

OF 0827/24
27 FEB. 2024

AUTORIZADO

DESARROLLO PORTUARIO



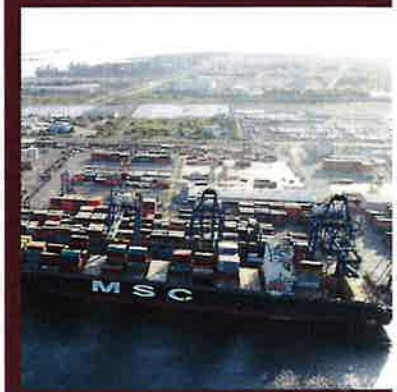
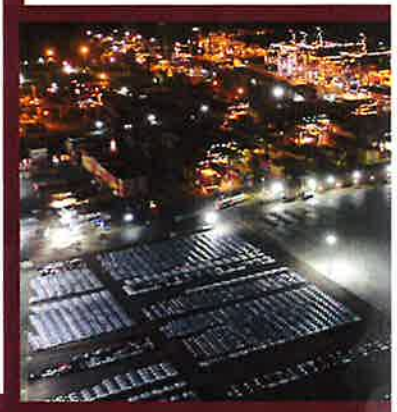
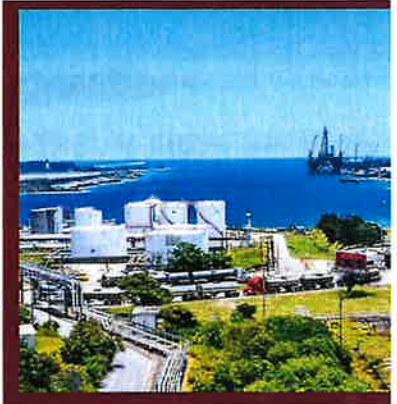
ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL

MARINA

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE ALTAMIRA 2021-2025



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO
DEL PUERTO DE ALTAMIRA 2021-2025



Contenido

1.	Recursos y competitividad del Puerto de Altamira	1
1.1	Alcance legal del PMDP	1
1.2	Instalaciones portuarias	5
1.3	Comunidad portuaria	13
	Cesionario del Puerto de Altamira.....	13
	Autoridades del Puerto de Altamira	14
	Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Altamira	16
1.4	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	20
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Altamira	34
2.1	Diagnóstico de la competitividad del puerto	35
2.2	Retos para el desarrollo del puerto	60
3.	Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Altamira	67
3.1	Visión y misión del Puerto de Altamira	68
3.2	Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto	68
3.3	Metas e indicadores	71
3.4	Zonificación maestra para el desarrollo portuario	82



1. Recursos y competitividad del Puerto de Altamira

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Altamira 2021-2025 tiene como objetivo establecer la planeación estratégica para que el puerto genere, de manera permanente y regular, una oferta eficiente de infraestructura y servicios portuarios que faciliten el traslado de bienes con el resto del país y del mundo, favoreciendo la coordinación de la comunidad portuaria con el propósito común de impulsar el desarrollo del puerto y el crecimiento económico de su zona de influencia.

Este capítulo corresponde a la función descriptiva del PMDP, por lo que se integra con información disponible a la fecha de elaboración de este programa, abordando fundamentalmente la descripción de las áreas de las que dispone actualmente el puerto para las operaciones portuarias y logísticas.



Puerto de Altamira, municipio de Altamira, estado de Tamaulipas, México.

1.1 Alcance legal del PMDP

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

4



OF. 0289/25
21 ENE. 2025

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



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

De acuerdo a la autorización emitida por la autoridad competente, el PMDP del Puerto de Altamira estará vigente del 2021 al 2025. La prospectiva adoptada en este PMDP corresponde a una visión de 15 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

En el año 1994, fue concesionado el Puerto de Altamira a la empresa mercantil mexicana, de índole paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración Portuaria Integral de Altamira S.A. de C.V. (API Altamira), la cual por Acuerdo Secretarial número 380/2021 publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 16 de noviembre de 2021, cambia su nombre y/o denominación social a "Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.", circunstancia que se encuentra acreditada mediante la Escritura Pública Número 116,400, de fecha 21 de octubre de 2021, otorgada ante la fe del Lic. Alfredo Ayala Herrera, Titular de la Notaría Pública No. 237, en ejercicio en la Ciudad de México.

Como concesionario integral tiene a su cargo fundamentalmente la responsabilidad de: planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad; así como, elaborar el PMDP y someterlo a autorización de la Secretaría.



En el actual entorno global y de fuerte competencia, a cada integrante de la comunidad portuaria de Altamira le corresponde realizar y aportar sus esfuerzos e inversiones para generar y aprovechar sinergias; lograr una mayor integración y competitividad en el tramo portuario de la cadena logística origen-destino de la carga; impulsar actividades que le agreguen mayor valor a las mercancías; contribuir al logro de objetivos estratégicos, estrategias, líneas de acción y metas establecidos en este PMDP, dentro de su ámbito de competencia; y dar cumplimiento a las acciones convenidas en sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Este PMDP es parte integrante del *Título de Concesión* otorgado por el Gobierno Federal a API Altamira para la administración portuaria integral del Puerto de Altamira, por lo que para dar cumplimiento a los artículos 41 de la *Ley de Puertos* y 39 de su *Reglamento*, este PMDP identifica y justifica los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, e incluye: diagnóstico de la situación del puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en los que se prestan; medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su

Handwritten signature or mark.



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



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

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

desarrollo, la conexión de los diferentes modos de transporte y para satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

El Puerto de Altamira se localiza en el litoral del Golfo de México, en el sur del estado de Tamaulipas, México. El espacio de demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el referido *Título de Concesión* de fecha 22 de septiembre de 1994, así como en el *Acuerdo de modificación de la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Altamira, Estado de Tamaulipas*, de fecha 19 de agosto de 2024, el cual dota al puerto de las siguientes áreas:

Recinto portuario del Puerto de Altamira

Área	Superficie (ha)
Tierra	2,224.25
Agua	1,301.41
Total	3,525.66

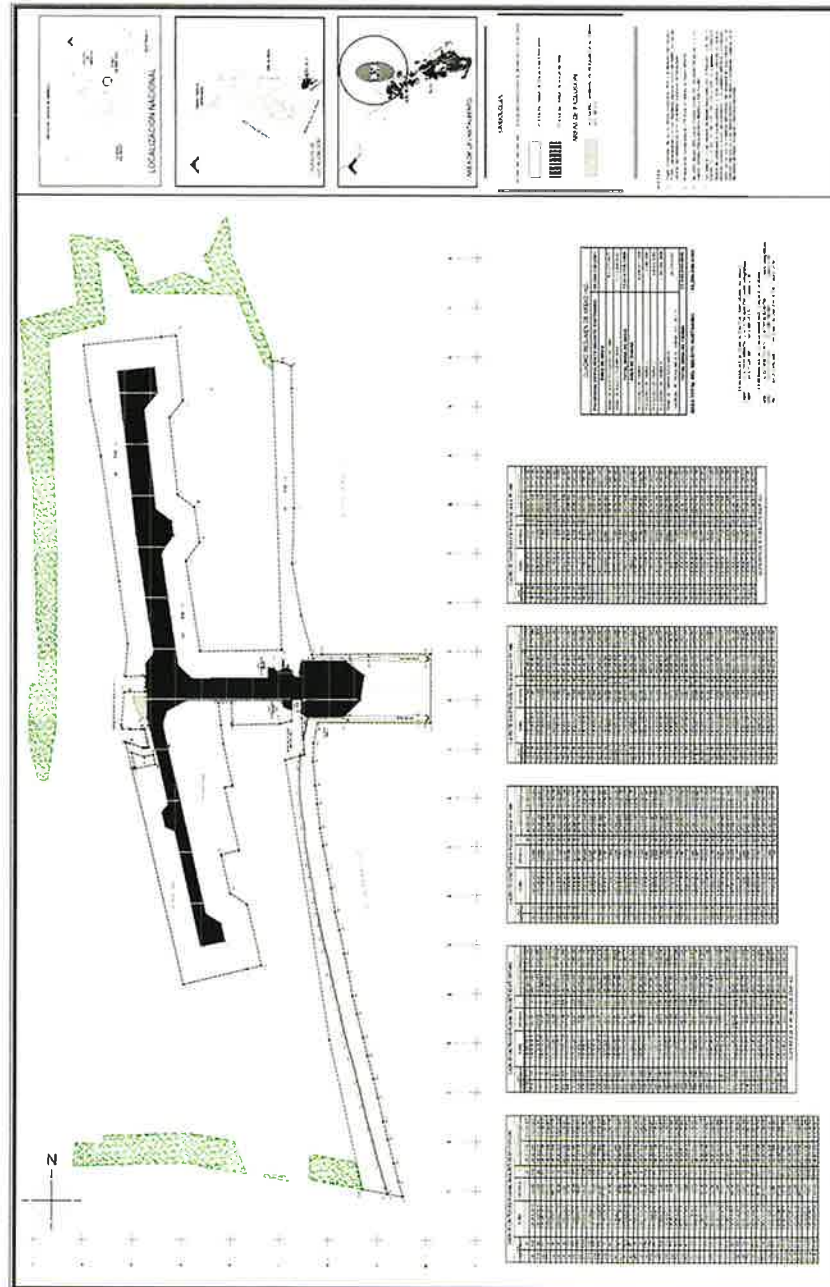
En el referido acuerdo de delimitación, se proyecta que en 483.92 ha de la superficie terrestre se habilitarán dársenas, por lo que con su construcción se estaría incrementando la superficie total de agua. A partir del año 1999, la empresa paraestatal federal API Altamira actualmente ASIPONA Altamira fue integrando a su patrimonio inmobiliario varios terrenos adyacentes al recinto portuario que le fue concesionado, con el propósito de promover el establecimiento de industrias de capital privado, nacional e internacional, que dispusieran del potencial logístico que representa situarse estratégicamente en las inmediaciones del Puerto de Altamira, constituyendo así una zona industrial de 3,974 has.



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

4

Programa de Diagnóstico y Desarrollo del Puerto de Altamira



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



Adicionalmente, el Gobierno Federal dispuso delimitar el despliegue industrial y contener el crecimiento urbano, por lo que se integró también a su patrimonio inmobiliario una superficie terrestre de 971.63 ha, para destinarlas a un cordón de amortiguamiento ecológico colindante con la zona industrial.

Considerando que la ubicación contigua de todos estos terrenos y su actividad industrial impacta directamente en el recinto portuario concesionado de Altamira y viceversa, en este PMDP, en los temas de diagnóstico y de planeación estratégica, se consideró necesario tomar en cuenta dicha área terrestre con vocación industrial y ecológica, respetando el ámbito de actuación y alcance jurídico de propiedad o concesión de ambos espacios territoriales.

El espacio concesionado para el Puerto de Altamira se detalla en el anterior *Plano del Recinto Portuario del Puerto de Altamira*.

1.2 Instalaciones portuarias

En este apartado se describen los recursos de infraestructura portuaria para uso común con los que cuenta el Puerto de Altamira a la fecha de elaboración de este PMDP. En el Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Altamira se complementa la información que se presenta aquí de manera resumida.

Obras de protección

Para garantizar la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de la carga y de las terminales e instalaciones, el Puerto de Altamira tiene la siguiente infraestructura de protección:

- Dos escolleras: la norte de 2,580.00 m. de longitud y la sur con 2,440.00 m.
- Dos espigones: el norte de 200.00 m. de longitud y el sur de 280.00 m.
- Dos protecciones marginales: la norte de 800.00 m. de longitud y la sur con 147.00 m.

Señalamiento marítimo

El Puerto de Altamira cuenta con señalamiento marítimo que cumple con las normas internacionales para una marcación clara y sistemática de los canales y dársenas por donde efectúan su entrada, salida y navegación interna las embarcaciones; básicamente el señalamiento está integrado por:

- Faro giratorio a una altura de 46 metros y racón.
- Centro de Control de Tráfico Marítimo equipado con radar banda X y sistemas de grabación y radio comunicación.
- Estación remota de radar, ubicada en baliza principal posterior.

- Boya de recalada, ubicada a 3.2 km del canal de navegación, equipada con estación meteorológica y Sistema de identificación automática.
- Ocho boyas señalizando acceso y canal principal, equipadas con Sistema de identificación automática.
- Cuatro boyas en la dársena de ciaboga, dos en el sur y dos en el norte, equipadas con Sistema de identificación automática.
- Cuatro balizas en la escollera norte y sur y sus espigones, equipadas con Sistema de identificación automática.
- Cinco balizas de enfilación.
- Dos balizas de situación, equipadas con Sistema de identificación automática.
- Baliza de cabecera, equipada con Sistema de identificación automática.
- Baliza de giro, equipada con Sistema de identificación automática.
- Boya de veril norte oeste, equipada con Sistema de identificación automática.
- Boya de señal especial lado sur, equipada con Sistema de identificación automática.
- Boya de señal especial lado norte, equipada con Sistema de identificación automática.
- Boya de señal especial límite de la dársena lado poniente norte, equipada con Sistema de identificación automática.

Áreas de agua

A la fecha de elaboración de este PMDP, el Puerto de Altamira tiene un calado oficial de 13.40 m (48' 03" pies), disponiendo de un total de 2,633,457.27 m² de infraestructura para la navegación de embarcaciones, con una longitud total de 9,300 m.

El Puerto de Altamira dispone de dos zonas de fondeo. El fondeadero norte está designado para buques de carga peligrosa, con profundidades de 14 a 25 m. El fondeadero sur está designado para buques de carga general, granel y contenedores, con profundidades de 20 a 35 m.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Altamira



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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



Obras de atraque

Actualmente el Puerto de Altamira cuenta con 25 posiciones de atraque, 22 con actividad comercial que conforman 14 terminales portuarias, 1 muelle de las instalaciones de la Secretaría de Marina y 2 muelles para embarcaciones menores de la ASIPONA.

PUERTO ALTAMIRA					
Operador	Muelle	Longitud de atraque (m)	Calado oficial (m)	Superficie (m2)	Tipos de carga
Altamira Terminal Portuaria (ATP)	TRAMO 1 (TUM 1)	300	12.20	374,563	Contenedores y Carga General
	TRAMO 2 (TUM 2)	300	12.20		Contenedores y Carga General
	TRAMO 5 (TUM 5)	117	10.5		Contenedores y Carga General
Infraestructura Portuaria Mexicana (IPM)	TRAMO 3 (TUM 3)	300	12.50	470,357	Contenedores y Carga General
	TRAMO 4 (TUM 4)	300	12.50		Contenedores y Carga General
	TRAMO 6 (TUM 6)	300	12.60		Contenedores y Carga General
Terminal Petroquímica Altamira (TEPEAL)	NORTE	58.50	10.00	69,948	Fluidos
	SUR	58.50	10.00		Fluidos
Operadora de Terminales Marítimas (OTM)	SUR (MUELLE 1)	72	10.15	73,866	Fluidos
	NORTE (MUELLE 2)	130	10.00		Granel agrícola
VOPAK México (VOPAK)	VOPAK 1	69.50	10.20	21,363	Fluidos
Terminal LNG de Altamira (TLA)	LNG	31.60	12.20	200,577	Gas Natural Licuado
INEOS Styrolution Mexicana (INEOS)	STYROLUTION	68.40	9.80	25,177	Fluidos
Industrias Negromex (INSA)	NEGROMEX	170.07	9.40	42,571.42	Fluidos
Cooper T. Smith de México (CTS)	ESTE	120	12.20	115,215	Granel Mineral/ Fluidos en Materia energética
	OESTE	120	12.20		
Terminal Marítima de Altamira (TMA)	TMA	159	11.40	152,196.76	Granel Mineral y Agrícola
Inmobiliaria Portuaria de Altamira (IPA)	IPA	272.76	11.70	26,186.80	Carga General
J Ray Mc Dermott de México (JRM)	JRM	500	11.60	513,745	Lanzadera de Plataformas Marinas
ASIPONA Altamira	API 2	300	11.80	161,594	Carga General, Granel Mineral, y Agrícola, Fluidos Químicos, Petroquímicos y Petrolíferos con Maniobra de Descarga Directa a Camión
Dragados Offshore de México (DOMSA)	DOMSA 1	30	10.0	595,437	Lanzadera de Plataformas Marinas
	DOMSA 2	124.07	10.0		Plataformas Marinas
Puertos Industriales del Sureste (PISSA)	PISSA	100	11.80	155,275.08	Energía eólica y petrolera.
Secretaría de Marina	SEMAR	140	5.0	N/A	Protección Portuaria
ASIPONA Altamira	MEM SUR	129	5.0	N/A	Ayuda a la navegación
ASIPONA Altamira	MEM NORTE	129	5.0	N/A	Ayuda a la navegación



