



Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Desarrollo
Energético

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MATAMOROS

2023 - 2028



Gobierno de
México

Marina
Secretaría de Marina

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. 5559/24
26 NOV. 2024

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



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

Claudia Steinbaum



Tamaulipas
2022-2028





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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Matamoros 2023 – 2028



Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Desarrollo
Energético



Asunto: Registro de Modificación Menor al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028, Tamaulipas.

Ciudad de México, a 26 de noviembre de 2024.

Lic. Gustavo Guzmán Fernández
Director General de Administración Portuaria Integral
de Tamaulipas, S.A. de C.V.
Av. Pedro Cárdenas No. 5113, 223, Col. Amado Nervo,
C.P. 87396, Matamoros, Tamaulipas.

Ant's.: Su escrito APITAM/531/2024 del 24 de octubre de 2024.

Esta Dirección General de Puertos a mi cargo, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o, 2o, fracción I, 14, 26, primer párrafo, renglón cuarto, 30, fracciones XIV Bis, XIV Ter y XIV Quáter de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o, 3o, 4o, fracción III, 11, 16, párrafo primero, fracciones I, IV, V, VI, XIII y XIV, 20, fracción I, 39, 40 y 41, de la Ley de Puertos; 1, 3 y 40, del Reglamento de la Ley de Puertos; 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 16, fracciones III y X, 35, fracciones I y II, 36, 38 y 39 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 2, fracción III, IV y VII, 3, fracción II, inciso j), numeral 6, 33, fracciones I y IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y la Condición Novena de su Título de Concesión; y con relación a su documento citado en antecedentes, recibido en Ventanilla de Gestión de Trámites de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos con la solicitud N. 174811 el 24 de octubre de 2024, mediante el cual, remite Modificación Menor al Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Matamoros 2023-2028 concesionado a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V. (API Tamaulipas), solicitando se anexe al documento de PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028 el estudio de zonificación maestra de desarrollo portuario.

01.45.24 Sobre el particular, comunico a usted que a partir de esta fecha, queda debidamente **Registrada la Modificación Menor al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028, donde se anexa el estudio Plan Maestro de la Zona de Desarrollo Portuario del Puerto Matamoros**; toda vez que cumple en lo general con lo señalado en los artículos 39, 40 y 41, de la Ley de Puertos y 40, de su Reglamento, así como el Título de Concesión; no se omite señalar que, deberá sujetar la incorporación de la zona de desarrollo portuario a las disposiciones que conforme a las atribuciones de Desarrollo Urbano y de las que correspondan al gobierno del estado y municipios, para el establecimiento de las instalaciones relacionadas con la función portuaria y, para su caso ampliación, de conformidad con lo dispuesto en el artículos 2 fracciones II y VII, 8, 41, de la Ley de Puertos y por la Condición Novena del Título de Concesión, así mismo, esa concesionaria deberá apegarse al mismo durante la vigencia de ese documento rector.

Es importante señalar que la información es de acceso público para los usuarios, por tanto, deberá **mantener actualizada la información en la página de internet** de la API Tamaulipas, incorporando esta modificación menor al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028.

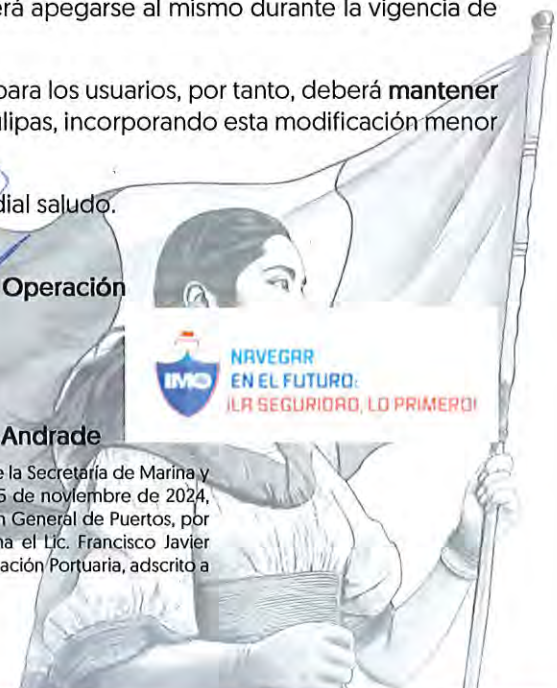
Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
Director Ejecutivo de Desarrollo y Operación
Portuaria



Lic. Francisco Javier Hernández Andrade

Con fundamento en el artículo 50 del Reglamento interior de la Secretaría de Marina y de conformidad con el Oficio Núm.: DGP.-5549/2024 del 25 de noviembre de 2024, como Encargado de BBVA y Jefe de despacho de la Dirección General de Puertos, por comisión de servicio del Director General de Puertos, firma el Lic. Francisco Javier Hernández Andrade, Director Ejecutivo de Desarrollo y Operación Portuaria, adscrito a la Dirección General de Puertos.



Copias:
Capitán de Altura.- Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.- Para su Sup. Cto.



Asunto: Registro de Modificación Sustancial al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028, Tamaulipas.

Ciudad de México, a 26 de noviembre de 2024.

Lic. Gustavo Guzmán Fernández
Director General de Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.
Av. Pedro Cárdenas No. 5113, 223, Col. Amado Nervo, C.P. 87396, Matamoros, Tamaulipas.

Claudia Steinbaum

Ant's: Su escrito APITAM/469/2024 del 25 de septiembre de 2024.

Esta Dirección General de Puertos a mi cargo, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 1o, 2o, fracción I, 14, 26, primer párrafo, renglón cuarto, 30, fracciones XIV Bis, XIV Ter y XIV Quáter de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1o, 3o, 4o, fracción III, 11, 16, párrafo primero, fracciones I, IV, V, VI, XIII y XIV, 20, fracción I, 39, 40 y 41, de la Ley de Puertos; 1, 3 y 40, del Reglamento de la Ley de Puertos; 1, 2, 3, 12, 13, 14, 15, 16, fracciones III y X, 35, fracciones I y II, 36, 38 y 39 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo; 1, 2, fracción III, IV y VII, 3, fracción II, inciso j), numeral 6, 33, fracciones I y IX del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y la Condición Novena de su Título de Concesión; y con relación a su documento citado en antecedentes, recibido en Ventanilla de Gestión de Trámites de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos con la solicitud N. 159448 el 27 de septiembre de 2024, mediante el cual, remite Modificación Sustancial al Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Matamoros 2023-2028 concesionado a la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V. (API Tamaulipas), solicitando su autorización de las modificaciones al PMDP.

01.44.24 Sobre el particular, comunico a usted que a partir de esta fecha, queda debidamente **Autorizada la Modificación Sustancial al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028, donde se modifica las páginas 11, 26, 34, 39, 53, 55-62, 64-70 y 71 (Plano de Maestro de Destinos, Usos y Modos de Operación del Puerto de Matamoros)**, así como el formato de paginación en todo el documento; toda vez que cumple en lo general con lo señalado en los artículos 39, 40 y 41, de la Ley de Puertos y 40, de su Reglamento, así como el Título de Concesión; no se omite señalar que, deberá sujetar la incorporación de la zona de desarrollo portuario a las disposiciones que conforme a las atribuciones de Desarrollo Urbano y de las que correspondan al gobierno del estado y municipios, para el establecimiento de las instalaciones relacionadas con la función portuaria y, para su caso ampliación, de conformidad con lo dispuesto en el artículos 2 fracciones II y VII, 8, 41, de la Ley de Puertos y por la Condición Novena del Título de Concesión, así mismo, esa concesionaria deberá apegarse al mismo durante la vigencia de ese documento rector.

Es importante señalar que la información es de acceso público para los usuarios, por tanto, deberá **mantener actualizada la información en la página de internet** de la API Tamaulipas, incorporando esta modificación sustancial al PMDP del Puerto de Matamoros 2023-2028.

Sin otro particular, aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente
Director Ejecutivo de Desarrollo y Operación Portuaria

SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
Lic. Francisco Javier Hernández Andrade

Con fundamento en el artículo 50 del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina y de conformidad con el Oficio Núm.: DGP.-5549/2024 del 25 de noviembre de 2024, como Encargado en suplencia del despacho de la Dirección General de Puertos, por comisión de servicio del Director General de Puertos, firma el Lic. Francisco Javier Hernández Andrade, Director Ejecutivo de Desarrollo y Operación Portuaria, adscrito a la Dirección General de Puertos.

Copias:
Capitán de Altura.- Coordinador General de Puertos y Marina Mercante.- Para su Sup. Cto.

JCC/MRM

Vol. 0960/24



- 01. Recursos y competitividad del Puerto de Matamoros** **03**
pág.
- 1.1 Alcance legal del PMDP
 - 1.2 Instalaciones Portuarias
 - 1.3 Comunidad Portuaria
 - 1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad
- 02. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Matamoros** **35**
pág.
- 2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto
 - 2.2 Retos para el desarrollo del puerto
- 03. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Matamoros** **81**
pág.
- 3.1 Visión y misión del Puerto de Matamoros
 - 3.2 Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto
 - 3.3 Metas e indicadores
 - 3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario





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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Matamoros 2023 – 2028



Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Desarrollo
Energético



Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Energía
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

01. Recursos y competitividad del Puerto de Matamoros

- 1.1 Alcance legal del PMDP
- 1.2 Instalaciones Portuarias
- 1.3 Comunidad Portuaria
- 1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad





01. Recursos y competitividad del Puerto de Matamoros

Conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Matamoros, tiene como objetivo establecer la planeación estratégica para que el puerto produzca, de manera permanente, una oferta suficiente, eficiente y oportuna de infraestructura y servicios portuarios, para facilitar el movimiento de embarcaciones y mercancías, así como fortalecer la coordinación y los esfuerzos de la comunidad portuaria para los propósitos de desarrollo de su entorno y de su zona de influencia.

En este capítulo se realiza una descripción de los recursos con que cuenta el Puerto de Matamoros, a la fecha de elaboración del presente PMDP, particularmente de las áreas de las que dispone para las operaciones portuarias y logísticas.

Imagen 1. Puerto de Matamoros, municipios de Matamoros. Estado de Tamaulipas, México.





1.1 Alcance Legal del PMDP

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

Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia, que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

El presente PMDP entra en vigencia a partir del oficio de autorización emitido por la autoridad portuaria. Conforme al marco normativo vigente y a la naturaleza de la actividad y de las inversiones en infraestructura portuaria, el horizonte de planeación de este PMDP corresponde a una visión de 20 años, con periodos de revisión de cada 5 años.

La Empresa de Participación Estatal Mayoritaria denominada Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, SA de C.V, es la concesionaria del Puerto de Matamoros. La concesión le fue otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

(SCT) mediante Título de Concesión de fecha 24 de agosto de 2001, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 07 de diciembre de 2001.

En su carácter de concesionario integral, API Tamaulipas tiene la responsabilidad de: planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto de Matamoros; lograr su mayor eficiencia y competitividad; así como elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la Secretaría de Marina (SEMAR).

Un puerto constituye un conglomerado de actividades portuarias y marítimas, por lo que corresponde a cada integrante de la comunidad portuaria: aportar sus esfuerzos e inversiones para elevar la productividad, ampliar la capacidad e incrementar la eficiencia portuaria; lograr una mayor integración y capacidad del tramo portuario de la cadena logística origen-destino de los productos manejados; impulsar actividades que le agreguen mayor valor a los productos; contribuir a alcanzar la visión deseada para el puerto y al logro del objetivo estratégico, estrategias, líneas de acción y metas establecidos en este PMDP; y dar cumplimiento en su caso a los compromisos y acciones convenidas en sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.



El PMDP da cumplimiento a las disposiciones de los artículos 41 de la Ley de Puertos, 40 de su Reglamento, y a lo previsto en el título de concesión otorgado a la API Tamaulipas, por lo que identifica y justifica los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto.

En este contexto, el presente instrumento contiene de manera resumida lo siguiente: la descripción de las áreas e instalaciones para operaciones portuarias, así como de la comunidad portuaria que lo integra; la vocación del recinto portuario, así como la descripción de su área de influencia y su conectividad; la vinculación del puerto con la economía local, regional y nacional; el diagnóstico de la situación actual del puerto; el análisis de su competitividad y los retos para el desarrollo del recinto portuario; las metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; los compromisos de mantenimiento y construcción de infraestructura; las metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes concesionados; las medidas y previsiones necesarias para garantizar la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo a futuro y la conexión de los diferentes modos de transporte para atender la demanda prevista.

El espacio de demarcación territorial de este PMDP se sustenta en diversos decretos y acuerdos que definen los límites y áreas del recinto portuario del Puerto de Matamoros, siendo estos los siguientes:

- Acuerdo conjunto entre las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1998, mediante el cual se delimitó y determinó el recinto portuario correspondiente al puerto El Mezquital, Tamps., con una superficie total de 496.7 ha, integrada por 339.3 ha de terrenos del dominio público de la Federación y 157.4 ha de agua de mar territorial, conforme al plano oficial RPMEZ-98-01-A de fecha 14 de mayo de 1998, que aprobaron ambas dependencias, denominado “Delimitación y determinación del recinto portuario de El Mezquital, Tamps.”.
- Decreto presidencial por el que se modifica la denominación del Puerto El Mezquital, por la de Puerto de Matamoros, localizado en el Municipio de Matamoros, Estado de Tamaulipas, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 2009.
- Acuerdo de modificación de la delimitación y determinación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, conforme al Oficio No. COFEMER/16/2991, de fecha 28 de julio de 2016, mediante el cual se emite Dictamen Total (con efectos de final aprobatorio) sobre el anteproyecto de ACUERDO de la



Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales, por el que se modifica la delimitación y determinación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros, ubicado en el Municipio del mismo nombre, en el Estado de Tamaulipas. Mediante el citado anteproyecto de ACUERDO, se dota al Puerto de Matamoros de una superficie total de 1,109.69 ha, que se componen de 339.26 ha de superficie de tierra y 770.43 ha de superficie de agua, estando pendiente de publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Cabe mencionar que los terrenos ubicados en la parte norte de la delimitación del recinto portuario, se encuentran bajo la jurisdicción y administración del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por conducto del Instituto Tamaulipeco de Vivienda y Urbanismo (ITAVU), lo que constituye la zona de desarrollo portuario, la cual será destinada para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios u otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del Puerto de Matamoros.

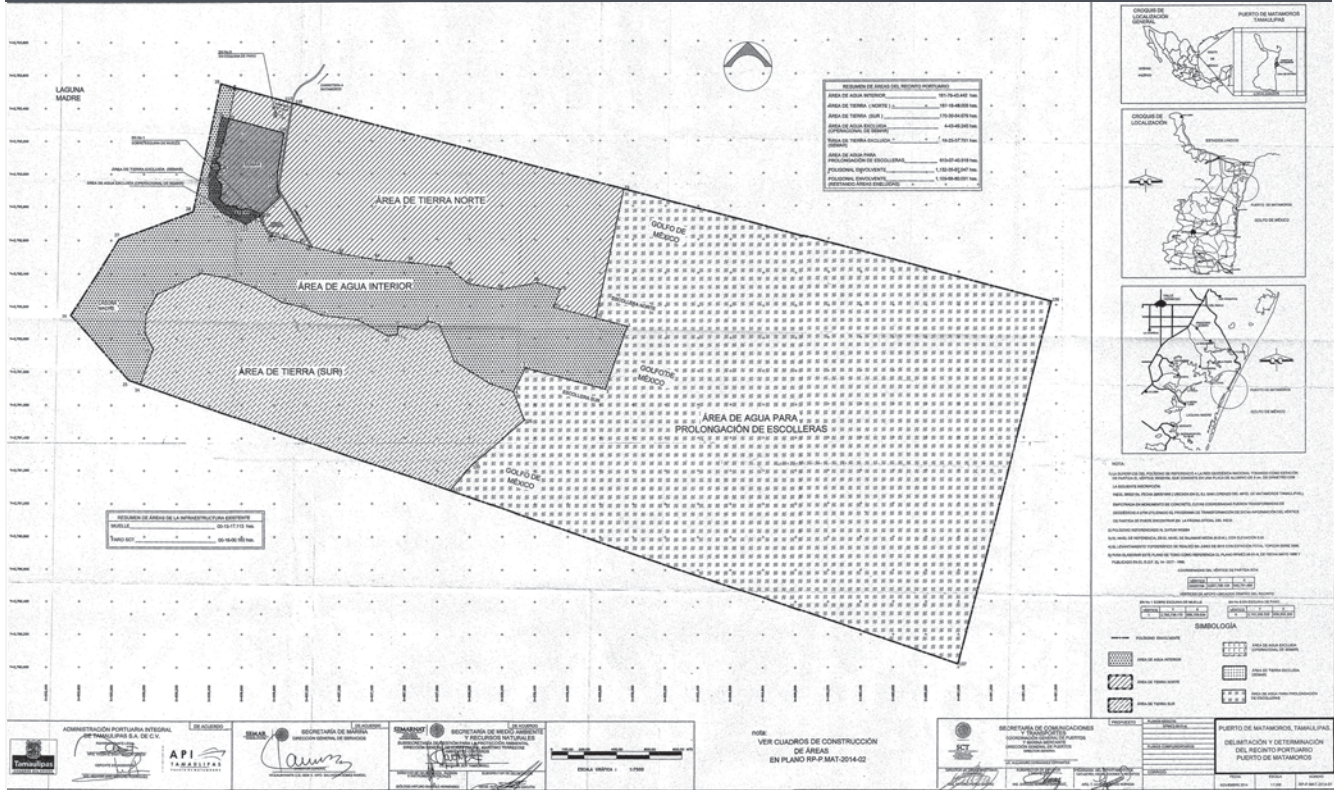
Con base en lo expuesto anteriormente, en el siguiente plano se muestra el *Plano de delimitación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros*, conforme al anteproyecto de acuerdo intersecretarial citado anteriormente.

Tabla 1. Puerto de Matamoros, Tamps. (hectáreas)

POLÍGONO	SUPERFICIE
Polígono Autorizado	
Tierra	339.3
Agua	157.4
Total	496.7
Polígono en Acuerdo	
Tierra	339.26
Agua	770.43
Total	1,109.69



Imagen 2. Delimitación y determinación del Recinto Portuario del Puerto de Matamoros.



"Plano número RP-P-MAT-2014-01, Noviembre de 2014."



1.2 Instalaciones Portuarias

Este apartado contiene la descripción general de los recursos de infraestructura portuaria con los que cuenta el Puerto de Matamoros, a la fecha de elaboración de este PMDP. En el *Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Matamoros* se detalla la información que, de manera resumida, se presenta a continuación.

- **Obras de protección**

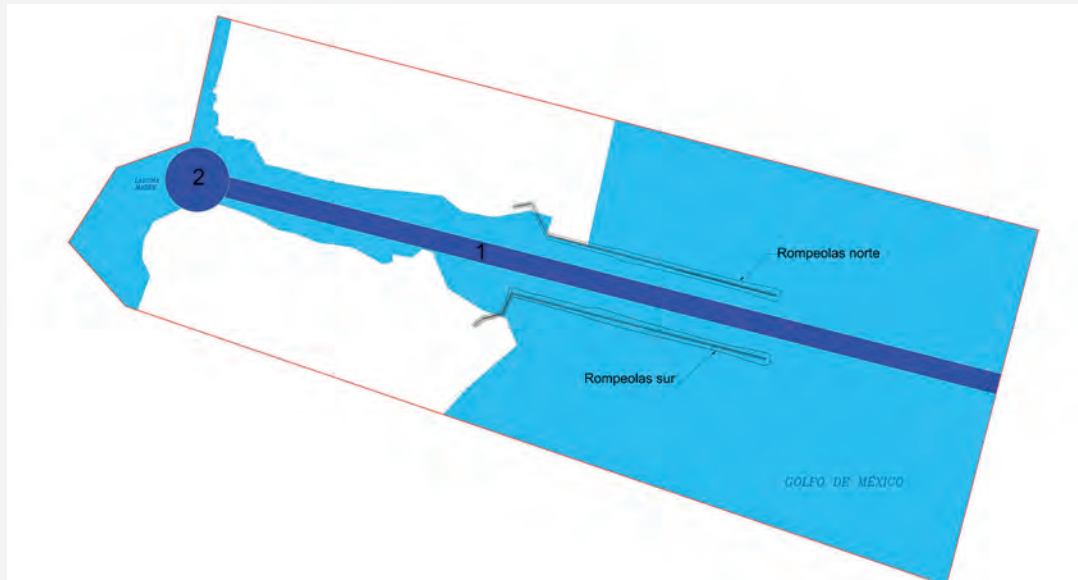
Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones y de la carga, el Puerto de Matamoros cuenta con la siguiente infraestructura de protección:

- Escollera norte de 1,782.00 m
- Escollera sur de 1,893.00 m

- **Áreas de agua**

A la fecha de elaboración de este PMDP, el Puerto de Matamoros tiene una profundidad de 9.0 m en el canal de navegación. Con apoyo de la SEMAR, se encuentra en proceso un proyecto de dragado de construcción para dotar al puerto de una profundidad de 12 m en su canal principal de navegación y dársena de ciaboga. En total el puerto dispone de 770.43 ha de áreas de agua de uso común.

Imagen 3. Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Matamoros



- **Señalamiento marítimo**

El señalamiento marítimo del Puerto de Matamoros cumple con su función de apoyo a la navegación segura de las embarcaciones y está integrado por los siguientes elementos:

- 1 faro
- 2 balizas de enfilación sobre las escolleras norte y sur
- 13 boyas
- 1 boya de recalada

El señalamiento cumple con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de las áreas por donde navegan las embarcaciones, el cual se basa en las recomendaciones y normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA).

- **Obras de atraque**

El Puerto de Matamoros cuenta actualmente con una posición de atraque de 138 m de longitud y profundidad de 8 m, destinada para atender todo tipo de embarcaciones y cargas.

Imagen 4.



- **Vías Férreas**

El Puerto de Matamoros no cuenta con infraestructura de conectividad ferroviaria.

- **Vialidades vehiculares**

En el acceso al recinto portuario existen 0.93 km de vialidades vehiculares, con ancho promedio por carril de 3.50 m, lo cual permite la entrada y salida de vehículos de autotransporte de carga y la circulación de vehículos de transporte del personal operativo y administrativo.

- **Andadores peatonales**

A la fecha de elaboración de este PMDP, el puerto no cuenta con andadores peatonales, por lo que para el tránsito del personal administrativo y operativo, son utilizadas las vialidades disponibles y áreas abiertas en las diferentes zonas del recinto portuario.

- **Edificaciones**

El Puerto de Matamoros tiene como principal edificación para actividades objeto de la concesión portuaria, un edificio para la capitanía de puerto, el cual está proyectado para su demolición y reubicación.

- **Áreas de almacenamiento**

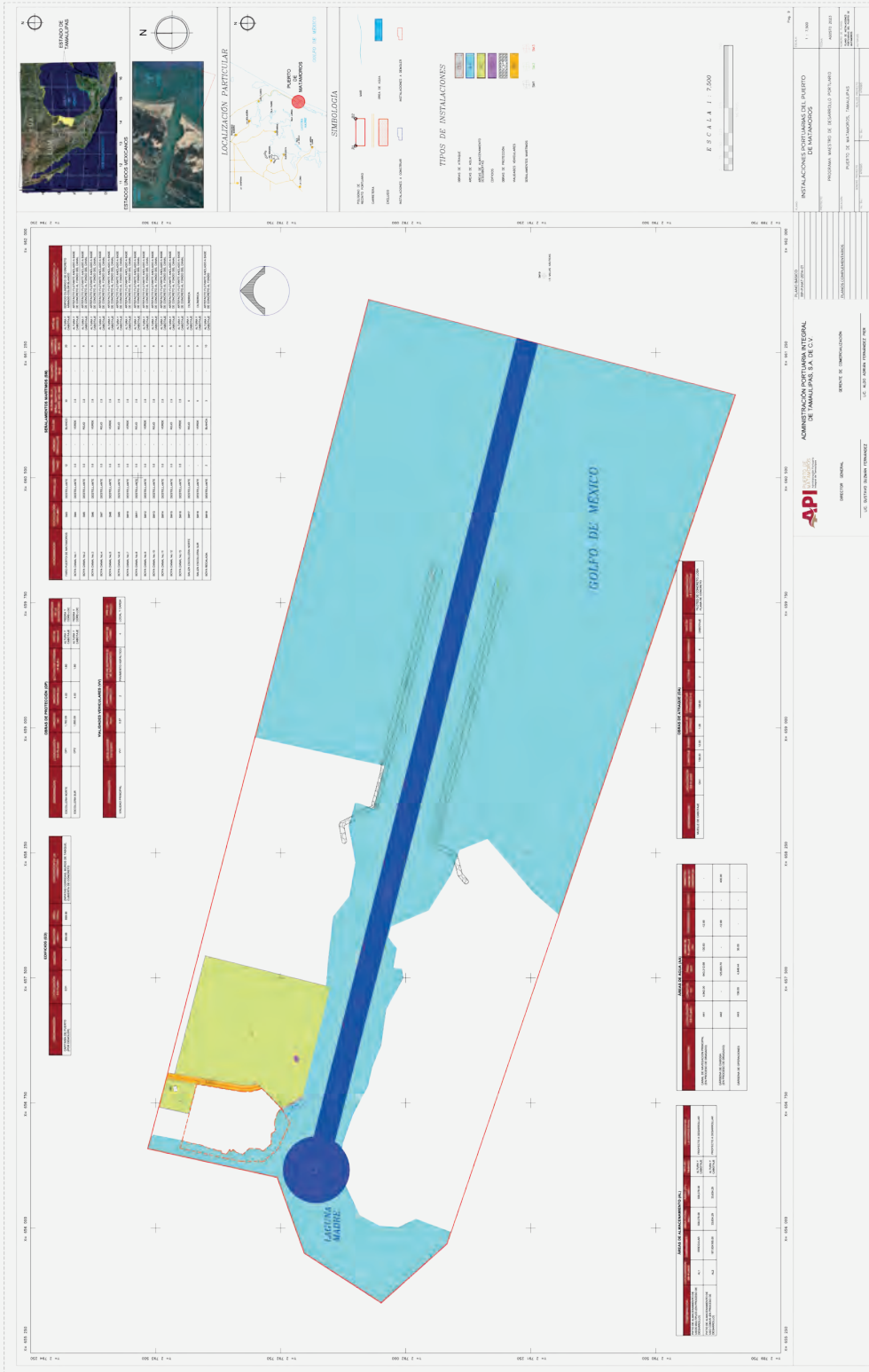
A la fecha de elaboración del presente PMDP, el puerto no cuenta con áreas habilitadas para el almacenamiento de carga, estando en proceso de desarrollo los patios de la Terminal de Usos Múltiples.





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

Plano 2. Instalaciones Portuarias del Puerto de Matamoros.



1.3 Comunidad Portuaria

La comunidad portuaria del Puerto de Matamoros se integra por cesionarios, autoridades, instituciones, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. En la siguiente tabla se presenta la información del cesionario que actualmente ocupa áreas en el recinto portuario.

Tabla 2. Cesionarios del Puerto de Matamoros

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia de contrato	Objeto	Superficie cedida (m2)		
						Agua	Tierra	Superficie Total
Terminal Marítima de Matamoros, SAPI de CV	C01	1PuE	APITAMA01-002/18.M2 (en proceso de registro)	13-dic-2018 a 12-dic- 2038	Terminal de usos multiples	29,510.82	558,061.58	587,572.40

En el *Plano de Cesionarios del Puerto de Matamoros*, se describe la delimitación actual de las zonas portuarias asignadas a los cesionarios e instituciones del puerto.



Gobierno de México

Marina
Secretaría de Marina

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. 5559/24
26 NOV. 2024

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

CAPÍTULO

1





Tabla 3. Autoridades e instituciones del Puerto de Matamoros (1/2)

Autoridad / Institución	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, SA de CV	2PuE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Capitanía de Puerto	*	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realicen con seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevenir de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Aduana	3PuE	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal, así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Sanidad Internacional, Secretaría de Salud	*	Otorgar la libre plática a bordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)	*	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.

* Sus instalaciones se encuentran fuera de la delimitación del recinto portuario.



Tabla 3. Autoridades e instituciones del Puerto de Matamoros (2/2)

Autoridad / Institución	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Secretaría de Marina (SEMAR)	*	Armada de México, institución militar nacional de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales. La SEMAR deberá también coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades o servicios y los medios de transporte que operen en ellos. De igual manera podrá administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios, fijar tarifas y tiene atribuciones para fungir como la única Autoridad Marítima Nacional, entre otras jurisdicciones.
Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación	*	Revisión de visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el legal ingreso y salida de personas del territorio nacional.
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)	*	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Unidad Naval de Protección Portuaria (UNAPROP)	*	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección y seguridad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico, entre otras, mediante el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.

* Sus instalaciones se encuentran fuera de la delimitación del recinto portuario.

Prestadores de servicios portuarios y conexos

A la fecha de elaboración del presente PMDP, en el Puerto de Matamoros no se cuenta con contratos suscritos con prestadores de servicios portuarios y conexos.





1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

La vocación del Puerto de Matamoros está vinculada con las operaciones de comercio exterior de los estados de la región noreste del país y con los servicios de apoyo a la industria energética.

El Puerto de Matamoros tiene un gran potencial, con posibilidades de captar carga comercial para satisfacer la demanda de ciudades con amplio desarrollo industrial localizadas en su zona de influencia, como Monterrey, Saltillo, Monclova, Torreón y Durango, con una adecuada conectividad carretera que permite comunicar a este puerto del Golfo de México con el puerto de Mazatlán en el Océano Pacífico.

Existe una amplia gama de productos que entran y salen de la zona norte del país a través del sistema actual de puertos, particularmente del Golfo de México; en este sentido los puertos de Altamira y Tampico concentran actualmente el potencial del mercado del sector acerero y de manufactura de los estados de Nuevo León y Coahuila, así como el creciente mercado del sector automotriz, específicamente en el manejo de autopartes, laminados y automóviles; una parte de estas cargas se estima que se derivarán naturalmente al puerto de Matamoros una vez que entre en operación, debido a su cercanía y a menores costos logísticos.

Por otra parte, el puerto de Matamoros presenta una situación geográfica muy favorable con respecto a los nuevos proyectos de exploración y explotación de petróleo en aguas profundas; dichos proyectos se ubican en aguas territoriales que limitan a México con los Estados Unidos de Norteamérica, en donde se estima que existen importantes yacimientos petroleros y de gas natural.

Por la infraestructura prevista para el Puerto de Matamoros, se estima que estará en condiciones de manejar productos diversos de carga general, granel agrícola, granel mineral, petróleo y productos derivados, así como también brindar servicios especializados de apoyo a la industria energética.



A la fecha de elaboración del presente PMDP, el Puerto de Matamoros no tiene registros de movimiento de carga, sin embargo tiene potencial para atender las siguientes líneas de negocios:

Carga general: el movimiento de carga general tiene mercados potenciales muy importantes en la región norte del país, específicamente en las ciudades fronterizas de Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo, siendo estas las de mayor población en el estado de Tamaulipas, y en donde se ubican importantes centros de consumo y de manufactura, así como en las ciudades con alto desarrollo industrial como Monterrey, Saltillo y Monclova, entre otras. Con las inversiones previstas, el puerto tendrá la capacidad de manejar las importaciones de materiales e insumos requeridos para la industria de la región y exportar los productos manufacturados en esta zona. Otro segmento relevante para el puerto, es el manejo de cargas sobredimensionadas para la industria eléctrica- eólica y otros sectores industriales.

Granel mineral: En la zona norte de Tamaulipas se producen importantes volúmenes de agregados pétreos que se exportan por vía terrestre a zonas urbanas de la costa este de los Estados Unidos. El puerto ofrece la posibilidad de que estas cargas se operen de manera más competitiva por vía marítima, en costos, tiempos y fletes, y con ello se impulse su crecimiento y se

alcancen nuevos mercados. La importación de chatarra y coque para las industrias de la región son igualmente un mercado factible de atender.

Granel agrícola: La importación de maíz, soya, trigo y otros granos, es una carga potencial de atender en el Puerto de Matamoros; así mismo, en la zona noreste se generan excedentes de sorgo que podrían salir a sus mercados por medio del puerto.

Petróleo y productos derivados: la misma región norte de México, registra un importante consumo de productos petrolíferos, los cuales pueden ser abastecidos pasando por el Puerto de Matamoros. A futuro, el movimiento de petróleo crudo puede ser un segmento relevante de negocios, por las actividades de exploración que se realizan en aguas profundas frente a la zona costera de Matamoros.

Servicios Offshore: El Puerto de Matamoros es un lugar adecuado para atender embarcaciones y dispositivos navales que se dedican a las actividades de exploración y de explotación petrolera para transportar personal operativo y diversos materiales, como minerales a granel, maquinaria, herramientas, fluidos diversos y otros suministros, con el propósito de abastecer a las plataformas ubicadas en la zona conocida como Cinturón Plegado Perdido en el norte del Golfo de México.



Como se indica anteriormente, no se tienen registros históricos de movimiento de carga del Puerto de Matamoros, ya que en años anteriores las inversiones del puerto han sido canalizadas a la infraestructura básica, que comprende la construcción de los rompeolas, el señalamiento marítimo, el dragado y el camino de acceso que conecta al puerto con el sistema nacional de carreteras. El inicio de operaciones del puerto se estima en un corto plazo.

A manera de describir el origen y destino de la carga por estados de la república mexicana, de donde se define el *hinterland* del puerto, a continuación se describe el movimiento de carga por estados de la república de los puertos de Tampico y Altamira, en el estado de Tamaulipas, siendo estos puertos los que actualmente dan servicios a la zona de influencia del Puerto de Matamoros.

Conforme a las estadísticas de movimiento portuario del 2022, el tráfico de carga en los puertos del estado de Tamaulipas alcanzó las 27.45 millones de toneladas de carga general suelta, contenerizada, granel agrícola, granel mineral, fluidos, así como petróleo y derivados; este movimiento es atendido por los puertos de Altamira y Tampico.

Los principales orígenes o destinos para la carga movilizada por el Puerto de Altamira son: Tamaulipas, destacando los graneles agrícolas, minerales y otros fluidos, Nuevo León con carga general suelta y contenerizada, San Luis Potosí y Coahuila con graneles minerales, entre otros.

Tabla 4. Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Altamira, por línea de negocio, 2022 (toneladas)

Destino	Carga total	Carga contenerizada	General (incluye autos)	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
Tamaulipas	5,198,935	651,073	16,353	1,041,798	999,206	-	2,490,505
Nuevo León	3,249,232	821,134	1,778,620	-	575,934	-	73,544
San Luis Potosí	1,929,295	-	141,616	-	1,729,032	-	58,647
Coahuila	1,042,934	-	53,066	-	989,868	-	-
Ciudad de México	641,179	-	333,704	-	34,771	-	272,704
Guanajuato	622,853	-	524,145	-	30,507	-	68,201
Otros	4,502,585	3,569,162	909,485	-	23,938	-	-
Total	17,626,465	5,462,091	3,764,462	1,041,798	4,394,513	0	2,963,601

Fuente: SM- CGPMM. Anuario Estadístico de Movimiento Portuario.



Por lo que se refiere al Puerto de Tampico, en la siguiente tabla se indican los principales estados de la república mexicana que registran movimientos de carga por este puerto.

Tabla 5. Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Tampico, por línea de negocio, 2022 (toneladas)

Destino	Carga total	Carga contenerizada	General (incluye autos)	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
Tamaulipas	4,756,952	12	279,236	110,568	418,971	3,901,044	47,121
Veracruz	446,114	2	2,535	-	237,211	180,628	25,738
Michoacán	391,293	-	391,293	-	-	-	-
Quintana Roo	285,359	-	-	-	285,359	-	-
San Luis Potosí	281,743	-	281,743	-	-	-	-
Cd. de México	280,173	15	258,429	-	21,729	-	-
Jalisco	260,357	27	49,212	-	211,118	-	-
Nuevo León	259,191	112,359	124,420	-	22,412	-	-
Guanajuato	170,955	-	170,955	-	-	-	-
Total	7,132,137	112,415	1,557,823	110,568	1,196,800	4,081,672	72,859

Fuente: SM- CGPMM. Anuario Estadístico de Movimiento Portuario.

