer empleo formal en muchas zonas del Istmo. Derivado de la situación que prevalece en la región del Istmo de Tehuantepec y en el marco del principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024, resulta urgente atender las causas de la brecha económica entre esta región y el resto del país, así como brindar igualdad de oportunidades a los diferentes grupos sociales que habitan el Istmo.

Con base en lo anterior, se debe fomentar la instalación de empresas que realicen alguna actividad en los sectores con mayor potencial en la región como la industria alimentaria, de bebidas y tabaco, insumos y productos textiles, madera, papel, química, plástico, hule, metálicos, maquinaria y equipo. Por lo anterior, es necesario enfocarse en incentivar y atraer inversión que desarrolle la actividad económica, ya que es la actividad económica de mayor valor agregado en la región del Istmo, además de tener casi toda la contribución de la producción bruta. Siendo así un sector económico que debe de ser potencializado en el Istmo de Tehuantepec debido a que sus bienes y/o servicios son los que mejor se pueden comercializar en el mercado nacional e internacional.

El rezago económico en la zona sur, se visualiza en la falta de empleos, las pocas oportunidades de generar nuevos negocios; lo que hace necesaria la atención urgente a estos satisfactores de la población en la región, ante estas necesidades, con el Plan Institucional, se requieren inversiones en infraestructura orientadas a subsanar la desigualdad de la región del Istmo respecto a otras regiones del país. La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales.

² Encuesta Intercensal 2015, INEGI.

Pobreza inercial para Veracruz³

Medición de la pobreza, Estados Unidos Mexicanos, serie 2008-2018

Evolución de la pobreza y pobreza extrema nacional y en entidades federativas, 2008, 2010, 2012, 2014, 2016 y 2018.

Entidad federativa	Pobreza												Cambios en el número de personas	
	Porcentaje						Miles de personas						Porcentual (2018-2008)	Absoluto (Miles de personas)
	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2008	2010	2012	2014	2016	2018		
Veracruz	51.2	57.6	52.6	58.0	62.2	61.8	3,879.0	4,448.0	4,141.8	4,634.2	5,049.5	5,088.6	31.2%	1,209.6

Lo anterior refleja la necesidad de un viraje profundo en la política económica del Gobierno de México hacia las regiones más rezagadas del país; en las cuales, la política social del Estado no ha sido suficiente para romper el ciclo intergeneracional de la pobreza ni mejorar las condiciones de vida o impulsar la actividad económica.

En lo referente al Tercer Objetivo Prioritario, "Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos", se considera que el cuidado de la biodiversidad es una de las condiciones indispensables del desarrollo sustentable. El Puerto de Coatzacoalcos está a favor del desarrollo. En este sentido, se ha experimentado drásticas transformaciones en su ambiente natural debido principalmente al desarrollo de la actividad petrolera, la industria petroquímica, las políticas de desarrollo agropecuario, el cambio descontrolado de uso de suelo y el crecimiento urbano asociado a estas actividades portuarias. El proceso de crecimiento económico acelerado no se dio en un marco de planeación integral en la que coincidieran las preocupaciones económicas, las de orden social, las de organización territorial y de preservación del medio ambiente.

Las mayores amenazas que enfrentan los ecosistemas de la zona son los cambios de uso del suelo, la fragmentación, transformación y destrucción del hábitat, la caza, pesca y el comercio ilegal de especies, así como los impactos de la contaminación del agua y el aire, generada por los derrames petroleros y los productos derivados de su extracción, los accidentes de la industria petroquímica, y la desecación de pantanos con los efectos asociados al equilibrio ecológico y a la salud humana.

Los complejos industriales generan sustancias tóxicas como subproductos industriales; esta situación también se produce con la actividad agrícola y ganadera que no tiene control de pesticidas y fertilizantes. Los contaminantes presentes en el ambiente pueden llegar tanto a humanos como a fauna y plantas por medio de diversas rutas de exposición: suelo, sedimentos, alimentos, aire y agua, entre otros.

Como conclusión, los principales problemas ambientales en el Puerto están relacionados con las actividades industriales, principalmente la petrolera y el uso de químicos para las actividades industriales y petroquímicas con la consecuente generación de residuos sólidos sin un manejo adecuado. Las situaciones descritas se han reflejado en la contaminación de los ríos, humedales y zona marina y en la emanación de altas cantidades de contaminantes atmosféricos.

Es por ello, que el Puerto de Coatzacoalcos busca mantener sus certificaciones en el ámbito de gestión y cuidado ambiental: cuenta con un Sistema de Gestión Ambiental basado en las normas internacionales ISO-9000 e ISO-14000, OHSAS 18001:2007 seguridad y salud en el trabajo, y en igualdad laboral entre mujeres y hombres, así como el Código Internacional para la Protección de Buques e instalaciones Portuarias (Código PBIP).

El quehacer sustantivo de la API Coatzacoalcos, se alinea a los compromisos planteados por el actual Gobierno Federal. Partiendo del Principio Rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 que se centra en "**Economía para el Bienestar**" y del eje general "Economía", donde uno de los proyectos regionales es el "Programa para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec", el cual tiene como eje el Corredor Interoceánico, que aprovechara la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías. Este proyecto tiene como objetivo impulsar el crecimiento económico sostenible que, entre otros fines, reduzca la pobreza y permita la provisión de servicios a través del fomento de la inversión, la productividad y la competitividad.

El Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec impulsará ante las instancias competentes la propuesta de los instrumentos económicos de carácter fiscal, aduanal y financiero, al implementarse la zona de desarrollo del Istmo, para que, con la participación del sector privado y social, se contribuya al desarrollo económico y social de la región del Istmo de Tehuantepec, a través de una política industrial sustentable con vertientes sectoriales y regionales. El CIIT podrá atraer nuevas industrias y empresas a la región, lo que supondrá un potencial incremento de la demanda de servicios para el Puerto de Coatzacoalcos y la diversificación de las líneas de negocio portuarias.

³ Fuente: estimaciones del CONEVAL con base en el MCS-ENIGH 2008, 2010, 2012, 2014 y el MEC del MCS-ENIGH 2016 y 2018.

Eje General	Proyecto regional	Objetivo General para el Proyecto Regional
3. Economía	Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec 2020-2024	Desarrollar el potencial del Puerto de Coatzacoalcos incrementando su eficiencia y eficacia, para crear nuevos mercados e impulsar su desarrollo sostenible

Fuente: Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024. PMDP Coatzacoalcos 2019-2024.

6.- Objetivos prioritarios.

El Puerto de Coatzacoalcos, como parte del organismo del Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec será un ejemplo de política pública, en la cual se buscará impulsar el desarrollo portuario y económico de la región en proyectos de asociación que les permitan generar beneficios económicos y sociales. Además, procurará la articulación de la política pública del Gobierno de México para establecer criterios de focalización que faciliten recibir los beneficios sociales y, con ello, generar una cobertura eficiente y oportuna en la región sur sureste del Istmo de Tehuantepec.

Al respecto, se enlistan los siguientes objetivos prioritarios que integran el presente programa:

Objetivos prioritarios del Programa Institucional 2021-2024 de la Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos	
1.	Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.
2.	Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.
3.	Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.

6.1 Relevancia del Objetivo Prioritario 1: Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.

La provisión eficiente de los servicios de infraestructura y equipamiento es uno de los aspectos más importantes de las políticas de desarrollo de los países a nivel global. El impacto social de la infraestructura se relaciona con su potencial como mecanismo de cohesión territorial, económica y social, por sus posibilidades de integrar y articular el territorio, proveyendo de accesibilidad desde el exterior y conectividad en el interior, mejorando las condiciones y la calidad de vida de las personas.

Por lo tanto, la infraestructura no solamente incrementa la productividad y reduce los costos de producción, expandiendo con ello la actividad comercial, la inversión privada y la acumulación capital, sino que también facilita el desarrollo social, en especial cuando la infraestructura está inserta en políticas de conectividad e inclusión social orientadas a las regiones más rezagadas económica y socialmente, contribuyendo a la vez a reducir la desigualdad de oportunidades.

La región del Istmo de Tehuantepec presenta un importante rezago en materia de infraestructura. Ante esta problemática regional y en el marco del principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 denominado "Economía para el bienestar", se requieren inversiones en infraestructura, orientadas a subsanar la desigualdad de la región del Istmo respecto a otras regiones del país. La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de políticas de desarrollo y la obtención de tasas de crecimiento económico que superen los promedios internacionales.

Por diversas razones, los países requieren ampliar y modernizar su equipamiento e infraestructura básica de acuerdo con estándares tecnológicos internacionales, lograr niveles máximos de cobertura del territorio nacional y satisfacer con eficacia las necesidades de servicios de infraestructura de los habitantes de la región, así como de los agentes económicos. En términos generales, la adecuada disponibilidad de obras de infraestructura, así como la prestación eficiente de servicios conexos, permiten a un país suplir el déficit que pudiese tener en la dotación de determinados recursos naturales.

Así, por ejemplo, el desarrollo integrado de redes viales, infraestructura portuaria y servicios de transporte de carga, en conjunto con la modernización y ampliación de los sistemas de energía, telecomunicaciones y servicios de abastecimiento de agua potable y saneamiento, desarrollará ventajas comparativas en la región y aumentará sostenidamente su participación en el mercado global.

**Participación del Puerto de Coatzacoalcos en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, 2018
(porcentaje)**

Puerto	Carga total	General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Altamira	12.64%	26.42%	35.71%	4.98%	26.86%	0%	54.67%
Tampico	4.40%	10.35%	.21%	.61%	6.08%	4.92%	.10%
Tuxpan	7.83%	2.48%	.59%	12.01%	3.02%	9.82%	14.94%
Veracruz	15.64%	22.67%	58.19%	52.63%	15.93%	1.81%	11.09%
Coatzacoalcos	15.66%	2.63%	.77%	13.42%	6.25%	22.52%	18.48%
Dos Bocas	18.40%	15.74%	0%	.04%	.03%	30.60%	0.50%
Cayo Arcas	15.0%	0%	0%	0%	0%	26.83%	0%
Progreso	3.56%	1.24%	4.35%	16.31%	.63%	3.01%	0.21%
Otros	1.35%	12.92%	.18%	0%	0.03%	0.49%	0.02%
Punta Venado	5.52%	5.49%	0%	0%	41.17%	0%	0%

Con base en las estadísticas reportadas, el Puerto de Coatzacoalcos aún se encuentra con buenos niveles de capacidad para atender nuevas cargas y clientes, no obstante, al estar inmersos en el proyecto del CIIT, la infraestructura debe ser modernizada y se deben realizar dragados con la finalidad de contar con la capacidad de atender embarcaciones de mayor escala.