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



Vías férreas

El Puerto de Altamira cuenta en la actualidad con 33.480 km de vías férreas, propiedad de la ASIPONA Altamira, (19.5 km. en el recinto portuario y 13.66 km fuera del recinto), 10.430 km. de Ferromex, construidas dentro y fuera del recinto portuario y 28.632 km de diferentes usuarios, totalizando 72.592 km. Dispone también de áreas utilizadas para la operación intermodal, con explanadas de concreto o asfalto con vías férreas para carga y descarga de carros de ferrocarril, contenedores, acero y automóviles, principalmente.

La empresa Ferromex presta el servicio de transporte ferroviario, en las vías de uso público ubicadas dentro del recinto portuario. Adicional a la infraestructura ferroviaria en áreas de uso común, varias empresas de servicios logísticos, asentadas en las cercanías del recinto portuario, cuentan con espacios para complementar las áreas para la operación intermodal.

VIAS ASIPONA ALTAMIRA		
NOM	VIA	LONGITUD (M)
B	MULTIMODAL	778
C	LADERO MULTIMODAL	435
C	LOOP FERRROVIARIO	1,412
C	LADERO LOOP	591
D	EX ITA	458
E	LADERO EX ITA	258
F	LADERO BASCULA	1,057
G	LADERO 1	1,223
H	LADERO 2	1,148
I	LADERO 3	1,050
J	LADERO 4	889
K	LADERO 5	811
L	LADERO 6	715
M	MINERALES DOG	2,745
N	MINERALES CONEXIÓN	359
O	LADEROG MINERALES	4,737
P	VIA MINERALES UNO	1,152
SUMA		19,818





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



EN EL EXTERIOR DEL RECINTO PORTUARIO			
	VIA FERROMEX		CAP. EN UNIDAD
NOM	VIA	LONGITUD (M)	
1	MB	6,250	
SUMA-		6,250	
VIAS ASIPONA ALTAMIRA			
C	LADERO LOOP	591	
NOM	VIA	LONGITUD (M)	
1	MB	4,681	
2	DELTA	686	
3	MC	5,298	
4	AMPLIACION MC (VOPAK)	1,287	
5	LADERO MC (VOPAK)	196	
7	VIA MINERALES UNO	535	
18	VIA MINERALES DOS	207	
19	LADEROS MINERALES	375	
20	MINERALES CONEXION	397	
SUMA		13,662	

Vialidades vehiculares

El recinto portuario y la zona industrial del Puerto de Altamira disponen de una amplia red de vialidades vehiculares, con una longitud de 79.08 km. y un ancho promedio por carril de 3.5 m. Estas vías comunican a las diversas terminales e instalaciones del puerto con los accesos y carreteras exteriores. Adicionalmente se cuenta con tres estacionamientos para tracto camiones.

Andadores peatonales

El Puerto de Altamira dispone de 3,148.7 m de andadores peatonales de concreto en las áreas públicas de mayor tránsito de personas.

Edificios

Las principales edificaciones y construcciones para actividades objeto de la concesión portuaria, que tiene actualmente el Puerto de Altamira son:



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



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

Calle Río Tamesí Km. 0.800 Lado Sur
Col. Puerto Industrial C.P. 89603
Altamira, Tamaulipas
R.F.C API 931218MZ3



- Edificio Antiguo de ASIPONA Altamira
- Capitanía de Puerto.
- Centro de Control y Tráfico Marítimo (CCTM).
- Central de Emergencias Industriales y Portuarias.
- Aduana Marítima de Altamira.
- Policía Fiscal.
- Unidad Naval de Protección Portuaria (UNAPROP).
- Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA).
- Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. (ASIPONA Altamira).
- Punto de Verificación Fitozoosanitaria.
- Área de usuarios del estacionamiento de tracto camiones.
- Almacén general y almacén de concentración ASIPONA.
- Almacenes de primer y segundo reconocimiento, catorce casetas de reconocimiento y fiscales, incluyendo la caseta de verificación de ferrocarril e instalación de unidades caninas.
- Subestación eléctrica de la aduana.
- Caseta de báscula.
- Caseta de pilotos.
- Diecinueve casetas y garitas de vigilancia ubicadas en los accesos a distintas zonas, vialidades y áreas de acceso restringido.
- Dos cisternas.
- Taller y oficina de servicios auxiliares.
- Subestación ASIPONA.
- Subestación del Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM).

El **CCTM** del Puerto de Altamira se encuentra ubicado en las instalaciones del faro. Este centro es una ayuda a la navegación y su principal propósito es prestar los servicios de facilitación y coordinación de tráfico marítimo en el puerto, con el fin de mejorar la seguridad y la eficacia de la navegación, la seguridad de la vida humana en el mar, así como proteger el medio ambiente marino, la zona costera adyacente y la infraestructura portuaria, de los posibles efectos perjudiciales del tráfico marítimo. Está equipado con radar, estación de radar remota y cámaras de visión nocturna.

El puerto cuenta con bermas de servicio diseñadas para introducir vialidades, líneas eléctricas, de agua, voz, datos y otros servicios como gas. Las bermas siguen el trazo de las vialidades principales del puerto y tienen un ancho que va de los 80 a los 130 m.



SECRETARÍA DE
COORDINACIÓN G
Y MARINA
DIRECCIÓN GEN

Actualización de imágenes



Áreas de almacenamiento

Áreas de almacenamiento de terminales marítimas en el Puerto de Altamira

Denominación	Cantidad	Superficie (m2)
Patio	11	1,509,140.50
Almacén	10	28,596.00
Bodega	3	22,900.00
Cobertizo	2	3,600.00
Total		1,564,236.00

		Capacidad (m3)
Tanque	143	670,113.00
Esfera	14	58,320.00
Total		728,433.00

En el siguiente *Plano de Instalaciones Portuarias del Puerto de Altamira* se detalla la delimitación cerrada actual, de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura portuaria y sus correspondientes tablas descriptivas.