Con base en los estudios realizados, en la siguiente tabla se muestra el movimiento de carga que se opera en los puertos de Altamira y Tampico, con origen o destino los estados de la república mexicana, y que constituyen el *hinterland* del Puerto de Matamoros. Se excluye en esta tabla la carga contenerizada, así como los fluidos que tienen como destino la zona industrial del Puerto de Altamira y el petróleo que se envía por el Puerto de Tampico a los EUA, entre otros productos.

Tabla 6. Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el *hinterland* del Puerto de Matamoros, por línea de negocio, 2022. (toneladas)

Destino	Carga	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
Tamaulipas	3,118,385	295,589	1,152,366	418,971	1,204,338	47,121
Nuevo León	2,574,930	1,903,040	0	598,346	0	73,544
Coahuila	1,042,934	53,066	0	989,868	0	0
TOTAL:	6,736,249	2,251,695	1,152,366	2,007,185	1,204,338	120,665

Fuente: SM- CGPMM. Estimación con base en el Anuario Estadístico de Movimiento Portuario.

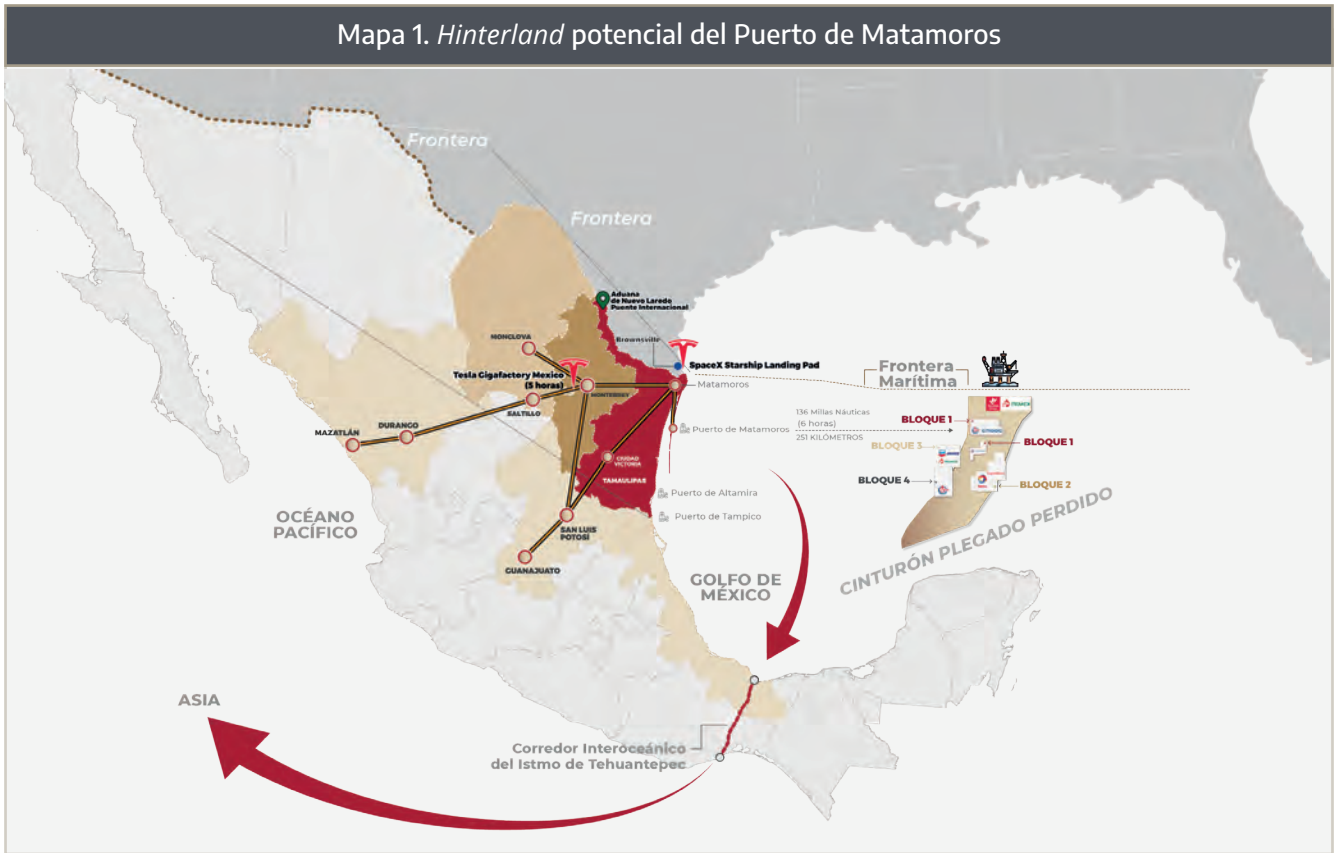




De acuerdo a la operación portuaria que se prevé desarrollar en el Puerto de Matamoros, en el *hinterland* se identifican dos mercados relevantes:

- **Mercado local:** conformado por el estado de Tamaulipas, que representa el 46.3% de su *hinterland* potencial.
- **Mercado regional:** integrado por los estados de Nuevo León y Coahuila, cuyo movimiento estimado constituye el 53.7% del *hinterland* potencial.

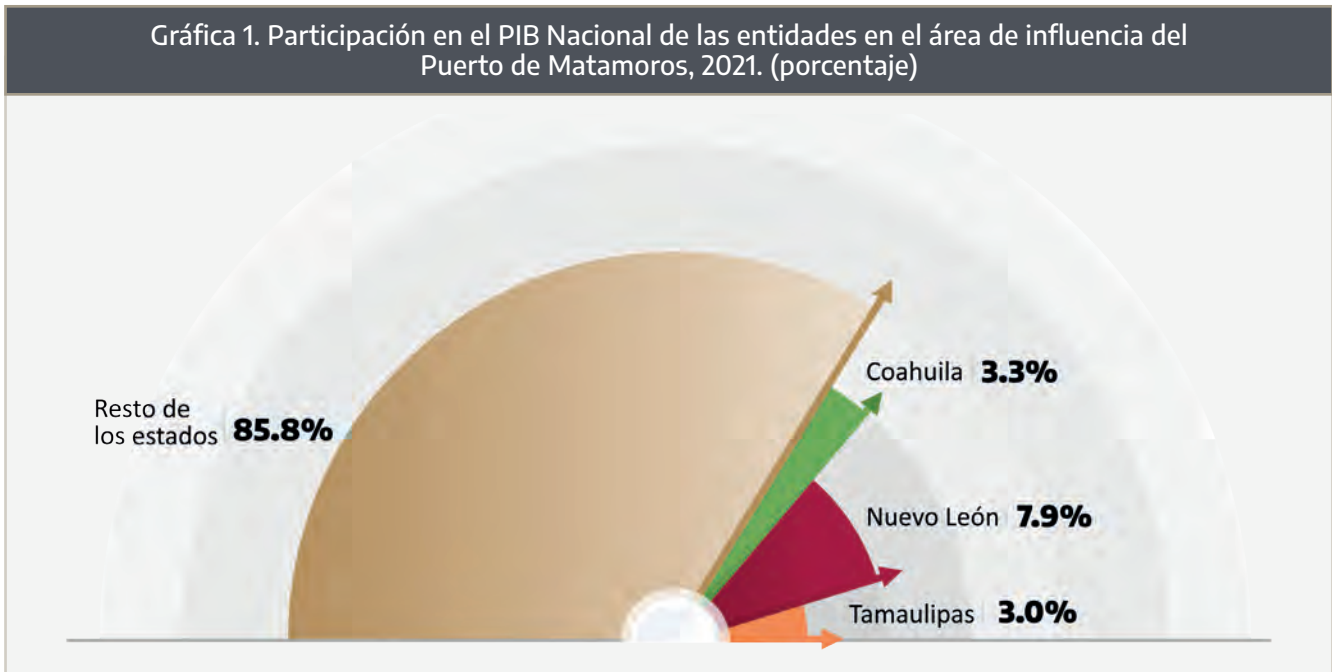
Mapa 1. *Hinterland* potencial del Puerto de Matamoros



Las tres entidades federativas que se encuentran dentro del *hinterland* del Puerto de Matamoros, aportaron el 13.9 % del PIB Nacional en 2021, de acuerdo con los registros estadísticos del INEGI, destacando la participación de Nuevo León, con un 7.9 %, que a su vez cuenta con un panorama

favorable dadas las recientes inversiones en la entidad y las expectativas de una mayor cantidad de ellas en el corto plazo. La zona en su conjunto se identifica por mantener una dinámica económica favorable, teniendo perspectivas de crecimiento a largo plazo.

Gráfica 1. Participación en el PIB Nacional de las entidades en el área de influencia del Puerto de Matamoros, 2021. (porcentaje)





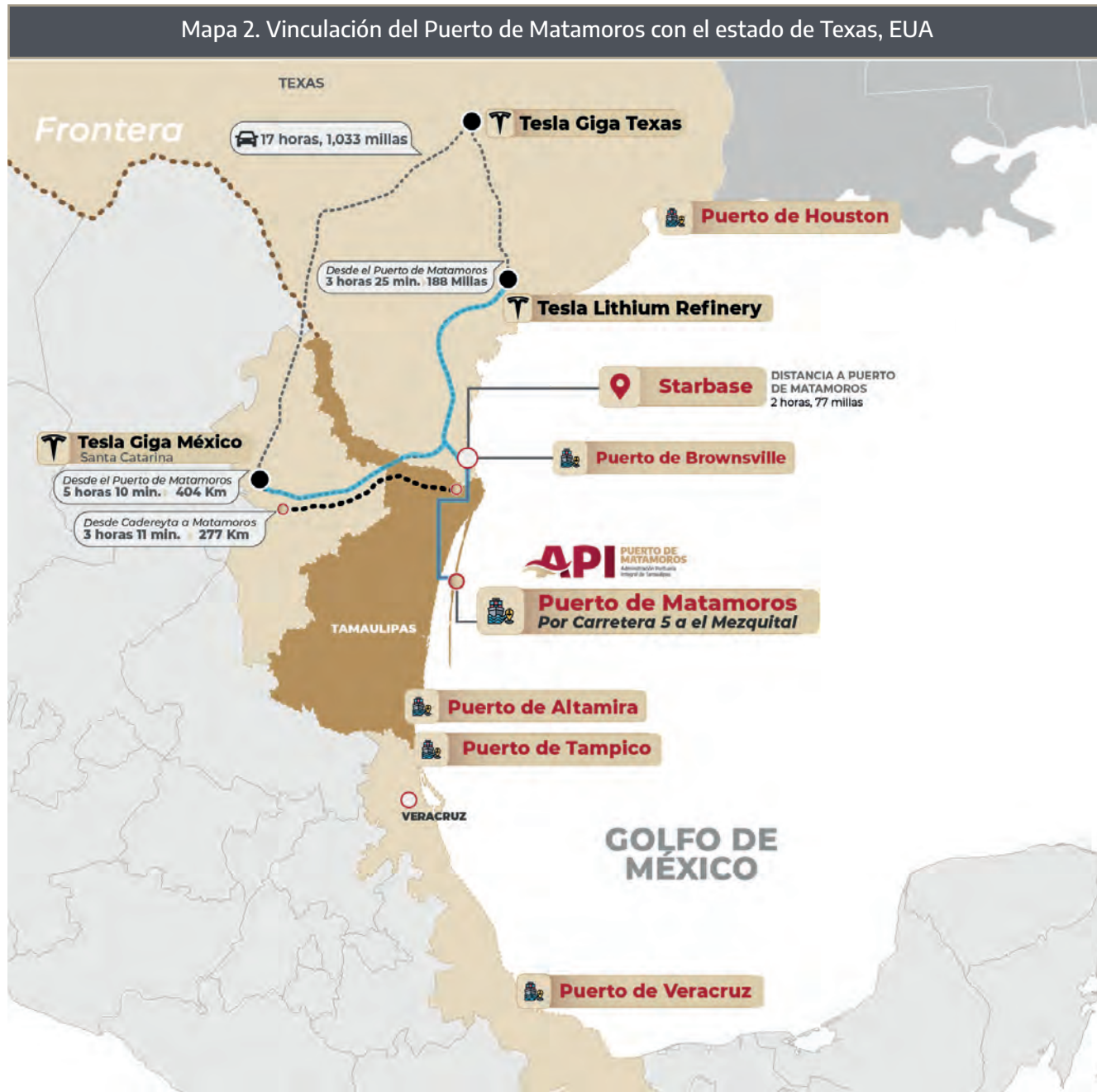
Por la ubicación geográfica del Puerto de Matamoros, en la frontera norte de México, tiene una vinculación directa con el estado de Texas en los EUA, de donde se genera un importante movimiento de carga con origen o destino los estados que forman parte del área de influencia del puerto. En este contexto, como se describirá más adelante, existe un tráfico de acero que supera los 4 millones de toneladas por año y que pasa por el Puerto de Brownsville con destino a las ciudades industriales del norte de México, el cual constituye un mercado potencial relevante para el Puerto de Matamoros.

Así mismo, en el área de influencia cercana al Puerto de Matamoros, se producen agregados pétreos que se envían por vía terrestre a diversas ciudades del estado de Texas, el cual tiene un déficit en la producción de estos materiales que se destinan principalmente para la industria de la construcción. De igual manera, la región noreste de México es una importante zona de consumo de combustibles, en donde el Puerto de Brownsville es un relevante centro de transbordo y abastecimiento por medio de autotransporte y ferrocarril. Ambos segmentos son potencialmente factibles de ser manejados por el Puerto de Matamoros, evitando los congestionamientos que se producen por el alto número de camiones que pasan por las aduanas terrestres.

Por otra parte, en materia de contenedores, se tiene identificado un tráfico terrestre transfronterizo entre los Estados Unidos y México, con un mercado potencial de casi 5 millones de toneladas anuales, equivalente a 470 mil TEU's. En este mercado, el Puerto de Matamoros tiene la oportunidad de participar mediante el desarrollo de una ruta de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), a través de la atracción de líneas navieras de servicios regulares punto a punto, para conectarlo con las ciudades costeras que se localizan al este de Texas, pasando por los puertos de Corpus Christi, Galveston y Houston.

Complementando lo que se indica anteriormente, en la siguiente imagen se ilustra la vinculación directa que existe del Puerto de Matamoros con el estado de Texas, EUA.

Mapa 2. Vinculación del Puerto de Matamoros con el estado de Texas, EUA



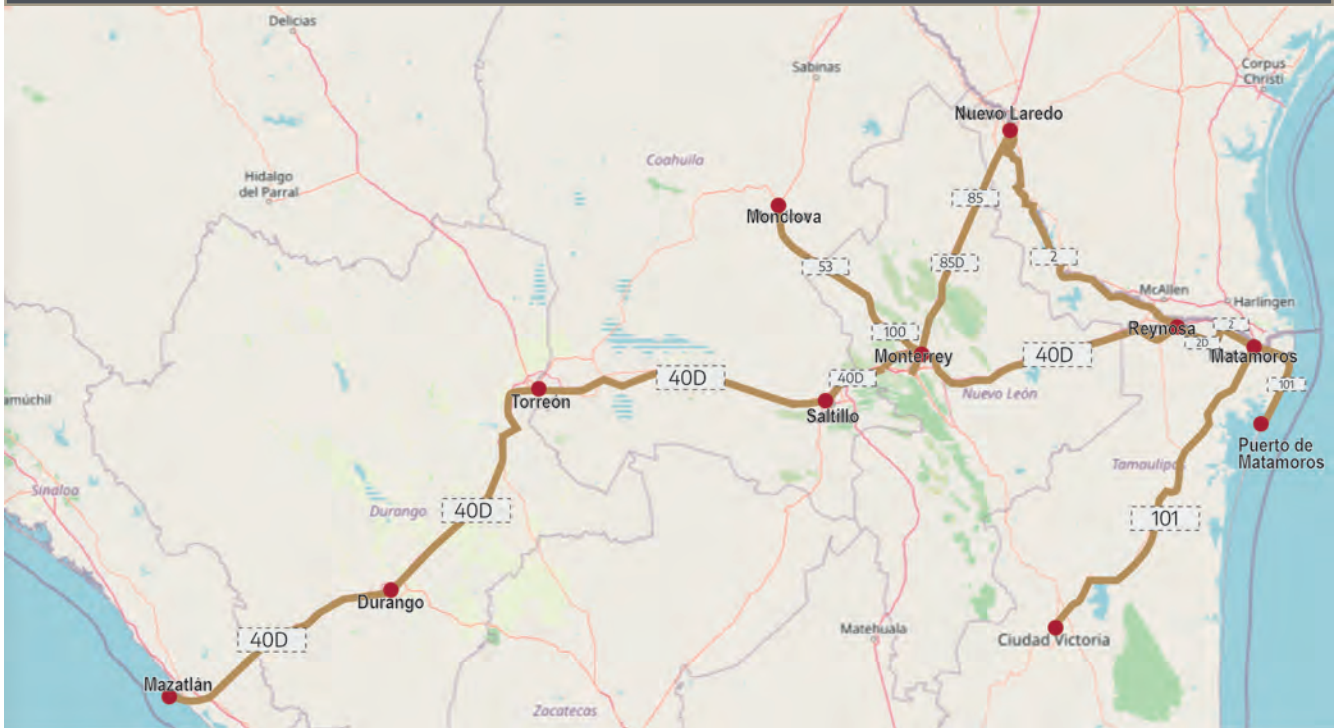
Fuente: APITAM



El Puerto de Matamoros se comunica por vía terrestre con las principales entidades de su *hinterland*, por medio de la carretera federal Mex40 del “Corredor Económico del Norte”, siendo este uno de los principales ejes carreteros del país, que comunica al puerto con las ciudades de Monterrey, Saltillo, Torreón, Durango y el Puerto de Mazatlán, entre otras; hacia el sur de la entidad, se comunica por medio de la carretera Mex101,

enlazando al puerto con la capital del estado y otras ciudades del centro del país. El puerto de Matamoros puede enlazarse también con ciudades importantes de la franja fronteriza, como Reynosa y Nuevo Laredo, por medio de la carretera 2 y 2D. En estas carreteras pueden circular camiones en configuración de doble remolque, conocidas como *full*.

Mapa 3. Enlaces carreteros del Puerto de Matamoros con su mercado local y regional.





En la siguiente tabla se muestran las distancias carreteras a las principales ciudades del mercado local y regional del Puerto de Matamoros, destacando la competitividad del puerto por medio del autotransporte, a las ciudades importantes de su *hinterland* como Monterrey, Saltillo, Torreón y Monclova, entre otras.

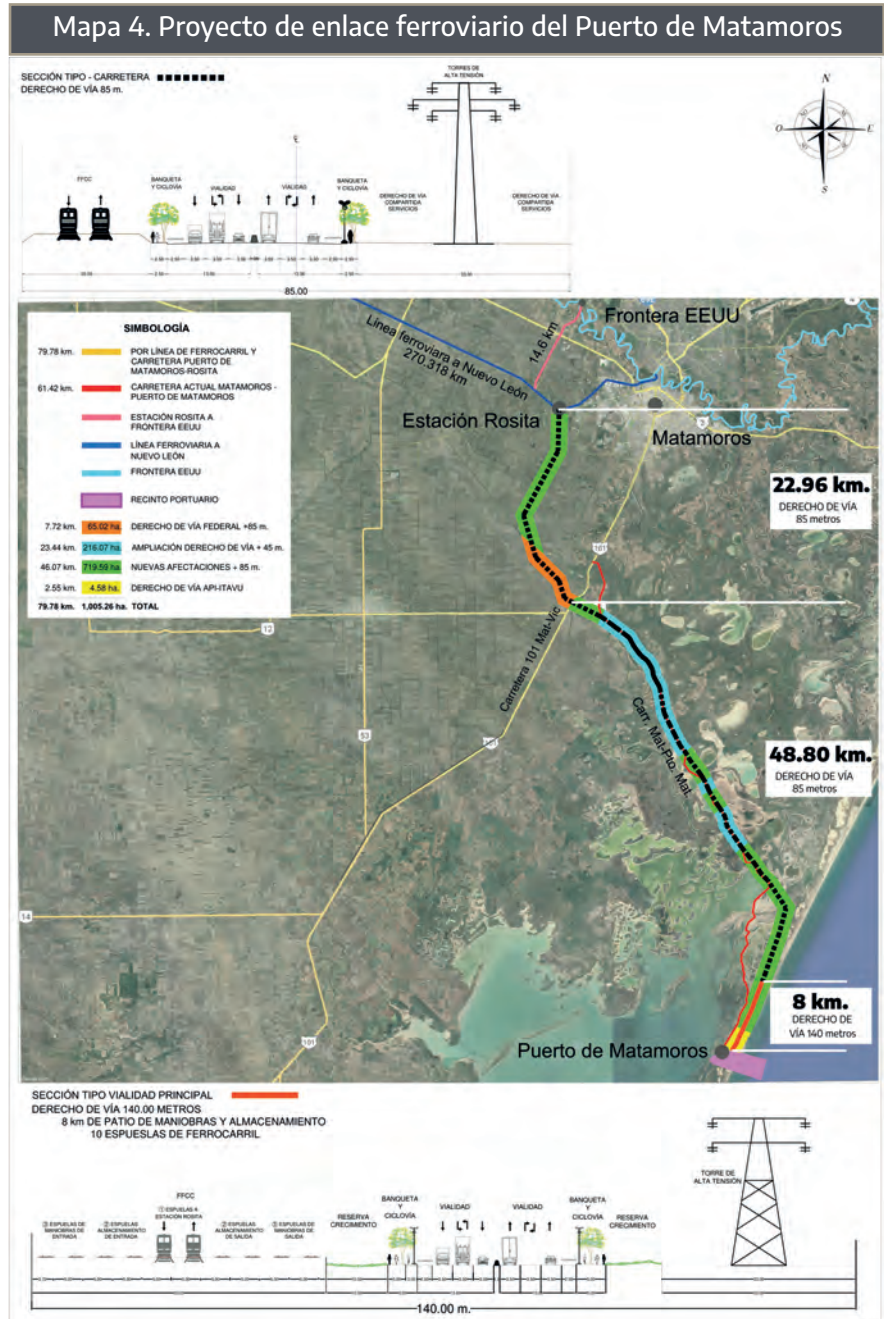
Tabla 07. Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado local y regional del Puerto de Matamoros (kilómetros)

Ciudad	Matamoros	Altamira	Tampico	Tuxpan
Matamoros, Tamaulipas	80	461	487	684
Río Bravo, Tamaulipas	150	477	502	698
Reynosa, Tamaulipas	172	468	493	690
Ciudad Victoria, Tamaulipas	376	232	258	454
Nuevo Laredo, Tamaulipas	422	779	804	1,000
Monterrey, Nuevo León	382	556	581	778
Linares, Nuevo León	430	418	443	640
Saltillo, Coahuila	463	620	645	872
Monclova, Coahuila	578	682	705	890
Ciudad Madero, Tamaulipas	549	25	6	203
Tampico, Tamaulipas	555	25	-	196
Torreón, Coahuila	754	911	935	1,148
Durango, Durango	992	927	914	1,132
Mazatlán, Sinaloa	1,226	1,251	1,237	1,243

Fuente: SICT



Actualmente el Puerto de Matamoros no dispone de enlace directo con la red ferroviaria del país; a 78 km del puerto, se localiza la línea férrea operada por Canadian Pacific Kansas City (CPKC), a partir de la cual se tiene conexión con importantes centros industriales, tales como Monterrey, Saltillo, San Luis Potosí, Querétaro, Toluca, el Valle de México y el Puerto de Lázaro Cárdenas.



Fuente: APITAM

El *foreland* potencial del Puerto de Matamoros se estimó con base en la información disponible, previendo que estará integrado por países de América, Asia y Europa principalmente. El destino con mayor potencial de enviar y recibir mercancías es Estados Unidos, por su ubicación fronteriza y los mercados actualmente atendidos por los puertos de Altamira y Tampico.

El Puerto de Matamoros tiene capacidad para vincularse comercialmente con otros puertos en el mundo a través de diversas líneas navieras de servicios chárter o tipo trampa para carga suelta o mercancías que se operan a granel, y que tienen como destinos principales Norteamérica, Asia, Europa, así como Centro y Sudamérica.

Tabla 08. Orígenes y destinos potenciales de la carga de comercio exterior del Puerto de Matamoros.

Estados Unidos
Países de Centro y Sudamérica
Países de Asia
Países de Europa
Otros

Mapa 5. Foreland potencial del Puerto de Matamoros (proyectado)



Fuente: APITAM



Tabla 09. Principales orígenes/destinos y productos por la línea de negocio del Puerto de Matamoros (proyectado)

Línea de negocio	Origen / Destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Estados Unidos, Rusia, Corea del Sur, Japón y países de Europa / Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila	Aceros y sus productos Mercancías diversas
Granel agrícola	Estados Unidos-Brasil / Tamaulipas	Maíz, soya, sorgo y trigo
Granel mineral	Tamaulipas / Estados Unidos	Materiales pétreos
Otros Fluidos	Estados Unidos / Tamaulipas	Fluidos industriales
Petróleo y Derivados	Estados Unidos / Tamaulipas, Nuevo León	Gasolinas y otros hidrocarburos

Por las características del movimiento de carga que se espera recibir en el Puerto de Matamoros, los servicios serán atendidos por buques trampa sin itinerario fijo. Con el inicio de operaciones de explotación petrolera, se estima contar con embarcaciones de servicios regulares que harán

el traslado del puerto a la zona de plataformas marítimas. En la siguiente tabla se mencionan las principales líneas navieras que brindan servicios similares en el Golfo de México y que se estima estarán operando también en el Puerto de Matamoros.

Tabla 10. Principales líneas navieras que se proyectan para operar en el Puerto de Matamoros

Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y Derivados	Otros Fluidos
<ul style="list-style-type: none"> · Clipper Bulk Ship Limited · Bulkship Management AS · Navesco, S.A. · BBC Chartering Carriers GMBH & CO KG · Hyundai Merchant Marine, Ltd. · Flinter Management BV · Oldendorff Carriers GMBH & CO, KG · SK Shipping CO, Ltd. · Toko Kaiun Kaisha, Ltd. · Trustchart Ltd. · MOL Carrier Express 	<ul style="list-style-type: none"> · Chartering NV · Pacnav S.A. Panamá · Clipper Bulk A/S · Dampskibsselskabet Norden A/S · Fednav International, Ltd · D'Amico Dry Limited · United Bulk Carriers (USA) · Brochart KB · MUR Shipping BV 	<ul style="list-style-type: none"> · Gbsmith Ltd C/O SMT Shipping, Ltd. · Pola Maris Nv. · Hiong Guan Navegación Japan Co, Ltd. · GBSMT Ltd C/O SMT Shipping Ltd. · Ultrabulk SA · Dow Line America Co. Ltd. · United Bulk Carriers (USA) · SMT Shipping Ltd. 	<ul style="list-style-type: none"> · Teekay Chartering Limited · Red Sea Marine Services · American Eagle Tanker · Chambers Marine · MMS Company · SCF New Ship · Pemex · Products Tankers Management Company, Inc. · Unigas International B.V. · Naviera Armamex, S.A. de C.V. · Sanko Line 	<ul style="list-style-type: none"> · Hornbeck Offshore Services de México, S. de R.L. de C.V. · Navigator gas · Petedec Ltd · Stolt Tanker, Inc. · Anglo Eastern Ship Management, Ltd. · Odyssea Marine



Los puertos del estado de Tamaulipas desempeñan un papel estratégico para la economía de la región noreste de México; como parte del Sistema Portuario del Golfo de México, los tres puertos constituyen una plataforma logística regional que impulsa la competitividad, así como la diversificación del comercio exterior del norte de México, facilitando la operación de rutas de comercio marítimo con los Estados Unidos, Asia, Centro y Sudamérica.

Los puertos de Altamira y Tampico, operan el 17% de la carga que entra o sale por el Golfo de

México, por tipo de carga destaca su participación con el 34% de la carga general, el 38% de la carga contenerizada, el 8% del granel agrícola, el 37% del granel mineral, el 5% del petróleo y producto derivados, y el 36% de otros fluidos.

Se prevé que en el corto plazo el Puerto de Matamoros complementará de manera eficiente la oferta de infraestructura y servicios del Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, lo cual favorecerá el crecimiento de la economía nacional y regional.

Tabla 11. Participación de los principales puertos en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, 2022 (porcentaje)

Núm.	Puerto	Carga total	Carga general	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
1	Veracruz	0.22	0.26	0.56	0.55	0.30	0.07	0.09
2	Coatzacoalcos	0.20	0.03	0.01	0.09	0.08	0.32	0.24
3	Altamira	0.13	0.26	0.37	0.07	0.29	-	0.36
4	Cayo Arcas	0.13	-	-	-	-	0.24	-
5	Dos Bocas	0.10	0.16	0.00	0.01	0.00	0.16	0.02
6	Tuxpan	0.09	0.01	0.02	0.08	0.01	0.12	0.27
7	Progreso	0.05	0.02	0.04	0.19	0.09	0.04	0.00
8	Tampico	0.04	0.08	0.01	0.01	0.08	0.05	0.00
9	Punta Venado	0.02	0.05	-	-	0.13	-	-
10	Matamoros	-	-	-	-	-	-	-
	Otros	0.01	0.12	0.00	-	0.02	0.00	0.00



Mapa 6. Integración del Puerto de Matamoros en el sistema portuario del Golfo de México - Caribe



Fuente: APITAM





Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Energía
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

02. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Matamoros

- 2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto
- 2.2 Retos para el desarrollo del puerto





02. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Matamoros

Este capítulo presenta el diagnóstico de la situación del Puerto de Matamoros, con la información disponible a la fecha de elaboración de este PMDP, tomando en cuenta la infraestructura y demás recursos disponibles, el potencial de desarrollo en las distintas líneas de negocio, las expectativas de crecimiento, su vinculación con la economía regional y del país, así como su participación en el Sistema Portuario Nacional.

En el diagnóstico se analizó la conectividad del puerto con sus mercados relevantes, la capacidad de servicios de la infraestructura y se realizó el balance de oferta-demanda de infraestructura y de servicios portuarios, con objeto de contar con una valoración de la competitividad integral del puerto, atendiendo a los diversos factores que la impactan. Además se realizó un análisis de la situación financiera de la API, para dar sustento a la viabilidad de las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario que se tiene proyectado, tomando en consideración las oportunidades de participación de la inversión privada en la construcción y operación de infraestructura en el puerto.

El diagnóstico considera la problemática del puerto y los retos que tendrá que afrontar en los próximos años para atender competitivamente las futuras cargas que proyecta operar, impulsar inversiones y participar eficientemente en las rutas marítimas de comercio nacional e internacional, explorando escenarios futuros, lo que contribuye a definir la imagen objetivo del puerto a la que se quiere llegar, con lo cual se da sustento a la planeación estratégica que se presenta en el capítulo tres.





2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

El Puerto de Matamoros cuenta con conexiones terrestres y marítimas de transporte que lo comunican con los centros de producción y consumo que conforman sus mercados relevantes. Por la vía marítima el puerto se comunica con el área del Cinturón Plegado Perdido, mediante buques abastecedores que en un futuro inmediato pudieran transportar carga y pasajeros a las plataformas petroleras. También puede comunicarse con otros puertos mediante buques en servicio tipo chárter y tiene el potencial de operar servicios de transporte de cabotaje hacia otros puertos del Golfo de México y Caribe, así como de la costa este de Estados Unidos y países de Centro y Sudamérica.

A la fecha de elaboración de este PMDP, se llevan a cabo trabajos de dragado a 12 m de profundidad en el canal de acceso y dársena de ciaboga, con lo que el puerto contará con capacidad para recibir buques de mayor porte, ampliando con esto su potencial de conectividad marítima.

El Puerto de Matamoros puede enlazarse con el Puerto de Mazatlán por medio del Corredor Económico del Norte, conformado por importantes centros de producción, distribución y consumo ubicados en los Estados de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí, Durango, Zacatecas, Chihuahua y Sinaloa, unidos mediante una red de modernas autopistas.

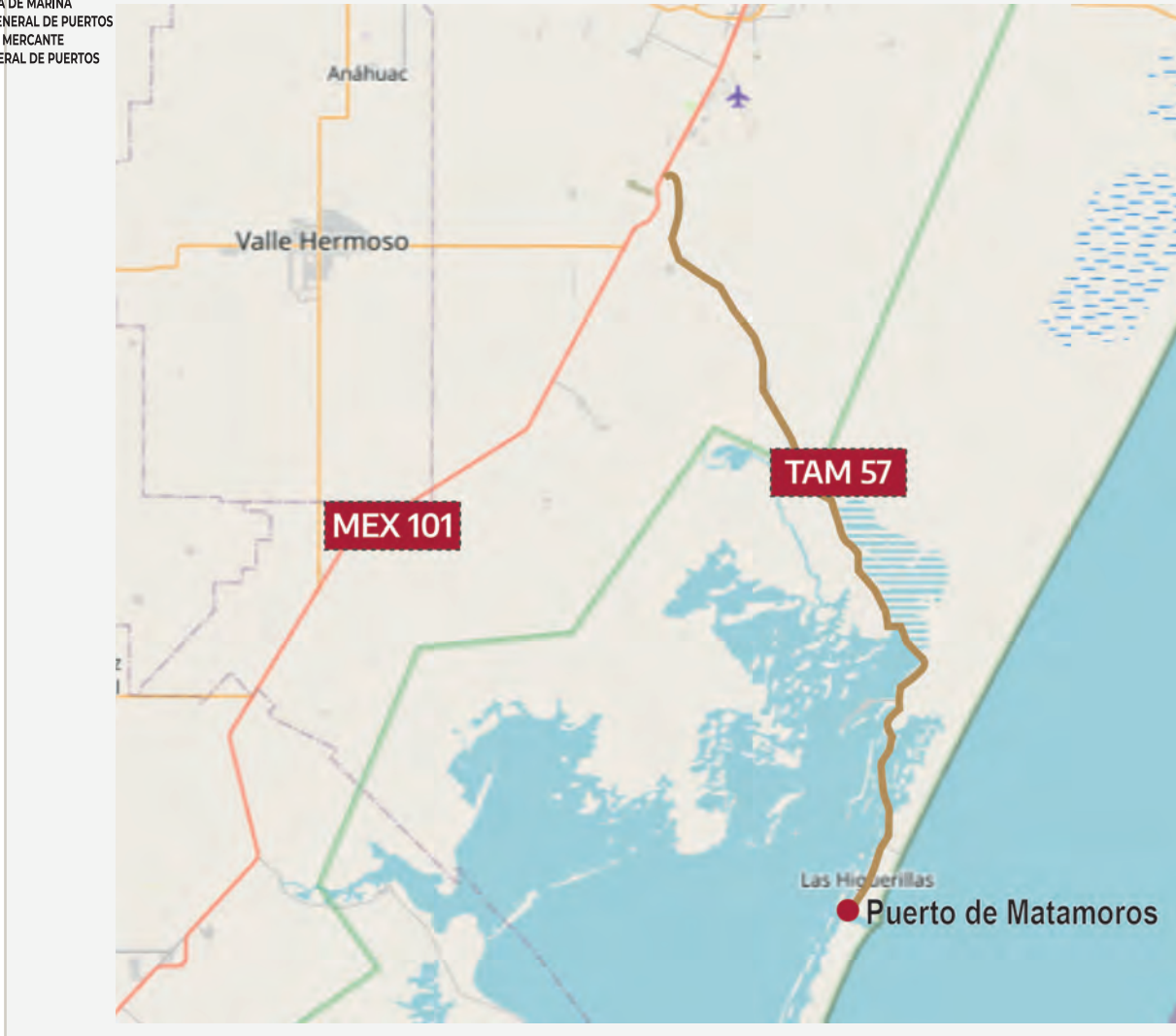
El recinto portuario está conectado por la carretera Mex 101 (Matamoros – Ciudad Victoria) a la ciudad de Matamoros, y a partir de esta ciudad, puede comunicarse a los estados de Nuevo León, Coahuila, Durango y Sinaloa, por el eje transversal de la autopista Mex 40. En dirección al sur del estado de Tamaulipas y los estados de San Luis Potosí y centro del país, se conecta por la autopista Mex 101.