Ante esta problemática regional y en el marco del principio rector del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 denominado “**Economía para el Bienestar**”, se requieren inversiones en infraestructura orientadas a subsanar la desigualdad del sistema portuario respecto a otros puertos del país.

La viabilidad de las inversiones planeadas tendría sustento al considerar el alcance que ha tenido la estrategia nacional para incrementar de manera sostenida el crecimiento de la economía. Se prevé que, con las reformas estructurales en su conjunto, se detonará el potencial productivo de la economía a través de su efecto sobre la inversión, la productividad y la mayor actividad económica, con lo que se vislumbra una mayor participación de la inversión privada, que será un importante complemento de las inversiones públicas.

La política sectorial promueve un importante impulso para la inversión en infraestructura con la realización de proyectos bajo esquemas de asociación público-privada. 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.

Durante los últimos años el Puerto de Coatzacoalcos ha estado dentro de los principales puertos en el movimiento de carga total a nivel nacional, derivado de la existencia de clientes interesados en operar su carga en el muelle existente en el Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos, es necesario realizar las inversiones para continuar con el proyecto “Desarrollo de infraestructura portuaria en el Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos”, considerando que se han realizado fuertes inversiones en este proyecto, alrededor de 305 millones de pesos hasta el ejercicio 2018, por lo que aún se requiere invertir 790 millones de pesos, en obras como la ampliación del muelle, acceso carretero, acceso ferroviario, tablestacado y dragado de construcción.

Lo anterior, aunado a que el Puerto de Coatzacoalcos y la región del sur del estado de Veracruz, se encuentran contemplados dentro del proyecto del desarrollo del corredor interoceánico, que permitirá impulsar la economía de Coatzacoalcos y la región aprovechando su potencial logístico.

Se prevé que la inversión en infraestructura aumente con la realización de proyectos bajo esquemas de asociación público-privada y una mayor inversión privada.

La construcción y equipamiento de nuevas terminales portuarias podría sustentarse en la inversión de las empresas privadas que solventen su capacidad técnica y económica en los concursos de cesión parcial de derechos correspondiente, en términos de lo establecido en la Ley de Puertos.

La ausencia de una infraestructura adecuada, así como la provisión ineficiente de servicios de infraestructura portuaria, constituyen obstáculos de primer orden para la implementación eficaz de desarrollo y crecimiento económico que superen los promedios internacionales en beneficio de la región sur sureste.

6.2 Relevancia del Objetivo Prioritario 2: Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.

En México, durante varias décadas y hasta principios de los ochenta, la política industrial se orientó a la desconcentración y el impulso al desarrollo de las áreas periféricas a los grandes centros urbanos. El objetivo en estas décadas fue la descongestión económica y demográfica de las zonas metropolitanas de mayor crecimiento industrial, las ciudades de México, Monterrey y Guadalajara y el fortalecimiento de otras regiones no alcanzadas por el impulso inicial de la estrategia nacional de desarrollo, especialmente las regiones de ubicación de las ciudades medias del país. Sin embargo, se observa un giro al tipo de estrategia y políticas del desarrollo local y regional dentro de las estrategias nacionales de desarrollo, lo cual ha conducido a cambios igualmente drásticos en las estrategias y políticas públicas que en cada coyuntura se han considerado más adecuadas para impulsar el desarrollo a nivel subnacional.

La característica distintiva de las políticas de desarrollo regional en esta etapa es la intervención directa del Estado central para dirigir la inversión y la actividad económica, pública y privada, hacia regiones económicamente rezagadas y socialmente marginadas, con el propósito deliberado de corregir los desequilibrios interregionales generados por la acción del mercado. El modelo de desarrollo excluyente que durante varias décadas se implementó en el país, generó importantes desequilibrios entre las diferentes regiones del país. La región del Istmo de Tehuantepec, integrada por 79 municipios, 46 en Oaxaca y 33 en Veracruz, presenta un importante rezago en lo que a crecimiento económico y distribución de riqueza respecta.

La población que habita la región asciende a 2.4 millones de personas⁴, de las cuales 825 mil son económicamente activas⁵ y 789 mil se encuentran ocupadas⁶.

Dentro de los objetivos principales del Gobierno de México, se tiene proyectado el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec, el cual tiene como propósito impulsar el crecimiento de la economía regional. Su eje será el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte.

La población ocupada es uno de los indicadores necesarios para categorizar la actividad económica de la región, Coatzacoalcos representa el 23% de contribución a la producción bruta del Istmo; por lo que tiene el mayor valor agregado en sus bienes y servicios al ser producidos y comercializados. Esto revela la importancia de que se implementen estrategias de acción en apoyo a las actividades económicas de mayor valor agregado para los municipios del Istmo, esto con el fin de obtener un mayor crecimiento económico que se traduzca en bienestar para la población.