4



1.3 Comunidad portuaria

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

Cesionarios del Puerto de Altamira

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m2	
						Agua	Tierra
Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V. (IPM)	C006	1PuS	APIALT01-006/96.M7.P1 13-octubre-21	30-jun-44	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,000.00	432,356.68
Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V. (ATP)	C004	2PuS	APIALT01-004/95.M7.P1 05-nov-20	30-jun-44	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,414.60	431,936.25
Container Care de México, S.A. de C.V. (CCM)	C011	3PaE	APIALT01-011/00.M2.P1 05-ago-14	29-jun-24	Instalación de reparación y mantenimiento de contenedores.	-	48,363.94
Industrias Negromex, S.A. de C.V. (NEGROMEX)	C024	4PaE	APIALT 01-024/11.M1 15-Jul-22	16-jun-31	Terminal especializada en el manejo de líquidos.	21,107.17	21,464.25
Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S. de R.L. de C.V. (IPA)	C019	5PaE	APIALT01-019/06.M4 07-abr-17	10-ene-26	Terminal especializada en carga general.	11,455.85	14,728.95
Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V. (CTS)	C002	6PuE	APIALT 01- 002/95.M4 29-ago-06	21-may-35	Terminal especializada de granel mineral.	-	115,214.71
Dragados Offshore de México, S.A. de C.V. (DOMSA)	C025	7PaE	APIALT01-025/15.M1 13-ene-23	19-dic-34	Terminal especializada de construcción, reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y energética.	51,539.52	543,897.45
J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V. (JRM)	C020	8PaE	APIALT 01-020/06.M2 07-ene-10	16-ago-36	Terminal especializada de fabricación y reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y petroquímica.	35,000 Real ocupada: 17,500	478,744.771 240,567.957
Terminal de LNG de Altamira, S. de R.L. de C.V. (TLA)	C016	9PaE	APIALT 01-016/05 15-ago-05	12-mar-44	Terminal especializada de gas natural licuado.	-	200,557.31
Vopak México, S.A. de C.V. (VOPAK)	C010	10PaE	APIALT 01-010/00.M1.P1 17-sep-13	31-ago-33	Terminal especializada de productos químicos, petro-químicos, aceites minerales y vegetales.	16,588.95	4,773.80
Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V. (TEPEAL)	C009	11PaE	APIALT 01-009/99.M3.P1 13-nov-15	30-jun-34	Terminal especializada de fluidos petroquímicos.	34,934.08	35,013.81
Terminal Marítima de Altamira, S.A. de C.V. (TMA)	C007	12PaE	APIALT 01-007/96.M4.P1 06-jul-22	31-ago-36	Terminal especializada de granel agrícola, mineral y químico.	11,275.20	140,921.76
Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V. (OTM)	C001	13PaE	APIALT 01-001/95.M1 15-jul-22	4-jul-25	Terminal para la recepción y almacenamiento de productos químicos, petroquímicos, sólidos líquidos, y gaseosos, así como recepción de granel agrícola.	26,784.23	47,082.06
Styrolution Mexicana, S.A. de C.V. (STY)	C008	14PaE	APIALT01-008/96. 16-dic-96	15-dic-25	Terminal especializada de productos químicos.	10,068.92	15,108.22
Corinalta, S.A. de C.V.	C026	45PaE	APIALT01-026/16 2-jun-2016	15-abr-2026	Servicio de agencia aduanal	-	1,275.00
Pesajes Flaltam, S.A. de C.V.	C023	44PuE	APIALT01-023/09.M2.P1 23-dic-21	30-sep-29	Servicio conexo de pesajes de unidades de autotransporte.	-	343.906

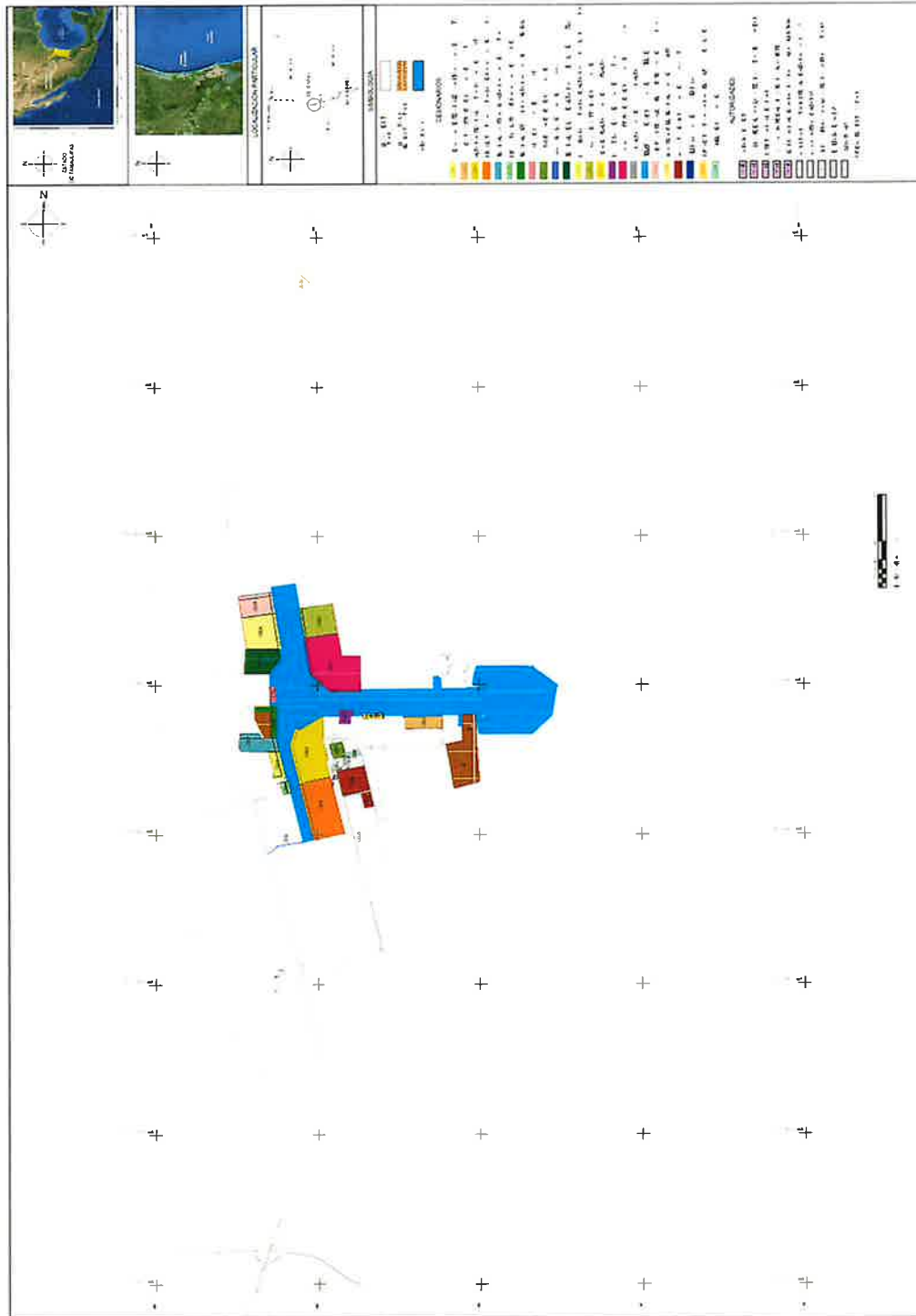


Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m2	
						Agua	Tierra
Huasteca Fuel Terminal, S.A. de C.V.	C029	51PaE	APIALT01-029/18 26-feb-18	20-feb-38	Instalación para almacenamiento, comercialización, distribución, transporte de productos petrolíferos y petroquímicos.	21,091.52	276,751.48
Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.	C028	50PaE	APIALT01-028/16.M2.P1 08-nov-23	17-oct-36	Instalación para manufactura, construcción equipamiento, mantenimiento de embarcaciones que requieran de instalaciones portuarias.	12,609.71	173,720.38
Saam Smit Towage México, S.A. de C.V.	C013	45PaE	APIALT01-013/01 27-feb-01	16-ene-24	Oficinas administrativas para el desarrollo de las actividades.	-	425.00
Teléfonos de México, S.A. de C.V.	C027	45PaE	APIALT01-027/16 29-jun-16	21-abr-26	Central telefónica	-	353.02
Amports de México, S.A. de C.V.	C030	49PuE	APIALT01-030/18.M1 19-10-18	06-may-38	Instalación especializada para el manejo de automóviles almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.	-	210,849.50
Silkimya, S.A. de C.V.	C032	48PaE	APIALT01-032/20 16-jun-20	16-feb-40	Instalación especializada para línea de descarga de agua	-	364.21
Infraestructura Marina del Golfo, S. de R.L. de C.V. (IMG)	C033	46PaE	APIALT01-033/20 16-jun-20	10-May-44	Instalación especializada para el transporte de gas natural por medio de un ducto.	-	5,896.21
Possehl México, S.A. de C.V.	C034	53PaE	ASIPONAALT01-034/24.M1 24-May-24	21-Ene-45	Manejo, almacenamiento, custodia, mezclado, ensacado, empaçado, empaquetado, paletizado y otras actividades de valor agregado a la carga.	-	-