La autopista Mex 40 constituye una vía de altas especificaciones, clasificada como tipo ET, con tramos de 4 carriles, lo que permite la circulación de vehículos de carga de doble remolque denominados *full* a lo largo de toda su extensión. La carretera federal Mex 101 está clasificada como tipo B, por lo que pueden circular todo tipo de vehículos, incluidos los camiones de doble remolque tipo *full*.



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

Mapa 7. Conectividad terrestre del Puerto de Matamoros



Por lo que toca a la denominada conectividad de la última milla, el puerto se conecta a la autopista Mex 40 a través de una carretera de doble sentido, la cual presenta curvas pronunciadas en algunos tramos del recorrido, por lo que deberá mejorarse

para permitir la circulación de camiones de doble remolque y piezas sobredimensionadas, como las palas y torres de aerogeneradores, y también a medida que el puerto registre de manera regular operaciones de movimiento de carga.



Imagen 6. Conectividad de la última milla del Puerto de Matamoros



A la fecha de elaboración del PMDP, el puerto no dispone de ferrocarril; la conexión ferroviaria más cercana se encuentra en la ciudad de Matamoros en la Estación conocida como Rosita, a 78 km de distancia del puerto, la cual es operada por Canadian Pacific Kansas City (CPKC). A través de dicha estación ferroviaria, se puede establecer

conexión con destinos como Reynosa, Nuevo Laredo, Monterrey y Tampico, operados por CPKC; o bien con destinos como Altamira y Torreón, operados por Ferromex. También se puede conectar con los puertos de Brownsville y Corpus Christi, en Texas, mediante la infraestructura de la empresa estadounidense Union Pacific.





Plano 4. Proyecto de conectividad y berma de servicios del Puerto de Matamoros



Fuente: APITAM



Análisis del mercado relevante

El Puerto de Matamoros se localiza en una región altamente industrializada del país, que se compone por los estados de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, que cuenta con una población estimada de 12.45 millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 9.8% de la población total del país según CONAPO con cifras de INEGI a 2020. Las principales actividades económicas de esta región son la producción de aceros y metales, la fabricación de automóviles, la producción petroquímica, así como el sector de servicios y la agricultura y ganadería. Así mismo se ubica en la frontera norte con los Estados Unidos, lo que representa una ventaja por las empresas que buscan acercar sus líneas de producción al mercado de consumo más grande del mundo.

Hasta la fecha de elaboración del presente PMDP, son los puertos de Tampico y Altamira en el Golfo de México, los que atienden la demanda de servicios portuarios en esta región, que en el año 2022 alcanzó un movimiento de 27.45 millones de toneladas de carga petrolera y comercial.

- **Carga general**

Con relación al segmento de mercado de la carga general, existe una amplia gama de productos que entran y salen de la zona norte del país a través del sistema actual de puertos; en este sentido, los puertos de Altamira y Tampico concentran el potencial

del mercado del sector acerero de los estados de Nuevo León y Coahuila, así como el creciente mercado del sector automotriz, específicamente en el manejo de autopartes, laminados y automóviles; una parte de estas cargas se estima que se derivarán necesariamente al puerto de Matamoros, debido a su cercanía y a menores costos logísticos.

A corto plazo, el Puerto de Matamoros contará con la capacidad de importar los insumos requeridos y exportar los productos producidos y manufacturados de esta zona, así como de intercambiarlos con otros puertos del Golfo de México-Caribe a través de movimientos de cabotaje.

El estado de Nuevo León es la entidad que más carga general recibe, en su gran mayoría acero en sus productos derivados vía importación. Actualmente, esta línea de negocios es abastecida por los puertos de Altamira y Tampico e incluso por el Puerto de Veracruz; no obstante, el Puerto de Brownsville, ubicado en la frontera de México con los EUA, es el puerto que más acero mueve que cualquier puerto nacional, con destino principal a la ciudad de Monterrey, pasando por la frontera terrestre de Nuevo Laredo. En 2021, el Puerto de Brownsville movió más de 4.3 millones de toneladas de acero a través de la frontera terrestre, y se



espera que el volumen aumente a 5 millones para 2023. Este segmento de negocio se ubica entre los sectores clave de captación de mercado para el Puerto de Matamoros.

Otro segmento de mercado para el Puerto de Matamoros, es el manejo de cargas sobredimensionadas y equipos para la industria energética y otros sectores industriales. Al respecto es de mencionarse el establecimiento en años recientes de la empresa Nordex Acciona en el Municipio de Matamoros, compañía de origen alemán dedicada a la producción de palas para aerogeneradores eólicos.

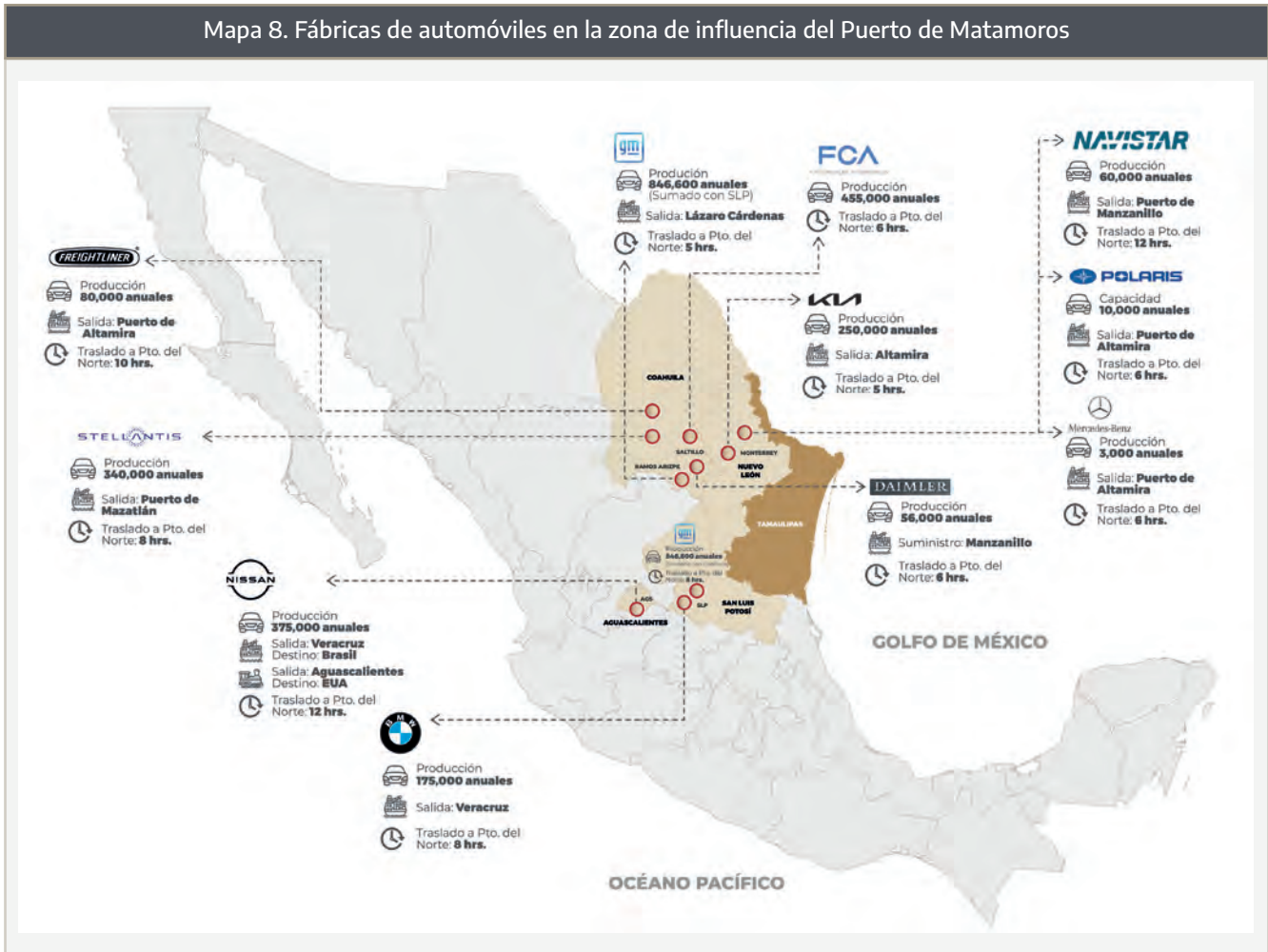
Las palas eólicas que se fabrican por dicha empresa en el municipio de Matamoros, son de gran alcance, entre las más grandes del mundo y son de alto rendimiento; su producción está enfocada a abastecer el mercado nacional, en donde Tamaulipas destaca como uno de los estados con mayor crecimiento en las energías renovables en los últimos años; así mismo, desde dicha planta se abastecerá el mercado de los EUA y de otras regiones del mundo. Se estima que la producción alcance las mil palas anuales, lo que representa un mercado potencial para el Puerto de Matamoros para la operación y el manejo de estas cargas.

Por otra parte, la llegada de Tesla y sus proveedores de servicios, así como la ampliación de la planta de KIA en el estado de Nuevo León, se estima que generará un importante volumen de carga para el sector automotriz, lo cual puede repercutir favorablemente en el movimiento de carga del Puerto de Matamoros.

El siguiente mapa es un ejemplo del *nearshoring* como estrategia de desarrollo de las grandes compañías internacionales, lo cual se ha visto reflejado en la región con la creciente demanda de espacios industriales en las ciudades fronterizas de Reynosa, Matamoros y Nuevo Laredo, por empresas maquiladoras o del sector de manufactura, que buscan acercarse al mercado de consumo de los Estados Unidos, aprovechando los menores costos de mano de obra, del costo de la tierra, logística y transporte, así como aprovechar los tratados comerciales que México tiene celebrados con el mundo entero. Dichas empresas generarán una demanda de servicios para el manejo de materiales e insumos susceptibles de ser operados en el Puerto de Matamoros.



Mapa 8. Fábricas de automóviles en la zona de influencia del Puerto de Matamoros



Fuente: APITAM



- **Granel mineral**

La región de Matamoros registra producción de piedra caliza, arena, grava, granito y basalto, las cuales se destinan para la industria de la construcción en el estado de Tamaulipas, y una parte para la exportación a los Estados Unidos, teniendo como principal destino el estado de Texas, que registra un déficit importante en este tipo de materiales y a donde mensualmente se envían alrededor de 20,000 toneladas por carretera. Estudios recientes han determinado que existe un potencial de exportación anual de agregados pétreos de más de 300 mil toneladas por año que se pueden operar por el Puerto de Matamoros, siempre y cuando el costo integral de movilizar el material vía marítima sea menor que el que actualmente se tiene por vía terrestre, constituyendo este un mercado potencial relevante para el puerto.

Por otra parte, se destaca la producción de sal de mar se ubica en la Laguna Madre a 50 km de la Ciudad de Matamoros; la sal marina de la zona se destina al uso industrial, químico y ganadero, es extraída por evaporación natural y la producción fluctúa entre 25,000 y 30,000 toneladas anuales. La sal marina es utilizada en la exploración de petróleo y gas, para aumentar la densidad de los fluidos de perforación y aumentar el fraguado del

concreto utilizado en la perforación, lo cual constituye una oportunidad para el Puerto de Matamoros de abastecer los requerimientos asociados a dichas actividades.

Existen otras oportunidades en el mercado relevante en este segmento de negocio, como la operación de minerales siderúrgicos para abastecimiento de la industria siderúrgica de la región, como chatarra, briqueta y otros utilizados como combustibles destacando el coque de carbón. De igual manera, el importante desarrollo agrícola del estado de Tamaulipas, constituye también un mercado potencial para la importación de fertilizantes, que podrían ser manejados por el Puerto de Matamoros.

- **Granel agrícola**

El mercado relevante de granel agrícola está conformado por productos de importación, como maíz, soya y trigo, que actualmente se mueven por el Puerto de Altamira con destino a la zona norte del estado de Tamaulipas, y que en un futuro cercano podrían ser operados por el Puerto de Matamoros por constituir una mejor opción con base en un menor costo logístico.

Tamaulipas ocupa el 12vo. lugar a nivel nacional en producción agrícola, sin embargo destaca como primer lugar nacional en valor





de producción de sorgo, con una participación del 45%. Para esto, Tamaulipas cuenta con una superficie agrícola de más de 1.5 millones de hectáreas de superficie agrícola, de las cuales el 70% son de temporal y el 35% de riego. La principal área de influencia de uso agrícola del Puerto de Matamoros está conformada por 13 municipios, con una superficie de 906 mil has aproximadamente y una producción en promedio anual de 2.8 millones de toneladas; el 78% de la producción obtenida es de sorgo, 15% es de maíz y el 7% restante corresponde a soya, frijol y otros cultivos.

En este contexto, Tamaulipas es superavitario en la producción de sorgo, que se destaca además por ser un grano de alta calidad superior al que se obtiene de los mercados de importación. El sorgo es utilizado para la producción de forraje y alimento balanceado. La distancia promedio para la movilización de sorgo de la zona de influencia y logística al Puerto de Matamoros se estima del orden de 150 kilómetros, y la Península de Yucatán es una de las principales zonas consumidoras de este grano, lo cual constituye un mercado potencial relevante por medio del cabotaje para el Puerto de Matamoros.

- **Petróleo y productos derivados**

La región noreste del país es una importante zona de entrada de los combustibles importados, para ello se utilizan las Terminales de Almacenamiento de Pemex y privados, ubicados en puntos estratégicos para su abastecimiento. Actualmente, Pemex cuenta con una Terminal de Almacenamiento y Reparto (TAR) en Ciudad Madero, que se encarga de la distribución de las gasolinas Magna, Premium y Diésel hacia las regiones del Bajío, Noreste y Centro de la República Mexicana. El Puerto de Brownsville es también un importante centro de transbordo y abastecimiento de combustibles con destino a los estados del noreste de México, por medio de autotransporte y ferrocarril.

De acuerdo a las previsiones de la Secretaría de Energía (SENER), en su informe de Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2018-2032, señala que el mercado de combustibles mantendrá una tendencia de crecimiento; se estima que en los próximos años, la demanda de combustibles en el sector transporte presente un incremento de 34%, y que en 2032, las gasolinas y el diésel serán los combustibles de mayor demanda al representar el 90% del total.



En el mismo periodo, se estima que la composición del parque vehicular a gasolina y diésel crezca 45.9% y 79.6%, respectivamente. Señala también que derivado de una variación significativa en el consumo de combustibles, se espera que la demanda en el sector eléctrico sea un 11% mayor en el periodo de análisis.

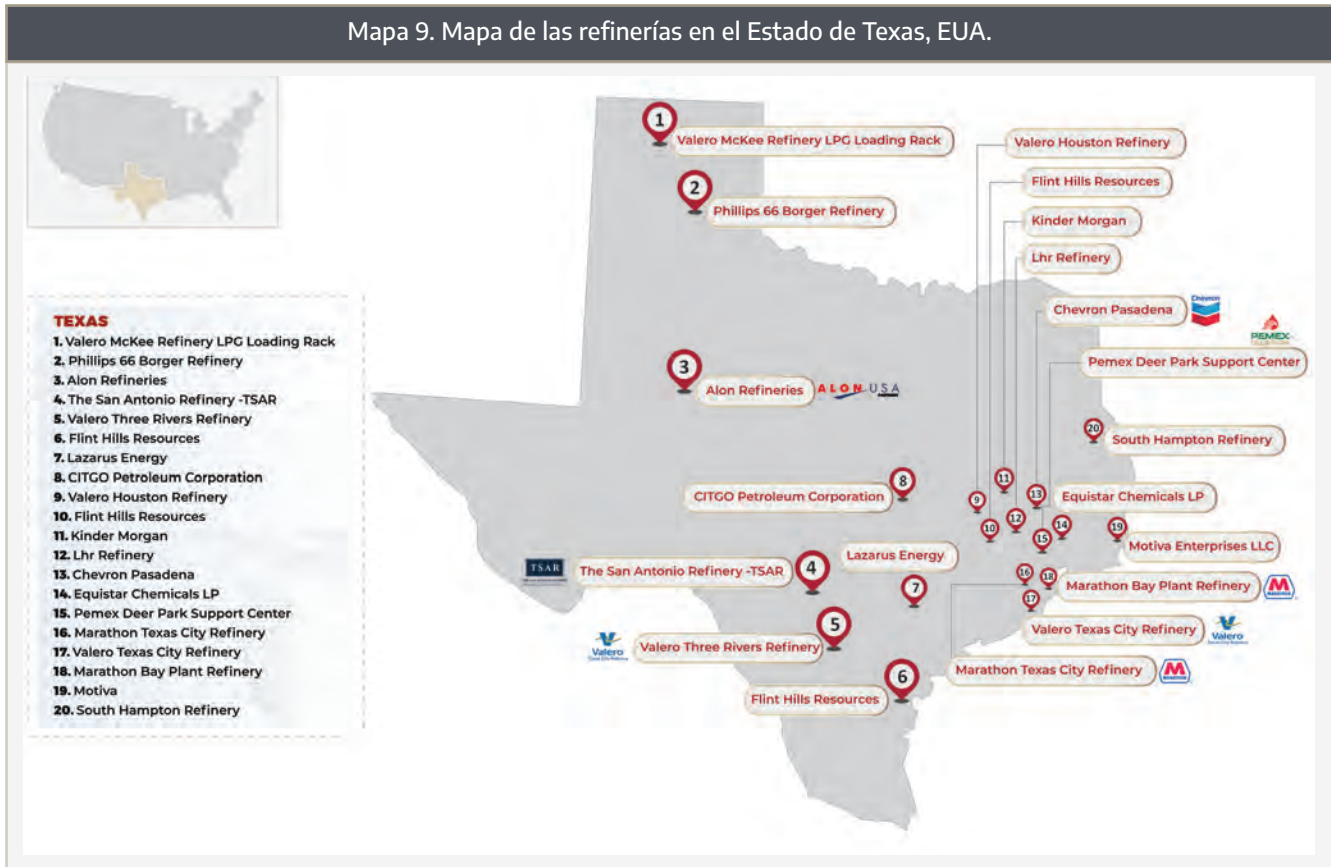
Este crecimiento ocurrirá a la par de que la infraestructura disponible es insuficiente, en términos de capacidad de almacenamiento, al igual que la red nacional de poliductos, operando a niveles cercanos del 90% en su capacidad de transporte. Así mismo, con base en la Política Pública de Almacenamiento Mínimo de Petrolíferos de la SENER, de los dos días promedio que se tenían en 2018, se tendrían que incrementar a 15 días para 2025; esto, como un tema de seguridad nacional en materia de suministro de productos energéticos.

Los cambios en política pública en materia energética han generado retrasos en el desarrollo de esta capacidad instalada de almacenamiento, por lo que tomando en cuenta que PEMEX no tiene capacidad de almacenaje para cumplir con las disposiciones establecidas por la SENER y que vienen a futuro, se considera necesario construir nuevas terminales de almacenamiento, las

cuales, con base en la legislación vigente, se prevé que estarán a cargo de empresas del sector privado.

La Comisión de Energía del estado de Tamaulipas, ha informado que existen inversionistas interesados en la construcción y puesta en operación de una terminal de combustibles en el Puerto de Matamoros, aprovechando la cercanía con el estado de Texas, siendo este el principal productor de gasolinas en el mundo, de donde se abastece actualmente a la región norte de México y que potencialmente podrían operar por el Puerto de Matamoros, evitando los congestionamientos que se producen por el alto número de camiones que pasan por las aduanas terrestres.

Mapa 9. Mapa de las refinerías en el Estado de Texas, EUA.



Fuente: APITAM

Bajo el marco legal actual y las condiciones de mercado imperante, el Puerto de Matamoros puede ser un importante punto en la recepción, almacenamiento y posterior distribución a los consumidores ubicados en su área de influencia. La localización y la infraestructura con que contaría el puerto, le ubicarían a corto plazo como una opción competitiva para esta actividad.

Por otra parte, en la misma línea de negocios de petróleo y productos derivados, es de mencionarse que el estado de Tamaulipas concentra el 63% de los recursos prospectivos nacionales de hidrocarburos, localizados frente a sus costas en aguas someras y profundas. Así mismo, con base en información de la Administración de Información Energética de EEUU (EIA) en su



caso de referencia Annual Energy Outlook 2022 (AEO2022), se proyecta que el uso de las energías renovables será la fuente de energía de más rápido crecimiento, sin embargo, hasta el 2050, el petróleo seguirá siendo la principal fuente de consumo para generación de energía, seguida por el gas natural.

Por otra parte, conforme a la actualización de los recursos realizada en 2019 por la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), en la región de aguas profundas, conformada por el Área de Cinturón Plegado Perdido, la porción norte de Cordilleras Mexicanas y la central de Cuenca Salina, la estimación de los recursos prospectivos asciende a un total de 12,922 millones de barriles de petróleo crudo equivalente (mmbpce), por lo que en la medida que se consoliden los proyectos de inversión particularmente en el área de Cinturón Plegado Perdido, así como los avances en la infraestructura en Puerto de Matamoros, esta línea de negocio se convertirá en una de las más relevantes en la operación del puerto.

En otra línea de negocio, el mercado del gas natural es un segmento que se encuentra en constante crecimiento a nivel mundial; de acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (AIE), se espera que el consumo

de gas natural continúe expandiéndose hasta el año 2050, además de que, siendo el combustible menos contaminante, se verá menos afectado por políticas que buscan reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La producción de gas natural en México ha venido creciendo en forma constante, sin embargo es insuficiente para las necesidades energéticas del país, por lo cual las importaciones de este producto también han venido en aumento. Al respecto la Secretaría de Energía (SENER), en su informe de Perspectiva de Gas Natural 2018- 2032, indica que se espera que en 2032 la demanda de gas natural sea de 9,920.5 mmpcd (millones de pies cúbicos diarios), lo que representa un 30.3% adicional respecto al año de referencia de 2017. Señala también que la región que tiene más participación en el consumo es la noreste, con un porcentaje de 32.4% del total nacional, asociada a la actividad industrial de la región y a la generación de electricidad de las centrales ubicadas en la zona, y cuyas posibilidades de crecimiento son las más altas del país.

De acuerdo a las previsiones que se tienen en materia energética, las importaciones de gas natural, así como la producción de origen nacional seguirán en aumento,





siendo este el combustible el preferido por el sector industrial por su poder calorífico, su menor costo y por ser menos contaminante, por lo cual se requiere contar con la infraestructura apropiada para su manejo, almacenamiento y distribución, y en donde el Puerto de Matamoros podría tener un papel relevante en el mediano y largo plazo, vinculado con las actividades de extracción de petróleo y gas en la región.

- **Carga offshore**

Con la publicación de la reforma energética se abrió paso a la inversión privada dentro del sector; uno de los cambios más relevantes fue la posibilidad de participar en las actividades de exploración, extracción, almacenamiento y distribución de hidrocarburos y sus productos derivados. Mediante las denominadas Rondas Petroleras se adjudicaron campos con potencial petrolero en el área de Cinturón Plegado Perdido, en aguas profundas del Golfo de México, y se esperaba una importante actividad económica en todas las fases de la cadena productiva.

Los cambios en política pública, así como los ajustes en los recursos potenciales, provocaron que la actividad petrolera en la zona presentara un menor dinamismo al esperado, sin embargo existen avances y se espera que en el corto plazo puedan

reactivarse los planes y las operaciones relacionadas con la exploración y la explotación petrolera, en aguas someras y profundas frente a las costas del estado de Tamaulipas.

De lo más relevante se destaca el hecho que en diciembre de 2016, la empresa petrolera australiana BHP Billiton ganó la adjudicación del primer farmout o contrato de asociación con Pemex licitado en México, al presentar una oferta de regalía adicional de 4% para el Estado durante el desarrollo del campo. A mediados de 2022, BHP completó la fusión de su cartera de petróleo y gas con la empresa Woodside Energy, ampliando con esto su capacidad de inversión.

A la fecha de elaboración del presente PMDP, Woodside Energy ha señalado que el farmout en el yacimiento Trión, en el que tiene una participación de 60% en asociación con PEMEX, representa una de sus mejores oportunidades de crecimiento, por lo que anunció un plan de inversión por 7,200 millones de dólares para iniciar la extracción de petróleo en aguas profundas del Golfo de México, con una producción de 100 mil barriles por día (bpd) de petróleo crudo, lo cual acelerará la puesta en operaciones del Puerto de Matamoros, con servicios *offshore* de transporte de materiales, maquinaria, equipos y del personal necesario para las labores de extracción.



Dicho proyecto tiene como objetivo la extracción de 479 millones de barriles de petróleo crudo equivalente, así como 287 millones de pies cúbicos de gas, según las mejores estimaciones que se tienen a la fecha. Trión se encuentra a 2 mil 500 metros de profundidad, aproximadamente a 180 kilómetros de la costa mexicana y a 30 kilómetros al sur de la frontera marítima entre México y Estados Unidos, siendo el Puerto de Matamoros la mejor opción por ubicación geográfica para las labores que se realizarán en dicho campo petrolero.

El Puerto de Matamoros es un lugar adecuado para atender embarcaciones y dispositivos navales que se dedican a las actividades de exploración y de explotación petrolera, para transportar diversos materiales, como minerales a granel, herramientas, fluidos y otros suministros, con el propósito de abastecer a las plataformas ubicadas en la zona de Cinturón Plegado Perdido en aguas profundas en el Golfo de México. Por el puerto también se transportará personal que laborará en las plataformas petroleras vía marítima y vía aérea mediante helicópteros.

- **Otros Fluidos**

El movimiento potencial de carga de esta línea de negocios es reducido, pues gran parte de este tráfico es movilizadado en las terminales especializadas del Puerto de

Altamira y en la última década ha tenido una tendencia a la baja. Sin embargo las cargas potenciales por operar en el Puerto de Matamoros se componen de productos de importación como monoetilglicol, xileno, paraxileno, acetona, aceites y lubricantes, entre otros, para la industria química establecida en los estados de Nuevo León y Tamaulipas, principalmente.

Por otra parte, la operación de las plataformas petroleras demanda diversos productos de fluidos no petroleros, mismos que podrían ser manejados con ventajas de tiempos y costos por el Puerto de Matamoros frente a otras opciones portuarias.

- **Contenedores**

En el litoral mexicano del Golfo de México y Caribe se tiene un movimiento de contenedores de casi 2.3 millones de TEU's por año; de los cuales, el Puerto de Veracruz participa con el 52%, Altamira el 37% y Tampico el 1%. Particularmente en los puertos de Altamira y Tampico, existe un tráfico de casi 900 mil TEU's por año, del cual se estima que el 44% tiene como origen o destino los estados de Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí y Tamaulipas, que forman parte de la zona de influencia del Puerto de Matamoros.



Gráfica 2. Participación de los puertos del litoral mexicano del Golfo-Caribe en el movimiento de carga contenerizada en 2022

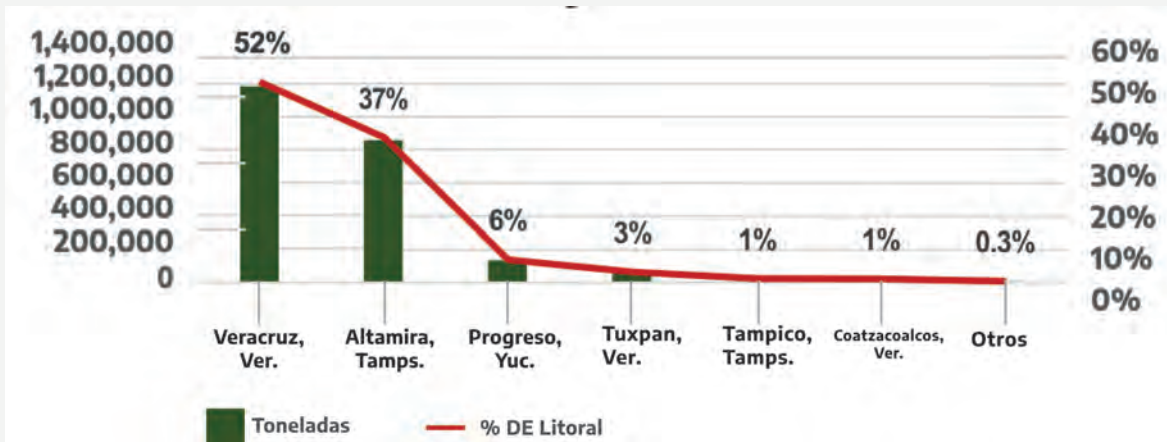


Tabla 12. Puertos, TEU´s y porcentaje de litoral

Puerto	TEU'S	% del litoral
Veracruz, Ver.	1,186,589	52%
Altamira, Tamps.	856,488	37%
Progreso, Yuc.	132,625	6%
Tuxpan, Ver.	59,900	3%
Tampico, Tamps.	21,454	1%
Coatzacoalcos, Ver.	20,838	1%
Otros	7,046	0.3%





Así mismo, se tiene identificado un tráfico terrestre transfronterizo entre Estados Unidos y México, que pasa por las aduanas de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, con un mercado potencial de casi 5 millones de toneladas anuales, equivalente a 470 mil TEU's. En este mercado, el Puerto de Matamoros tiene la oportunidad de participar mediante el desarrollo de una ruta de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), a través de la atracción de líneas navieras de servicios regulares punto a punto, para conectarlo con las ciudades costeras que se localizan al este de Texas, pasando por los puertos de Corpus Christi, Galveston y Houston.

Con base en las dinámicas actuales del mercado marítimo contenerizado en la región del Golfo de México, y teniendo en cuenta la dificultad para romper las cadenas logísticas actuales, la capacidad de captación del Puerto de Matamoros estará enfocada, principalmente, a ofrecer servicios regulares de corta distancia con los Estados Unidos, así como servicios al tráfico que se genera en la zona norte de Tamaulipas, que actualmente se mueve por Altamira.

Las perspectivas de captación del movimiento de carga contenerizada, dependerán del desarrollo de infraestructura

especializada, como muelles, patios de almacenamiento, aduana, recinto fiscalizado así como el equipamiento necesario para la manipulación de contenedores y alianzas estratégicas con agentes aduanales y navieras, lo cual será motivo de inversiones durante la vigencia del presente PMDP. Lo anterior no sería una limitante para que, en el corto plazo, este tipo de carga sea atendida en volúmenes reducidos, mediante el arribo de buques mixtos de carga general y contenedores, operando con las grúas propias de la embarcación y el equipamiento disponible en tierra.

- **Astilleros**

Debido a que el Puerto de Matamoros, representa un centro logístico para la exploración y la explotación petrolera en aguas profundas, en la zona conocida como Cinturón Plegado Perdido (CPP), se genera la oportunidad de brindar e incrementar la oferta nacional para el mantenimiento y construcción de plataformas petroleras, así como de embarcaciones de servicios dedicadas a esta industria.

El Puerto de Matamoros tiene el potencial para atraer la demanda de servicios de construcción, ensamble, mantenimiento y rehabilitación de embarcaciones y





plataformas marinas, tanto en el mercado nacional como en el extranjero. En la parte norte del Golfo de México, frente a las costas de EUA, se tienen casi 4,000 plataformas de petróleo y gas activas; con las exploraciones en aguas someras y profundas por el lado de México, el movimiento de embarcaciones y las actividades en plataformas se estima que se incrementarán gradualmente.

Dada esta intensa actividad se presenta la potencial demanda para la construcción parcial de equipo marítimo, y estructuras, con la posibilidad de realizar en el Puerto de Matamoros labores de ensamble de plataformas marinas y fabricación de partes, componentes y bases para dichas estructuras; estas piezas podrían ser transportadas por vía marítima en barcasas al Puerto de Brownsville, Texas, para terminar su construcción y realizar la entrega a alguna de las empresas dedicadas a la explotación petrolera en el Norte del Golfo de México, en la costa de Texas, particularmente.

En otro ámbito de negocios, la industria petrolera en la costa del del Golfo de México, en Estados Unidos y en México, se apoya en un amplio número de plataformas y embarcaciones, las cuales cuando entran en desuso por la aparición de nuevas tecnologías, al final de la vida útil, o por

accidentes u otras razones, requieren ser desmanteladas en instalaciones y patios especializados, debidamente autorizados, con objeto de reciclar los materiales y conservar el medio ambiente.

El tamaño de este mercado ofrece una atractiva oportunidad de inversión en una instalación portuaria especializada en el Puerto de Matamoros, pues en la costa norte de Tamaulipas no se cuenta con instalaciones portuarias que ofrezcan estos servicios.

La adecuada ubicación del Puerto de Matamoros entre fundidoras de acero, la frontera norte para importar parte del equipo, y el área marítima de explotación petrolera, favorecen la instalación de una o varias empresas del ramo metalmecánico que se dediquen a las actividades de construcción y mantenimiento de plataformas marítimas y embarcaciones de servicios, desguace de embarcaciones, montaje de equipos y estructuras diversas, entre otras del ramo metalmecánico. Lo expuesto anteriormente se resume en el siguiente cuadro.



Tabla 13. Resumen de los principales productos por tipo de carga del mercado relevante del Puerto de Matamoros

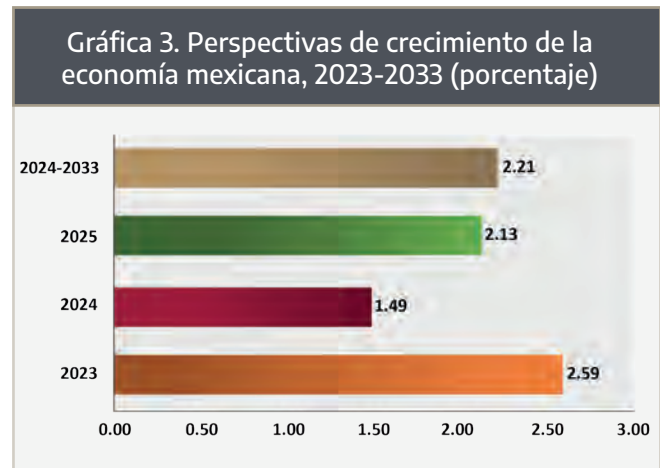
Línea de negocio	Principales Productos	Mercado Potencial (Toneladas)
Carga general	Productos de acero en distintas presentaciones para el sector automotriz y de la construcción Palas para aerogeneradores eólicos Mercancías diversas y cargas de proyecto	2,238,523
Automóviles	Carga rodada como automóviles de exportación e importación	60,000
Granel mineral	Materiales pétreos de exportación (piedra caliza, grava, granito y basalto) Minerales metalúrgicos Fertilizantes	2,518,234
Granel agrícola	Importación de maíz, soya y trigo Salida de cabotaje de sorgo	1,041,798
Petróleo y productos derivados	Productos petrolíferos (gasolinas, diésel) y otros hidrocarburos	1,536,330
Carga Offshore	Transporte de maquinaria, equipos, materiales y personal necesario para las labores de exploración y extracción de la industria petrolera	-
Otros fluidos	Fluidos industriales y gas natural	96,554
Contenedores	Manufactura y productos de alto valor agregado	-
Astilleros	Construcción y mantenimiento de embarcaciones Fabricación de estructuras para reparación de plataformas Desguace de embarcaciones y artefactos navales	-
Total		7,491,439



Análisis de la demanda

La economía mexicana ha registrado un crecimiento moderado durante los últimos años; a mediano y largo plazo, las expectativas son favorables, lo cual se estima que impulsará un aumento en los volúmenes de cargas movilizadas en los puertos mexicanos. Al respecto, según los analistas de las distintas fuentes como la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco de México, pronostican que la economía mexicana experimentará un crecimiento constante del PIB en los próximos años.

De acuerdo con la Encuesta sobre las Expectativas de los Especialistas en Economía del Sector Privado, en la que participan 36 grupos de análisis y consultoría económica del sector privado nacional, extranjero y publicada por Banxico en julio de 2023, la media porcentual del crecimiento real del PIB de México en 2023, 2024 y 2025, así como para el promedio de los próximos diez años (2024-2033), es de 2.59, 1.49, 2.13 y 2.21, respectivamente, como se muestra en la siguiente gráfica.