Con base en lo anterior, a través del CIIT se fomentará la instalación de empresas que realicen alguna actividad de industrias manufactureras en los sectores con mayor potencial en la región como la industria alimentaria, de bebidas y tabaco, insumos y productos textiles, madera, papel, química, plástico, hule, metálicos, maquinaria y equipo.

El papel del Puerto de Coatzacoalcos es vital y requiere aprovechar las acciones que se deriven de la detonación de dicho programa al fomentar la inversión dentro de los recintos para buscar operar los diversos tipos de cargas que se pudieran importar o exportar en la región.

Se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, esto con la finalidad de que los puertos de Coatzacoalcos en Veracruz, y Salina Cruz, en Oaxaca, puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos.

Se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos.

La gran participación del Puerto de Coatzacoalcos en líneas de negocios como petróleo u otros fluidos, lo colocan como un nodo logístico estratégico para mover tanto este tipo de carga, como para incrementar las operaciones en otras líneas de negocio de los puertos, así como de su área de influencia.

⁴ INEGI, 2015

⁵ IDEM

⁶ IDEM

Su potencial conectividad le permite llegar a diversas regiones de México a través de accesos carreteros a los estados cercanos, vías férreas con acceso al ferrobuzo, o el cabotaje en el Golfo de México. La disponibilidad de terrenos y el acomodo de las instalaciones actuales le da oportunidad al Puerto de Coatzacoalcos tanto de modernizarse, como de ampliarse sin problema, a diferencia de otros puertos, cuya ampliación se ve limitada por las ciudades que se construyen alrededor de ellos.

Actualmente existen tres retos a solventar para dotar al puerto de eficiencia a la hora de gestionar sus tráfcos:

- Ejecutar la construcción del acceso carretero al Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos.
- Ejecutar la construcción de la conexión directa del ferrocarril con el Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos, dando lugar a la vinculación de los cesionarios actuales, futuros y del muelle público con la vía ferroviaria que actualmente se encuentra a unos 4 km de distancia.
- Concretar la adquisición o donación de terrenos donde se pueda desarrollar dicha conectividad.

La buena conectividad del Puerto de Coatzacoalcos le permite tanto abrirse a nuevos mercados como potencializar las líneas de negocio que puedan ser explotadas. El aprovechar nuevas tendencias que se han asentado en el puerto, como el movimiento de contenedores, es indispensable para disparar tanto la productividad en esa línea de negocio como cumplir con las actividades de desarrollo y modernización. Es por esto que el Puerto de Coatzacoalcos tiene como reto un proyecto para la consolidación de un servicio regular de cabotaje de contenedores en el litoral del Golfo de México-Caribe, así como un servicio intermodal con el Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, a través del corredor interoceánico, lo cual permitirá el acceso a nuevos mercados y la atracción de inversión.

6.3 Relevancia del Objetivo Prioritario 3: “Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.

Las mayores amenazas que enfrentan los ecosistemas de la región son los cambios de uso del suelo, así como los impactos de la contaminación del agua y el aire, generada por las industrias petrolera y petroquímica.

Los contaminantes presentes en el ambiente pueden llegar tanto a humanos como a fauna y plantas por medio de diversas rutas de exposición: suelo, sedimentos, alimentos, aire y agua, entre otros. Los principales problemas ambientales están relacionados con la deforestación, las actividades industriales, principalmente la petrolera y el uso de químicos para las actividades agrícola y ganadera y el crecimiento de las zonas urbanas con la consecuente generación de residuos sólidos sin un manejo adecuado.

En la Zona Metropolitana de Coatzacoalcos predominan las actividades industriales que generan un volumen considerable de emisiones a la atmósfera afectando la calidad del aire. Estudios recientes, donde se estimaron las emisiones de Gases de Efecto Invernadero para 2013 y 2015, concluyeron que el balance de emisiones de GEI per cápita del Área Metropolitana de Coatzacoalcos en el año 2015 asciende a 34,9 t CO₂e. Este balance es superior tanto a la media de América Latina y Caribe como a la media mundial. El gran volumen de emisiones provenientes del consumo de energía de la industria se debe principalmente a las plantas de los tres complejos petroquímicos (Cangrejera, Morelos y Pajaritos) y empresas asociadas a esta actividad industrial.

Este objetivo reconoce la importancia de desarrollar y actualizar instrumentos que permitan la gobernanza ambiental a través de una planeación integrada para el manejo adecuado de los proyectos de infraestructura del Puerto y reforzar las habilidades de la población para conservar sus recursos naturales; así mismo reconoce el impacto al ambiente que puede devenir de las actividades productivas que se desarrollen en el mismo, por ello es importante considerar las medidas necesarias para regular dichos impactos.

El Puerto de Coatzacoalcos tiene como objetivo la preservación del equilibrio ecológico, la protección del ambiente y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales. En este sentido, un reto para la comunidad portuaria de Coatzacoalcos es el lograr que sus instalaciones correspondan a puertos verdes sustentables y armónicos con el medio ambiente, en un compromiso colectivo que apoye la política pública en mares y costas, con acciones de preservación del ambiente que garanticen el equilibrio con la naturaleza en el largo plazo de las actividades que se realizan en la zona. Se busca que el Puerto de Coatzacoalcos y la ciudad portuaria concreten una alianza estratégica, que confluya en una planeación y desarrollo integral, basada en el fortalecimiento de los instrumentos de coordinación y cooperación entre los sectores social, privado y gubernamental (local, estatal y federal), a fin de lograr un desarrollo regional-urbano-portuario sustentable, que propicie sinergias y mayores perspectivas de crecimiento socioeconómico, tanto para la ciudad como para los puertos.