Autoridades del Puerto de Altamira

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Capitanía de Puerto	15PuE	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realicen con seguridad; supervisión de las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo; y ayudas a la navegación verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS), Secretaría de Salud	16PuE	Control higiénico e inspección en la importación y exportación de comestibles, bebidas, medicamentos y productos biológicos, excepto los de uso de veterinario.
Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación	17PuE	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)	18PuE	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)	19PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y sus productos.
Administración del Sistema Portuario Nacional de Altamira, S.A. de C.V. (ASIPONA Altamira)	1	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.
Aduana Marítima de Altamira	2	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.
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (CUMAR)	3	Es el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria y que es un grupo de coordinación interinstitucional, para la aplicación de las medidas de Protección Marítima y Portuaria y la atención eficaz de incidentes marítimos y portuarios para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria, contra los sucesos que amenacen que puedan constituirse como una amenazas para el Puerto de Altamira, en el marco de las disposiciones contenidas en las Enmiendas a los Capítulos XI-1 y XI-2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (SOLAS/74) y del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias, (Código PBIP).
Secretaría de Marina (SEMAR)	4	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.
Policía Fiscal	5	Practica la verificación de mercancías del comercio exterior en el transporte.

En el siguiente *Plano de Cesionarios del Puerto de Altamira*, se describe la delimitación actual de cada una de las zonas portuarias asignadas a los cesionarios y a las autoridades.



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

4

Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Altamira

Prestador	Servicio Portuario	No. de registro	vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Abastecimientos y Construcciones Lacross, S.A.S.	Avituallamiento	ASIPONAALT02-251/23	31/05/2028	Recinto portuario
Avitualladora y de Servicios Generales Abyseg, S.A. de C.V.	Avituallamiento	ASIPONAALT02-242/22	31/12/2026	Recinto portuario
Comertam, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIALT02-220/21	30/07/2026	Recinto portuario
Grupo Pilotos, S.A. de C.V.	Lanchaje	APIALT02-176/15.M1.P1	26/06/2025	Recinto portuario
Servicios Múltiples del Sureste, S.A. de C.V.	Avituallamiento	ASIPONAALT02-246/22	31/08/2027	Recinto portuario
Quality Ship Suppliers, S.A. de C.V.	Avituallamiento	ASIPONAALT02-252/23	11/06/2028	Recinto portuario
Almacenamiento y Logística Portuaria de Altamira S.A. de C.V.	Maniobras	APIALT02-235/21	02/02/2027	Recinto portuario
Altaport, S.A. de C.V.	Maniobras	ASIPONAALT02-240/22	22/11/2026	Recinto portuario
Cooper/ T. Smith de México, S.A. de C.V.	Maniobras	ASIPONAALT02-249/22	30/08/2027	Recinto portuario
Altamira Terminal Multimodal, S.A. de C.V.	Recolección de Basura	ASIPONAALT02-241/22	19/12/2026	Recinto portuario
Comercial y Servicios RV del Potosí, S.A. de C.V.	Recolección de Basura	APIALT02-219/21	30/07/2026	Recinto portuario
Jorge Esteban Aguirre Resendiz (Eco Servicios del Puerto)	Recolección de Residuos Peligrosos	ASIPONAALT02-239/22	04/12/2026	Recinto portuario
Compañía Marítima Mexicana, S.A. de C.V.	Remolque a Embarcaciones	APIALT02-179/16	03/06/2026	Recinto portuario



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



Saam Towage México, S.A. de C.V.	Remolque a Embarcaciones	APIALT02-020/98	16/01/2032	Recinto portuario
ASB Supplies, S.A. de C.V.	Suministro de Agua Potable	ASIPONAALT02-250/22	30/09/2027	Recinto portuario
Servicios Marinos del Sureste, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	ASIPONAALT02-243/22	31/12/2026	Recinto portuario
Combustibles y Refinados Burgos, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	ASIPONAALT02-253/23	01/08/2028	Recinto portuario
Construcciones MYSI, S.A. de C.V.	Reparación a Flote	APIALT02-201/18	01/04/2024	Recinto portuario
Amports de México S.A. de C.V.	Maniobras (Ferrocarri)	APIALT02-202/18	10/11/2025	Recinto portuario
Amports de México S.A. de C.V.	Maniobras en RFA	APIALT02-203/18	10/11/2025	Recinto portuario
Proveedora de Barcos Avimar, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIALT02-206/18	01/11/2024	Recinto portuario
Servicios Anticontaminación Lacavex, S.A. de C.V.	Recolección de Residuos Peligrosos	APIALT02-207/19	02/01/2025	Recinto portuario
Maritime Procurement Services, S.A.P.I. de C.V.	Recolección de Residuos Peligrosos	APIALT02-208/19	07/01/2025	Recinto portuario
Maritime Procurement Services, S.A.P.I. de C.V.	Recolección de Basura	APIALT02-209/19	07/01/2025	Recinto portuario
Francisco Javier Delgado Del Angel	Reparación a Flote	APIALT02-210/19	01/06/2025	Recinto portuario
Ronalu Logistics and Services, S. de R.L. de C.V.	Amarre de Cabos	APIALT02-212/20	01/07/2024	Recinto portuario
Distribuidora de Diesel Río Pánuco, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	APIALT02-216/20	03/08/2024	Recinto portuario
Desechos, Basuras y Servicios, S.A. de C.V.	Recolección de Basura	APIALT02-221/21	23/01/2025	Recinto portuario



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



Combustibles del Sureste de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	APIALT02-222/21	03/01/2025	Recinto portuario
Desechos, Basuras y Servicios, S.A. de C.V.	Recolección de Residuos Peligrosos	APIALT02-223/21	03/04/2025	Recinto portuario
Comercializadora y Servicios Múltiples Vismar, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIALT02-224/21	01/01/2025	Recinto portuario
Cecyl Denisse Hidalgo Pérez	Amarre de Cabos	APIALT02-225/21	03/01/2025	Recinto portuario
El Ancla y Asociados, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIALT02-226/21	01/01/2025	Recinto portuario
Marinoil Servicios Marítimos, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	APIALT02-227/21	02/01/2025	Recinto portuario
G. Saza, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIALT02-229/21	01/01/2025	Recinto portuario
Iossif Dutsinis Mokaiki	Avituallamiento	APIALT02-230/21	02/01/2025	Recinto portuario
Jorge Esteban Aguirre Resendiz	Recolección de Basura	APIALT02-231/21	03/01/2025	Recinto portuario
Navalmex Combustibles, S.A. de C.V.	Suministro de Combustibles y Lubricantes	APIALT02-232/21	01/01/2025	Recinto portuario
Transportes Especializados Altamirano, S.A. de C.V.	Suministro de Agua Potable	APIALT02-233/21	01/01/2025	Recinto portuario
Electromex Mantenimiento Industrial y Marino, S.A. de C.V.	Reparación a Flote	APIALT02-234/21	01/01/2025	Recinto portuario
Iossif Dutsinis Mokaiki	Recolección de Basura	ASIPONAALT02-238/21	01/01/2025	Recinto portuario