Fuente: Banxico





La estimación del volumen a ejecutar dentro del Puerto de Matamoros una vez que inicie operaciones, se determinará tomando en cuenta a los puertos considerados como complementarios por ubicarse en la misma zona de influencia: Puerto de Altamira y Tampico, dentro del estado de Tamaulipas y el Puerto de Brownsville en el estado de Texas, Estados Unidos.

En las siguientes tablas se muestra el movimiento portuario alcanzado en los últimos diez años por los Puertos de Altamira y Tampico, por ser representativo de la evolución del movimiento de carga en la región noreste del país, en donde participa el Puerto de Matamoros.

Por lo que se refiere al Puerto de Altamira, en la siguiente tabla se puede observar que el movimiento total de carga ha tenido un crecimiento moderado en la última década con una Tasa Media de Crecimiento Anual (TMCA) de 3.2%, pasando de 15.33 a 20.34 millones de toneladas. Destaca el incremento que ha tenido el movimiento de carga general, con una TMCA de 9.8%, seguido del granel mineral, granel agrícola y contenedores, con TMCA de 6.0%, 5.6% y 3.6%, respectivamente, mientras que otros fluidos han registrado un descenso con una TMCA negativa de 3.8%.

Tabla 14. Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Altamira, 2013-2022 (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Contenedores	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2013	15,333,438	1,661,207	5,249,313	596,362	2,856,084	4,970,472
2014	17,314,249	2,325,437	5,352,226	427,885	3,725,337	5,483,364
2015	18,033,943	2,999,840	5,939,189	418,942	4,181,500	4,494,472
2016	17,720,484	2,620,458	6,075,388	511,199	5,133,641	3,379,798
2017	21,846,055	3,902,709	7,078,968	644,425	5,295,879	4,924,074
2018	23,420,142	3,935,161	7,178,861	688,345	6,137,038	5,480,737
2019	20,957,757	3,103,124	7,288,178	558,123	5,010,293	4,998,039
2020	17,767,110	2,479,260	6,794,852	784,668	4,421,780	3,286,550
2021	21,742,251	4,115,099	7,946,871	1,041,798	5,081,785	3,556,698
2022	20,345,240	3,857,619	7,190,129	974,369	4,805,785	3,517,338
TMCA	3.2%	9.8%	3.6%	5.6%	6.0%	-3.8%

Fuente: CGPMM



Con respecto al Puerto de Tampico, en la siguiente tabla se muestra que el movimiento total de carga se ha mantenido estable, con una ligera disminución en la última década, con una TMCA negativa de 0.2%, pasando de 7.27 a 7.11 millones de toneladas. Destaca el incremento que ha tenido el movimiento de carga general, con una TMCA de 11.4%, seguido del granel agrícola y granel mineral,

con TMCA de 7.7% y 1.4% respectivamente, mientras que otros fluidos y petróleo y derivados han registrado un descenso con una TMCA negativa de 10.3.8% y 3.0%. respectivamente. El movimiento de contenedores es reducido, sin embargo en los últimos 5 años ha registrado un crecimiento importante.

Tabla 15. Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Tampico, 2013-2022 (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Contenedores	Granel agrícola*	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2013	7,273,593	481,207	2,949	-	1,146,140	5,520,165	123,132
2014	6,785,295	275,281	1,064	95,529	1,241,865	5,012,963	158,593
2015	6,461,204	666,704	766	115,013	993,956	4,617,998	66,767
2016	7,037,693	784,582	7,150	54,174	1,155,410	5,017,263	19,114
2017	7,797,881	1,407,632	11,537	52,200	1,246,089	5,070,423	10,000
2018	8,153,927	1,538,418	42,357	84,064	1,388,926	5,090,109	10,053
2019	7,762,432	1,276,579	103,722	250,230	1,408,083	4,655,836	67,982
2020	7,597,156	1,399,387	108,571	71,276	1,454,699	4,516,313	46,910
2021	7,984,309	1,794,825	115,127	140,568	1,444,259	4,399,698	89,832
2022	7,111,829	1,273,428	138,369	172,339	1,302,918	4,178,430	46,345
TMCA	-0.2%	11.4%	53.4%	7.7%	1.4%	-3.0%	-10.3%

Fuente: CGPMM

*TMCA de 2014 a 2022



Considerando el movimiento portuario por línea de negocio de ambos puertos, Altamira y Tampico, se puede observar que el movimiento total de carga total ha registrado un incremento moderado en la última década, con una TMCA 2.2%, pasando de 22.60 a 27.45 millones de toneladas. Destaca el incremento que ha tenido el movimiento de carga

general, con una TMCA de 10.2%, seguido del granel agrícola, granel mineral y contenedores con TMCA de 7.5%, 4.8% y 3.8% respectivamente, mientras que otros fluidos y petróleo y derivados han registrado un descenso con una TMCA negativa de 3.9% y 3.0%. respectivamente.

Tabla 16. Histórico del movimiento portuario por línea de negocio de los puertos de Altamira y Tampico, 2013-2022 (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Contenedores	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2013	22,607,031	2,142,414	5,252,262	596,362	4,002,224	5,520,165	5,093,604
2014	24,099,544	2,600,718	5,353,290	523,414	4,967,202	5,012,963	5,641,957
2015	24,495,147	3,666,544	5,939,955	533,955	5,175,456	4,617,998	4,561,239
2016	24,758,177	3,405,040	6,082,538	565,373	6,289,051	5,017,263	3,398,912
2017	29,643,936	5,310,341	7,090,505	696,625	6,541,968	5,070,423	4,934,074
2018	31,574,069	5,473,579	7,221,218	772,409	7,525,964	5,090,109	5,490,790
2019	28,720,189	4,379,703	7,391,900	808,353	6,418,376	4,655,836	5,066,021
2020	25,364,266	3,878,647	6,903,423	855,944	5,876,479	4,516,313	3,333,460
2021	29,726,560	5,909,924	8,061,998	1,182,366	6,526,044	4,399,698	3,646,530
2022	27,457,069	5,131,047	7,328,498	1,146,708	6,108,703	4,178,430	3,563,683
TMCA	2.2%	10.2%	3.8%	7.5%	4.8%	-3.0%	-3.9%

Fuente: CGPMM



A la fecha de elaboración del presente PMDP, los puertos de Altamira y Tampico concentran el potencial del mercado en las distintas líneas de negocios en los estados de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila; así mismo se tiene conocimiento que en 2021 el Puerto de Brownsville movió más de 4.3 millones de toneladas de acero a través de la frontera sur y se espera que el volumen aumente a 5 millones para 2023. Se estima que una parte de estas cargas se derivarán necesariamente al puerto de Matamoros una vez que entre en operación, debido a su cercanía y a menores costos logísticos.

Con base en lo expuesto anteriormente, las previsiones de la demanda para los próximos 20 años en el Puerto de Matamoros, se presentan en las siguientes tablas en tres escenarios analizados.

El escenario base estima que el puerto tendrá un crecimiento con una TMCA de 5.32% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará los 2.7 millones de toneladas en 2042. Por línea de negocios, el escenario base supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual¹.

Tabla 17. Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Matamoros, escenario base (tendencial) (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023 - 2042	5.32%	6.92%	5.24%	4.55%	4.58%	5.14%
2013 - 2022*	2.2%	10.2%	7.5%	4.8%	-3.0%	-3.9%

¹ Las cifras que se indican de 2013 a 2023, corresponden a las TMCA de los puertos de Altamira y Tampico en su conjunto, como referencia de la evolución del movimiento de carga en la región.



En el escenario medio, se estima que el puerto tendrá un crecimiento con una TMCA de 6.27% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará los 4.6 millones

de toneladas en 2042. Por línea de negocio, el escenario medio supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual.

Tabla 18. Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Matamoros, escenario medio (porcentaje promedio anual)

Años	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023 - 2042	6.27%	7.70%	5.27%	6.25%	5.40%	5.22%
2013 - 2022*	2.2%	10.2%	7.5%	4.8%	-3.0%	-3.9%

En el escenario optimista, se estima que el puerto tendrá un crecimiento con una TMCA de 6.75% en un plazo de 20 años, lo que representa que el movimiento de carga alcanzará los 6.4 millones de

toneladas en 2042. Por línea de negocio, el escenario optimista supone las siguientes tasas medias de crecimiento anual.

Tabla 19. Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Matamoros, escenario optimista (porcentaje promedio anual)

	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023 - 2042	6.75%	8.08%	5.29%	7.02%	5.85%	5.28%
2013 - 2022*	2.2%	10.2%	7.5%	4.8%	-3.0%	-3.9%

En las siguientes tres tablas se presentan los pronósticos de movimiento de carga en el puerto para los próximos 20 años, considerando los escenarios base, medio y optimista.

Tabla 20. Pronósticos del movimiento portuario, por la línea de negocio, del Puerto de Matamoros, escenario base (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023	1,068,935	249,186	145,695	318,426	300,194	55,433
2024	1,498,333	399,203	200,181	405,893	421,188	71,867
2025	1,833,428	537,010	231,332	488,085	494,255	82,746
2026	2,073,087	632,944	249,165	561,290	539,358	90,330
2027	2,255,755	703,526	260,805	623,696	571,447	96,281
2028	2,291,368	714,518	267,635	630,927	579,408	98,880
2029	2,327,597	725,682	274,644	638,242	587,479	101,549
2030	2,364,453	737,021	281,837	645,642	595,663	104,290
2031	2,401,948	748,537	289,218	653,127	603,961	107,105
2032	2,440,095	760,232	296,792	660,699	612,375	109,996
2033	2,478,907	772,111	304,565	668,359	620,906	112,966
2034	2,518,395	784,175	312,541	676,108	629,556	116,015
2035	2,558,573	796,427	320,726	683,947	638,326	119,147
2036	2,599,454	808,871	329,126	691,876	647,218	122,363
2037	2,641,053	821,509	337,746	699,898	656,234	125,666
2038	2,683,382	834,345	346,591	708,012	665,376	129,058
2039	2,726,457	847,382	355,668	716,221	674,645	132,541
2040	2,770,291	860,622	364,982	724,525	684,044	136,119
2041	2,814,900	874,069	374,541	732,925	693,573	139,794
2042	2,860,299	887,726	384,350	741,422	703,235	143,567





Tabla 21. Pronósticos del movimiento portuario, por la línea de negocio, del Puerto de Matamoros, escenario medio (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023	1,470,580	357,618	197,896	444,222	397,416	73,428
2024	2,175,867	569,148	272,897	640,394	599,202	94,225
2025	2,793,337	796,566	315,831	838,441	733,173	109,326
2026	3,291,692	990,450	340,384	1,021,926	818,357	120,575
2027	3,705,003	1,160,412	356,373	1,181,397	877,221	129,599
2028	3,761,882	1,178,543	365,706	1,195,094	889,442	133,097
2029	3,819,713	1,196,958	375,284	1,208,949	901,832	136,690
2030	3,878,513	1,215,660	385,112	1,222,966	914,396	140,380
2031	3,938,299	1,234,654	395,198	1,237,144	927,134	144,169
2032	3,999,091	1,253,945	405,548	1,251,488	940,049	148,061
2033	4,060,906	1,273,538	416,169	1,265,997	953,145	152,057
2034	4,123,764	1,293,436	427,068	1,280,675	966,423	156,162
2035	4,187,684	1,313,646	438,252	1,295,523	979,886	160,377
2036	4,252,686	1,334,171	449,730	1,310,543	993,537	164,706
2037	4,318,791	1,355,017	461,508	1,325,737	1,007,377	169,152
2038	4,386,019	1,376,189	473,594	1,341,107	1,021,411	173,718
2039	4,454,392	1,397,691	485,997	1,356,656	1,035,640	178,407
2040	4,523,930	1,419,530	498,725	1,372,384	1,050,067	183,223
2041	4,594,656	1,441,710	511,786	1,388,295	1,064,695	188,169
2042	4,666,592	1,464,236	525,189	1,404,391	1,079,527	193,248



Tabla 22. Pronósticos del movimiento portuario, por la línea de negocio, del Puerto de Matamoros, escenario optimista (toneladas)

Años	Carga total	Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2023	1,872,225	466,049	250,097	570,019	494,638	91,423
2024	2,853,401	739,093	345,613	874,895	777,216	116,584
2025	3,753,246	1,056,122	400,331	1,188,796	972,091	135,905
2026	4,510,297	1,347,955	431,604	1,482,561	1,097,357	150,820
2027	5,154,250	1,617,299	451,942	1,739,097	1,182,996	162,917
2028	5,232,396	1,642,569	463,778	1,759,260	1,199,476	167,314
2029	5,311,829	1,668,233	475,924	1,779,656	1,216,185	171,831
2030	5,392,573	1,694,299	488,388	1,800,289	1,233,128	176,469
2031	5,474,650	1,720,772	501,178	1,821,161	1,250,306	181,233
2032	5,558,086	1,747,658	514,303	1,842,276	1,267,724	186,125
2033	5,642,905	1,774,965	527,773	1,863,635	1,285,384	191,149
2034	5,729,133	1,802,698	541,594	1,885,241	1,303,291	196,309
2035	5,816,795	1,830,865	555,778	1,907,098	1,321,447	201,608
2036	5,905,919	1,859,471	570,334	1,929,209	1,339,855	207,050
2037	5,996,530	1,888,525	585,270	1,951,575	1,358,520	212,639
2038	6,088,656	1,918,033	600,598	1,974,202	1,377,446	218,378
2039	6,182,326	1,948,001	616,327	1,997,090	1,396,635	224,273
2040	6,277,568	1,978,438	632,468	2,020,244	1,416,091	230,327
2041	6,374,411	2,009,351	649,032	2,043,666	1,435,818	236,544
2042	6,472,885	2,040,746	666,029	2,067,360	1,455,820	242,929



Análisis de la oferta

La infraestructura del Puerto de Matamoros, corresponde al diseño de un puerto de servicios *offshore*, destinado para atender las necesidades de la industria de la exploración y de la explotación petrolera. En la situación actual, para la recepción de las embarcaciones, se cuenta con un canal de navegación de 4,942 m de longitud, con un ancho de plantilla de 130 m y profundidad de 9 m. Se cuenta además con las obras de protección y el señalamiento marítimo necesario para la entrada y salida segura de embarcaciones.

Con el fin de ampliar la oferta de servicios del puerto, actualmente se llevan a cabo trabajos de dragado para dotar al puerto de una profundidad de 12 m en el canal de navegación y en la dársena de ciaboga. Con esto, se pretende que el Puerto de Matamoros esté en condiciones de manejar, a corto plazo, productos diversos de carga general, granel agrícola, granel mineral, petróleo y productos derivados, así como también brindar servicios especializados de apoyo a la industria energética.

El puerto cuenta actualmente con un cesionario a cargo de la operación de la Terminal de Usos Múltiples, que en su primera fase de inicio de operaciones, dispone de un muelle de 138 m de longitud, 15 m de ancho y 8 m de profundidad, con lo cual es posible dar servicio a embarcaciones de servicios *offshore* y para el manejo de carga general, piezas pesadas o sobredimensionadas y cargas a granel, en condiciones limitadas acorde

a la infraestructura. La terminal cuenta con una superficie de 58 ha, sin embargo, la zona de patios e instalaciones para el almacenamiento de la carga se encuentra en proceso de desarrollo, y su construcción se realizará por etapas, conforme a la captación de la demanda de servicios por tipo de carga.

El sistema operativo que se tiene previsto desarrollar, en una primera etapa de servicios de la TUM, es por maniobra directa, que consiste para maniobras de importación de carga general, en la descarga con las grúas del buque sobre camiones o unidades especializadas, que harán el desalojo para el almacenamiento de la carga fuera del puerto. En algunos casos, en donde las condiciones de la carga y la resistencia del suelo lo permitan, se podrán almacenar mercancías en el interior de la terminal o del recinto portuario. Para mercancías de exportación se prevé el mismo sistema operativo en forma inversa.

Para minerales de importación, el sistema operativo que se tendrá es también por maniobra directa; en el caso de fertilizantes u otros minerales a granel, las operaciones se realizarán utilizando las grúas del buque equipadas de almejas y tolvas para la descarga directa sobre camiones; en otros casos, como minerales metalúrgicos, tales como la chatarra o briqueta, se utilizarán pulpos o imanes, y la descarga será directa a camión. Las unidades de transporte harán el desalojo para el almacenamiento de la carga fuera del puerto.





Para minerales de exportación, como agregados pétreos, el sistema operativo consiste en la recepción de los camiones y el volteo de la carga sobre el muelle, a un costado del buque, de donde se tomará la carga con las grúas propias del barco para depositarla en el interior de sus bodegas, o bien se realizará la carga con el uso de bandas transportadoras. Si las condiciones de la carga y la resistencia del suelo lo permiten, se podrán almacenar agregados pétreos en el interior de la terminal o en las proximidades del puerto, a fin de garantizar la continuidad de las operaciones.

Para graneles agrícolas de importación, el sistema operativo que se tendrá es también por maniobra directa; las operaciones se realizarán utilizando las grúas del buque equipadas de almejas y tolvas para la descarga directa sobre camiones. Para exportación o cabotaje, el sistema operativo consistiría en la recepción de camiones y el volteo de la carga en tolvas de piso, para su vaciado en las bodegas del buque con el uso de bandas transportadoras.

Para el movimiento de petróleo y productos derivados, específicamente petrolíferos, su operación se llevará a cabo cuando se cuente con las instalaciones adecuadas y el equipamiento apropiado, para la recepción y el almacenamiento de los productos en forma segura.

Para las maniobras de carga *offshore*, el sistema operativo podría ser similar a lo descrito anteriormente por tipo de carga a manejar, específicamente para carga general, algunos minerales y fluidos tales como lodos u otros, aun cuando los rendimientos podrían ser menores a los que se tienen en operaciones con buques de gran porte y que operan en tráfico de altura.

A la fecha de elaboración del PMDP, no se cuenta en el puerto con instalaciones de la aduana, lo cual limita las operaciones de comercio exterior, sin embargo, para la operación de carga general y granel mineral, se cuenta con autorización del despacho de las mercancías por lugar distinto al autorizado (LDA), con lo cual se dará inicio al movimiento de carga por el puerto.

En las condiciones descritas anteriormente, los rendimientos promedio que se estima alcanzar en una primera etapa, que corresponde al inicio de operaciones del Puerto de Matamoros, se presenta en la siguiente tabla.



Tabla 23. Rendimientos promedio en el Puerto de Matamoros, 2023 (estimación)

Terminal / Instalación	Tipo de Carga	Modo de operación	Total de carga manejada en 2022	Rendimientos en toneladas	
			Toneladas	THBM	THBO
Terminal de Usos Múltiples	Carga general	Convencional	-	70.0	80.0
	Granel mineral	Convencional	-	170.0	202.0
	Granel agrícola	Convencional	-	160.0	170.0
	Carga <i>offshore</i>	Semiespecializado	-	13.0	15.0

Actualmente el puerto cuenta con un solo muelle, por lo cual, para fines de la estimación de la capacidad instalada de servicios, se considera un porcentaje de utilización por cada tipo de carga y maniobra². No se considera almacenamiento en puerto, dado que las áreas se encuentran en proceso de desarrollo. Así mismo, se considera que se cuenta con el suficiente número de camiones en la región para el ingreso y el desalojo de la carga, en forma con las maniobras de carga y descarga de los buques.

Con base en lo anterior, la capacidad instalada integral para el manejo de carga en el Puerto de Matamoros, tomando en cuenta los rendimientos señalados en la tabla anterior, y considerando la metodología sugerida por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), se calcula en 555 mil toneladas al año, como se detalla en la siguiente tabla.



2 Los porcentajes de utilización de muelle estimados son: carga general 40%, granel mineral 30%, granel agrícola 10% y carga *offshore* 20%. Conforme a las recomendaciones de la UNCTAD, se considera un tiempo de ocupación máximo del muelle de 65% para evitar tiempos de fondeo excesivo de los buques. Los rendimientos utilizados son en Toneladas Hora Buque en Muelle (THBM), por ser lo más representativo a la operación portuaria y al aprovechamiento del frente de atraque.



Tabla 24. Capacidad instalada integral en el Puerto de Matamoros, por línea de negocio y terminal, 2023 (toneladas)

Línea de negocio	Terminal/ instalación	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Carga general	Terminal de Usos Múltiples	159,460	-	159,460	159,460
Granel mineral		290,394	-	290,394	290,394
Granel agrícola		91,040	-	91,040	91,040
Carga <i>offshore</i>		14,804	-	14,804	14,804
Total		555,698	-	555,698	555,698

Los datos de buques máximos que se pueden recibir en la situación actual en el Puerto de Matamoros, se presentan en la siguiente tabla.

Tabla 25. Datos de buques máximos del Puerto de Matamoros, 2023 (estimación anual)

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (ton)	Embarque Promedio del buque (ton)
Carga general	32	120.0	120.0	7.3	8,500	5,000
Granel mineral	34	120.0	120.0	7.3	10,000	8,500
Granel agrícola	11	120.0	120.0	7.3	10,000	8,500
Carga <i>offshore</i>	7	92.07	85.0	5.8	4,389	2,000



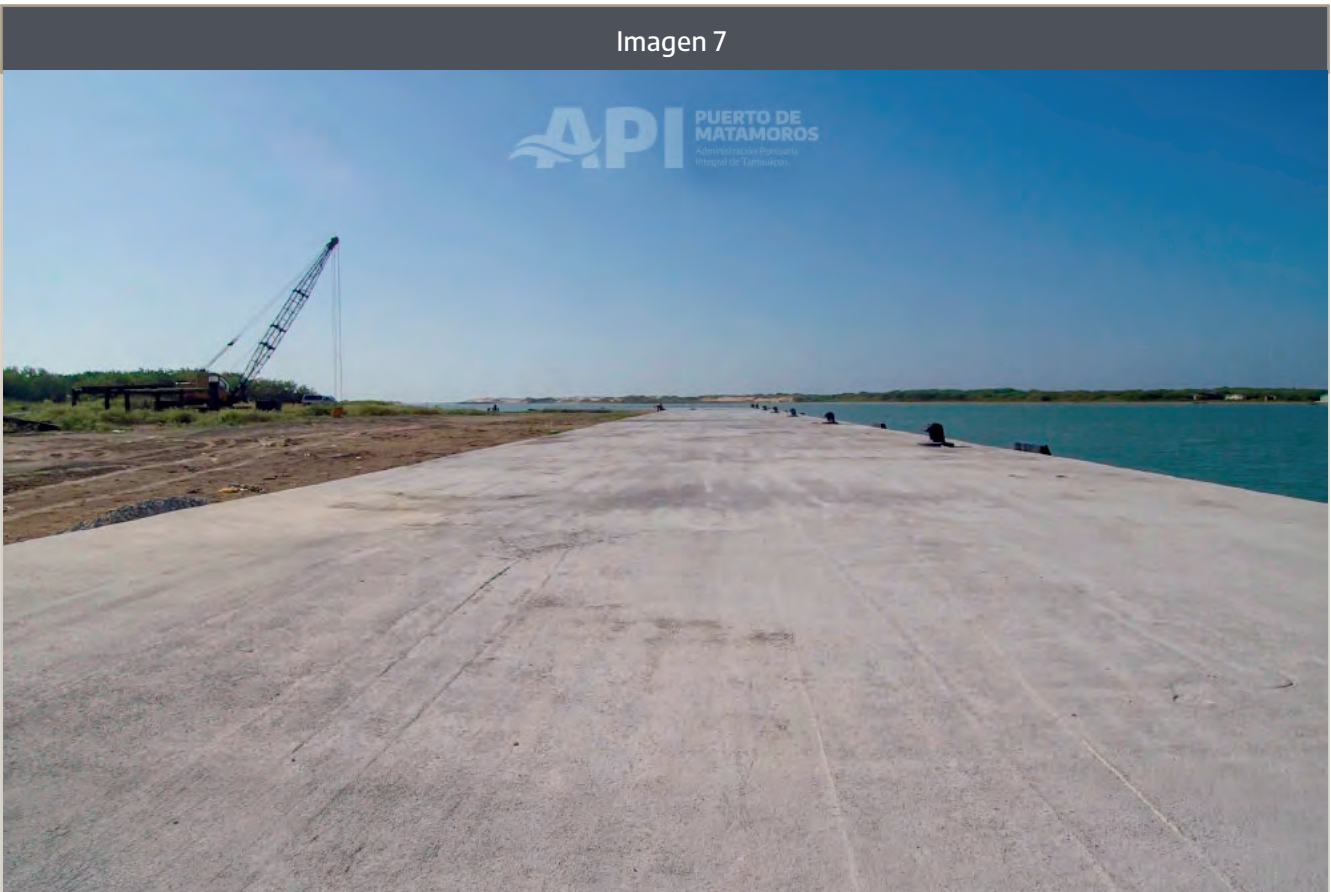


Como se indica anteriormente, a la fecha de elaboración del presente PMDP, se llevan a cabo trabajos de dragado para dotar al puerto de una profundidad de 12 m en el canal de navegación y en la dársena de ciaboga, esto es sin duda de gran beneficio para el puerto, sin embargo existe la limitante de las dimensiones del muelle y la profundidad a la que se puede dragar en el frente de atraque, lo cual será motivo de acciones

conjuntas del cesionario y de la API, con el fin de incrementar la capacidad de servicios del puerto.

Así mismo, para hacer frente a la demanda del mercado relevante, se instrumentarán procesos de adjudicación de contratos de cesión parcial de derechos, con el fin de atraer inversión privada al puerto para el desarrollo de la capacidad de servicios.

Imagen 7



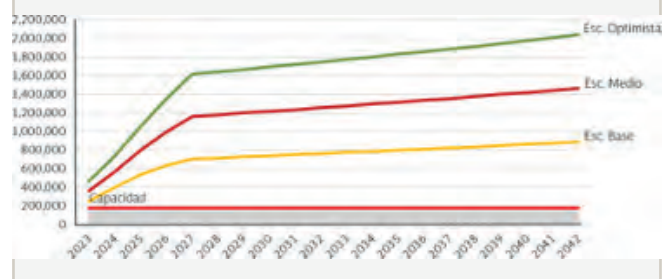
Balance de oferta y demanda de infraestructura

Con el propósito de analizar el balance entre la oferta y la demanda de infraestructura para el manejo de carga comercial en el Puerto de Matamoros, a continuación se presentan gráficos que consideran el crecimiento esperado en los distintos tipos de carga, conforme a los estudios realizados de mercado y de capacidad instalada del puerto.

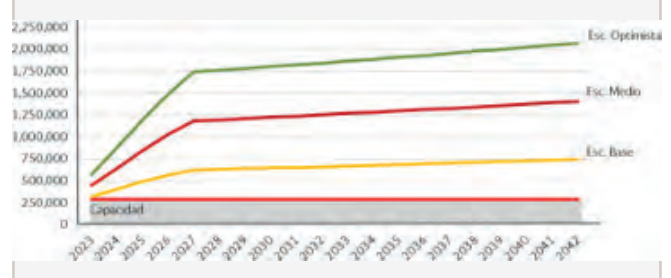
El balance de oferta-demanda para carga general, muestra que la capacidad de servicios es apenas aceptable para el inicio de operaciones del puerto en el escenario base, por lo cual se deberán instrumentar acciones en la construcción de infraestructura y en el equipamiento necesario para el manejo de la carga en el puerto. En una primera fase, las operaciones estarían limitadas al movimiento de carga *offshore* y de piezas sobredimensionadas para la industria eólica, principalmente.

En la línea de negocio de granel mineral, la capacidad de servicios del Puerto de Matamoros es aceptable para el inicio de operaciones en el escenario base, sin embargo resulta insuficiente para atender la demanda en los tres escenarios analizados, por lo cual se requiere tomar medidas en el equipamiento y el acondicionamiento de los espacios portuarios para incrementar la capacidad de servicios y el aprovechamiento de los espacios

Gráfica 4. Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Matamoros, 2023-2042 (toneladas)



Gráfica 5. Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Matamoros, 2023-2042 (toneladas)



Las gráficas anteriores con relación a nuestro cesionario, se modificarán una vez que su Terminal de Usos Múltiples realice las inversiones programadas, con el consecuente aumento de capacidad de todas las cargas.



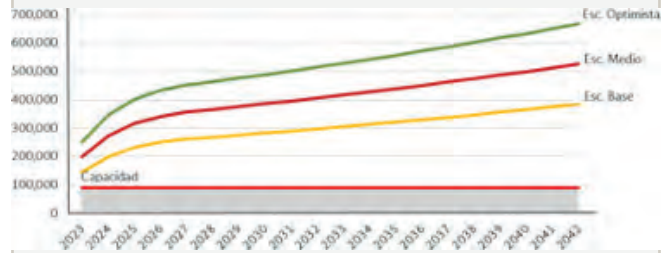
disponibles. Se estima que, con la infraestructura existente, las operaciones estarían limitadas al manejo de agregados pétreos, en volúmenes reducidos.

En la línea de negocio de granel agrícola, la capacidad del Puerto de Matamoros resulta insuficiente para atender la demanda en los tres escenarios analizados, por lo cual se requiere desarrollar la infraestructura necesaria y contar con el equipamiento para la operación de esta carga. En las condiciones actuales, se estima que, con la infraestructura existente, las operaciones estarían limitadas al manejo de algunos granos de importación, en embarques reducidos.

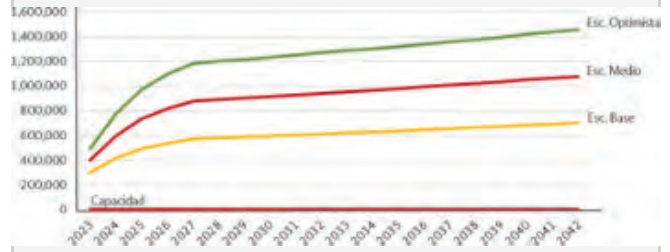
En la línea de negocio de petróleo y derivados, no obstante que existe la demanda, actualmente no se cuenta con la capacidad de servicios para la atención de esta carga, ya que para esto se requiere de instalaciones especializadas que cuenten con el equipamiento apropiado para la descarga de los buques y para el almacenamiento de la carga en condiciones seguras. En este sentido, la captación de la demanda está sujeta al desarrollo de dichas instalaciones.

En la línea de negocio de otros fluidos, actualmente no se cuenta con la capacidad de servicios para la atención de esta carga en los tres escenarios analizados, por lo que la captación de la demanda está sujeta al desarrollo de instalaciones apropiadas para su manejo y almacenamiento.

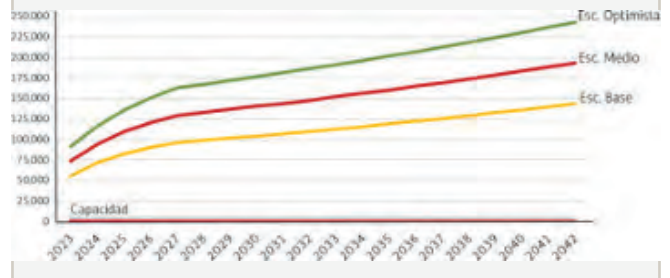
Gráfica 6. Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de Matamoros, 2023-2042 (toneladas)



Gráfica 7. Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Matamoros, 2023-2042 (toneladas)

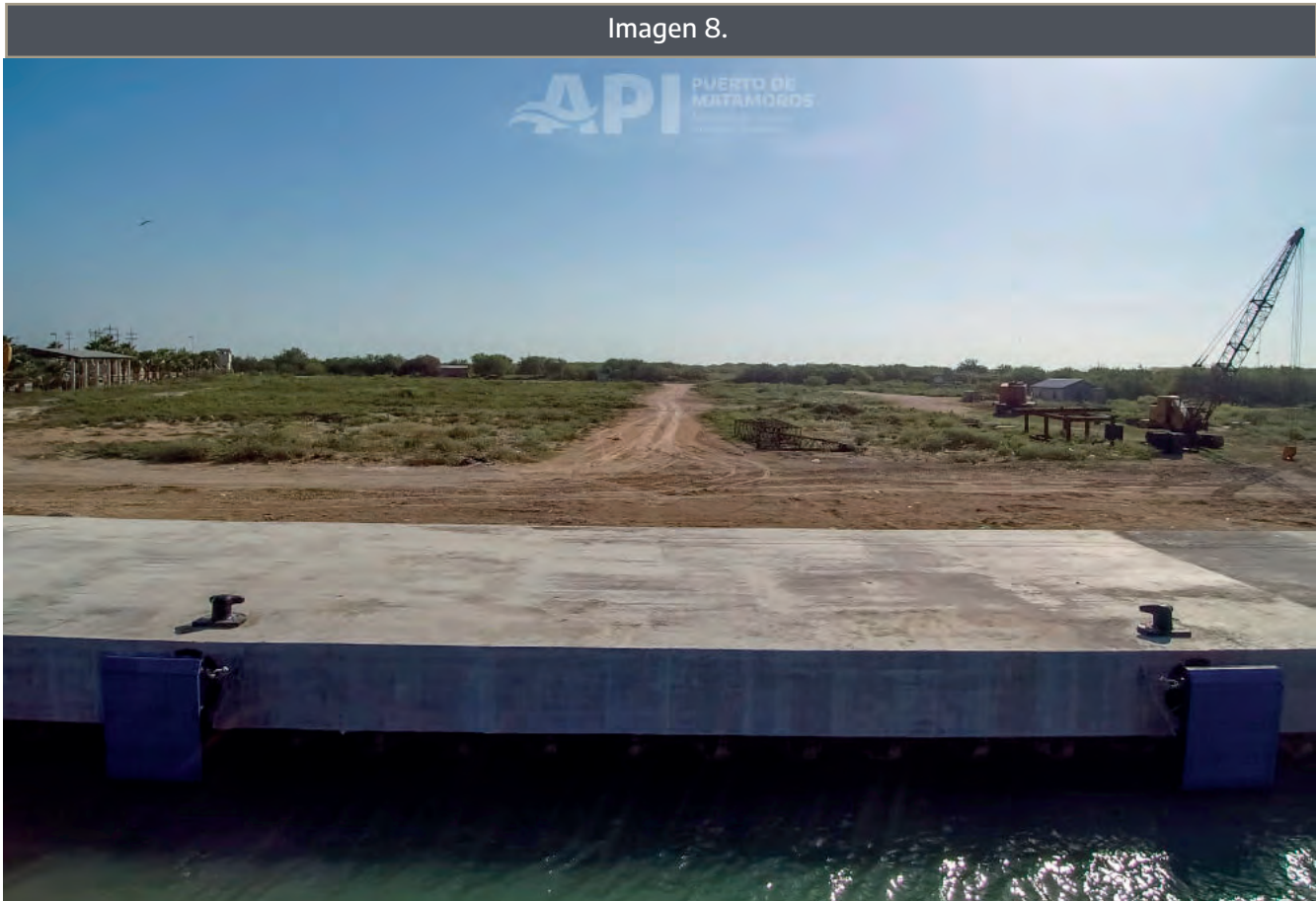


Gráfica 8. Comparativo de oferta y demanda de otros fluidos en el Puerto de Matamoros, 2023-2042 (toneladas)



Las gráficas anteriores con relación a nuestro cesionario, se modificarán una vez que su Terminal de Usos Múltiples realice las inversiones programadas, con el consecuente aumento de capacidad de todas las cargas.

Imagen 8.



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuario

Para fines del PMDP, fue realizado un análisis y posteriormente un diagnóstico de la situación actual del Puerto de Matamoros, a partir del cual se identificaron estrategias y líneas de acción, asociadas a los requerimientos de infraestructura y la realización de proyectos encaminados desarrollar un puerto competitivo para dar servicios a la región norte del país.

A fin de determinar la viabilidad de las inversiones consideradas, se tomó en cuenta el alcance de la estrategia nacional para incrementar el

crecimiento de la economía y su competitividad. Con las tendencias internacionales del comercio y la aprobación de reformas estructurales en la economía mexicana, se tiene previsto que en conjunto detonarán una mayor inversión en la región norte del país y, con ello, el potencial del aparato productivo a través de su impacto favorable en el desarrollo de infraestructura, el incremento de la capacidad productiva y en la actividad económica.