7.- Estrategias prioritarias y Acciones puntuales.

El Gobierno de México se ha propuesto firmemente el propósito de no excluir a nadie del desarrollo nacional. En este sentido, la región del Istmo de Tehuantepec es fundamental, ya que será el ancla de desarrollo social y económico del Sur-Sureste. A partir del análisis de la situación actual del Puerto de Coatzacoalcos y los retos del mismo, se definieron las estrategias y líneas de acción, asociadas a requerimientos de infraestructura y a realización de nuevos proyectos que garanticen el cumplimiento de lo previsto en el presente programa alineado al PMDP.

7.1 Objetivo Prioritario 1: Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.

Estrategia prioritaria 7.1.1. Modernizar y desarrollar la infraestructura portuaria para atender el mercado relevante del Puerto de Coatzacoalcos.

Acción puntual
1.1.1.- Contribuir con el desarrollo de la conectividad terrestre del Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos.
1.1.2.- Desarrollar nueva infraestructura y equipamiento portuario, para atender la demanda del Puerto de Coatzacoalcos.

7.2 Objetivo Prioritario 2: Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.

Estrategia prioritaria 7.2.1. Impulsar la inversión en infraestructura portuaria en el Puerto de Coatzacoalcos para incrementar el número de líneas de negocio y aumentar el movimiento portuario.

Acción puntual
2.1.1.- Diseñar un programa de acción para fomentar la atracción de inversiones, que permitan el desarrollo económico de la región.

7.3 Objetivo Prioritario 3: “Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.

Estrategia prioritaria 7.3.1. Impulsar el crecimiento sostenible de los puertos de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos, como nodo logístico competitivo para el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

Acción puntual
3.1.1.- Promover el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan “efecto invernadero” y coadyuvar en el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental

8.- Metas para el bienestar y Parámetros.

A continuación, se detalla la definición y especificación de cada una de las metas que el Puerto de Coatzacoalcos proyecta lograr durante la vigencia de este programa. Dichas metas, están alineadas con el PMDP y están entendidas como los resultados esperados, además de mantener una relación directa con el objetivo estratégico del Puerto de Coatzacoalcos. De esta manera, se pueden detectar deficiencias tanto en el diseño como en su operación para realizar ajustes que permitan alcanzar los objetivos planteados.

Por lo anterior, a continuación, se plantean las Metas para el Bienestar y Parámetros, con el propósito, de identificar potenciales áreas de oportunidad y realizar cambios o adecuaciones oportunas que permitan concretar los objetivos regionales de este Programa.

8.1 Meta para el bienestar del Objetivo prioritario 1.

META PARA EL BIENESTAR						
Nombre	1.1 Productividad de movimiento portuario					
Objetivo prioritario	Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide el movimiento portuario realizado por línea de negocio en el año respecto del movimiento portuario programado anualmente.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Siguiendo Marzo del ejercicio concluido			
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	API Coatzacoalcos			
Método de cálculo	(número de toneladas operadas en el periodo./ Número de toneladas programadas anualmente) x 100					
Observaciones	El Programa Operativo Anual, servirá como apoyo en la medición del presente indicador.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Toneladas operadas en el año de medición	Valor variable 1	29,607,719 toneladas	Fuente de información variable 1	POA API Coatzacoalcos	
Nombre variable 2	Toneladas programadas anualmente	Valor variable 2	29,242,940 toneladas	Fuente de información variable 2	POA API Coatzacoalcos	
Sustitución en método de cálculo	(número de toneladas operadas en el periodo./ Número de toneladas programadas anualmente) *100 = (29,607,719/29,242,940) *100=101					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea de Base			Nota sobre la línea base			
Valor	101		La línea base está asociada a los registros de los movimientos portuarios de años anteriores.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
100			Se contempla un movimiento portuario durante el periodo comprendido de 2021 a 2024. No obstante, este número puede variar según las necesidades del puerto, por lo que las metas pueden variar.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
104	99	101	117	91	100	101
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
100	100	100	100	100		

8.1.1. Parámetro 1 del Objetivo prioritario 1

PARÁMETRO PARA EL BIENESTAR						
Nombre	1.2 Construcción y modernización de infraestructura y equipamiento					
Objetivo prioritario	Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide el presupuesto de obra ejercido de los recursos propios y fiscales en el año respecto al total de presupuesto de obra programada para fortalecer la infraestructura portuaria.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tip	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Siguiendo Marzo del ejercicio concluido			
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	API Coatzacoalcos			
Método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de infraestructura productiva en el año/Presupuesto total de obra programado anual para infraestructura.) x 100					
Observaciones	El Programa Operativo Anual, servirá como apoyo en la medición del presente indicador.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Inversión en infraestructura ejercida anualmente	Valor variable 1	105,971,000	Fuente de información variable 1	CONSEJO DE ADMON. API COATZACOALCOS	
Nombre variable 2	Proyección de presupuesto a ejercer para proyectos de infraestructura en el año	Valor variable 2	137,812,000	Fuente de información variable 2	PEF	
Sustitución en método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de infraestructura productiva en el año/Presupuesto total de obra programado anual para infraestructura.) x 100= (105,971,000/137,812,000) *100 = 77					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea de Base			Nota sobre la línea base			
Valor	77		Contempla la inversión ejercida en materia de infraestructura del año 2019, debido a la transición no se logró un % mayor, sin embargo en años previos se ha alcanzado un porcentaje hasta del 100%.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
100			Se contempla una inversión en materia de infraestructura portuaria en el periodo comprendido de 2021 a 2024. No obstante, este monto puede variar según las necesidades del puerto y el presupuesto asignado, por lo que las metas pueden variar.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
100	100	100	100	100	100	77
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
100	100	100	100	100		