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



Prestadores de servicios conexos del Puerto de Altamira

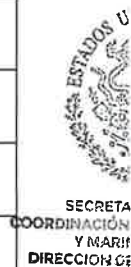
Prestador	Servicio Conexo	No. de registro	vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Compañía internacional de Fumigación, S.A. de C.V.	Fumigación	NA	30/07/2026	Recinto portuario
Kentho Química de Monterrey, S.A. de C.V.	Emulsión	NA	30/08/2026	Recinto portuario
Compañía Mexicana de Fumigaciones del Golfo, S.A. de C.V.	Fumigación	ASIPONAALT03-006/23	07/01/2028	Recinto portuario
Servicios Múltiples del Sureste, S.A. de C.V.	Inspección a Buques	ASIPONAALT03-003/22	31/08/2027	Recinto portuario
Techdiving Marine Services, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Buceo)	ASIPONAALT03-001/22	31/12/2026	Recinto portuario
Veracruz Adventures, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Buceo)	ASIPONAALT03-002/22	13/04/2027	Recinto portuario
Corporativo Maress, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Buceo)	ASIPONAALT03-008/23	02/07/2028	Recinto portuario
Ingeniería y Mantenimientos Industriales, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Eq. Contra Incendio)	ASIPONAALT03-007/23	26/02/2028	Recinto portuario
Dux Marine and Industrial, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	ASIPONAALT03-004/22	30/09/2027	Recinto portuario
Grupo CSI Sermedic, S.C.	Servicio Médico	ASIPONAALT03-005/22	30/09/2027	Recinto portuario
Oil Spill Control Solutions, S.A. de C.V.	Renta e Instalación de Barreras de Contención	ASIPONAALT03-009/23	03/09/2028	Recinto portuario
Viking Life-Saving Equipment, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Balsas/Botes Salvavidas)	ASIPONAALT03-010/23	31/08/2028	Recinto portuario
Inspectorate de México, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Gulf Diving, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Buceo)	S/N	01/01/2025	Recinto portuario
Control Cargo Internacional, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Intertek Testing Services de México, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Uniservicios Altam, S.A. de C.V.	Fumigación	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
CIS Inspecciones, S.A. DE C.V.	Inspección a la Carga	S/N	01/01/2025	Recinto portuario



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



Certificaciones Internacionales de Embarques, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	01/01/2025	Recinto portuario
Marine Cargo Inspection and Supervision, S.C.	Inspección a la Carga	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Marine Inspection and Cargo Care, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	03/01/2025	Recinto portuario
Control Automotive Risk, Consulting Group, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	03/01/2025	Recinto portuario
Contenedores del Golfo, S.A. de C.V.	Limpieza y Reparación de Contenedores	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
SGS de México, S.A. de C.V.	Inspección a Buques	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Victor Manuel Gaxiola Rodríguez	Inspección a Buques	S/N	01/01/2025	Recinto portuario
Fumigaciones Fitosanitarias Mexicanas, S.A. de C.V.	Fumigación	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Compañía Internacional de Fumigaciones, S.A. de C.V.	Fumigación	S/N	30/07/2026	Recinto portuario
Kentho Química de Monterrey, S.A. de C.V.	Emulsión	S/N	30/08/2026	Recinto portuario
Stimsa Corporativo, S.A. de C.V.	Inspección a la Carga	S/N	03/01/2025	Recinto portuario
Dusan Corovic Jurisic	Inspección a la Carga	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
MM-MEX, S.A. de C.V.	Reparación de Carros de Ferrocarril	S/N	02/01/2025	Recinto portuario
Camin Cargo Control de México Coatzacoalcos, S.A. de C.V.	Inspección a Buques	S/N	01/04/2025	Recinto portuario
Cabo Diving Services, S.A. de C.V.	Inspección a Buques (Buceo)	S/N	01/05/2025	Recinto portuario
Grupo SLTC, S.A. DE C.V.	Limpieza y Reparación de Contenedores	S/N	23/09/2024	Recinto portuario



1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

Altamira es un puerto comercial dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, además colinda con el principal clúster petroquímico privado de México y cuenta con una gran reserva territorial para el establecimiento de empresas industriales de clase mundial. Los siguientes dos gráficos ilustran su vocación natural de puerto comercial e industrial.

Altamira: puerto comercial e industrial



Desarrollo actual del Puerto de Altamira



El Puerto de Altamira ofrece infraestructura y servicios para atender seis líneas de negocio de carga comercial, mediante la operación de sus trece terminales marítimas de clase mundial, aunado a que cuenta con la ventaja de la zona industrial adyacente de 3,974 has, lo que permite ofrecer capacidad y espacio suficientes para la atención integral a sus diversos clientes. Las líneas de negocio que atiende el puerto son:



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



- Contenedores: representa la línea de negocio con mayor movimiento en el Puerto de Altamira, en el año 2019 movilizó 7.288 millones de toneladas, equivalentes a 877,396 TEUs. Las principales mercancías son insumos para las cadenas productivas de las industrias adyacentes al recinto portuario, básicamente de petroquímica, automotriz, madera y siderúrgica, manteniendo una operación del 70% exportación y 30% importación. Los principales receptores y generadores de estas cargas se encuentran en los estados de Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila.
- Otros fluidos: actualmente el Puerto de Altamira es el líder en el movimiento de fluidos no petroleros en el Sistema Portuario Nacional, movilizando el 35.9% del total nacional. En 2019 manejó 4.998 millones de toneladas, el 36% correspondió a gas natural y el restante 64% a insumos petroquímicos distribuidos principalmente a industrias instaladas en Tamaulipas.
- Granel mineral: en el litoral del Golfo de México, el Puerto de Altamira ocupa el primer sitio en movimiento de mineral, fundamentalmente con exportación de fluorita (procedente de San Luis Potosí y Tamaulipas) y de manganeso, así como la importación de coque de petróleo y carbón mineral para las plantas cementeras y carboeléctricas de la región. Al cierre de 2019 se movilaron 5.010 millones de toneladas en esta línea de negocio.
- Carga general: la principal carga movilizada es el acero de importación, con destino a las acereras e industria automotriz del noreste de México, movilizando al cierre de 2019 un total de 3.107 millones de toneladas.
- Automóviles: básicamente de exportación proveniente de Monterrey, Coahuila, Aguascalientes y San Luis Potosí. Este tipo de carga alcanza su cifra récord en el 2019 con un total de 305,507 unidades movilizadas, con un crecimiento de 441% en comparación con el movimiento del año 2013.
- Granel agrícola: con importación principalmente de maíz, destinado a su mercado cautivo de insumos para las empresas de la región y recientemente con exportaciones de azúcar con destino a los Estados Unidos, esta línea de negocio ha presenciado un importante incremento en 2020 gracias a nuevos proyectos de importación de maíz.

El Puerto de Altamira tiene un enorme potencial de crecimiento: por el dinamismo de sus mercados; su gran reserva territorial, dentro del recinto portuario y en la contigua zona industrial; y, por su privilegiada ubicación geográfica en el sur del estado de Tamaulipas, entidad que alberga todo tipo de industrias y que se ve altamente favorecida al contar con una importante puerta para el comercio exterior.

La vocación comercial-industrial del Puerto de Altamira se refrenda en la actualidad con la tendencia creciente de nuevas empresas en la zona industrial, las cuales demandan grandes espacios y generan volúmenes de carga importantes para el puerto, así como para el desarrollo de terminales especializadas en el manejo de hidrocarburos y con los constructores de plataformas petroleras o astilleros quienes requieren de un gran calado.

El potencial del Puerto de Altamira se encuentra básicamente en su zona de influencia o *hinterland*, con los flujos de mercancías del comercio exterior que moviliza al interior del país.