El análisis histórico de ingresos y egresos obtenidos durante el periodo 2018-2022, por la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V., muestra que captó un total de ingresos a flujo de efectivo por la cantidad de \$ 291,544,583, de los cuales \$ 182,870,244 corresponden a ingresos propios, siendo la principal fuente de ingresos la cesión parcial de derechos, lo que representa el 19.2 % de los ingresos propios totales. Durante el mismo periodo, se registró un egreso total a flujo de efectivo por \$170,093,977, de los cuales se invirtieron en el rubro de inversión pública \$ 60,387,582.45

La fuente de recursos propios que genera API Tamaulipas, se considera que tendrán un crecimiento durante el horizonte de planeación de este PMDP, ya que se derivan principalmente de las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria, por el otorgamiento de contratos de cesión parcial de derechos, por el cobro de contraprestaciones de los mismos contratos, y por un incremento gradual en el nivel de operaciones del puerto.

Para el periodo 2023-2028, API Tamaulipas estima obtener ingresos propios por \$ 2,166,852,771, con crecimiento promedio anual sostenido del 1.05 % a partir de 2023; así mismo se proyecta que dichos recursos serán destinados fundamentalmente a cubrir los costos y gastos de operación, y se estima una generación de efectivo de operación para desarrollar nueva infraestructura portuaria, con base en las metas previstas en este PMDP.

Para la construcción de nuevas terminales e instalaciones y la modernización y equipamiento de las existentes, será necesario promover y atraer inversión privada en su construcción y operación. En términos de lo establecido en la Ley de Puertos, la construcción y equipamiento de nuevas instalaciones y terminales portuarias, podría estar a cargo de empresas privadas que solventen su capacidad técnica y económica en los concursos de contratos de cesión parcial de derechos correspondientes.

Lo anterior es acorde con la política sectorial, que 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 sólido, que ofrece certidumbre y reglas claras para la participación del sector privado en el desarrollo y operación de infraestructura portuaria.

Con base en las consideraciones arriba realizadas, el Puerto de Matamoros podrá soportar el cumplimiento de las metas de mantenimiento y construcción que el presente PMDP establece.



2.2 Retos para el desarrollo del puerto

El Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND), establece como objetivo fundamental del Gobierno Federal, mejorar las condiciones de vida y el bienestar de los mexicanos mediante una transformación política y económica del país. Entre las acciones previstas, está la de integrar una red de comunicaciones y transportes efectiva, sustentable y segura, que sirva a los mexicanos, facilite el traslado de bienes y contribuya a mejorar las condiciones de vida de la población, principalmente los menos favorecidos y fortalezca la seguridad nacional.

Por su parte, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, define como su objetivo 4: Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la Marina Mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos para mejorar la conectividad multimodal y así fortalecer el mercado interno regional.

De igual manera, el Plan Estatal de Desarrollo del Estado de Tamaulipas 2023-2028 (PED), mantiene congruencia con el PND considerando tres ejes fundamentales para el desarrollo económico: Gobierno al servicio del pueblo, Política social para el bienestar, y Progreso económico inclusivo y sostenible. El PMDP del Puerto de Matamoros, participa en este tercer eje al impulsar la reactivación económica, el mercado interno y el empleo en la entidad. Por conducto de las líneas de

acción del mismo eje, se da impulso a la capacidad productiva en temas relacionados con la industria, el comercio, infraestructura de comunicaciones, agua, energía y medio ambiente, entre otros sectores estratégicos para la entidad.

Estos objetivos y estrategias nacionales y sectoriales, representan la base con la que se fundamenta la planeación establecida en este PMDP del Puerto de Matamoros, el cual tiene ante sí importantes retos de modernización y desarrollo para fomentar su competitividad y coadyuvar al crecimiento económico de Tamaulipas y de la región noreste de México.

El Puerto de Matamoros es de gran importancia para servir a la frontera norte de México; su construcción, equipamiento y puesta en operación, representa una gran contribución a que el país cuente con un Sistema Portuario Nacional eficiente y que la economía mexicana y su comercio exterior tengan más y mejores opciones para impulsar el desarrollo del país.

Como parte de este sistema, la comunidad portuaria requiere participar en las acciones emprendidas por el Gobierno Federal, con el propósito de conformar y consolidar dos sistemas portuarios complementarios altamente eficientes, el del Océano Pacífico y el del Golfo de México-Caribe, que se vinculen competitivamente a los distintos mercados del país e internacionales.



De los retos principales que tiene el Puerto de Matamoros, destaca la construcción de la infraestructura básica para el inicio de operaciones. Entre estas obras, se requiere el mejoramiento de la carretera de acceso al puerto, suavizado algunas curvas, con fin de que los camiones de doble remolque o con carga sobredimensionada puedan circular con seguridad y eficiencia. Así mismo, se debe dotar al puerto de los servicios de energía eléctrica necesaria, con el tendido de una línea de alta tensión, para permitir el establecimiento de empresas e industrias en el recinto portuario y en terrenos adyacentes de la zona norte. Se requieren además los servicios de urbanización de agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, fibra óptica y la construcción de vialidades internas, así como la delimitación del recinto portuario, entre otras obras importantes.

A la fecha de elaboración de este PMDP, se llevan cabo obras dragado para dotar al puerto de una profundidad de 12 m, con lo cual se estará en la posibilidad de recibir embarcaciones de mayor porte, sin embargo, se requiere la construcción de muelles, patios y áreas acondicionadas para el almacenamiento de la carga. También se requiere la construcción de instalaciones de la aduana, para permitir el manejo y almacenaje de mercancías del comercio exterior, así como las obras necesarias para garantizar la seguridad de las personas, las mercancías, los equipos y las instalaciones del recinto portuario.

El Puerto de Matamoros tiene la oportunidad de participar activamente en el movimiento de carga con origen y destino en la región noreste de México; en la línea de negocios de carga general, puede convertirse en un importante nodo

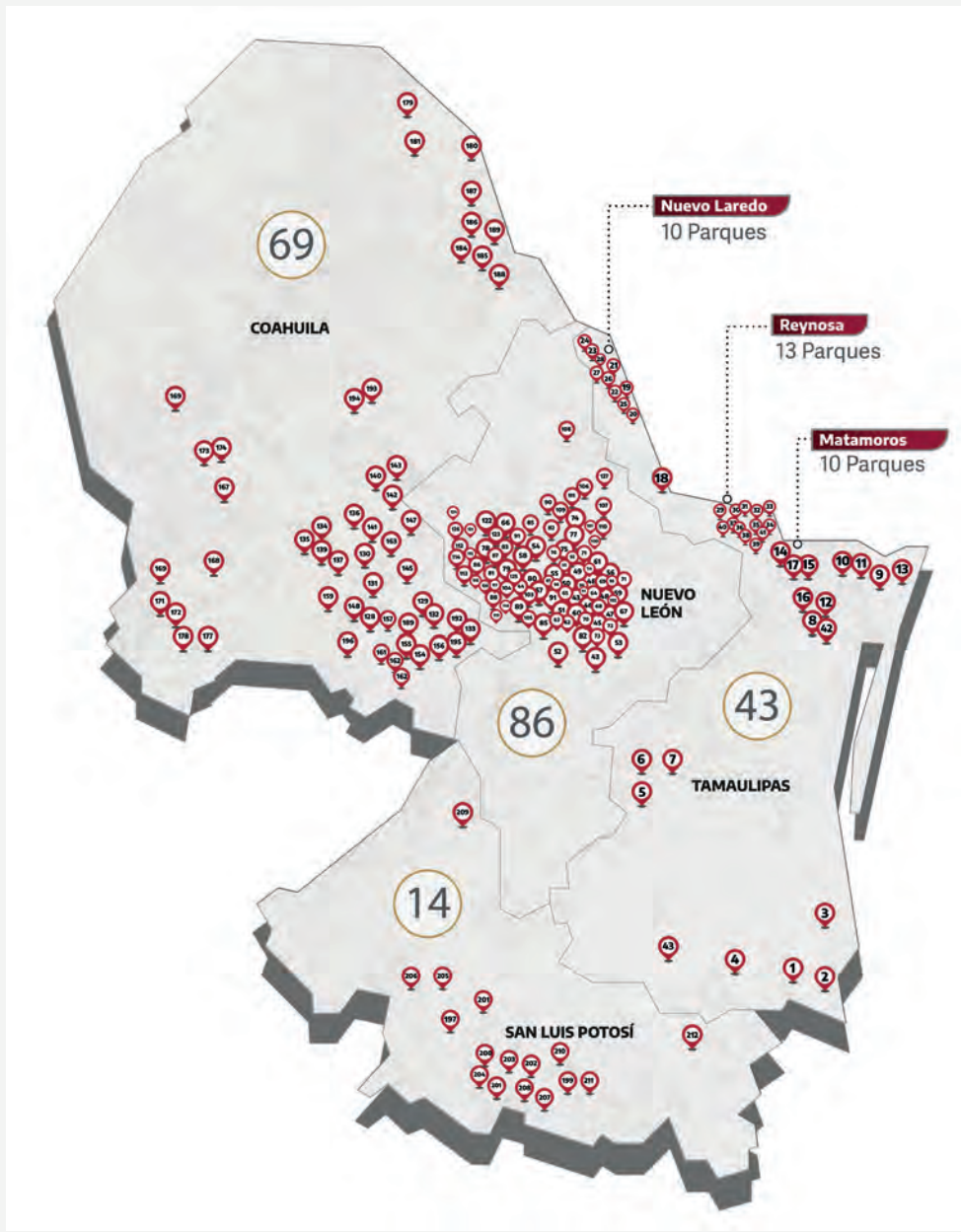
logístico para la movilización de mercancías de o hacia las ciudades con alto desarrollo industrial, como Monterrey, Saltillo, Torreón y Monclova, así como para el suministro de materiales o insumos que se requieren en las ciudades fronterizas de Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo, en donde se ubican importantes centros de consumo y de manufactura. El reto para el Puerto de Matamoros, es desarrollar la infraestructura necesaria y contar con el equipamiento para ser atractivo frente a los puertos que manejan actualmente esta carga, como Altamira, Tampico y el Puerto de Brownsville.

El *nearshoring* como estrategia de desarrollo de las grandes compañías internacionales, generará una importante demanda para la movilización de carga y la prestación de servicios en el Puerto de Matamoros, lo cual se ha visto reflejado con la creciente demanda de espacios industriales en las ciudades fronterizas de Reynosa, Matamoros y Nuevo Laredo, por empresas maquiladoras o del sector de manufactura, que buscan acercarse al mercado de consumo de los Estados Unidos, aprovechando los menores costos de mano de obra, del costo de la tierra, logística y transporte, así como aprovechar los tratados comerciales que México tiene celebrados con el mundo entero.

La región noreste del país es la que se ha visto mayormente beneficiada con esta tendencia internacional, ya que ofrece beneficios importantes a las empresas por su cercanía con la frontera de los EUA, en comparación con los centros industriales de la región centro y bajo, que se encuentran a más de 700 km de distancia. Además de que los estados del norte cuentan con mano de obra calificada y espacios suficientes para el establecimiento de empresas y sus proveedores.



Mapa 10. Parques industriales ubicados en el *Hinterland* del Puerto de Matamoros



Fuente: APITAM



De los proyectos más relevantes que se tiene conocimiento a la fecha de elaboración de este PMDP, destacan la construcción de la Giga Factory de TESLA, y la ampliación de la Planta de KIA, ambas del sector automotriz en el estado de Nuevo León. Así mismo el establecimiento de Nordex Acciona en el Municipio de Matamoros, compañía de origen alemán dedicada a la producción de palas de aerogeneradores eólicos para los mercados de exportación. Estas compañías, así como sus proveedores asociados, podrían generar una importante demanda de servicios del Puerto de Matamoros, teniendo el reto de desarrollar la infraestructura necesaria y contar con el equipamiento para la operación de la carga.

En la línea de negocios de granel mineral, el Puerto de Matamoros tiene el reto y la oportunidad de participar en el segmento de mercado de la exportación de agregados pétreos que se producen en la zona norte del estado de Tamaulipas, con destino a las zonas urbanas de la costa este de los Estados Unidos. Con la operación marítima de estos productos, el volumen podría incrementarse substancialmente a los que actualmente se manejan y a costos menores, a la vez que se podrá atender nuevos mercados. El reto consiste en desarrollar la logística portuaria que sea competitiva frente las exportaciones que se realizan pasando por las aduanas de la frontera terrestre, y que dichas cargas se operen de manera más eficiente por la vía marítima.

En la zona de influencia del puerto de Matamoros se tiene proyectos muy importantes que pueden detonar el movimiento de carga en esta línea de negocio, tal es el caso de la nueva planta de Ternium México, ubicada en el estado de Nuevo León. Al respecto, es de mencionarse que en 2021, el Puerto de Brownsville movió más de 4.3 millones de toneladas de acero a través de la frontera entre México y EUA, y se espera que para 2023 el volumen aumente a 5 millones. Su principal destino es Ternium México que importa planchones de acero desde Brasil, pasando por el Puerto de Brownsville.

Ternium México está en proceso de construir una nueva acería para producir 2.6 millones de toneladas cada año de planchón. Este proyecto cambiará sin duda el movimiento de acero que actualmente recibe por el Puerto de Brownsville, sin embargo, abre la oportunidad para el Puerto de Matamoros de recibir los insumos necesarios para la producción de acero, como minerales metalúrgicos. El reto para el Puerto de Matamoros que se deriva de esta línea de negocio, consiste en desarrollar la infraestructura especializada para recibir estos y otros productos a granel, como fertilizantes para el importante sector agrícola de la entidad, que se ubica en áreas cercanas al puerto.





En la línea de negocios de granel agrícola, el puerto tiene el reto y la oportunidad de participar en el movimiento de carga de importación de maíz, trigo y soya que actualmente pasa por el Puerto de Altamira con destino a la zona de influencia del Puerto de Matamoros. Así mismo, puede incursionar en el movimiento de cabotaje de los excedentes de sorgo que se producen en áreas cercanas al puerto con destino a la península de Yucatán, en donde se ubican importantes zonas consumidoras de este grano. El reto para el Puerto de Matamoros, consiste en desarrollar la infraestructura especializada y la logística que lo haga competitivo frente a las otras opciones que existen para el movimiento de este segmento de carga.

Por lo que se refiere a la línea de negocios de petróleo y productos derivados, el Puerto de Matamoros tiene la oportunidad de convertirse en centro de abastecimiento de los combustibles que se consumen en la región noroeste de México, y que actualmente es abastecida por los Puertos de Tampico y de Brownsville, principalmente. El reto que se presenta para el puerto de Matamoros, es atraer la inversión privada para desarrollar la infraestructura especializada para una terminal de desembarque, almacenamiento y distribución de productos petrolíferos.

En la misma línea de negocios, es de mencionarse que el estado de Tamaulipas concentra el 63% de los recursos prospectivos nacionales de

hidrocarburos, localizados en aguas someras y profundas, frente a sus costas en el Golfo de México. Con el anuncio de Woodside Energy, asociada con PEMEX en el yacimiento de Trión, de un plan de inversiones por 7,200 millones de dólares para iniciar la extracción de petróleo en aguas profundas del Golfo de México, con una producción de 100 mil barriles por día, este movimiento de carga podría convertirse en uno de las más relevantes en el mediano y largo plazo para el Puerto de Matamoros, en donde el reto sería la coordinación de acciones para desarrollar la infraestructura y los servicios portuarios necesarios para atender este línea de negocios en forma eficiente y segura.

Por otra parte, el mercado del gas natural es un segmento que se encuentra en constante crecimiento a nivel mundial; de acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (AIE), se espera que el consumo de gas natural continúe expandiéndose hasta el año 2050, además de que, siendo el combustible menos contaminante, se verá menos afectado por políticas que buscan reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El reto que se deriva para el Puerto de Matamoros en esta línea de negocios, es participar en la coordinación de acciones con PEMEX, así como con empresas del sector privado que participan en actividades de exploración frente a sus costas en el Golfo de México, para desarrollar la infraestructura y los servicios necesarios para la atención en su momento de este movimiento de carga.



Por lo que se refiere a la línea de negocio del *offshore*, el Puerto de Matamoros es el lugar adecuado para atender embarcaciones y dispositivos navales que se dedican a las actividades de exploración y de explotación petrolera, para transportar diversos materiales, como minerales a granel, herramientas, fluidos y otros suministros, con el propósito de abastecer a las plataformas ubicadas en la zona de Cinturón Plegado Perdido en aguas profundas en el Golfo de México. Por el puerto también se transportará personal que laborará en las plataformas petroleras vía marítima y vía aérea mediante helicópteros. El reto que se deriva en esta línea de negocios, es también el desarrollo de la infraestructura necesaria, en cuanto a muelles, patios y áreas de almacenamiento, para la atención apropiada de la logística de este movimiento portuario.

En la línea de negocios de astilleros, las actividades petroleras que se desarrollan en el Golfo de México, brindan la oportunidad para el Puerto de Matamoros de participar en los servicios relacionados con el mantenimiento y construcción de embarcaciones o de estructuras para las plataformas marítimas, así como también para el desmantelamiento de artefactos marinos. El reto que se presenta para el puerto es contar con la infraestructura para el desarrollo sustentable de esta actividad. En la zona norte del puerto, se cuenta con amplios espacios que podrían

ser destinados para el desarrollo de un clúster dedicado a actividades del ramo metalmeccánico, vinculado con servicios a las embarcaciones y las plataformas marítimas.

Para la operación de la carga en las distintas líneas de negocios del Puerto de Matamoros mencionadas anteriormente, es importante contar con la conectividad ferroviaria para incrementar su capacidad de servicios y hacer frente a la competencia con los puertos de la región, por lo cual, uno de los desafíos de mayor relevancia para el puerto, es el de coordinar las acciones necesarias con los distintos niveles de gobierno, así como con el concesionario del ferrocarril Canadian Pacific Kansas City (CPKC), para la construcción de una vía que comunique al puerto con el sistema ferroviario del noreste de México.

En su vinculación con sus mercados, el puerto de Matamoros tiene la oportunidad de promover el desarrollo de corredores y rutas de transporte que vinculen eficazmente los tramos marítimo y terrestre en su hinterland, a fin de elevar su capacidad y atraer cargas e inversiones, garantizar costos competitivos y generar mayor valor agregado. Una oportunidad con potencial de desarrollo, la representa el comercio de cabotaje entre el Puerto de Matamoros y otros puertos mexicanos. La comunidad portuaria tiene ante sí el reto de identificar la posibilidad de este tipo



de tráficos y promover las acciones necesarias para su operación. Resulta crucial que el puerto impulse rutas de carga entre los puertos de Matamoros, Tampico-Altamira, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Seybaplaya y Progreso.

Así mismo, para desarrollar la competitividad del Puerto de Matamoros, un reto preponderante sería de contar con una plataforma virtual con tecnologías de la información, que haga eficientes los trámites y procedimientos así como los controles y registros estadísticos. Otra línea de acción importante sería la capacitación constante del personal operativo y gerencial de la administración portuaria, cesionarios, prestadores de servicios, autoridades e instituciones para garantizar la calidad de los servicios.

La sustentabilidad ecológica y social representa uno de los retos de mayor importancia para el Puerto de Matamoros, por ubicarse en una zona natural protegida; la sana convivencia con el entorno será posible en la medida en que se impulse en el recinto portuario un crecimiento verde. Para tal propósito, otro objetivo fundamental de la comunidad portuaria es el de lograr un desempeño ambientalmente responsable, promoviendo la cooperación entre operadores y prestadores de servicios para alcanzar un compromiso colectivo de sustentabilidad, que sea integral, medible y evaluable.

El propósito común es operar como puerto sustentable, que tenga como premisa cubrir las necesidades actuales, sin que se afecten las posibilidades de las generaciones futuras. Con estos alcances, la situación financiera del puerto 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.

Se buscaría también que el desarrollo portuario, sea respaldado con acciones congruentes a la política pública de mares y costas, a fin de promover oportunidades económicas, fomentar la competitividad y la coordinación para hacer frente a los efectos del cambio climático, apoyando decididamente la protección del patrimonio natural, previniendo la contaminación y contribuyendo a la preservación de la salud pública y del ambiente, mitigando el impacto ambiental generado por las operaciones marítimo-portuarias.



De esta manera, de conformidad con la política del gobierno federal, de desarrollar y modernizar infraestructura que impulse una relación armónica puerto-ciudad, la comunidad portuaria tiene el reto de coexistir con las poblaciones cercanas al puerto, reconociendo como premisas de interés público que las obras y la operación portuarias pueden producir impactos al medio ambiente y al entorno urbano, además de que el crecimiento del puerto genera flujos vehiculares con cargas pesadas en áreas aledañas a la población.

Al mismo tiempo, se debe tener en cuenta que el puerto genera importantes ventajas para la población local, ya que le otorga una identidad y proyección nacional e internacional, y es una fuente para su desarrollo económico y el empleo.

Esta confluencia de ventajas e impactos, representa la posibilidad de mejorar la calidad de vida mediante una relación armónica puerto-ciudad, basada en la buena vecindad y en una alianza detonante de iniciativas que aseguren

su futuro, con el objeto de lograr un crecimiento regional- urbano-portuario sustentable, que propicie sinergias y mayores perspectivas de crecimiento socioeconómico, tanto para la población local como para el puerto, y que permita planear su desarrollo en el largo plazo.

Con el propósito de generar soluciones permanentes relacionadas con el desarrollo sostenible y sustentable del puerto, así como impulsar prácticas para desdoblarse el programa de vinculación Puerto-Ciudad, impulsando la participación ciudadana, la equidad y la inclusión social, se promoverá la integración del Consejo Consultivo conforme a lo establecido en los artículos 42 y 43 de la Ley de Puertos. Como uno de los principales retos y objetivos de este consejo, se participará en la elaboración del Programa Parcial de Desarrollo Urbano que vincule la planeación estratégica de la zona portuaria con el entorno rural y urbano que física y funcionalmente se relacione con ella.



Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Energía
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

03. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Matamoros

- 3.1 Visión y misión del Puerto de Matamoros
- 3.2 Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto
- 3.3 Metas e indicadores
- 3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario





03. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Matamoros

La planeación estratégica que se presenta en este capítulo, tiene por objeto definir el conjunto de actividades y tareas que se ejecutarán en el Puerto de Matamoros, para el logro del objetivo y metas establecidas.

Esta planeación promueve el esfuerzo conjunto y coordinado de todos los actores del puerto, para avanzar en la misma dirección y para que las acciones que emprendan conduzcan a la generación y logro de los resultados específicos esperados. El proceso de planeación que se siguió, está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos del PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica.

En este capítulo se define la visión del puerto con un horizonte de planeación de largo plazo de 20 años, y la misión para lograr la situación deseada; el objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas expresadas como los resultados esperados; así como los indicadores, con unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica.

El capítulo concluye con la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de Operación del Puerto de Matamoros.





3.1 Visión y misión del Puerto de Matamoros

VISIÓN

Posicionar geoeconómica y logísticamente al “Puerto del Norte” Matamoros como uno de los puertos más eficientes, sostenibles y en uso de nuevas tecnologías e inteligencia artificial para Latinoamérica, proyectado en un plan transexenal que detone la economía, el desarrollo y el bienestar del Estado de Tamaulipas así como el de la República Mexicana, mediante la creación de una ciudad portuaria estratégicamente diseñada y planificada que impulse la industria, el comercio nacional e internacional, garantizando la seguridad integral.

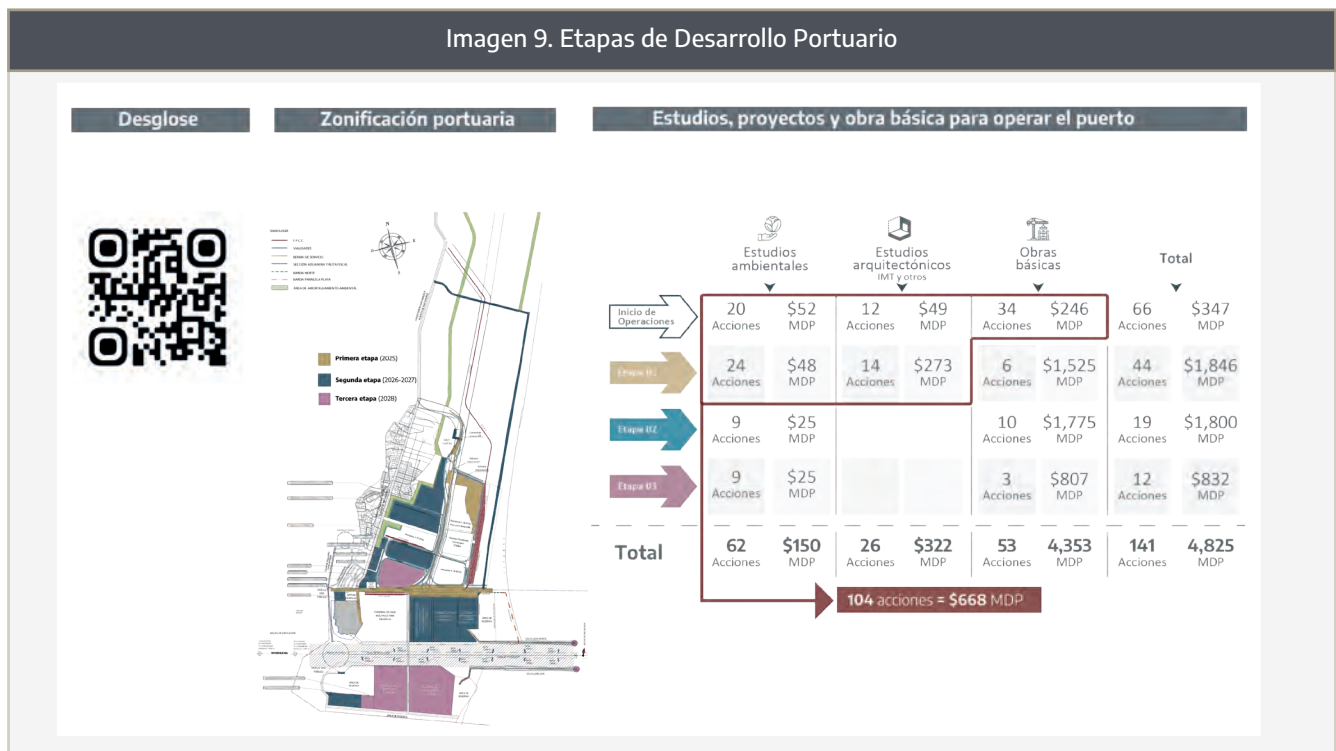
MISIÓN

Situar a la API Tamaulipas, “Puerto del Norte” con la infraestructura portuaria y de servicios en un puerto de altura con estándares internacionales, respetuoso del medio ambiente, socialmente responsable, capaz de albergar en sus terminales empresas del ramo industrial y de servicios, que permita toda clase de operaciones de comercio marítimo multimodal, coadyuvando al crecimiento económico, estatal, nacional e internacional.



Con el financiamiento adecuado, se ejecutarán tres etapas, la primera con una inversión inicial de \$ 2,193 MDP, se pondrá énfasis en el inicio simultáneo de los proyectos prioritarios finalizándose en la segunda con un gasto total de \$ 1,800 MDP y en la tercera y última etapa se cubrirán \$ 832 MDP dando un total de \$ 4,825 MDP hasta el 2028. Esto se logrará explorando diversas opciones de financiamiento; una de ellas – la enajenación de acciones – dará viabilidad financiera al Puerto de Matamoros.

Imagen 9. Etapas de Desarrollo Portuario

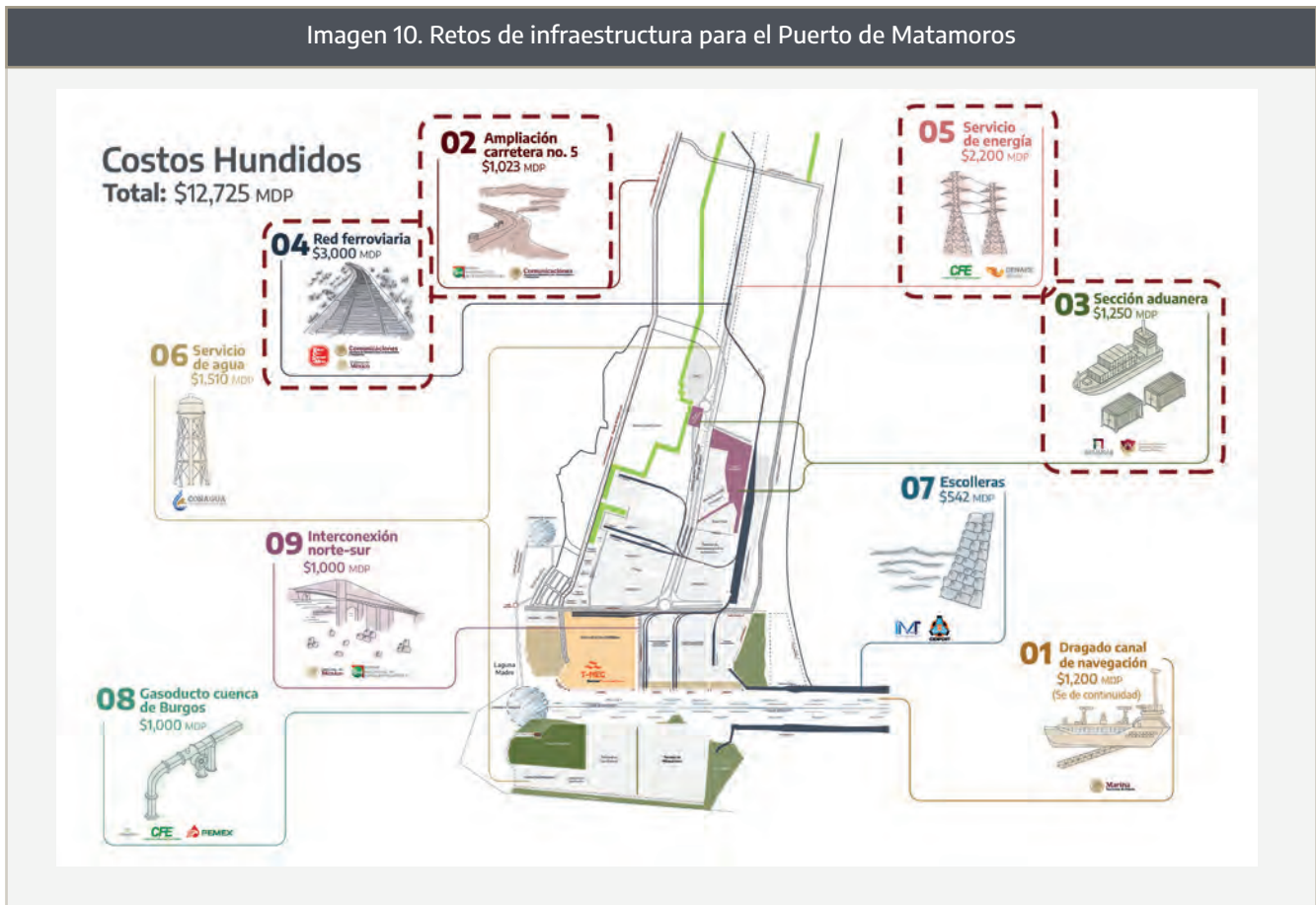


Fuente: APITAM



Para que el Puerto de Matamoros pueda emerger como un nodo comercial estratégico de talla internacional es necesario concatenar los volúmenes que ingresen y se muevan a través de él. El esquema de la tabla anterior representa la oportunidad para realizar gestiones que permitan posicionar al puerto como un referente internacional, estos “Costos Hundidos” están proyectados a precios alzados para que, de acuerdo con las gestiones, el apalancamiento financiero e ingresos del puerto, se desarrolle basados en la demanda del comercio marítimo.

Imagen 10. Retos de infraestructura para el Puerto de Matamoros



Fuente: APITAM



3.2 Objetivo estratégico, estrategias y línea de acción del puerto

El objetivo estratégico está formulado bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que las metas de desarrollo correspondientes, así como estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

El objetivo estratégico que establece este PMDP responde a los retos que enfrenta para su desarrollo el Puerto de Matamoros, y guarda congruencia con aspectos específicos de la visión y misión establecidas, por lo que destacan los resultados y beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresa las políticas de desarrollo establecidas para el Sistema Portuario Nacional.

Tabla 26. Objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción del puerto

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
<p>Dotar al “Puerto del Norte” de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modulada para ubicarlo a nivel global como la puerta al Cinturón Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y asequible, de esencia comercial e industrial.</p>	<p>Desarrollar infraestructura portuaria y optimizar el uso de los espacios</p>	<p>Construir y conservar la infraestructura del puerto</p> <p>Atraer inversión privada para el desarrollo de infraestructura y el equipamiento del puerto</p>
	<p>Promover la competitividad de las actividades portuarias</p>	<p>Promover e instrumentar acciones de eficiencia en el uso de la infraestructura del puerto</p> <p>Desarrollo de recursos humanos, técnicos y tecnológicos para el mejoramiento de la oferta portuaria</p>
	<p>Promover la planeación integral y la sustentabilidad</p>	<p>Fomentar la planeación del desarrollo portuario considerando la vinculación urbana y ambiental</p> <p>Ejercer un desempeño portuario ambientalmente responsable</p>

3.3 Metas e indicadores

Como parte fundamental del proceso de planeación estratégica, en las tablas siguientes se establecen las metas que el Puerto de Matamoros proyecta alcanzar durante la vigencia de este PMDP. Estas metas mantienen relación directa con el objetivo estratégico del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en los siguientes tres grupos:

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

Tabla 27. Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento 1/3

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ubicación	Responsable
Dotar al "Puerto del Norte" de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modulada para ubicarlo a nivel global como la puerta al Cinturón Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y asequible, de esencia comercial e industrial.	Mantenimiento al señalamiento al señalamiento marítimo del puerto	7,168,800							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.
	Dragado de mantenimiento	8,450,883							12PuE, 13PuE, 14PuN	
	Mantenimiento de validez y señalización	4,943,150							15PuS	
	Mantenimiento de instalaciones y edificaciones	37,834,838							Recinto portuario	
	Mantenimiento de servicios generales del puerto (agua potable, alcantarillado, alumbrado, CCTV, voz y datos, etc)	12,073,500							Recinto portuario	
	Mantenimiento de obras de atraque	2,680,000							17PuS, 18PuS.	