8.1.2 Parámetro 2 del Objetivo prioritario 1

PARÁMETRO PARA EL BIENESTAR						
Nombre	1.3 Mantenimiento de infraestructura y equipamiento					
Objetivo prioritario	Fortalecer la infraestructura en el Puerto de Coatzacoalcos, que beneficie a la región del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide el presupuesto en labores de mantenimiento ejercido en recursos propios y fiscales respecto al total de presupuesto de mantenimiento programado para mantener la infraestructura portuaria.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Siguiendo Marzo del ejercicio concluido			
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	API de Coatzacoalcos			
Método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de mantenimiento en el año/Presupuesto total de obra programado anual para obras de mantenimiento.) x 100					
Observaciones	El Programa Operativo Anual, servirá como apoyo en la medición del presente indicador.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Inversión en mantenimiento ejercida anualmente	Valor variable 1	63,390,000	Fuente de información variable 1	CONSEJO DE ADMON. API COATZACOALCOS	
Nombre variable 2	Proyección de presupuesto a ejercer para proyectos de mantenimiento de obra en el periodo	Valor variable 2	75,090,000	Fuente de información variable 2	PEF	
Sustitución en método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de mantenimiento de obra en el año/Presupuesto total de obra programado anual para mantenimiento de obra) x 100 = (63,390,000/75,090,000) * 100 = 84					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea de Base			Nota sobre la línea base			
Valor	84		El porcentaje varía según las necesidades del puerto y el presupuesto asignado, por lo que las metas pueden variar.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
100			Se contempla una inversión en materia de mantenimiento de obra en el periodo comprendido de 2021 a 2024. No obstante, este monto puede variar según las necesidades del puerto y el presupuesto asignado, por lo que las metas pueden variar			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
100	100	100	100	100	100	84
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
100	100	100	100	100		

8.2 Meta para el bienestar del Objetivo prioritario 2

META PARA EL BIENESTAR						
Nombre	2.1 Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción y operación de instalaciones especializadas					
Objetivo prioritario	Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide la formalización de negociaciones para fomentar la inversión privada dentro del Puerto de Coatzacoalcos.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Marzo			
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	API Coatzacoalcos			
Método de cálculo	(Contratos formalizados anualmente/contratos programados anualmente) x 100					
Observaciones						
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Contratos formalizados	Valor variable 1	3	Fuente de información variable 1	PMDP	
Nombre variable 2	Contratos programados anualmente	Valor variable 2	3	Fuente de información variable 2	POA	
Sustitución en método de cálculo	(Contratos formalizados anualmente/contratos programados anualmente) x 100 = (3/3) * 100= 100					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base			Nota sobre la línea base			
Valor	100		El proceso de formalización de un contrato de cesión parcial de derechos son actividades programas de acuerdo con la normatividad de la ley de Puertos. Las áreas son asignadas de acuerdo a la disponibilidad de espacios en el Recinto Portuario Coatzacoalcos y Recinto Portuario de la Laguna de Pajaritos.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
100			Durante el periodo 2021-2024 se programaron llevar a cabo 8 contratos de los cuales están distribuidos anualmente.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
						100
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
100	100	100	100	100		

8.2.1 Parámetro 1 del Objetivo prioritario 2

PARÁMETRO PARA EL BIENESTAR						
Nombre	2.2 Inversión en construcción y modernización de infraestructura y equipamiento a cargo de cesionarios					
Objetivo prioritario	Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide el monto ejercido en las terminales instaladas dentro del Puerto de Coatzacoalcos, en el año correspondiente a la inversión privada por concepto de infraestructura a cargo de cesionarios.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero–diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mayo			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	API COATZACOALCOS			
Método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de infraestructura privada en el año/Presupuesto total de obra programado anual para infraestructura por inversión privada) x 100					
Observaciones	El Puerto de Coatzacoalcos, fomenta la inversión privada entre las empresas instaladas dentro de los recintos portuarios, con la finalidad de mantener las instalaciones asignadas en buenas condiciones y generar empleos en la región. El cumplimiento de la tendencia del presente indicador dependerá en gran medida de la programación de recursos que cada cesionario proyecte y ejecute en cada ejercicio fiscal.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Inversión privada en infraestructura ejercida anualmente	Valor variable 1	115,300,000	Fuente de información variable 1	CONSEJO DE ADMON. API COATZACOALCOS	
Nombre variable 2	Proyección de presupuesto a ejercer para proyectos de infraestructura por inversión privada en el año	Valor variable 1	126,500,000	Fuente de información variable 1	Inversión privada, programada por las empresas instaladas	
Sustitución en método de cálculo	(Presupuesto anual de obra ejercido en materia de infraestructura privada en el año/Presupuesto total de obra programado anual para infraestructura por inversión privada) x 100 = (115,300,000/126,500,000) *100 = 91					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
			Nota sobre la línea base			
Valor	91		Por tratarse de programa de seguimiento a la inversión privada, cada cesionario programa su presupuesto de acuerdo a las necesidades de su terminal.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
			Por tratarse de programa de seguimiento a la inversión privada, cada cesionario programa su presupuesto de acuerdo a las necesidades de su terminal.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
124	115	113	542	300	164	91
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		