4



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



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

- Mercado local: principalmente el corredor industrial ubicado en el municipio de Altamira, Tamaulipas.
- Noreste: integrado por los estados de Nuevo León, Coahuila y el área fronteriza de Tamaulipas con Estados Unidos.
- Mercado del Bajío-occidente: que incluye los estados de San Luis Potosí, Guanajuato, Zacatecas, Aguascalientes, Querétaro y Jalisco.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Altamira,
por la línea de negocio, acumulado 2009-2013 (miles de toneladas)

Estados	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
Tamaulipas	30,068	910	2,454	905	3,567	22,230
San Luis Potosí	8,839	1,309	166	43	7,271	50
Nuevo León	5,529	1,170	1,980	140	1,916	323
Coahuila	5,161	297	387	-	4,477	-
Distrito Federal	1,704	240	1,157	-	13	295
Veracruz	1,139	32	54	17	1,011	26
Estado de México	1,116	193	132	-	11	781
Guanajuato	649	45	72	-	46	487
Jalisco	421	56	288	-	72	5
Querétaro	268	17	50	-	47	153
Zacatecas	159	2	157	-	-	-
Aguascalientes	30	15	15	-	-	-
Otros	18,177	2,070	15,236	-	156	714
Total	73,258	6,353	22,148	1,105	18,589	25,063

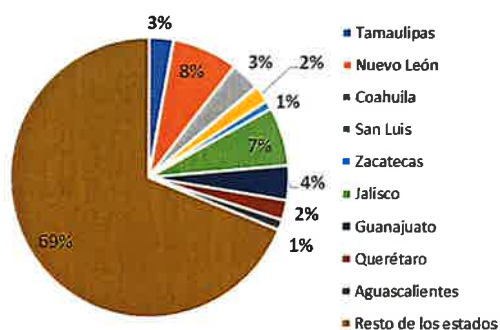
Los principales orígenes y destinos de los productos manejados por el Puerto de Altamira son: su mercado local con el 41% de la carga; su mercado del noreste con el 15%; y, su mercado del Bajío-occidente con el 14% de participación.

Hinterland del Puerto de Altamira



Los estados mexicanos que integran la zona de influencia del Puerto de Altamira se caracterizan por ser dinámicos económicamente hablando y por tener altas perspectivas de crecimiento a largo plazo. Estas entidades representan poco más del 30% del producto interno bruto de México.

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia del Puerto de Altamira, 2018 (estimación) (porcentaje)



El mercado local se relaciona con el origen industrial de la actividad petrolera de la zona Tampico-Altamira, la cual impulsó desde la década de los años 60, la instalación de empresas privadas petroquímicas. En la actualidad en la zona industrial contigua al recinto portuario de Altamira y en sus cercanías (menos de 20 km. desde los muelles), operan 26 plantas industriales que utilizan las instalaciones portuarias de Altamira para

introducir sus insumos y un porcentaje importante aprovechan las terminales para la exportación de sus productos en contenedores.

Plantas industriales localizadas en las cercanías del Puerto de Altamira

No.	Planta industrial	Producción
1	Dupont	Bióxido de titanio
2	INSA	Hule sintético-emulsión
3	Chemtura	Hule químico
4	Nhumo	Negro de humo
5	Petrocel-Temex	Dimetil tereftalato y ácido terftálico
6	Mexichem II	PVC
7	Dynasol	Hule sintético
8	Cryoinfra	Gas industrial
9	Indelpro	Polipropileno
10	M&G Polímeros MX	PET
11	Petrocel-Temex	TPA



Plantas industriales contiguas al recinto portuario de Altamira

No.	Planta industrial	Producción
1	Orbia	PVC
2	Absormex	Papel higiénico y servilletas
3	Styrolution	Resinas y dispersiones
4	Polioles	Poliéstereno expansible
5	Kaltex Fibers	Textiles
6	Posco México	Acero galvanizado
7	Mexico Carbon Manufacturing	Negro de humo
8	Iberdrola	Generación de energía
9	Electricidad Águila de Altamira	Generación de energía
10	Internacional de Muebles	Fabricación y comercialización de muebles
11	Sabic Innovative Plastics	Resinas ABS y SAN
12	Biofilm	Rollo de película polipropileno
13	Grupo Forestal Industrial Mexicano	Almacenamiento de madera
14	Flex Américas	Película plástica y de poliéster
15	LV Recycle	Reciclaje de baterías
16	Sylkimia	Sílica
17	IMG	



Estas industrias localizadas en las proximidades del puerto están eficientemente conectadas con las terminales portuarias mediante vialidades de cuatro carriles, por las que transitan en autotransportes las mercancías, exceptuando los fluidos no petroleros que son trasladados por tuberías alojadas a lo largo de las bermas de servicio que dispone el puerto.

Los principales centros de consumo del mercado noreste atendidos por el Puerto de Altamira son las ciudades de Monterrey, Saltillo y Monclova, así como la región fronteriza de maquiladoras de Tamaulipas. Las condiciones de los enlaces carreteros de Altamira con estos destinos son satisfactorias, contando en todos los tramos con autopistas de altas especificaciones tipo ET; dentro del territorio de Tamaulipas la circulación en estas autopistas no tiene costo de peaje.

Los principales centros de consumo de su mercado del Bajío-occidente de México, son las ciudades de San Luis Potosí, León-Silao-Guanajuato, Guadalajara y Querétaro. Altamira se encuentra a menores distancias terrestres que otros puertos del Golfo de México para atender estos centros de producción y consumo. Las carreteras que comunican a Altamira con este mercado tienen algunos tramos de bajas especificaciones.

Enlaces carreteros tipo ET del Puerto de Altamira con su mercado relevante del noreste



Red ferroviaria concesionada en el noreste y centro de México



Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado del noreste del Puerto de Altamira (kilómetros)

	Altamira	Tampico	Tuxpan	Veracruz	Brownsville
Monterrey	556	580	778	1,066	321
Saltillo	620	645	872	1,235	420
Monclova	780	805	1,047	1,410	505
Nuevo Laredo	778	804	1,000	1,289	375

Fuente: SCT

Por vía ferroviaria, Altamira se conecta con su mercado del noreste a través de los servicios de Ferromex, quien tiene acceso directo al puerto y da servicio hacia el norte por el tramo Altamira-Monterrey

Para el Puerto de Altamira, los principales centros de consumo de su mercado del Bajío-occidente de México, son las ciudades de San Luis Potosí, León-Silao-Guanajuato, Guadalajara y Querétaro. Altamira se encuentra a menores distancias terrestres que otros puertos del Golfo de México para atender estos centros de producción y consumo. Las carreteras que comunican a Altamira con este mercado tienen algunos tramos de bajas especificaciones.

Enlaces carreteros del Puerto de Altamira con su mercado relevante del Bajío-occidente



Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado del Bajío-occidente del Puerto de Altamira (kilómetros)

	Altamira	Tampico	Tuxpan	Veracruz
San Luis Potosí	433	419	637	799
Aguascalientes	626	612	736	898
Silao	580	566	580	742
León	631	618	613	775
Guanajuato	608	595	591	753
Querétaro	625	611	443	605
Guadalajara	780	767	772	934

Fuente: SCT

En el caso del ferrocarril, para la conectividad de Altamira al Bajío-occidente se requiere utilizar primero en un tramo de 24 km, los servicios de Ferromex y después los de Kansas City Southern de México (KCSM), ya que esta última es la concesionaria del tramo ferroviario Tampico-San Luis Potosí.

Red ferroviaria en el Bajío y centro de México



Distancias ferroviarias a las principales ciudades del mercado del Bajío-occidente del Puerto de Altamira (kilómetros)

	Altamira	Tampico	Veracruz
San Luis Potosí	473	444	953
Aguascalientes	698	669	977
Silao	771	729	800
Querétaro	704	678	695
Guadalajara	1,007	965	1,050

Fuente: SCT

En lo referente a los destinos de la carga comercial con el exterior, en el año 2019 destacó Estados Unidos con el 21.7% del movimiento total de la carga, le siguieron Bélgica, Brasil, Italia, Holanda, Colombia, España, Alemania, Argentina y otros 104 países representaron el 78.3%.