Tabla 27. Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento 2/3

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ubicación	Responsable
Dotar al "Puerto del Norte" de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modulada para ubicarlo a nivel global como la puerta al Cinturón Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y asequible, de esencia comercial e industrial.	Construcción de vialidades zona norte 2.34km	477,892,396							15PuS	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.
	Construcción de barda perimetral 3.48km	80,326,038							Recinto portuario	
	Básculas electrónicas de 120 toneladas	1,644,634							Recinto portuario	
	Construcción de red de servicios de agua, drenaje sanitario y pluvial, energía eléctrica, alumbrado público red contra incendios voz y datos, etc.	134,150,000							Recinto portuario	
	Construcción de equipamiento de señalamiento marítimo	9,480,000							Recinto portuario	
	Estudios y programas ambientales para el desarrollo de infraestructura del puerto	32,930,929							Recinto portuario	
	Estudios y proyectos técnicos para la construcción de infraestructura de servicio, para la operación y desarrollo del puerto	152,198,794							Recinto portuario	
	Programas de atención a las condicionantes y medidas de mitigación ambiental para el desarrollo sustentable del puerto	68,580,186							Recinto portuario	
	Dragado de construcción a la - 12 m	140,848,049							12PuE, 13PuE, 14PuN	
	Sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV) para la operación y vigilancia del puerto	34,788,816							Recinto portuario	
	Sistema para operación y control de inventarios	2,088,000							Recinto portuario	
	Servicios y equipamiento para la autorización del Despacho por Lugar Distinto al autorizado (LDA) y el código PBIP	25,780,763							Recinto portuario	
	Construcción de isla de autoridades que incluye edificaciones, oficinas y casetas de control de acceso	390,561,356							Recinto portuario	
	Reubicación de asentamientos irregulares ubicados dentro de terrenos de la Secretaría de Marina	49,500,000							Recinto portuario	
Construcción de muelle de servicio para transbordo zona sur	320,000,000							Recinto portuario		

Tabla 27. Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento 3/3

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (M\$)	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ubicación	Responsable
<p>Unificar el 'Puerto del Norte' de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permite operar, construyendo una nueva portadana integral y moderna con utilidad a nivel global como la puerta al Corredor Comercial del Norte, Golfo de México y a Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible y accesible, de escala comercial e industrial.</p>	Construcción de edificaciones en servicios de puerto	1,465,000,000							Zona de desarrollo portuario	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.A. de C.V.
	Construcción y habilitación de sistema Integral eléctrico de buque	50,000,000							Zona de desarrollo portuario	
	Construcción de rampa para embarcaciones	210,000,000							Recinto portuario	
	Construcción de parque industrial en zona de desarrollo del puerto	270,000,000							Zona de desarrollo portuario	
	Construcción de planta desaladora	600,000,000							Reserva portuario	





Tabla 28. Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística 1/2

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ubicación	Responsable	
<p>Debido al "Puerto del Norte" de Matamoros, se tiene la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permite detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modular para utilizarla a nivel global como la puerta al Corredor Transcontinental Norte, Golfo de México y el Corredor Interamericano del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y accesible de escala comercial e industrial.</p>	Ampliación de la infraestructura para el desarrollo de terminal de contenedores para el puerto de Matamoros (EAP) para el inicio de operaciones del puerto	Obtención de licitación							1PuE	Terminal Matamoros de Matamoros, SA de CV	
	Instrumentación de un proceso para el otorgamiento de un contrato de arrendamiento para la construcción, mantenimiento y operación de una Terminal Portuaria (TAP) y su gestión general	Adjudicación de concurso								4PuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Instrumentación de un proceso para el otorgamiento de un contrato de arrendamiento para la construcción, mantenimiento y operación de un Terminal de Contenedores	Adjudicación de concurso								5PuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Instrumentación de un proceso para el otorgamiento de un contrato de arrendamiento para la construcción, mantenimiento y operación de un Terminal de Contenedores	Adjudicación de concurso								NAPuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Instrumentación de un proceso para el otorgamiento de un contrato de arrendamiento para la construcción, mantenimiento y operación de un Terminal de Contenedores	Adjudicación de concurso								7PuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Instrumentación de un proceso para la actualización de las Reglas de Operación de Puerto	Reglas de operación registradas								Recinto portuario	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Diseño e instrumentación de un plan de acción para el desarrollo de una terminal de contenedores en Puerto de Matamoros	Plan de acción operando								NPuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Diseño e instrumentación de un plan de acción para el desarrollo de una terminal de pasajeros en el puerto de Matamoros y su zona aledaña	Plan de acción operando								9PuE, 10PuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Diseño e instrumentación de un plan de acción para el desarrollo de un sistema de información en el puerto de Matamoros	Plan de acción operando								Y PuE	Administración Portuaria de Tampulipas, SA de CV
	Diseño e instrumentación de un programa para el desarrollo de la comunidad portuaria	Programa operando								Recinto portuario	Comunidad portuaria
	Diseño e instrumentación de un programa para el desarrollo de la comunidad portuaria	Programa operando								Recinto portuario	Comunidad portuaria

Tabla 28. Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística 2/2

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	2023	2024	2025	2026	2027	2028	Ubicación	Responsable	
<p>Debido al "Puerto del Norte" de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modular para ubicarlo a nivel global como la puerta al Corredor Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible y seguro, de servicio comercial e industrial.</p>	<p>Diseño e instrumentación de un sistema de información estratégica de comunidad con una plataforma móvil, analítica y de gestión que permita optimizar las operaciones de actividades y flujo de los puertos de Matamoros.</p>	Sistema operando							Redino portuario	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.O. de C.V.	
	<p>Diseño y operación operativa de una plataforma con tecnologías de la innovación y conectadas, que permita integrar a los beneficiarios, autoridades y usuarios del puerto.</p>	Plataforma de información operando								Redino portuario	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas S.O. de C.V.
	<p>Detonar puerto de seguridad en las operaciones de zonas, con plataforma de infraestructura tecnológica.</p>	Plataforma de seguridad operando								Redino portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Diseño e instrumentación del programa de comunidad portuaria para promoción y comercialización del puerto como estación de logística.</p>	Programa operando								Recinto portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Adaptación e integración de la visión como puerto sustentable.</p>	Programa certificado operando.								Redino portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Adaptación de un programa tecnológico e innovación específica.</p>	Programa operando								Recinto portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Adaptación e integración de la visión de desarrollo de la comunidad.</p>	Programa certificado operando.								Recinto portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Diseño e instrumentación de un programa para el mejoramiento de la capacitación técnica del personal portuario y capacidad gerencial personal de apoyo.</p>	Programa operando								Redino portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Diseño e instrumentación de un programa de innovación portuaria.</p>	Elaboración de Programa								Recinto portuario	Comunidad Portuaria
	<p>Revisión e integración y el funcionamiento del Consejo consultivo del Puerto.</p>	Consejo operando								Recinto portuario y zonas vinculadas	Consejo Consultivo
<p>Declaración de sostenibilidad del Programa Social de Desarrollo Urbano.</p>	Elaboración de Programa										



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

Tabla 29. Indicador del desarrollo portuario 1/2

Objetivo estratégico	Dotar al “Puerto del Norte” de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modulada para ubicarlo a nivel global como la puerta al Cinturón Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y asequible, de esencia comercial e industrial.					
Indicador	Productividad de maniobras portuarias					
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle, o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque.					
Método de cálculo	$\text{Toneladas, Contenedores o Unidades Buque en Operación} = \frac{\text{Toneladas o contenedores o unidades operadas}}{\left[\begin{array}{c} \text{Fin de} \\ \text{operaciones} \\ \text{buque} \end{array} - \begin{array}{c} \text{Inicio de} \\ \text{operaciones} \\ \text{buque} \end{array} \right]}$					
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación					
Frecuencia de medición	CHBO: Contenedores Hora Buque en Operación					
Sentido de indicador	Anual					
	Línea base 2023*			Meta 2028		
	Carga general fraccionada	15	THBO	Carga general fraccionada	80	THBO
	Carga general unitizada	-	THG	Carga general unitizada	170	THG
	Carga contenerizada	-	CHG	Carga contenerizada	18	CHG
	Granel Agrícola Semi mecanizado	-	THBO	Granel Agrícola Semi mecanizado	300	THBO
	Granel Mineral Semi mecanizado	170	THBO	Granel Mineral Semi mecanizado	300	THBO
	Petróleo y derivados	-	THBO	Petróleo y derivados	900	THBO
	Otros fluidos	-	THBO	Otros fluidos	240	THBO

*productividad estimada para el inicio de operaciones del puerto.



Tabla 29. Indicador del desarrollo portuario 2/2

Objetivo estratégico	Dotar al “Puerto del Norte” de Matamoros, con la infraestructura, maquinaria y equipo especializado que le permita detonar, construyendo una ciudad portuaria integral y modulada para ubicarlo a nivel global como la puerta al Cinturón Comercial del Norte, Golfo de México y el Corredor interoceánico del Istmo de Tehuantepec, con la vocación de tener un puerto sostenible, sustentable y asequible, de esencia comercial e industrial.	
Indicador	Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental	
Descripción del indicador	Cuantifica el número de empleados 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.	
Método de cálculo	Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental.	
Unidad de medida	Empleado	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido de indicador	Ascendente	
	Línea base 2023*	Meta 2028
	No disponible	10



3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La zonificación maestra está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas o adjudicadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, las zonas portuarias que se proyectan desarrollar durante la vigencia de este PMDP. En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas en el Puerto de Matamoros a la fecha de elaboración de este PMDP.

Tabla 30. Zonas portuarias asignadas en el Puerto de Matamoros

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra	
1	Pu	E	Terminal de Usos Múltiples I	29,510.82	587,443.35	Terminal Marítima de Matamoros, SA de CV
2	Pu	E	Administración Portuaria Integral	-	25,415.15	Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, SA de CV
3	Pu	E	Aduana	-	147,573.35	Aduana de Matamoros

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

A continuación, en las siguientes tablas se describen las zonas portuarias proyectadas para desarrollo.

Tabla 31. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 1/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
4	Pu	S	Terminal Semiespecializada Roll on Roll Off y de carga general	10,499.96	189,186.84

Justificación técnica

Una de las principales funciones de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas es garantizar el uso, aprovechamiento y explotación de la infraestructura portuaria existente, así como de las áreas de tierra y agua que conforman el recinto portuario del Puerto de Matamoros, ofreciendo servicios que permitan incrementar el comercio e impulsar la economía de la región. En este contexto, se cuenta actualmente con áreas aprovechables que se proyectan para el desarrollo de una Terminal Semiespecializada Roll on Roll off y para carga general, así como cargas que resulten compatibles con este segmento de negocio.

La llegada de Tesla y sus proveedores de servicios, así como la ampliación de la planta de KIA en el Estado de Nuevo León, se estima que generará una importante demanda de servicios para el sector automotriz. Asimismo, por la saturación que presentan los puertos del Golfo de México en el manejo de automóviles y la cercanía geográfica del Puerto de Matamoros con algunas de las principales empresas ensambladoras de vehículos ubicadas en la región norte del país, se prevé que repercutirá favorablemente en el movimiento de carga rodada por este puerto.

Para el proyecto, se contempla que la superficie sea desarrollada mediante un proceso de concurso público para el otorgamiento de un Contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de una Terminal Semiespecializada Roll on Roll off y de carga general. Se prevé que esta terminal sea de uso público (Pu), con un modo de operación semiespecializado (S).



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



Tabla 32. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 2/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m ²)	
Módulo construcción	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra

S	Pu	S	Terminal de Usos Múltiples II	14,903.63	297,137.10
---	----	---	-------------------------------	-----------	------------

Justificación técnica

Por su ubicación geográfica, el Puerto de Matamoros puede convertirse en un importante nodo logístico en la región noreste del país, para la movilización de mercancías de o hacia las ciudades con alto desarrollo industrial, como Monterrey, Saltillo, Torreón y Mondova, así como para el suministro de materiales o insumos que se requieren en las ciudades fronterizas de Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo, en donde se ubican importantes centros de consumo y de manufactura. Así mismo, el potencial imperante de su foreland le permite establecer relaciones comerciales con los Estados Unidos de América, Europa, África y Centroamérica, diversificando así su mercado y negocios.

En el segmento de carga general, existe una amplia gama de productos que entran y salen de la zona norte del país a través del sistema actual de puertos; en el presente, los puertos nacionales de Altamira y Tampico, así como el de Brownsville en los EUA, concentran el potencial de mercado del sector acerero de los estados de Nuevo León y Coahuila, así como el creciente movimiento del sector automotriz, específicamente en el manejo de autopartes, laminados y automóviles; una parte de estas cargas se estima que se derivarán necesariamente al puerto de Matamoros, debido a su cercanía y a menores costos logísticos. Otro segmento de mercado es el manejo de cargas sobredimensionadas y equipos para la industria energética y otros sectores industriales.

En el mercado relevante de los graneles minerales, estudios recientes han determinado que existe un potencial de exportación de agregados pétreos de más de 300 mil toneladas por año que se pueden operar por el Puerto de Matamoros con destino al Estado de Texas en los EUA e incursionar a otros continentes como Europa y África, el cual puede aumentar sustancialmente siempre y cuando el costo integral de movilizar el material vía marítima sea menor que el que actualmente se tiene por vía terrestre. Asimismo, existen otras oportunidades en el mercado relevante, como la operación de minerales metalúrgicos para abastecimiento de la industria siderúrgica de la región, entre otros.

En el segmento de los graneles agrícolas, el mercado por atender está conformado por productos de importación, como maíz, soya y trigo, que actualmente se mueven por el Puerto de Altamira con destino a la zona norte del Estado de Tamaulipas, y que podrían ser operados por el Puerto de Matamoros por constituir una mejor opción con base en un menor costo logístico. Asimismo, el área de influencia de uso agrícola del Puerto de Matamoros es superavitaria en la producción de sorgo con más de 2 millones de toneladas en promedio anual. La Península de Yucatán es una de las principales zonas consumidoras de este grano, lo cual constituye un mercado potencial relevante por medio del cabotaje para el Puerto de Matamoros.

Con base en lo expuesto anteriormente, y con fundamento en el artículo 53 de la Ley de Puertos, se planea la adjudicación de dos contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, que tienen por objeto la construcción, equipamiento, uso, aprovechamiento y explotación de una superficie de tierra para el desarrollo de dos Terminales Multipropósitos, en la que se manejará todo tipo de carga comercial.

Se prevé que la utilización de estos espacios sea de uso público (Pu), con un modo de operación semiespecializado (S).

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

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

Tabla 33. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 3/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
6	Pu	E	Terminal Especializada de Fluidos	10,499.96	199,659.65

Justificación técnica

De acuerdo a las previsiones de la Secretaría de Energía (SENER), en su informe de Prospectiva de Petróleo Crudo y Petrolíferos 2018-2032, señala que el mercado de combustibles mantendrá una tendencia de crecimiento; se estima que en los próximos años, la demanda de combustibles en el sector transporte presente un incremento de 34%, y que en 2032, las gasolinas y el diésel serán los combustibles de mayor demanda al representar el 90% del total.

Bajo el marco legal actual y las condiciones de mercado imperante, se prevé que el Puerto de Matamoros puede ser un importante punto en la recepción, almacenamiento y posterior distribución a los consumidores ubicados en su área de influencia. La localización y la infraestructura con que contaría el puerto, le ubicarían a corto plazo como una opción competitiva para esta actividad.

Para el proyecto, se contempla que la superficie sea desarrollada mediante un proceso para el otorgamiento de un contrato de cesión parcial de derechos, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de una terminal especializada de fluidos, para el manejo y almacenamiento de petrolíferos y otras cargas que resulten compatibles, y que se operan por medio de tubería, como aceites y productos químicos. Esta terminal, contará con un muelle de uso exclusivo adyacente al rompeolas norte del puerto. Se prevé que esta terminal sea de uso público (Pu), con un modo de operación especializado (E).

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





Tabla 34. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 4/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m ²)	
Mínimo consultivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
7	Pu	E	Astillero	—	32,058.29

Justificación técnica

El Puerto de Matamoros, representa un centro logístico para la exploración y la explotación petrolera en aguas profundas, en la zona conocida como Cinturón Plegado Perdido (CPP), de donde se genera la oportunidad de brindar e incrementar la oferta nacional para el mantenimiento y construcción de plataformas petroleras, así como de embarcaciones de servicios dedicadas a esta industria.

Por su ubicación geográfica al norte del país, el puerto tiene el potencial para atraer la demanda de servicios de construcción, ensamble, mantenimiento y rehabilitación de embarcaciones y plataformas marinas, tanto en el mercado nacional como para el extranjero. En la parte norte del Golfo de México, frente a las costas de EUA, se tienen casi 4,000 plataformas de petróleo y gas activas, con las exploraciones en aguas someras y profundas por el lado de México, el movimiento de embarcaciones y las actividades en plataformas se estima que se incrementarán gradualmente.

Para el proyecto, se contempla que la superficie sea desarrollada mediante un proceso para el otorgamiento de un contrato de cesión parcial de derechos, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de un astillero, con actividades relacionadas con la construcción y mantenimiento de embarcaciones y plataformas marinas, o parte de estas, así como para el desmantelamiento de artefactos marinos. Se prevé que la utilización de estos espacios sea de uso público (Pu), con un modo de operación especializado (E).

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



Tabla 35. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 5/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
8	Pa	E	Terminal de hidrocarburos	20,411.57	508,691.61

Justificación técnica

Tamaulipas concentra el 63% de los recursos prospectivos nacionales de hidrocarburos, que se localizan frente a sus costas en aguas someras y profundas. Asimismo, con base en información de la Administración de Información Energética de EEUU (EIA) en su caso de referencia *Annual Energy Outlook 2022 (AEO2022)*, se proyecta que el uso de las energías renovables será la fuente de energía de más rápido crecimiento, sin embargo, hasta el 2050, el petróleo seguirá siendo la principal fuente de consumo para generación de energía, seguida por el gas natural.

Por otra parte, conforme a la actualización de los recursos realizada en 2019 por la Comisión Nacional de Hidrocarburos (CNH), en la región de aguas profundas, conformada por el Área de Cinturón Plegado Perdido, la porción norte de Cordilleras Mexicanas y la central de Cuenca Salina, la estimación de los recursos prospectivos asciende a un total de 12,922 millones de barriles de petróleo crudo equivalente (mmpcd), por lo que en la medida que se consoliden los proyectos de inversión, particularmente en el área de Cinturón Plegado Perdido, esta línea de negocio se convertirá en una de las más relevantes en la operación del puerto.

Para el desarrollo de esta terminal, se contempla la coordinación de acciones con PEMEX y sus empresas asociadas en actividades de exploración y explotación frente a las costas de Tamaulipas, para el otorgamiento de un contrato de cesión parcial de derechos, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de una terminal especializada de hidrocarburos. Se prevé que esta terminal contará con un área de berma de servicios para ductos para su conexión con la zona norte del puerto, la cual, en el cruce del canal de navegación contará con una profundidad de -16 m, sujeto a estudios técnicos de factibilidad y de optimización del trazo del proyecto; asimismo podrá contar con un muelle en espigón para el atraque de dos embarcaciones en forma simultánea en la zona norte del recinto portuario, que dispondrá igualmente de una berma de servicios para ductos. La utilización de estos espacios será de uso particular (Pa), con un modo de operación especializado (E).

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



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

Imagen 11





Tabla 36. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 6/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
9	Pa	E	Terminal de gas natural	--	372,142.13
10	Pa	E	Instalación de Licuefacción	--	40,112.71

Justificación técnica

El mercado del gas natural es un segmento que se encuentra en constante crecimiento a nivel mundial; de acuerdo con la Agencia Internacional de Energía (AIE), se espera que el consumo de gas natural continúe expandiéndose hasta el año 2050, además de que, siendo el combustible menos contaminante, se verá menos afectado por políticas que buscan reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

La producción de gas natural en México ha venido creciendo en forma constante, sin embargo es insuficiente para las necesidades energéticas del país, por lo cual las importaciones de este producto también han venido en aumento. Al respecto la SENER, en su informe de Perspectiva de Gas Natural 2018-2032, indica que se espera que en 2032 la demanda de gas natural sea un 30.3% adicional respecto al año de referencia de 2017. Señala también que la región que tiene más participación en el consumo es la noreste, con un porcentaje de 32.4% del total nacional, asociada a la actividad industrial de la región y a la generación de electricidad de las centrales ubicadas en la zona, y cuyas posibilidades de crecimiento son las más altas del país.

De acuerdo a las previsiones que se tienen en materia energética, las importaciones de gas natural, así como la producción de origen nacional seguirán en aumento, siendo este el combustible el preferido por el sector industrial por su poder calorífico, su menor costo y por ser menos contaminante, por lo cual se requiere contar con la infraestructura apropiada para su manejo, almacenamiento y distribución. Asimismo, las actividades de exploración y de explotación de petróleo y gas en los yacimientos ubicados frente a las costas de Tamaulipas, hacen necesario contar con infraestructura adecuada para la recepción y el manejo de este fluido energético.

Por tal motivo, para el desarrollo de esta terminal, se contempla la coordinación de acciones con PEMEX y sus empresas asociadas en actividades de exploración y explotación frente a las costas de Tamaulipas, para el otorgamiento de un contrato de cesión parcial de derechos, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de una terminal especializada de gas natural. Se prevé que esta terminal contará con un área de berma de servicios para ductos para su conexión con la zona norte del recinto portuario, la cual, en el cruce del canal de navegación contará con una profundidad de -16 m sujeto a estudios de factibilidad y de optimización del trazo del proyecto. La utilización de estos espacios será de uso particular (Pa), con un modo de operación especializado (E).

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



Imagen 12

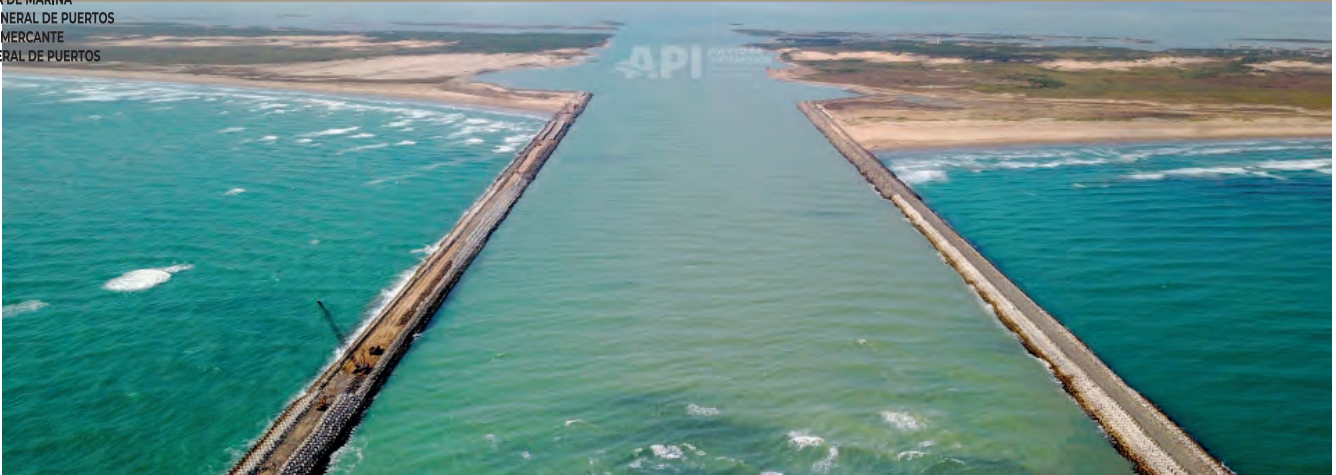


Tabla 37. Zona portuaria proyectada para desarrollo en el Puerto de Matamoros 7/7

Clave de zonificación			Destino	Superficies asignadas (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		Agua	Tierra
11	Pa	E	Planta desalinizadora	--	101,639.87

Justificación técnica

El *nearshoring* como estrategia de desarrollo de las grandes compañías internacionales, ha generado una creciente demanda de espacios industriales en las ciudades fronterizas e industriales de la región noreste de México, por empresas maquiladoras o del sector de manufactura, que buscan acercarse al mercado de consumo de los Estados Unidos, aprovechando los menores costos de mano de obra, del costo de la tierra, logística y transporte, así como aprovechar los tratados comerciales que México tiene celebrados con el mundo entero.

El Puerto de Matamoros cuenta con amplios espacios en la zona norte de desarrollo portuario, destinados para parques industriales, para empresas con actividades relacionadas con el sector energético, la manufactura, la maquila o los servicios de logística, con la ventaja de contar además con la cercanía del puerto para la atención de servicios vinculados al transporte marítimo de materiales, insumos o maquinaria para la producción o el comercio internacional de mercancías.

Para el logro de este objetivo, resulta importante contar con la seguridad del abastecimiento de agua potable en cantidad y calidad adecuada y suficiente, por lo cual se tiene previsto el otorgamiento de un contrato de cesión parcial de derechos, conforme a la Ley de Puertos, que tendrá por objeto la construcción, equipamiento y operación de una planta desalinizadora, que estará ubicada en la zona sur del recinto portuario. Se prevé que esta instalación contará con un área de berma de servicios para ductos, para su conexión con la zona norte del puerto. Se considera que la utilización de estos espacios sea de uso particular (Pa), con un modo de operación especializado (E).

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

En las siguientes tablas descriptivas se detallan las áreas de agua, las vialidades, muelles de uso común y las áreas destinadas como reserva portuaria.

Tabla 38. Áreas de agua del Puerto de Matamoros

Clave de zonificación			Destino	Superficies destinada (m2)
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		
12	Pu	E	Canal de navegación	394,072.46
13	Pu	E	Dársena de ciaboga I	125,663.70
14	Pu	E	Áreas de agua de uso común	6,912,687.39

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

Tabla 39. Vialidades y muelles de uso común del Puerto de Matamoros

Clave de zonificación			Destino	Superficies destinada (m2)
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		
15	Pu	S	Vialidad norte	228,458.26
16	Pu	S	Vialidad sur	104,754.36
17	Pu	S	Muelle de servicios para transbordo lado norte	1,751.46
18	Pu	S	Muelle de servicios para transbordo lado sur	2,979.89
19	Pa	E	Berma de servicios para ductos	60,882.47

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





Tabla 40. Reserva portuaria

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignadas (m2)
Número consecutivo	Uso	Modo de Operación		
20	—	—	Reserva Portuaria	730,622.54
21	—	—	Zona de Desarrollo Portuario	3,253,371.44

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

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

Tabla 41. Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios

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

En el *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Matamoros*, que se presenta a continuación, se identifican cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias,

definiendo y diferenciando gráficamente las zonas adjudicadas y las proyectadas para desarrollo, así como su destino, uso y modo de operación establecidos en este PMDP.





SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Cabe mencionar que, en la zona norte del puerto, se cuenta con una amplia superficie de terrestre, la cual se encuentra bajo la jurisdicción y administración del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por conducto del Instituto Tamaulipeco de Vivienda y Urbanismo (ITAVU), lo que constituye la Zona de Desarrollo Portuario, conforme al Artículo 2, fracción VIII de la Ley de Puertos. Este estudio fue contemplado para desarrollar, con orden y certeza, las figuras aduanales de la Sección Aduanera, Recinto Fiscal Autorizado y Recinto Fiscal Estratégico, las cuales ponderan la expansión del ecosistema portuario y darán vida al desarrollo de las terminales. Esta superficie forma parte integrante del Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Matamoros.



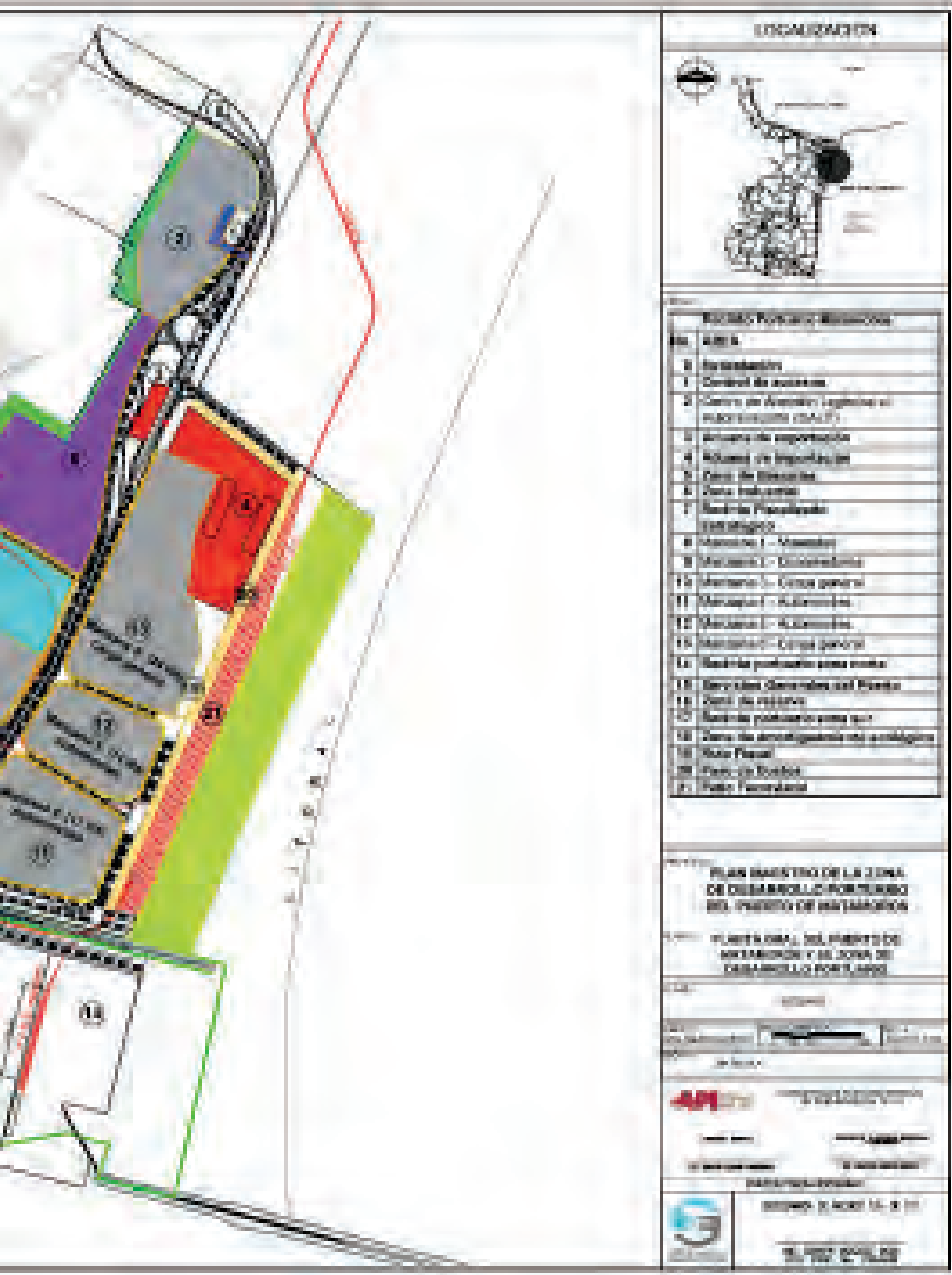
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Plano 5. Plantilla para plano de usos y destinos

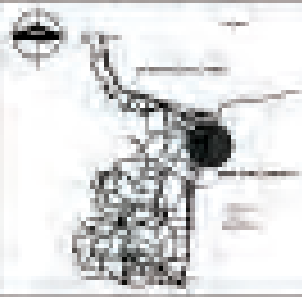


PLANO PDF





LEYENDAS



LEYENDA Puerto y Matamoros

1	Adriático
2	Desarrollador
3	Control de acceso
4	Centro de Atención Logística al Intercomercio (CALI)
5	Área de exportación
6	Área de importación
7	Centro de Servicios
8	Centro de Servicios
9	Centro de Servicios
10	Centro de Servicios
11	Centro de Servicios
12	Centro de Servicios
13	Centro de Servicios
14	Centro de Servicios
15	Centro de Servicios
16	Centro de Servicios
17	Centro de Servicios
18	Centro de Servicios
19	Centro de Servicios
20	Centro de Servicios
21	Centro de Servicios

PLAN MAESTRO DE LA ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MATAMOROS

PLAN MAESTRO DEL PUERTO DE MATAMOROS Y DE LA ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO

Logo of API (Autoridad Portuaria de Matamoros) and other institutional logos.

Elaborado por: [Name]

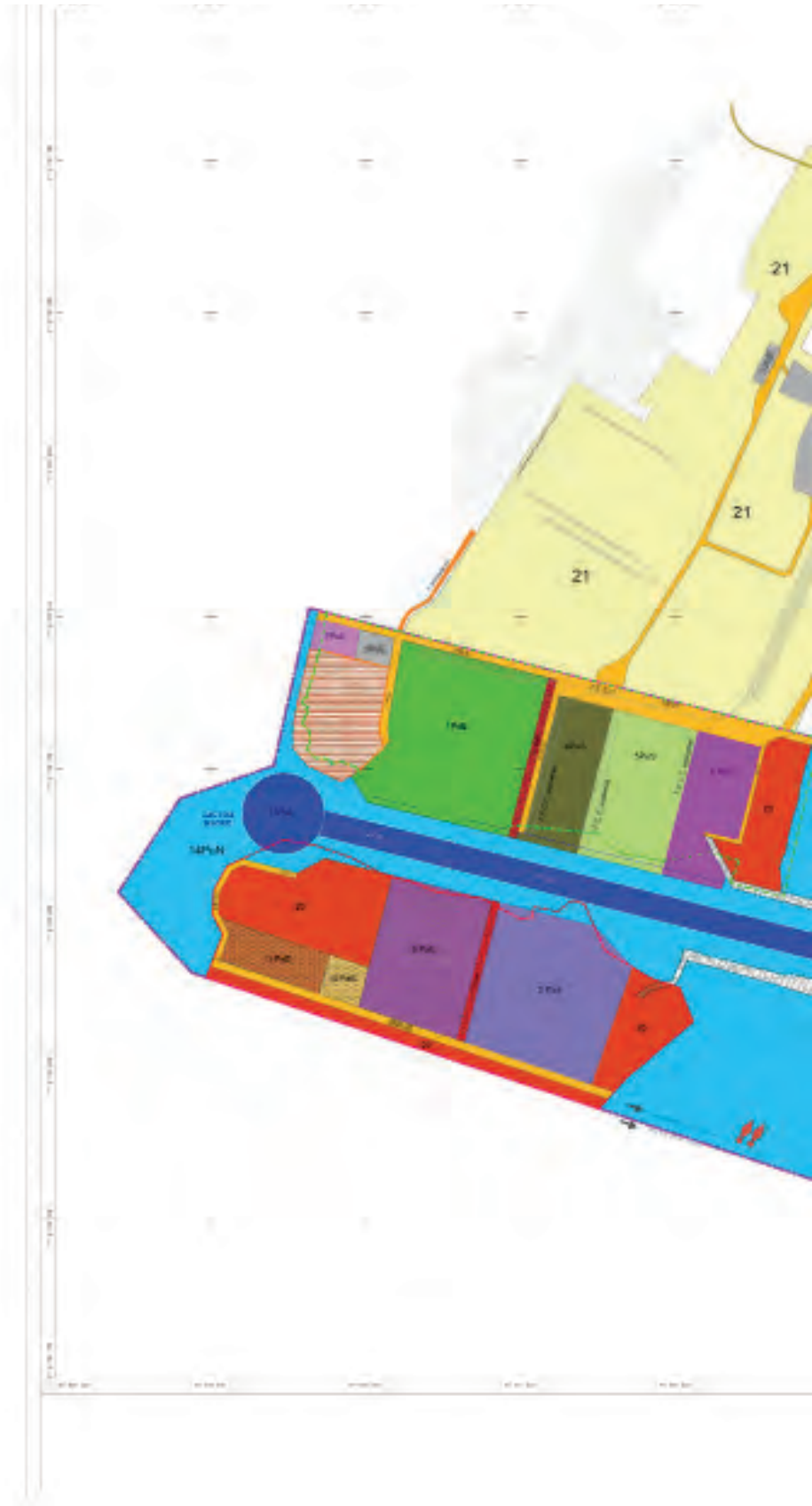
Fecha: [Date]

Escala: [Scale]

Proyecto: [Project Name]

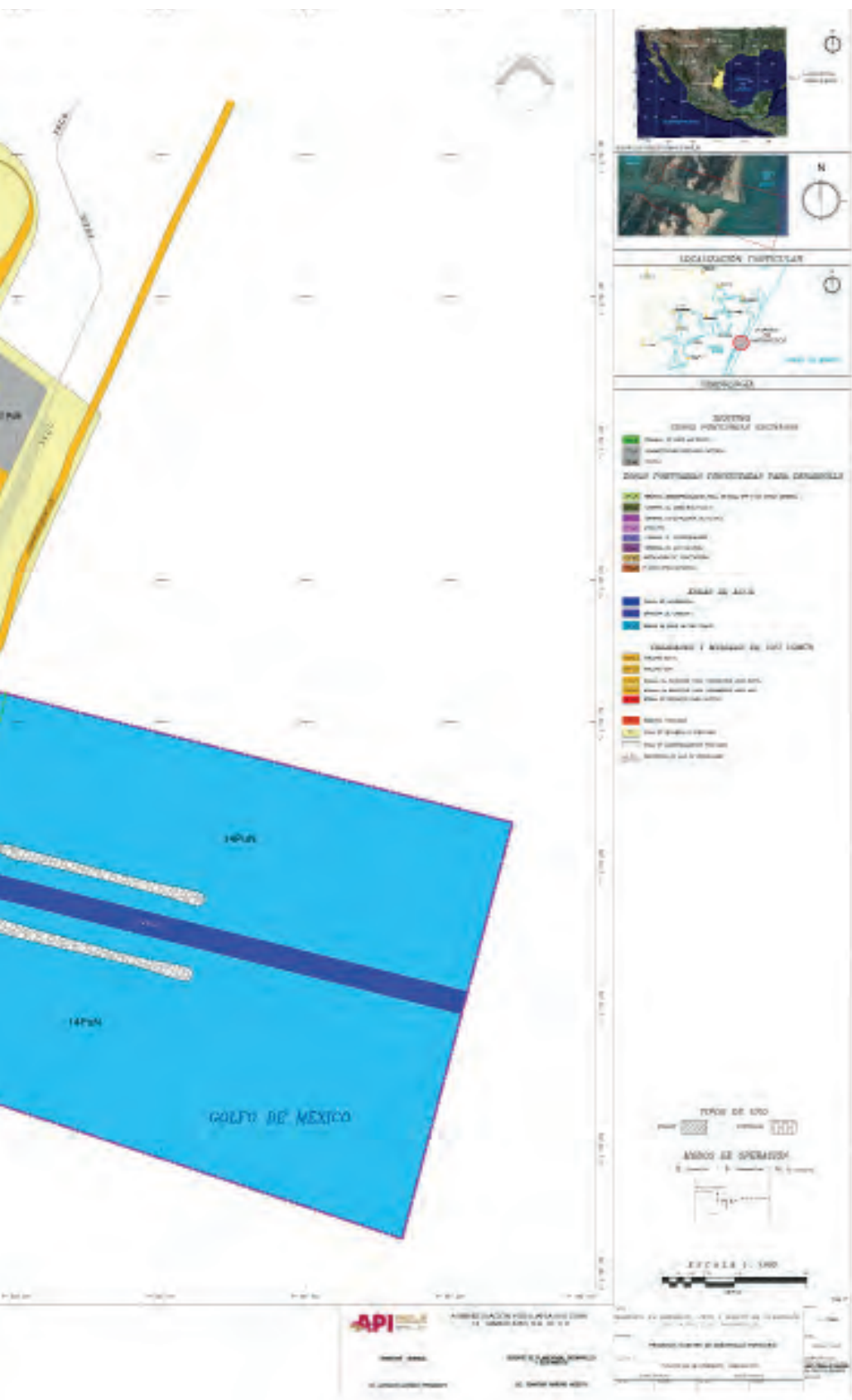


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



PLANO PDF







Marina
Secretaría de Marina



Tamaulipas
Gobierno del Estado



Secretaría de Desarrollo
Energético



PLAN MAESTRO DE LA ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MATAMOROS

04 de septiembre de 2024



Gobierno de
México

Marina
Secretaría de Marina

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF. 5559/24
26 NOV. 2024

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



01	Introducción	
	1.1 Objetivo general	07
	1.2 Objetivos específicos	07
02	Visita al sitio y recopilación de información	08
	2.1 Visita al sitio	08
	2.2 Recopilación de información	09
03	Descripción del proyecto de la Zona de Desarrollo Portuario	14
	3.1 Zonificación general de la ZDP	17
	3.2 Zonificación por regímenes aduaneros	17
	3.3 Zonificación por uso de las áreas	21
04	Sistema de vialidades	24
05	Conexión ferroviaria	29
06	Instalaciones generales y berma de servicios	31
07	Desarrollo portuario por etapas	33
08	Estimación de inversiones	37
09	Anexo 1 reporte fotográfico de visita al sitio	40
10	Anexo 2 planos de zonificación y de las etapas de crecimiento	50





01. Introducción

El Puerto de Matamoros se localiza en una región altamente industrializada de México, que se compone por los estados de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, que cuenta con una población estimada de 12.45 millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 9.8% de la población total del país. Las principales actividades económicas de esta región son la producción de aceros y metales, la fabricación de automóviles, la producción petroquímica, maquila y manufactura, así como el sector de servicios y actividades agropecuarias.