8.2.2 Parámetro 2 del Objetivo prioritario 2

PARÁMETRO PARA EL BIENESTAR						
Nombre	2.3 Mantenimiento de infraestructura y equipamiento a cargo de cesionarios					
Objetivo prioritario	Impulsar el crecimiento de la economía regional en beneficio del Istmo de Tehuantepec.					
Definición o descripción	Mide el monto ejercido en las terminales instaladas dentro del Puerto de Coatzacoalcos, en el año correspondiente a la inversión privada por concepto de mantenimiento a cargo de cesionarios.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero–diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Mayo			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	Puerto de Coatzacoalcos			
Método de cálculo	(Presupuesto anual ejercido en materia de mantenimiento en el año por inversión privada/Presupuesto total programado anual para mantenimiento por inversión privada.) x 100					
Observaciones	El Puerto de Coatzacoalcos, fomenta la inversión privada entre las empresas instaladas dentro de los recintos portuarios, con la finalidad de mantener las instalaciones asignadas en buenas condiciones y generar empleos en la región. El cumplimiento de la tendencia del presente indicador dependerá en gran medida de la programación de recursos que cada cesionario proyecte y ejecute en cada ejercicio fiscal.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.						
Nombre variable 1	Inversión privada en mantenimiento ejercida anualmente	Valor variable 1	11,360,392	Fuente de información variable 1	POA API COATZACOALCOS	
Nombre variable 2	Proyección de presupuesto a ejercer para mantenimiento por inversión privada en el año	Valor variable 1	16,094,400	Fuente de información variable 1	Inversión privada, programada por las empresas instaladas	
Sustitución en método de cálculo	(Presupuesto anual ejercido en materia de mantenimiento en el año por inversión privada/Presupuesto total programado anual para mantenimiento por inversión privada) x 100 = (11,360,392/16,094,400) *100= 71					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
			Nota sobre la línea base			
Valor	71		Por tratarse de programa de seguimiento a la inversión privada, cada cesionario programa su presupuesto de mantenimiento acuerdo a las necesidades de su terminal.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
			Por tratarse de programa de seguimiento a la inversión privada, cada cesionario programa su presupuesto de acuerdo a las necesidades de su terminal.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
		30	52	40	26	71
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		

8.3 Meta para el bienestar del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	3.1 Sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.					
Objetivo prioritario	Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.					
Definición o descripción	Cuantifica el número de autoridades, de 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.					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Número de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios	Periodo de recolección de los datos	De enero a diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	API COATZACOALCOS			
Método de cálculo	Suma del número de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.					
Observaciones	El propósito común es operar como puertos sustentables, que tengan como premisa cubrir las necesidades actuales, sin que se afecten las posibilidades de las generaciones futuras. Con estos alcances, la situación financiera de los puertos sería respaldada con beneficios a largo plazo, que significan la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan el efecto invernadero.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Número de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.	Valor variable 1	10	Fuente de información variable 1	Programa Maestro de Desarrollo Portuario	
Sustitución en método de cálculo	Suma del número de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental = 10					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea de Base			Nota sobre la línea base			
Valor	10					
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
20						
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
						10
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
10	13	16	19	20		

8.3.1 Parámetro 1 del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Nombre	3.2 Adopción de procesos de certificación como puertos sustentables					
Objetivo prioritario	Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.					
Definición o descripción	Cuantifica el número de certificaciones que cumplen acciones específicas como puertos sustentables					
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual.			
Tipo	Estratégico	Acumulado o periódico	Periódico			
Unidad de medida	Número de certificaciones y/o renovaciones	Periodo de recolección de los datos	De enero a diciembre			
Dimensión	Eficacia	Disponibilidad de la información	Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	API COATZACOALCOS			
Método de cálculo	Suma del número de certificaciones y/o renovaciones que favorecen formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.					
Observaciones	El propósito común es operar como puertos sustentables, que tengan como premisa cubrir las necesidades actuales, sin que se afecten las posibilidades de las generaciones futuras. Con estos alcances, la situación financiera de los puertos sería respaldada con beneficios a largo plazo, que significan la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan el efecto invernadero.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Número de certificaciones o renovaciones que favorecen formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.	Valor variable 1	2	Fuente de información variable 1	Programa Maestro de Desarrollo Portuario	
Sustitución en método de cálculo	Suma del número de renovaciones o certificaciones que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental. = 2					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea de Base			Nota sobre la línea base			
Valor	2		La línea base se considera como 2, ya que actualmente contamos con dos certificados en relación a este tema, sin embargo ambos se deben renovar para mantenerlos vigentes.			
Año	2018					
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024			
3			Es lograr durante este sexenio la certificación como Puerto Verde, se deben desarrollar diversas acciones para obtener la certificación.			
SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
						2
METAS						
2020	2021	2022	2023	2024		
				3		