El puerto es de gran importancia para servir a la región norte de México; su construcción, equipamiento y puesta en operación, representa una gran contribución a que el país cuente con un Sistema Portuario Nacional eficiente y que la economía mexicana y su comercio exterior tengan más y mejores opciones para impulsar el desarrollo.

El Puerto de Matamoros tiene la oportunidad de convertirse en un importante nodo logístico para la movilización de mercancías de o hacia las ciudades con alto desarrollo industrial, como Monterrey, Saltillo, Torreón y Monclova, así como para el suministro de materiales o insumos que se requieren en las ciudades fronterizas de Matamoros, Reynosa y Nuevo Laredo, en donde se ubican importantes centros de consumo y de manufactura.

El recinto portuario del Puerto de Matamoros, otorgado en concesión por el gobierno federal a la API de Tamaulipas, cuenta con una superficie total de 1,109.69 has, de las cuales 339.3 has son de tierra y 770.43 has son de agua. En esta superficie, de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo Portuario vigente, se tiene previsto la construcción de terminales e instalaciones portuarias con frente de agua para la atención de buques de carga general, contenedores, graneles minerales y agrícolas, productos derivados del petróleo y servicios off shore, entre otros segmentos de negocios.

Asimismo, en la zona norte del puerto, se cuenta con una amplia superficie de tierra, la cual se encuentra bajo la jurisdicción y administración del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por conducto del Instituto Tamaulipeco de Vivienda y Urbanismo (ITAVU), lo que constituye la Zona de Desarrollo Portuario.

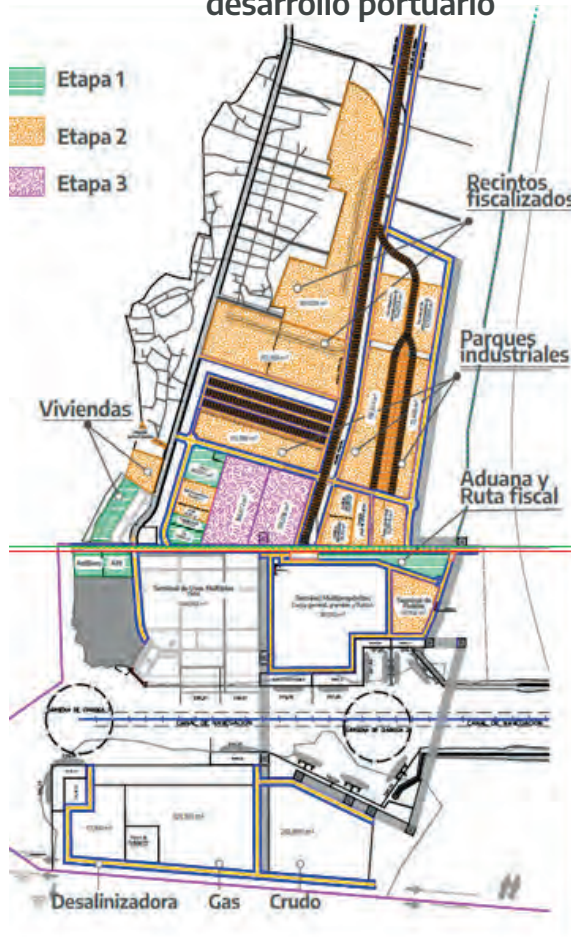
Conforme al Artículo 2, fracción VIII de la Ley de Puertos, la Zona de Desarrollo Portuario se define como:

“El área constituida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualesquiera otras relacionadas con la función portuaria y, en su caso, para la ampliación del puerto”.

¹En lo sucesivo se emplearán también las siglas ZDP para referirse a la Zona de Desarrollo Portuario

En este contexto, en la siguiente figura se muestra la imagen objetiva del Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario. La visión de largo plazo del proyecto del Puerto de Matamoros, es de conformar un complejo industrial y de servicios mediante el establecimiento de grandes empresas en su zona de desarrollo portuario, teniendo como plataforma logística el puerto, y que permitan impulsar la economía y el bienestar del Estado de Tamaulipas, así como el de la República mexicana

Imagen del proyecto de gran visión del Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario



Zona de Desarrollo Portuario

Recinto portuario de Matamoros

Figura esquemática del Puerto de Matamoros y de su Zona de Desarrollo Portuario
 Fuente: API Tamaulipas



En el marco de este proyecto de gran visión, un tema que se considera de especial importancia en el llamado “*nearshoring*”, que, como estrategia de desarrollo de las grandes compañías internacionales, generará una importante demanda de espacios industriales y de servicios en las ciudades fronterizas del estado de Tamaulipas, por empresas maquiladoras o del sector de manufactura que buscan acercarse al mercado de consumo de los Estados Unidos, aprovechando los menores costos de mano de obra, del costo de la tierra, logística y transporte, así como los tratados comerciales que México tiene celebrados con el mundo entero.

La región noreste del país es la que se ha visto mayormente beneficiada con esta tendencia, ya que ofrece beneficios importantes a las empresas por su cercanía con la frontera de los EUA, en comparación con los centros industriales de la región centro y bajo que se

encuentran a más de 700 km de distancia. Además de que los estados del norte cuentan con mano de obra calificada y espacios para el establecimiento de empresas y sus proveedores.

El Puerto de Matamoros tiene previsto posicionarse haciendo frente a esta tendencia internacional, con la habilitación de espacios apropiados en la zona de desarrollo portuario para el establecimiento de empresas industriales y de servicios vinculadas con la movilización de carga a través del puerto.

Con base en lo anterior, el Plan Maestro de la Zona de Desarrollo Portuario, tiene por objeto de definir la zonificación y el uso de suelo que se dará a lo distintos espacios que conformarán dicha zona para el establecimiento de empresas e industrias vinculadas con los servicios del Puerto de Matamoros.



Imagen del Puerto de Matamoros.
Fuente: API Tamaulipas

1.1 Objetivo general

El Plan Maestro de la Zona de Desarrollo Portuario del Puerto de Matamoros, tiene por objetivo definir la zonificación y el uso del suelo que se dará a los distintos

espacios que conformarán dicha zona para el establecimiento de empresas e industrias vinculadas con el puerto.

1.2 Objetivos específicos

Los objetivos específicos o particulares del presente instrumento son los siguientes:

I. El Plan Maestro de la Zona de Desarrollo Portuario, pretende lograr un enfoque equilibrado hacia el funcionamiento eficiente y el desarrollo sustentable de los territorios del Puerto de Matamoros

II. El Plan Maestro tendrá su soporte en una adecuada evaluación de su entorno, considerando las actividades económicas estratégicas, vocación de la región, comercio exterior y sus posibilidades de crecimiento.

III. El Plan Maestro permitirá definir la zonificación y el uso del suelo de la zona de desarrollo portuario, de tal forma que posibilite promover el crecimiento sustentable del puerto.

IV. La revisión del ordenamiento territorial, tomando en cuenta su interrelación con el entorno urbano, su conectividad con las vías terrestres de comunicación, y la relación equilibrada con el medio ambiente.

V. La sustentabilidad ecológica y social representa uno de los objetivos de mayor importancia para el Puerto de Matamoros, por lo cual el Plan Maestro impulsará en la zona de desarrollo portuario un crecimiento verde ambientalmente responsable.

En el siguiente apartado, se hará una descripción de los trabajos que se han realizado a la fecha del presente informe.



02. Visita al sitio y recopilación de información

En la primera fase de los trabajos, se realizó una visita al sitio para verificar los límites, colindancias y el estado en que se encuentran las áreas consideradas para fines del Plan

Maestro de la Zona de Desarrollo Portuario del Puerto de Matamoros, así como también se hizo la recopilación de información relevante para fines de estudio.

2.1 Visita al sitio

Durante esta visita, se sostuvieron reuniones de trabajo con personal directivo del API Tamaulipas, con el fin de conocer entre otras cosas lo siguiente:

- El estatus jurídico de los terrenos
- Su opinión sobre la distribución de las áreas (p.e. de tipo industrial, comercial, **l o g í s t i c o**, habitacional, reserva ecológica, de servicios, etc.).

- Estudios previos y proyectos que se han realizado o que están en proceso y que son de utilidad para fines del Plan Maestro

En el Anexo 1 del presente estudio, se muestra un reporte fotográfico de la visita al sitio realizada al recinto portuario del Puerto de Matamoros y a las áreas que constituyen su zona de desarrollo portuario.



Visita a la zona de desarrollo portuario del Puerto de Matamoros

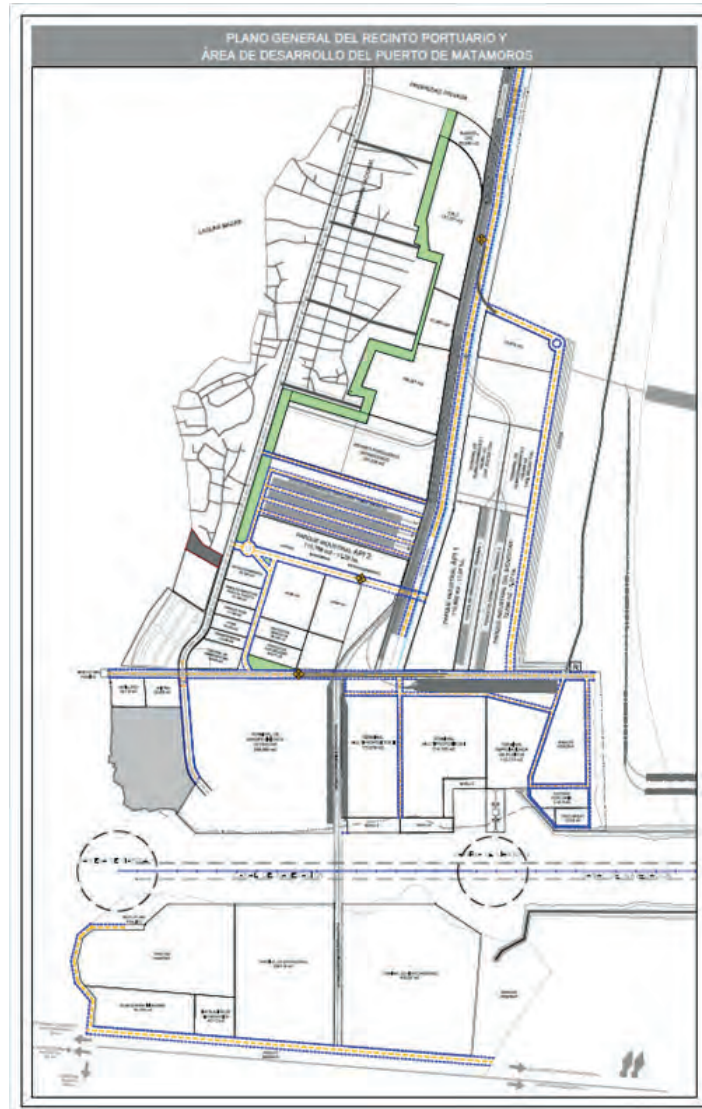
2.2 Recopilación de información

Durante la misma visita, se llevo a cabo la recopilación de la información existente y que resulta relevante para fines del Plan Maestro, destacando la que se relaciona a continuación:

1. Carpeta de estudios mecánica de suelos realizados en diversas áreas del recinto portuario y zonas aledañas, destacando los siguientes:
 - a) Estudios de mecánica de suelos realizados sobre el eje del canal de navegación del puerto de Matamoros por la empresa Colinas de Buen S.A. de C.V. en en año 2012.
 - b) Estudio de mecánica de suelos realizado por Grupo Lac Mecánica de Suelos en agosto de 2019 para la Terminal Marítima de Matamoros.
 - c) Estudio de mecánica de suelos en tierra para las instalaciones de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, realizado por la empresa LADICCA (M.I. Cesar Alberto Peniche González), en agosto de 2024.
2. Plano de delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Matamoros, con fecha octubre de 2021.
3. Carpeta que contiene el decreto de expropiación de terrenos que consituyen la zona de desarrollo portuario del Puerto de Matamoros y planos con cuadro de coordenadas según escrituras de los distintos lotes.
4. Carpeta que contiene planos topográficos con curvas de nivel y ortofoto del Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario.
5. Carpeta que contiene información ambiental relacionada con el puerto y su zona de desarrollo, destacando los siguientes:
 - a) Resolutivos emitidos por SEMARNAT para autorización del proyecto de ampliación de escolleras del Puerto El Mezquital y para ampliación de plazos (6 documentos)
 - b) Resolutivos de la Manifestación de Impacto Ambiental Modalidad Regional para el Puerto de Matamoros y su área de Desarrollo Portuario con sus modificaciones y ampliación de plazo (8 documentos)
 - c) Resolutivo para cambio de uso de suelo en terrenos forestales para el Puerto de Matamoros y la Reserva Territorial del estado en Matamoros, Tamps. (2 documentos)
 - d) Decreto del Area Natural Protegida de la Laguna Madre y Delta del Río Bravo, así como su Programa de Manejo (5 documentos)
 - e) Resumen ambiental que incluye los distintos trámites y autorizaciones del puerto y su zona de desarrollo portuario en materia ambiental (tabla y plano que se incluye en este documento)
6. Plano del Plan Parcial de Desarrollo Urbano de las Higuierillas, Matamoros, Estado de Tamaulipas (en proceso de elaboración)



En las siguientes imágenes se muestra parte de la información descrita anteriormente



Proyecto conceptual del recinto portuario y su área de desarrollo portuario
Fuente: API Tamaulipas



Fecha	Tipo	Resolutivo	Obra
Cumplimiento de requisitos del análisis costo beneficio de la ampliación de escolleras del			
06/08/2008	MIA P	SGPA/03-1134/08	Ampliación de escolleras
			Dragado del canal de navegación
			Tarquina 1
20/05/2014	MIA P	SGPARN/03-1099/14	Tarquina sur
			Rehabilitación y reconstrucción de los empotramientos de las escolleras norte y sur
			Obras temporales de acceso y de almacenamiento
25/07/2018	MIA P	SGPARN/03-1412/18	Tarquina 8 (autorizada en MIA R)
Puerto de Matamoros y su Área de Desarrollo			
03/09/2015		SGPA/DGIRA/DG/06048	Desarrollo habitacional, reserva habitacional, Subcentro urbano, corredor urbano de servicios, infraestructura vial
			Reserva de desarrollo pesquero
			Recinto portuario, Oficinas gubernamentales, vialidades
			Dársena de ciaboga y dragado de aproximación y operativa de la TUM
			Rellenos de frente de agua
			10 tarquinas
			Vialidad primaria, secundaria y terciaria
08/02/2016		SGPA/DGIRA/DG/0741	Viviendas para pescadores
			5 centros de acopio
19/09/2016	MIA R	SGPA/DGIRA/DG/07013	Dragado en Canal Principal Higuierillas
04/10/2017		SGPA/DGIRA/DG/07335	Dragado en Canal Secundario Higuierillas
12/10/2018		SGPA/DGIRA/DG/07851	Muelle de pescadores
28/02/2021		SGPA/DGIRA/DG/00865	Tarquina 8 ampliación
Puerto de Matamoros y su Área de Desarrollo			
08/02/2016	CUSTF	SGPA/DGGFS/712/0346/16	52.9489 ha de cambio de uso de suelo
Construcción y operación de una Planta de Tratamiento de Aguas Residuales			
31/10/2019	MIA P	SGPA/DGIRA/DG/08648	Planta de Tratamiento de Aguas Residuales
Reconstrucción y adecuación de muelle			
20/12/2017	Exención	SGPARN/03-3282/17	Muelle TMM
Adecuación del área para ubicar oficinas provisionales			
12/03/2020	Exención	SGPARN/03-0345/20	Instalación de 3 módulos portátiles de oficinas y un área de estacionamiento
Adecuación del área para ubicar oficinas provisionales			
12/03/2020	Exención	SGPARN/03-0345/20	Señalamiento marítimo
Rehabilitación y acondicionamiento del camino de terracería paralelo a la playa			
10/12/2020	Exención	SGPARN/03-1116/20	Camino de terracería existente paralelo a la playa

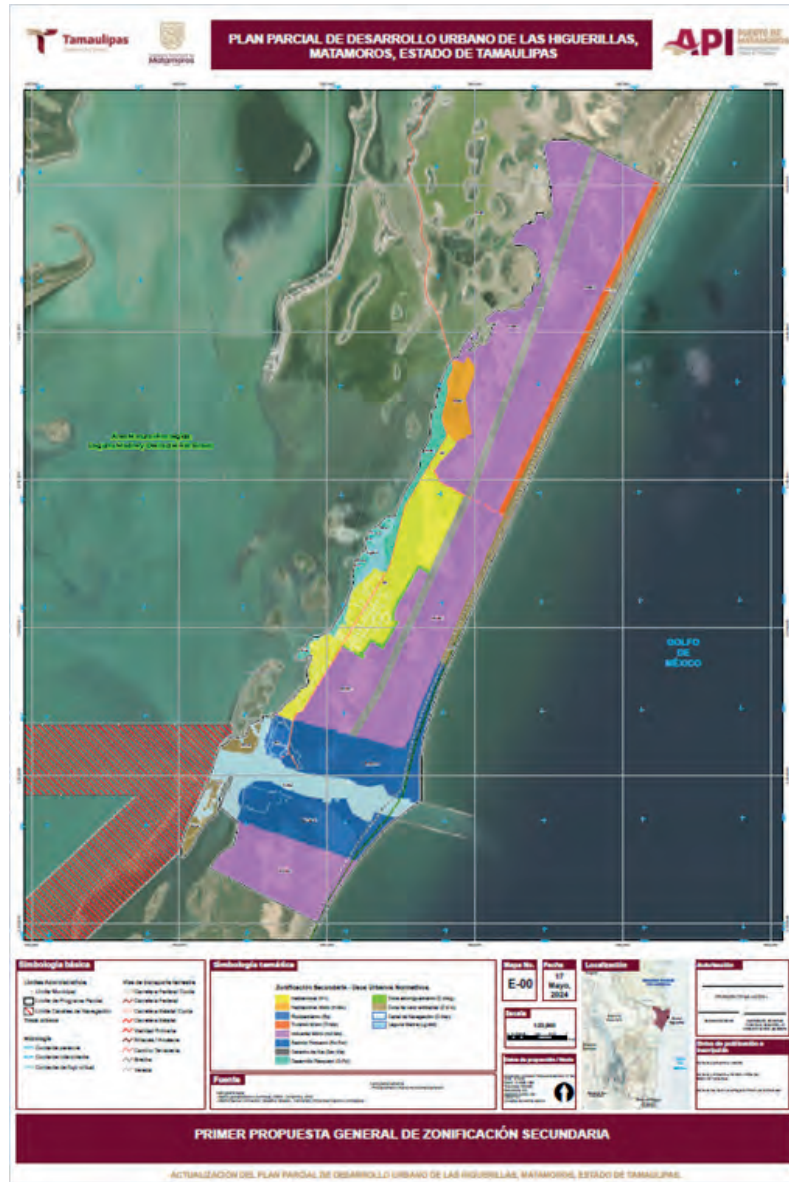


Imagen del Plan Parcial de Desarrollo Urbano de las Higuerrillas, Matamoros (en proceso de elaboración)

Fuente: API Tamaulipas



03. Descripción del proyecto de la Zona de Desarrollo Portuario

De acuerdo con el programa de crecimiento del Puerto de Matamoros, para el largo plazo, la API de Tamaulipas vislumbra conformar un complejo portuario-industrial en la zona norte, donde se cuenta con una amplia superficie de tierra, la cual se encuentra bajo la jurisdicción y administración del Gobierno del Estado de Tamaulipas, por conducto del Instituto Tamaulipeco de Vivienda y Urbanismo (ITAVU), lo que constituye la Zona de Desarrollo Portuario.

Se espera que este desarrollo coadyuve al establecimiento de grandes empresas e industrias, y que detone la economía y el bienestar del Estado de Tamaulipas, así como el de la República Mexicana.

La ZDP cuenta con una superficie de 324.94 ha, la cual limita al Oeste con la población de Higuierillas, al Este con la zona costera y el denominado Camino de Servicios, y al Norte con el futuro trazo de la línea de ferrocarril, el proyecto de la línea alta tensión y la carretera a la H. Ciudad de Matamoros.

Conforme al Plan Maestro de Desarrollo, se contempla la habilitación de diversas áreas agrupadas por manzanas o supermanzanas, que permitan el establecimiento de industrias y empresas que generen actividades interrelacionadas con el puerto y con las terminales portuarias.

En la zona referida se desarrollará la infraestructura necesaria por etapas de crecimiento, como vialidades, espuelas de ferrocarril, servicios de energía eléctrica y comunicaciones, servicios generales y las instalaciones de la aduana del puerto. Se trata de una extensa superficie que la API tiene contemplado desarrollar y comercializar bajo diversos esquemas de contratos para adjudicación a empresas privadas.

Esta zona de actividades industriales y logísticas, se ubica precisamente en la parte norte del puerto, y contará con conexión directa con importantes vías de comunicación carretera y ferroviaria, esta última en proyecto.

Entre otras ventajas, la ZDP permitirá la operación de diversas empresas e industrias con conexión logística y comercial directa con el puerto de Matamoros, bajo las distintas figuras de régimen fiscal previstas en la Ley Aduanera.

La ZDP contará con áreas que permitirán operar bajo el régimen de Recinto Fiscalizado Estratégico, el cual tiene la ventaja de que las empresas establecidas pueden diferir por un plazo de hasta dos años el pago de impuestos y cuotas compensatorias, además que las empresas que ahí se establezcan podrán elaborar, transformar, reparar, distribuir, almacenar, custodiar, exhibir y vender mercancías o productos.

De acuerdo a lo solicitado por la API, el estudio del Plan Maestro de la ZDP se ha realizado considerando una superficie total de 395 ha disponibles en la zona norte del puerto, que incluye una parte de la zona federal marítimo terrestre, catalogada como zona de reserva portuaria.

En esta fase del estudio, a nivel de proyecto conceptual, fueron consideradas las perspectivas de mercado establecidas en el Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Matamoros vigente, sin embargo, no se realizaron estimaciones de las proyecciones de carga con los que operaría la ZDP, los volúmenes de flujo

de mercancías ni los de almacenamiento, así como tampoco el volumen de tráfico por vía terrestre por medio de camiones y ferrocarril que se manejaría en este complejo industrial. Esto, por quedar fuera de los alcances del presente instrumento.

Por lo anterior, el presente estudio se desarrolló como un proyecto de tipo conceptual, como base general preliminar para los proyectos ejecutivos que se realicen para cada una de las obras que se mencionan y de los requerimientos de servicio.



Proyecto conceptual de la vialidad principal de acceso y salida del puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario.
Elaboración propia



Proyecto conceptual del Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario
(visión de largo plazo)

3.1 Zonificación general de la ZDP

La distribución de la infraestructura e instalaciones de la ZDP, se realizó proponiendo un ordenamiento de cada sector de acuerdo a su vocación y servicios, régimen fiscal bajo el cual operarían, y particularidades técnicas de aprovechamiento de los espacios, así como considerando las actividades que en ellas se ejecutarían, en cuanto a su uso y vocación. Para ello, se consideraron los servicios, requerimientos y normatividad aplicable.

Se definió un plano general de distribución conceptual que tomó en consideración aspectos logísticos, condiciones físicas del sitio, aspectos ambientales, así como proyectos y requerimientos específicos de la Administración Portuaria, partiendo y tomando como base, el plano de distribución general que fue entregado por la Entidad.

Asimismo, es de señalar que, para la planeación de la ZDP, se establecieron diferentes Etapas de crecimiento de la infraestructura y servicios. Como premisa fundamental, se asume que esta zona de desarrollo tendrá un papel vital para el puerto de Matamoros, puesto que proporcionará la posibilidad de captar un mayor volumen de carga que se pueda movilizar a través del puerto.

Además, debido a que la carga atrae a los buques y los buques atraen a la carga, ambos formarían una relación simbiótica en la que el puerto estaría generando a su vez, actividad y negocios para el complejo industrial. Adicionalmente, en esta ZDP existirá la posibilidad de ofrecer un servicio o actividad

con un nivel de calidad similar al del puerto, pero con un precio o tarifa menor y plazos más prolongados de almacenamiento de la carga.

Aun cuando la logística de servicio del complejo está planeada de manera general, cada etapa deberá desarrollarse de acuerdo a la demanda de servicios prevista, así como ajustarse a los requerimientos de operación y a los estudios preliminares y proyectos que se realizarán para cada segmento.

3.2 Zonificación por regímenes aduaneros

La zona de desarrollo portuario, estará conformada por grandes bloques o zonas, denominadas también como “manzanas”, para la realización de las operaciones y servicios de apoyo al puerto. Estas áreas se muestran de manera general en los diferentes planos de desarrollo por etapas, y se les asoció una propuesta del tipo de servicio o de manejo de carga a la que podría destinarse dicha área.

La consideración de un puerto desde una perspectiva logística, significa que no sólo se deben considerar las actividades que se desarrollan en el entorno del ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte marítimo y terrestre.

Al encontrarse esta zona contigua al puerto, se han definido los siguientes tipos de predio o servicio, de acuerdo al tipo de esquema operativo o régimen fiscal:



Al encontrarse esta zona contigua al puerto, se han definido los siguientes tipos de predio o servicio, de acuerdo al tipo de esquema operativo o régimen fiscal:

1. Recinto fiscal (zona de despacho y reconocimiento aduanero)
2. Zona de Recintos Fiscales Autorizados (RFA)
3. Zona de ampliación de Recintos Fiscalizados Autorizados
4. Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)
5. Zona sin régimen fiscal
6. Zona de amortiguamiento ecológico
7. Zona de servicios generales del puerto

El nivel de integración de estas zonas será fundamental y se conseguirá ofreciendo diferentes servicios.



Plano de zonificación general del Puerto de Matamoros y sus ZDP
Elaboración propia.



A continuación se explica brevemente cada uno de estos esquemas.

1. Recintos Fiscal (zona de despacho y reconocimiento aduanero)

Corresponde a las áreas que estarán a cargo de la aduana, conforme a lo establecido en el artículo 4 y el 14 de la ley Aduanera, en donde se contará con las instalaciones, equipos y edificaciones necesarias para el despacho y reconocimiento de las mercancías de comercio exterior. Contará con una superficie de 14.09 has aproximadamente para instalaciones de importación y exportación.

2. Zona de Recintos Fiscales Autorizados

Corresponde a las áreas que estarán a cargo. Esta superficie se integra por las áreas de las terminales e instalaciones del Puerto de Matamoros, las cuales operarán conforme a lo dispuesto en el artículo 14-A de la Ley Aduanera como Recintos Fiscalizados Autorizados (RFA), abarcando una superficie total de 121.7 ha, las cuales operarán con un frente de agua y un área de tierra cedida bajo contrato de cesión parcial de derechos otorgado por la API, para realizar las operaciones de carga, descarga y almacenaje de mercancías del comercio exterior.

Esta zona de terminales portuarias, es colindante a la Zona de Desarrollo Portuario.

3. Zona de ampliación de Recintos Fiscalizados Autorizados

Esta zona se ubicará en la parte Este de la ZDP, abarcando una superficie de 88.5 has; estas áreas, al ser colindantes con el recinto portuario y con el recinto fiscal o fiscalizado,

podrán obtener autorización para operar como recinto fiscalizado autorizado (RFA), conforme a lo dispuesto en el artículo 14-A de la Ley Aduanera, para la prestación de servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías del comercio exterior.

La ubicación de este predio se encuentra en una zona que, por su ubicación, queda perfectamente conectado hacia los accesos del recinto portuario y a la misma Sección Aduanera, lo que le permitiría un flujo adecuado hacia estas dos zonas, en especial, debido a su confinamiento por la Ruta Fiscal.

Bajo este régimen se encontrarían las manzanas 11,12 y 13 de la zona de desarrollo portuario.

4. Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)

La ubicación de este predio se encuentra Ubicada en la parte Oeste de la ZDP, esta área de 21.1 ha, permitirá la introducción de mercancías bajo el régimen denominado Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE), conforme a lo dispuesto en el artículo 14-D de la Ley Aduanera.

Con base en lo establecido en el artículo 135-B y 135-C de la Ley Aduanera, en este predio se podrá hacer la introducción, por tiempo limitado de hasta dos años, de mercancías extranjeras y mercancías nacionales o nacionalizadas, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación.



La ubicación de este predio se encuentra en una zona que, por su ubicación, quedará perfectamente conectado hacia los accesos del puerto y a la misma Sección Aduanera, lo que le permitiría un flujo adecuado hacia estas dos zonas. Asimismo se ubica junto a la zona industrial del puerto, lo que propiciará la integración de procesos productivos con mercancías de origen nacional en actividades de ensamble y manufactura.

Para su operación, se requerirá el permiso previo de la Autoridad Aduanera, el cual se obtiene mediante la habilitación del inmueble y la solicitud para destinar las mercancías al régimen aduanero de RFE por parte de un operador autorizado.

5. Zona sin régimen fiscal

La zona sin un régimen fiscal definido, se destinará para la instalación de industrias y empresas que requieran de amplios espacios urbanizados, que cuenten con la infraestructura e instalaciones generales para llevar a cabo sus procesos y actividades de manejo, almacenaje, distribución y manufactura, entre otras, por plazos no restringidos por la Ley Aduanera, ni los controles de acceso o salida establecidos por la misma aduana.

Esta zona de 162.7 ha, se ubica en la parte Oeste de la ZDP y contará con espacios para industrias y servicios, además de una franja en la parte Este para servicios al ferrocarril.

Las empresas e industrias que podrán ocupar estas áreas, serían aquellas que no requieren estar ubicadas dentro de un recinto fiscalizado, pero que si aprovecharían los servicios urbanísticos del complejo y la sinergia que representa el estar ubicadas en una zona contigua al Puerto de Matamoros.

Las áreas que operarán bajo este concepto son:

- Manzanas 1,2 y 3.
- Zona industrial
- Centro de Atención Logística al Transporte (CALT).
- Edificaciones de oficinas y servicios generales del puerto
- Patio ferroviario (o una parte de este)

6. Zona de amortiguamiento ecológico

Se contempla un área de vegetación como franja de amortiguamiento y de separación entre la zona de desarrollo portuario (con actividad industrial) y la zona habitacional correspondiente al poblado “La Higuera”.

7. Zona de Servicios generales del puerto

Esta zona se destinará para la ubicación de diversos servicios necesarios para la operación del puerto, como una planta de tratamiento, tanque de agua potable, central de emergencias, oficinas de autoridades, entre otras.

3.3 Zonificación por uso de las áreas

Como parte de la planeación general de la zona de desarrollo portuario, en la siguiente tabla e imagen se resume la descripción del uso de las áreas e instalaciones, de acuerdo a lo previsto en los estudios de identificación del mercado potencial del puerto.

Ítem	Área	Descripción del uso del área e instalaciones
0	Subestación	Subestación eléctrica
1	Control de accesos	Casetas y oficina de control de accesos API
2	Centro de Atención Logística al Autotransporte (CALT)	Centro de Atención Logística al Autotransporte (CALT); Estacionamiento para unidades de autotransporte, oficinas operativas, hotel, taller mecánico, talachas, comedores, regaderas, baños
3	Aduana de exportación	Oficinas, casetas de control y andén de revisión
4	Aduana de importación	Casetas de selección aleatoria, andén de reconocimiento y edificio administrativo
5	Zona de básculas	Básculas para el autotransporte
6	Zona industrial	Bodegas, patios de almacenamiento y vialidades internas
7	Recinto Fiscalizado Estratégico	Bodegas, patios de almacenamiento y vialidades internas
8	Manzana 1.- Minerales	Materiales pétreos de exportación (piedra caliza, grava, granito y basalto), Minerales metalúrgicos y bodega de Fertilizantes
9	Manzana 2.- Contenedores	Patios para almacenamiento de contenedores vacíos, taller de reparación y limpieza de contenedores
10	Manzana 3.- Carga general	Bodegas y patios para almacenamiento de carga general, como productos de acero en distintas presentaciones para el sector automotriz y de la construcción.
11	Manzana 4.- Automóviles	Patios para el almacenamiento de automóviles
12	Manzana 5.- Automóviles	Patios para el almacenamiento de automóviles
13	Manzana 6.- Carga general	Bodegas y patios de almacenamiento de carga general, como palas para aerogeneradores eólicos, mercancías diversas y cargas de proyecto (estructuras sobredimensionadas, maquinaria, autobuses, etc.).
14	Recinto portuario zona norte	Terminales e instalaciones del recinto portuario de Matamoros zona norte
15	Servicios generales del puerto	Edificio de autoridades, área comercial, planta de tratamiento, central de emergencias, tanque de agua, taller y otras.
16	Zona de reserva	Zona de reserva portuaria para futuras ampliaciones
17	Recinto portuario zona sur	Zona para futuras terminales e instalaciones del recinto portuario
18	Zona de amortiguamiento ecológico	Franja ecológica de amortiguamiento
19	Ruta fiscal	Ruta fiscal para el despacho aduanero
20	Paso de ductos	Zona reservada para el paso de ductos
21	Patio ferroviario	Patio ferroviario interno del puerto

Tabla con la descripción del uso de las áreas de la ZONA de Desarrollo Portuario
 Elaboración Propia

Para fines prácticos, se ha asignado a cada predio o manzana un posible uso o servicio, el cual está asociado a los diferentes tipos de carga que se estima manejará el puerto de Matamoros.

Asimismo, se consideraron una serie de servicios necesarios para la operación del puerto, como una planta de tratamiento, tanque de agua potable, central de

emergencias, oficinas de autoridades, entre otras.

En la parte norte de la ZDP, se ha considerado la ubicación de la Sección Aduanera, consistente en casetas de control de acceso para camiones de carga y cobertizos para revisión de las mercancías, todo ello tanto para los tránsitos de importación como de exportación, además de oficinas y servicios para la autoridad aduanera.



Imagen con vista general de las instalaciones de la aduana de importación
Elaboración propia

04. Sistema de vialidades

En la planación general de la ZDP, se incluyó una propuesta de ubicación para la zona de accesos, tomando en consideración vehículos ligeros o pesados, así como su conexión con

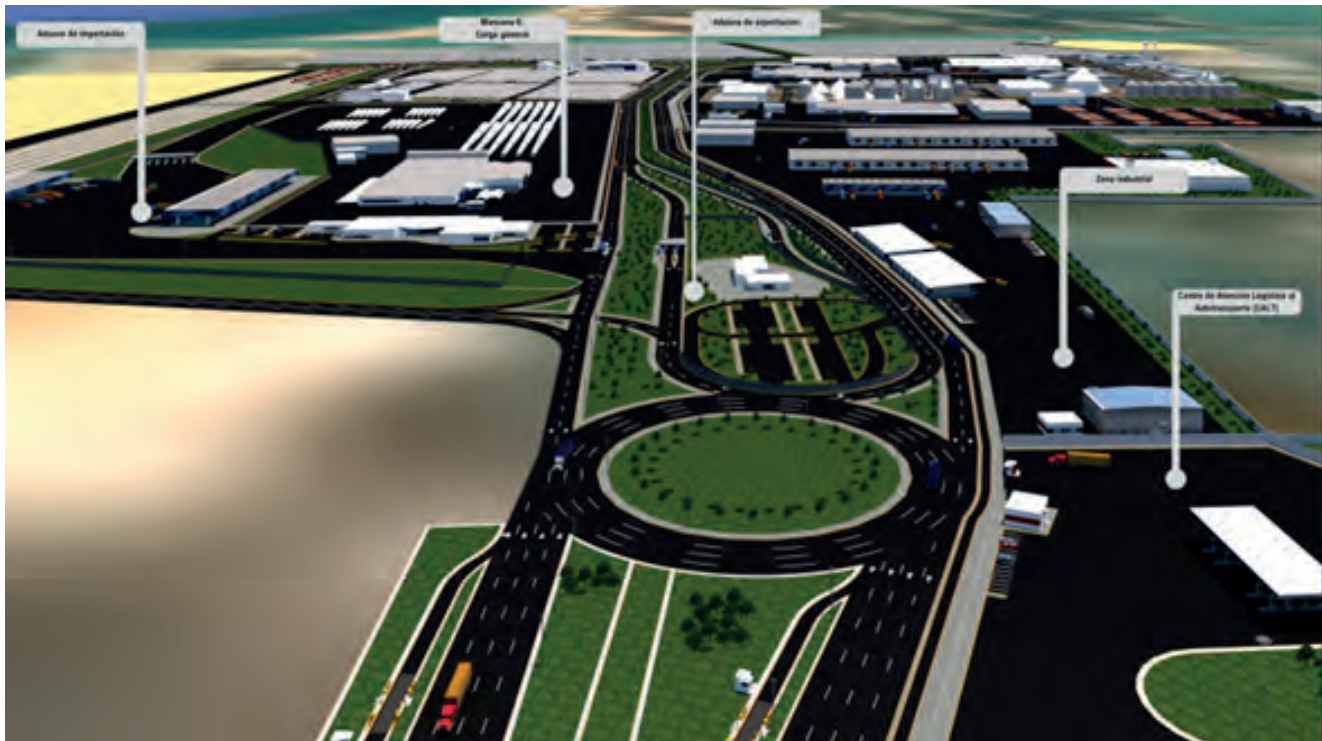
el resto de las áreas, a través de vialidades amplias modernas que permitan un eficiente sistema de flujos de camiones de carga.



Imagen de distribución del sistema de vialidades (Fase final). Vialidad Principal, Vialidad Norte y vialidades secundarias (interiores). Elaboración propia.

La propuesta de vialidades general conceptual, permite vincular todas las zonas entre sí y por sectores, de acuerdo a la logística operativa y naturaleza de las operaciones, y con un dimensionamiento conceptual acorde al tipo de vehículos que operan en este tipo de instalaciones.

Para este fin, se consideraron los posibles flujos de circulación en las vialidades de acceso, la distribución de vías férreas hacia el interior del complejo y a las zonas intermodales, las zonas de tránsito e intercambio de carga hacia el exterior del recinto portuario. Todo lo anterior a nivel conceptual de distribución por grandes áreas.



Distribución del sistema de vialidades (Fase final). Vialidad principal en accesos (zona Norte).

Elaboración propia

Dentro del complejo portuario, las vialidades principales se componen de 4 carriles en ambos sentidos, que conectan hacia los entronques principales que se conforman de grandes glorietas, las cuales distribuyen la circulación en todos los sentidos necesarios.

Las glorietas se ubicaron en los entronques de acceso, en donde se distribuye la vialidad hacia las zonas o áreas fiscalizadas y las no fiscalizadas, así como en el entronque Sur, colindando con los Recintos Fiscales Autorizados o terminales portuarias.

Las vialidades secundarias circunscriben y conforman de manera homogénea a las

manzanas del recinto, logrando un flujo vehicular en ambos sentidos por todo el complejo portuario.

Estas vialidades secundarias se dividen en carriles o vialidades de carga con 5.0 m de ancho, y vialidades para vehículos ligeros con carriles de 3.5 m de ancho.

Estos últimos carriles o vialidades circulan por la periferia Oeste del recinto portuario, para coadyuvar a la circulación de vehículos utilitarios e inclusive, autobuses y vehículos de transporte para personal que se dirigirá a las diferentes industrias y empresas de la Zona no Fiscalizada.

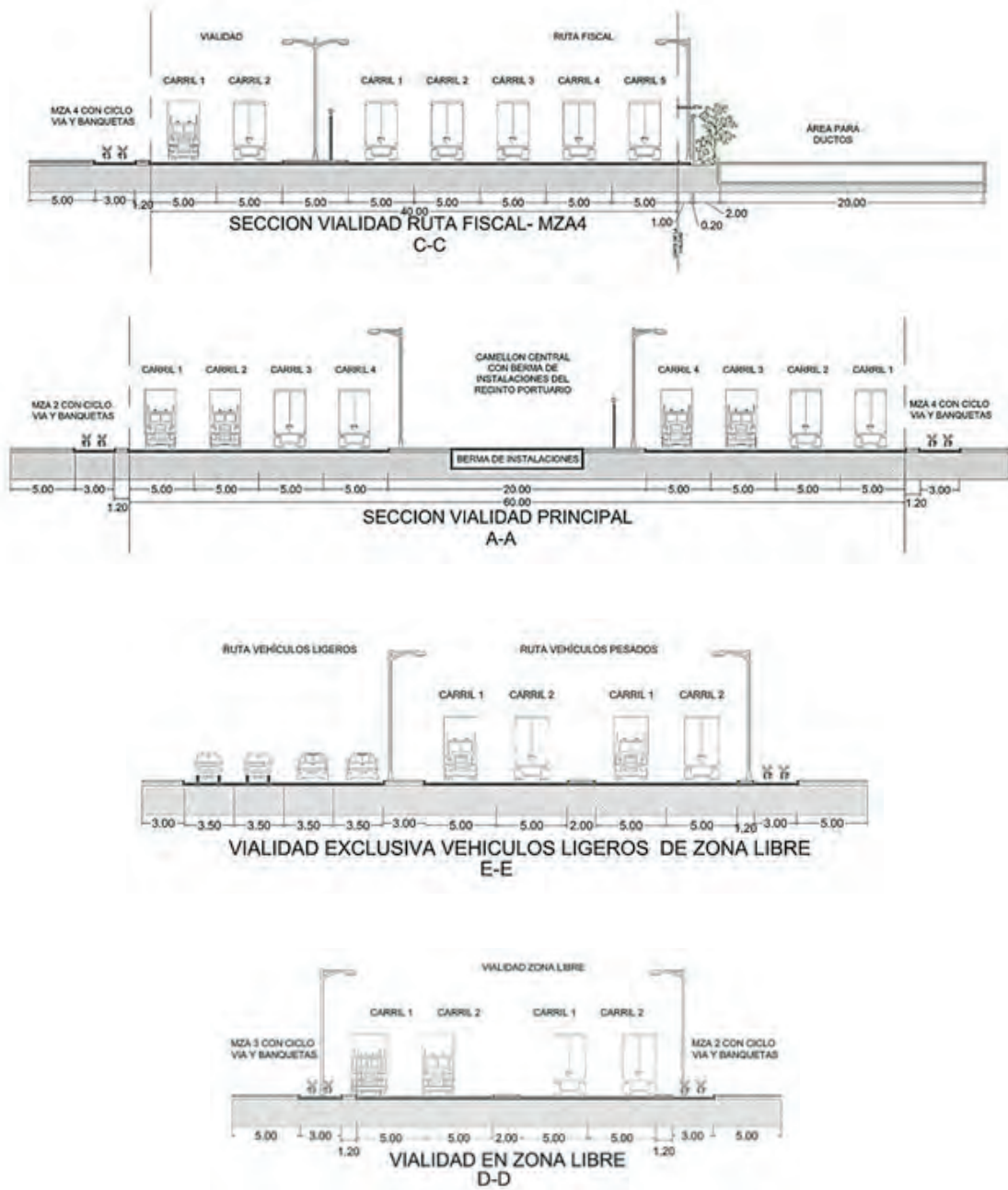




Distribución del sistema de flujos en la zona de desarrollo portuario.

Elaboración propia

Todas las vialidades que circundan las manzanas poseen carriles para ciclovía, los cuales se destinarán para la circulación exclusiva de motocicletas, separando de esta manera su circulación de los vehículos de carga para una mayor seguridad de los usuarios. Las ciclovías podrán conservar la circulación de motocicletas al pasar entre cada manzana.



Secciones transversales de vialidades Distribución y dimensiones de las vialidades. Elaboración propia.

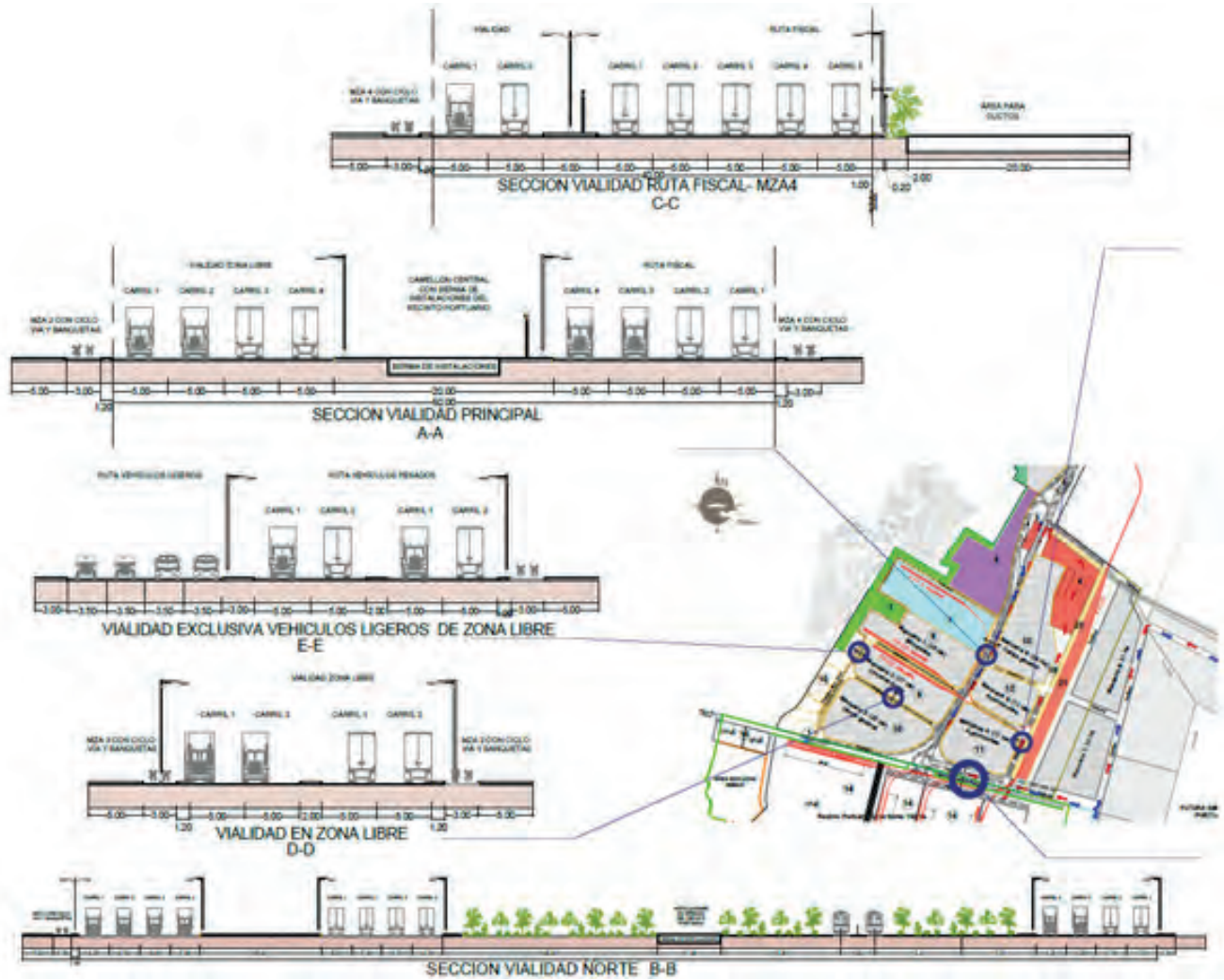
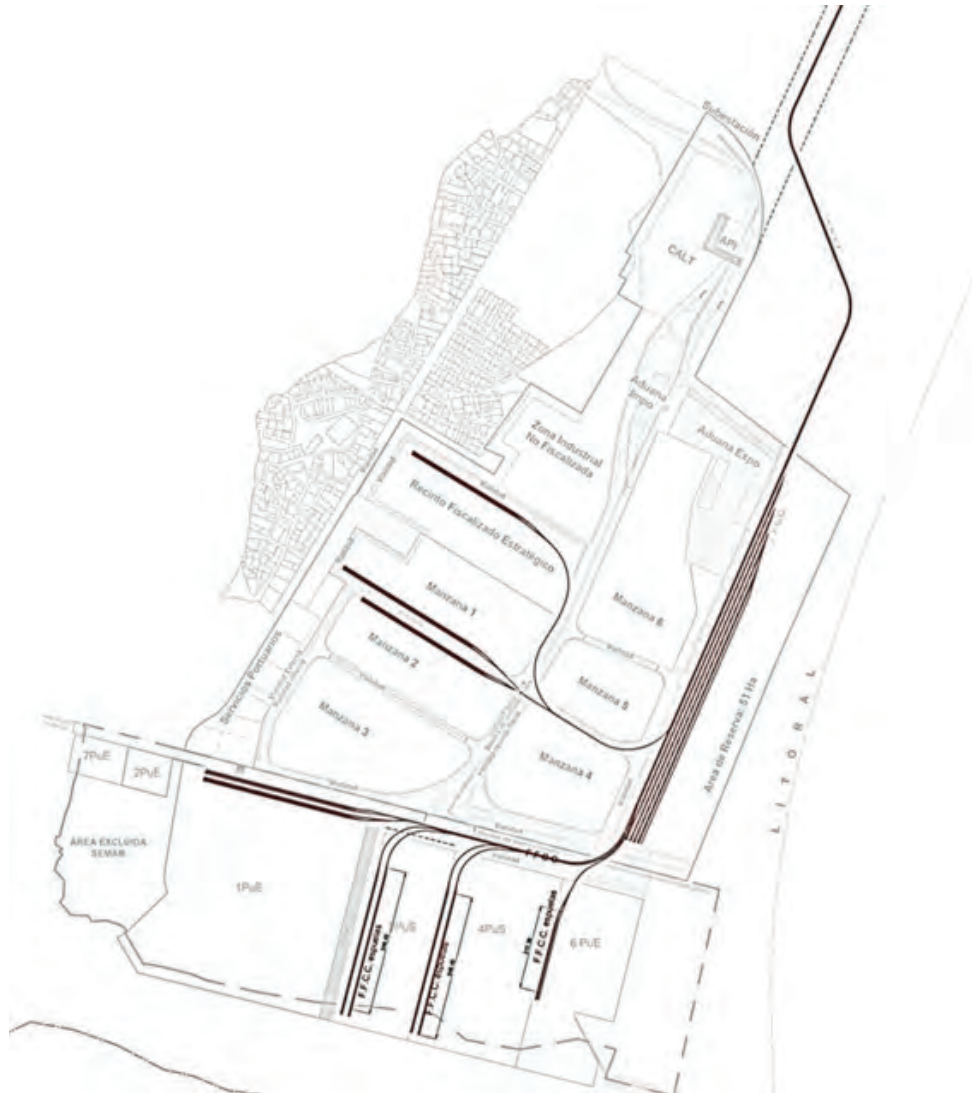


Imagen con localización de las secciones transversales Elaboración propia

05. Conexión ferroviaria

El recinto portuario y su ZDP, contará con una red ferroviaria interna que permitirá conectar las diferentes manzanas, tanto fiscalizadas como no fiscalizadas.



Distribución de conexión ferroviaria dentro de la zona de desarrollo portuario. Elaboración propia.



El sistema de vías estará alimentado por una vía principal, que conectará la parte norte de la ZDP hacia la conexión con la estación ferroviaria conocida como Rosita, que se sitúa a 78 km del puerto y es cercana a la Ciudad de Matamoros.

Asimismo, se consideró una zona para el armado de trenes, cuyo propósito es el de conjuntar las unidades ferroviarias de los

diferentes patios de las terminales e industrias, y conformar los trenes unitarios para su salida y envío hacia la vía principal.

La ubicación de este patio de vías permitirá conectar con las diferentes manzanas, y a su vez interconectar con la zona de la Aduana para la revisión de las plataformas y carga, previo a su salida del recinto portuario.



IMAGEN CON VISTA GENERAL DE LA ZONA DE DESARROLLO PORTUARIO; EN EL LADO ESTE SE OBSERVA EL PATIO DE VÍAS Y SU CONECTIVIDAD A LAS DIFERENTES ÁREAS DEL PUERTO Y SU ZDP.

ELABORACIÓN PROPIA

06. Instalaciones generales y berma de servicios

La zona de desarrollo portuario deberá de permitir diversos usos del espacio terrestre, como industrias para la producción manufacturera, el almacenamiento de carga, servicios logísticos para el autotransporte y el ferrocarril, entre otros.

Al ser espacios cerrados y vigilados, ofrecerán la seguridad que las empresas necesitan, tanto a sus instalaciones, su personal, sus equipos y la mercancía que almacenen en dichos espacios.

Para esto contarán con zonas de carga y descarga de camión y ferrocarril, para facilitar las operaciones de almacenamiento y maniobras.

Asimismo, contarán con zonas comunes, como vías de acceso, andenes y espacios aptos para realizar sus operaciones, lo cual permitirá a las empresas e industrias aumentar su competitividad.

Las instalaciones generales del recinto portuario, como de energía eléctrica, comunicaciones, agua potable, sanitarias y pluviales, se ubican a través de una berma de servicios subterránea, cuyo trazo es paralelo a las vialidades principales.

La berma de servicios se agrupa a través de una serie de tramos con las líneas principales (a lo largo de la vialidad general) y posteriormente, con derivaciones secundarias hacia las manzanas, para finalmente derivar en las acometidas de servicio y puntos de conexión o descarga de cada manzana o lote.

Esta berma de servicio alojará los ductos eléctricos, fibra óptica, alumbrado público, agua potable y red contraincendios. Todas las instalaciones serán subterráneas.

La red de media tensión tendrá su punto de conexión en una subestación eléctrica principal de 115 kV, y dicha red tendrá acometidas para las diferentes industrias y áreas del complejo portuario.

La fibra óptica y el alumbrado público se instalarían en ductos paralelos a la red de media tensión. Lo anterior se deberá de diseñar y construir bajo las normas oficiales mexicanas NOM-001-SEDE-2012 y la norma de la Comisión Federal de Electricidad (CFE).

La red de agua potable facilitará la distribución a cada usuario y garantizará las condiciones aptas para su consumo.

La red contraincendios se deberá de diseñar y construir bajo las normas mexicanas y/o de la NFPA (National Fire Protection Association).

Una consideración muy importante para el diseño y la construcción serán los niveles de los ductos de cada instalación para no presentar interferencias.

Todos los materiales y accesorios para la construcción de las instalaciones antes mencionadas deberán cumplir con la normativa aplicable para cada una de ellas.

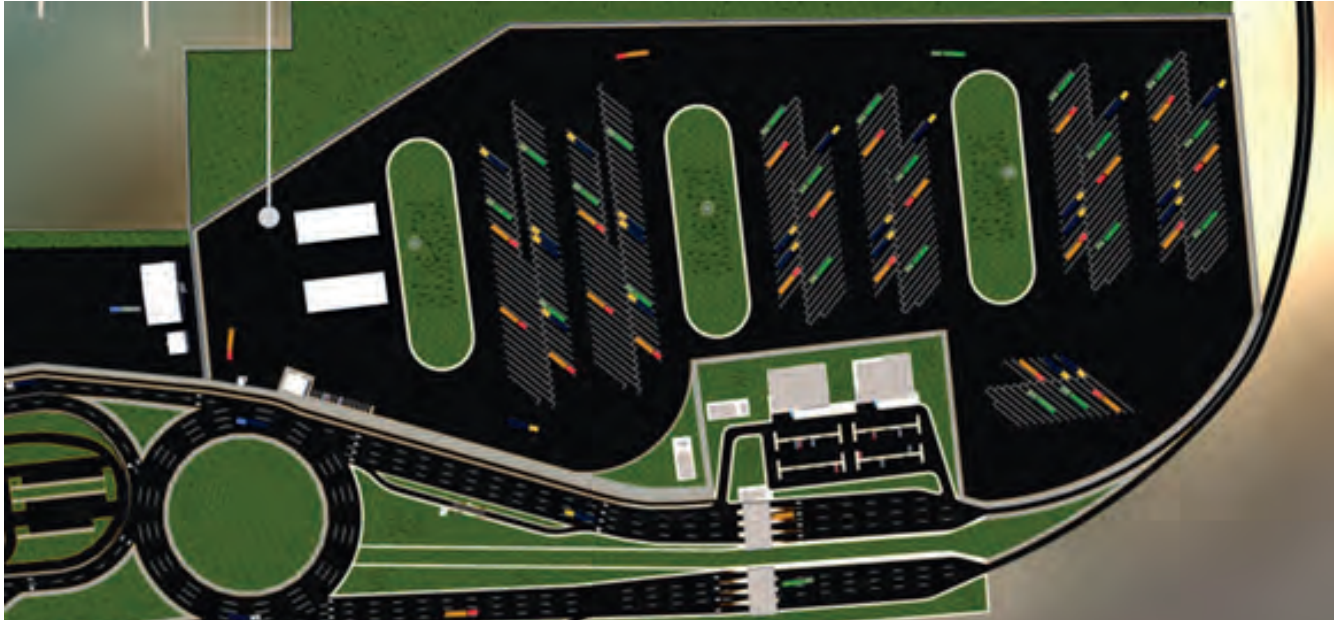


Imagen del proyecto del Centro de Atención Logística al Autotransporte (CALT) Elaboración propia



Vista general de la ZDP y de la conectividad ferroviaria Elaboración propia

07. Desarrollo portuario por etapas

Para el desarrollo del Puerto de Matamoros, se prevé un crecimiento ordenado de sus instalaciones por etapas.

Etapa 0 de inicio de operaciones del puerto

La etapa 1 corresponde al periodo de inicio de operaciones, en donde se incrementará la profundidad del canal de navegación a 12 m y se realizarán operaciones con instalaciones provisionales para la recepción de buques y la operación de la carga.

En esta fase, se prevé el movimiento de mercancías del comercio exterior como agregados pétreos y automóviles. Las operaciones de despacho aduanero se se realizaran bajo el régimen de LDA (Lugar Distinto al Autorizado), y para el ingreso y desalojo de la carga, se utilizará el camino de servicios ubicado del lado oriente en la zona de reserva portuaria.



Imagen de la etapa 0 de inicio de operaciones del Puerto de Matamoros

Etapa 1.- Infraestructura básica

En la Etapa 1 se prevé la construcción de nueva infraestructura en el recinto portuario, como muelles, almacenes, patios e instalaciones necesarias para la recepción de buques y el almacenamiento de carga; en la zona de desarrollo portuario se prevé la construcción de obras prioritarias como la aduana, en una

primera fase, la vialidad central de entrada y salida del puerto y la dotación de servicios básicos por medio de una berma de servicios de electricidad, alumbrado, agua potable, voz y datos, gas, alcantarillado, entre otros.



Imagen de la etapa 1 del Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario

Se preve que en Etapa 1, la conexión entre las terminales del puerto y las instalaciones de la aduana, se realizará por medio de un camino confinado como ruta fiscal.

Etapa 2.- Desarrollo del puerto de mediano a largo plazo

En la etapa 2, que se considera de mediano a largo plazo, se prevé un crecimiento de las áreas operando bajo el régimen de recinto fiscalizado autorizado y recinto fiscalizado estratégico, así como de la zona industrial y áreas de servicios. Asimismo se prevé la construcción de infraestructura ferroviaria comunicando a cada una de las terminales portuarias y a las distintas áreas del puerto.



Imagen de la etapa 2 de mediano a largo plazo con el Puerto de Matamoros y su zona de desarrollo portuario operando a plena capacidad..

Etapa 3.- Proyecto de gran visión de largo plazo

La etapa 3 constituye la visión de largo plazo del Puerto de Matamoros, en donde, derivado de la necesidad de contar con un mayor número de posiciones de atraque para la recepción de buques, al noreste del recinto portuario, se proyecta la construcción de nuevos rompeolas, muelles, explanadas y vialidades de intercomunicación con las distintas áreas del puerto.



Imagen de la etapa 3 de largo plazo con el proyecto conceptual de construcción de nuevos rompeolas y muelles en la zona noreste del Puerto de Matamoros

Los planos de las etapas de crecimiento del puerto se muestran en el ANEXO 2

08. Estimación de inversiones

En la siguiente tabla se muestra una a costos paramétricos de proyectos de estimación de las inversiones en la zona de características similares realizadas en puertos desarrollo portuario, elaborada con base de México.

PRESUPUESTO PARAMÉTRICO PRELIMINAR

ID	CONCEPTO	TOTAL MXN
DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE MATAMOROS		\$11,051,648,660
I	Estudios y proyectos	\$ 309,859,310.00
EYP-01	Estudios preliminares. Incluye: topografía, mecánica de suelos.	\$ 309,859,310.00
EYP-02	Proyectos ejecutivos.	\$ 309,859,310.00
II	Preliminares	\$ 6,858,169,300.00
PRE-01	Limpieza, terracerías y movimiento de tierras.	\$ 6,858,169,300.00
III	Zonificación y vialidades	\$ 2,674,818,200.00
ZON-00	<i>Subestación eléctrica principal.</i> Incluye: edificación e instalaciones y equipamiento.	\$ 25,050,000.00
ZON-01	<i>Administración y control de acceso API.</i> Incluye: casetas, oficina de control de accesos, techumbre, estacionamientos, OCR, barreras vehiculares y semáforos.	\$ 107,649,500.00
ZON-02	<i>Centro de atención logístico al transporte CALT.</i> Incluye: Oficinas operativas, casetas, baños, regaderas y vestidores, comedor, hotel, taller mecánico y talachas, y patio para estacionamiento de unidades de transporte.	\$ 214,551,200.00
ZON-03	<i>Aduana de exportación.</i> Incluye: oficinas, caseta de control y cobertizo anden de revisión.	\$ 79,638,600.00
ZON-04	<i>Aduana de importación.</i> Incluye: casetas de selección aleatoria, anden de reconocimiento, edificio administrativo, dormitorios y cobertizo.	\$ 300,210,700.00
ZON-05	<i>Zona de básculas.</i> Incluye: básculas para el autotransporte.	\$ 37,399,700.00
ZON-06	<i>Patio 6. Zona industrial no fiscalizada (para bodegas y patio de almacenamiento).</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto, cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones y pluvial.	\$ 59,454,700.00
ZON-07	<i>Patio 7. Recinto fiscalizado estratégico (para bodegas y patio de almacenamiento).</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 61,789,400.00
ZON-08	<i>Manzana 1. Materiales pétreos de exportación (piedra caliza, grava, granito y basalto), minerales metalúrgicos.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 57,055,700.00
ZON-09	<i>Manzana 2. Almacenamiento de contenedores vacíos, reparación y limpieza.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 49,653,400.00



ID	CONCEPTO	TOTAL MXN
ZON-10	<i>Manzana 3. Almacenamiento de carga general.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 66,121,700.00
ZON-11	<i>Manzana 4. Almacenamiento de automóviles.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 48,284,800.00
ZON-12	<i>Manzana 5. Almacenamiento de automóviles.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 33,022,600.00
ZON-13	<i>Manzana 6. Almacenamiento de carga general.</i> Incluye: patio de almacenamiento de riego de asfalto y cerco perimetral, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones, FFCC y pluvial.	\$ 72,098,200.00
ZON-14	<i>Servicios generales del puerto.</i> Incluye: subestación, taller, edificio de autoridades, edificio de servicios, área comercial, banco, planta de tratamiento de aguas residuales, centro de transferencia (residuos), tanque de agua, central de emergencia.	\$ 256,436,300.00
ZON-15	<i>Área de reserva (31 Ha).</i> Incluye: zona de reserva portuaria en terracería, puntos de conexión de instalaciones eléctricas, agua potable, drenaje, comunicaciones y pluvial.	\$ 52,004,400.00
ZON-16	<i>Paso de ductos.</i> Incluye: zona reservada para el paso de ductos en terracería.	\$ 14,433,200.00
ZON-17	<i>Ruta fiscal.</i> Incluye: vialidades.	\$ 590,888,900.00
ZON-18	<i>Áreas de circulación.</i> Incluye: camellón, banquetas, áreas verdes y ciclo vía.	\$ 301,380,500.00
ZON-19	<i>Muro y malla perimetral.</i> Incluye: muro fiscal con malla y concertina y malla perimetral con concertina.	\$ 94,942,300.00
ZON-20	<i>Franja ecológica de amortiguamiento.</i> Incluye: plantaciones de árboles y arbustos (reforestación).	\$ 405,400.00
ZON-21	<i>FFCC.</i> Incluye: zona de armado de FFCC y línea de distribución de FFCC.	\$ 152,347,000.00
IV	Instalaciones	\$ 795,656,100.00
INST-01	Instalación eléctrica. Incluye: media tensión, baja tensión, alumbrado, sistema de tierras.	\$ 283,096,600.00
INST-02	Comunicaciones. Incluye: registros, canalizaciones, cuarto IT, equipo, cableado y conexiones.	\$ 68,798,900.00
INST-03	CCTV. Incluye: registros, canalizaciones, postes, cámaras.	\$ 123,468,500.00
INST-04	Agua potable. Incluye: registros, válvulas, líneas de conducción, equipamiento, cisterna y tanque.	\$ 68,262,900.00
INST-05	Sistema vs incendios. Incluye: líneas de conducción, válvulas, registros, hidrantes, sistema de alarma y equipamiento de red. No incluye: equipo eléctrico, equipo diésel, equipamiento para cuarto de bombas.	\$ 69,888,200.00
INST-06	Drenaje sanitario. Incluye: registros, válvulas, líneas de conducción y equipamiento.	\$ 78,497,000.00
INST-07	Drenaje pluvial. Incluye: registros, equipamiento, líneas de conducción y equipamiento.	\$ 103,644,000.00
V	Supervisión de construcción	\$ 413,145,750.00
SUP-01	Supervisión de proyecto y obra.	\$ 413,145,750.00

[Firma manuscrita]

Notas importantes:

- Importe en moneda nacional (MXN \$).
- No incluye el Impuesto al Valor Agregado (IVA).
- Para realizar la estimación preliminar de este presupuesto paramétrico, no se realizaron estudios preliminares, anteproyectos ni estudios de factibilidad, ni proyectos ejecutivos de detalle.
- No se consideran anteproyectos de edificaciones ni distribuciones de instalaciones.
- Este presupuesto paramétrico preliminar obedece a una distribución conceptual.
- Los montos son paramétricos y pueden variar con respecto al proyecto ejecutivo definitivo.
- Consideración de precios con base a los requerimientos generales solicitados por el Cliente.
- No incluye permisos con ningún tipo de autoridad, no incluye elaboración de documentos para autorizaciones, gestorías ni costos de aranceles.
- No incluye trámites y gestoría, ni pago de derechos, de tipo federal, estatal y/o municipal.
- No incluye contingencias.





09. Anexo 1 reporte fotográfico de visita al sitio



Recorrido del equipo consultor en áreas del Puerto de Matamoros



Recorrido en el muelle de la TUM



Vista de terrenos aledaños al muelle de la TUM



Vista del muelle de la TUM y zona de patio para maniobras



Visita al sitio en donde se construye la barda perimetral del puerto



Obra de construcción de la barda perimetral del puerto



Vista de la antigua barda y malla perimetral del puerto



Vista desde el sitio en donde se proyecta la vialidad principal del puerto





Revisión en sitio de los proyectos de obras del puerto



Información del área natural protegida (ANP) de la Laguna Madre y Delta del Río Bravo



Vista de ocupaciones irregulares en áreas del puerto (SM)



Vista de ocupaciones irregulares en áreas del puerto (SM)





Zonas habitadas en terrenos aledaños al puerto



PESCA ARTESANAL EN ZONAS ALEDAÑAS AL PUERTO



Vistas de las terminales zona norte (Roll on- Roll Off, TUM II y fluidos)



Vista desde el camino perimetral del sitio en donde se proyecta la aduana del puerto





Vista del sitio en donde se proyecta la terminal de fluidos del puerto



Vista Norte – Sur del puerto



10. Anexo 2 planos de zonificación y de las etapas de crecimiento

CONTENIDO

01 MAT-PLANTA-GEN-ZONA-DESARROLLO

02 MAT-PLANTA-GEN-RUTAS E1

03 MAT-PLANTA-FFCC

04 MAT-ZONI-PLANTA-GEN

05 MAT-PLAN-MAESTRO



Planta General Zona de Desarrollo



Planta General de Rutas Etapa 1



Plano de conjunto de la red ferroviaria





No.	Areas
1	Recinto fiscal aduana
2	Recintos fiscales autorizados (RFA)
3	Ampliación a futuro RFA
4	Recinto fiscal estratégico
5	Zona sin régimen fiscal
6	Zona de amariguamiento ecológico
7	Servicios generales del puerto



Planta General de Zonificación



Plano de conjunto visión años 30 años