8.3.2 Parámetro 2 del Objetivo prioritario 3

ELEMENTOS DE META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO					
Nombre	3.3 Incremento de la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.				
Objetivo prioritario	Incrementar la sustentabilidad en el Puerto de Coatzacoalcos.				
Definición o descripción	Mide la implementación de acciones de reforestación con directrices que propicien impulsar el crecimiento sostenible en los puertos de Coatzacoalcos y Laguna de Pajaritos				
Nivel de desagregación	Puerto de Coatzacoalcos	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual		
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico		
Unidad de medida	Acciones	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre		
Dimensión	Calidad	Disponibilidad de la información	Octubre		
Tendencia esperada	Constante	Unidad responsable de reportar el avance	API Coatzacoalcos		
Método de cálculo	Acciones implementadas orientadas en la reforestación de zonas ubicadas dentro del Puerto de Coatzacoalcos				
Observaciones	Son acciones implementadas orientadas en la reforestación de zonas ubicadas dentro del Puerto de Coatzacoalcos, con el propósito común de operar como puertos sustentables, que tengan como premisa cubrir las necesidades actuales, sin que se afecten las posibilidades de las generaciones futuras. Con estos alcances, la situación financiera de los puertos sería respaldada con beneficios a largo plazo, que significan la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías de alta eficiencia energética y de baja o nula producción de contaminantes que causan el efecto invernadero.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
La línea base debe corresponder a un valor definitivo para el ciclo 2018 o previo, no podrá ser un valor preliminar ni estimado.					
Nombre variable 1	Acciones implementadas orientadas en la reforestación de zonas ubicadas dentro del Puerto de Coatzacoalcos	Valor variable 1	0	Fuente de información variable 1	API Coatzacoalcos
Sustitución en método de cálculo	0				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea de Base			Nota sobre la línea base		
Valor	0		Actualmente no se tienen disponibles registros de implementación de acciones con un protocolo específico para la sustentabilidad del Puerto de Coatzacoalcos.		
Año	2018				
Meta 2024			Nota sobre la meta 2024		
1			Se llevará un registro del área reforestada.		

SERIE HISTÓRICA DE LA META PARA EL BIENESTAR O PARÁMETRO						
Se deberán registrar los valores acordes a la frecuencia de medición de la Meta para el bienestar o Parámetro.						
Puede registrar NA (No aplica) y ND (No disponible) cuando corresponda.						
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
METAS						
Sólo aplica para Metas para el bienestar.						
Puede registrar NA cuando no aplique meta para ese año, de acuerdo con la frecuencia de medición.						
2020	2021	2022	2023	2024		
1	1	1	1	1		

9.- Epílogo: Visión hacia el futuro.

Se debe garantizar la incorporación al desarrollo a los pueblos indígenas de esta región. Para lo cual, una más justa distribución del ingreso y generación de bienestar son condiciones indispensables. México, y en especial el Istmo de Tehuantepec, los cuales muestran parámetros de desarrollo por debajo de su potencial. Por ello, el Puerto de Coatzacoalcos conjuntamente con el CIIT buscará ser el catalizador que permita consolidar a esta región como una de las más competitivas, productivas y seguras del país.

Se tiene contemplado que durante la presente administración exista una fuerte inversión del Gobierno de México para rehabilitar y modernizar la infraestructura existente: vías de Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y los Puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz. Este será el primer paso que permitirá, por un lado, volver más eficiente la operación del cruce interoceánico, y por otro generar las condiciones de confianza para la atracción de inversión privada que cimiente el desarrollo social y productivo de la región.

Posteriormente, entre los años 3 y 6 de la operación se planea el desarrollo de parques industriales que permitan la generación de valor agregado para los bienes primarios producidos en el Istmo de Tehuantepec, así como para las mercancías que crucen el Corredor Interoceánico, operado a través del Puerto de Coatzacoalcos.

Posteriormente, se buscará que la región ya cuente con la infraestructura logística que pueda competir a nivel global; tanto para el cruce de mercancías interoceánico como para la generación de valor al interior del Istmo de Tehuantepec. El Istmo de Tehuantepec se convertirá en un punto logístico-económico a nivel mundial, cuyo propósito será romper la inercia decreciente en los indicadores sociales y económicos en los estados de Veracruz y Oaxaca.

Se contempla una visión integral que favorezca generar las condiciones que permitan a la población tener mejores oportunidades de desarrollo; así como elementos que incentiven a la atracción de inversión. En este sentido, la inversión pública y privada será un elemento que juegue un papel fundamental para el desarrollo portuario en beneficio de la región. Se espera que, los volúmenes de inversión pública destinados para el desarrollo del CIIT sean el aliciente para concretar un punto de inflexión tanto en los indicadores sociales y económicos de la región.

Coatzacoalcos, Veracruz, a 28 de abril de 2021.- El Director General de Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos, S.A. de C.V., Ing. **Miguel Ángel Sierra Carrasco**.- Rúbrica.