Destinos de la carga de comercio exterior del Puerto de Altamira, 2019

País	Toneladas	Participación
Estados Unidos	1,040,956	21.7%
Bélgica	454,450	9.5%
Brasil	431,311	9.0%
Italia	348,258	7.3%
Holanda	239,108	5.0%
Colombia	213,912	4.5%
España	204,095	4.3%
Alemania	187,487	3.9%
Argentina	159,108	3.3%
Otros	1,521,861	31.7%
Total general	4,800,546	100.0%

Orígenes de la carga de comercio exterior del Puerto de Altamira, 2019

País	Toneladas	Participación
Estados Unidos	6,829,074	44.6%
Brasil	944,868	6.2%
Nigeria	892,058	5.8%
Colombia	700,540	4.6%
Bélgica	674,969	4.4%
Corea del Sur	657,847	4.3%
Alemania	530,056	3.5%
Japón	519,014	3.4%
España	413,260	2.7%
Otros	3,152,837	20.6%
Total general	15,314,524	100.0%



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



El principal flujo de mercancías provino de Estados Unidos, seguido de Brasil, Nigeria, Colombia, Bélgica, Corea del Sur, Alemania, Japón y España, estos nueve países representaron el 79.4% del total de carga movilizada desde el exterior en el año 2019, otros 56 países participaron con el 20.6% restante.

En su *foreland*, el Puerto de Altamira se conecta con los principales puertos del mundo, a través de diversas líneas navieras de servicio regular en carga contenerizada y carga suelta, así como servicios chárter o tipo trampa para granel y fluidos, siendo el principal destino la cuenca del Atlántico.

Principales orígenes/destinos y productos por la línea de negocio del Puerto de Altamira, 2019

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Corea del Sur, Japón, Bélgica, Brasil, Corea del Norte, China.	Acero (lámina, rollos, tubería, vigas), posal, varillas, partes para torres eólicas, maquinaria y productos diversos.
Contenerizada	Estados Unidos, Bélgica, Brasil, Alemania y España.	Autopartes, resinas, madera, dióxido de titanio, productos químicos, maquinaria, polímeros, entre otros.
Granel agrícola	Estados Unidos y Brasil.	Maíz y trigo.
Granel mineral	Estados Unidos, Colombia, Mauritania, Italia y Australia.	Coque, fluorita, mineral de hierro, ilmenita, carbón mineral, manganeso, briquetas, azufre, fertilizantes.
Otros fluidos	Estados Unidos, Holanda, Brasil, Trinidad y Tobago y Bélgica.	Monocloruro de vinilo (VCM), paraxileno, estireno, propileno, monoetilenglicol, butadieno, estireno, butadieno.
	Nigeria, Estados Unidos y Trinidad y Tobago.	Gas natural licuado.
Vehículos	Estados Unidos, Brasil, Alemania, Colombia, Puerto Rico, Arabia Saudita, Chile.	Vehículos y tractocamiones.





Foreland del Puerto de Altamira

En carga contenerizada, durante el año 2019 el Puerto de Altamira recibió un total de 609 buques, con un tonelaje promedio de 11,967 toneladas por buque (con capacidades entre 1,000 y 7,000 TEUs, promediando movimientos de 1,440 contenedores por embarcación). Existen servicios regulares prestados principalmente por 15 líneas navieras y sus itinerarios comunican con la costa este de Estados Unidos, Sudamérica, Europa, parte de Asia y Australia, así como con otros puertos en la vertiente del Atlántico.

Principales líneas navieras en el Puerto de Altamira
para el manejo de contenedores, 2019

Numero	Navieras
1	Mediterranean Shipping Company
2	Hapag Lloyd
3	Hamburg Sud
4	Seaboard Marine Limited
5	Mitsui Osk Line
6	Melfi Marine Corp.
7	Linea Peninsular, Inc.
8	Transunited Gulf Trader, S.A.
9	Zim Container Services
10	Hugo Stinnes Linien gmbh
11	Stinnes Linien
12	Chinese Polish Joint Stock
13	Höegh Autoliners Shipping
14	Bbc Chartering & Logistic gmbh & co.
15	Thorco Shipping a/s

Estas líneas navieras han incrementado progresivamente el número de servicios, actualmente se dispone de 27 rutas, en su mayoría con frecuencias semanales.

Para carga general, en el año 2019 el Puerto de Altamira recibió un total de 204 buques con un promedio de 12,437 toneladas por buque. Los principales orígenes son Corea del Sur, Japón, Bélgica, Brasil, Corea del Norte, China, Rusia, Holanda, España, en su mayoría se trata de cargas proyecto y productos de acero.

Dada la naturaleza del granel agrícola, las líneas navieras atienden este tipo de tráfico con servicios de fletamento (chárter) o con los llamados buques trampa. En 2019 se atendieron 21 buques con este tipo de línea de negocio y el embarque promedio fue de 26,577 toneladas por buque.

En granel mineral, el puerto recibió un total de 196 buques durante el año 2019, con un promedio de 25,052 toneladas por buque. En esta línea de negocio no se tienen servicios regulares, ya que los buques son fletados.

En la línea de negocio de otros fluidos, durante el año 2019 el Puerto de Altamira recibió un total de 414 buques con un promedio de 12,015 toneladas por buque. El servicio de transporte marítimo para fluidos, distintos al petróleo y sus derivados, es prestado por 50 empresas navieras.

En la línea de negocio de automóviles, durante el año 2019 se recibieron 174 buques, con un promedio de 3,314 toneladas por embarcación.

Principales líneas navieras en el Puerto de Altamira para carga general,
granel agrícola, granel mineral, otros fluidos y vehículos, 2019

Carga general	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Vehículos
▪ NS United Kaiun Kaisha, LTD ▪ Hugo Stinnes Linieh GMBH ▪ Clipper Steel Services Bv ▪ Daewoo Logistics Corporation ▪ Bbc Chartering & Logistic GmbH & Co. ▪ Grieg Star Shipping AS	▪ Dowa Line America Co. Ltd. ▪ Cargill International SA ▪ Clipper Bulk A/S ▪ Clipper Steel Services Bv ▪ Pacnav, SA	▪ Dowa Line America Co. Ltd. ▪ Onego Shipping ▪ Oldendorff Carrier ▪ Ultrabulk, S.A. ▪ Spliethoff'S ▪ Pacific Basin Shipping (UK) Limited	▪ Stolt Tanker BV ▪ Transgas Shipping Lines S.A.C. ▪ Mapa Logistic, S.A. de C.V. ▪ Inchcape Shipping Services, Ltd. ▪ Fleet Management Ltd. ▪ Transportación Marítima Mexicana	▪ Hyundai Glovis Co Ltd. ▪ Kawasaki Kisenkaisha Ltd. ▪ Mitsui O.S.K. Lines Ltd. ▪ Sc Line ▪ Wallenius Lines ▪ Höegh AutolinersShipping



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



El Puerto de Altamira es uno de los cuatro puertos principales del Sistema Portuario Nacional, los cuales representan el acceso más importante de la economía mexicana a los mercados internacionales.

Dentro del Sistema Portuario Nacional existen 4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 92% de la carga contenerizada, 54% del granel agrícola, 77% del granel mineral y 52% de la carga general suelta”.

El Puerto de Altamira forma parte del Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe. En este litoral, Altamira es una de las plataformas logísticas más importantes para el dinamismo, la competitividad y la diversificación del comercio exterior del país, facilitando la operación de rutas de comercio marítimo a Europa, Latinoamérica y, en menor medida, a Asia.

Altamira desempeña un papel fundamental para el crecimiento de la economía mexicana y en la dinámica del Sistema Portuario Nacional. Por este puerto, entra o sale: el 37% de la carga en contenedores manejada por mar en el litoral del Golfo de México; el 21% de la carga general; el 49% de los otros fluidos; el 23% del granel mineral; y el 4% del granel agrícola.

El Puerto de Altamira destaca también a nivel nacional por el corredor petroquímico próximo a su recinto portuario, donde se genera alrededor del 30% de la producción privada de químicos y petroquímicos del país.

Participación del Puerto de Altamira en el litoral del Golfo de México, 2019 (porcentaje)

Puerto	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
Altamira	26%	21%	37%	4%	23%	49%
Tampico	4%	9%	1%	2%	7%	1%
Tuxpan	6%	3%	1%	11%	3%	19%
Veracruz	32%	23%	56%	53%	11%	13%
Coatzacoalcos	6%	4%	1%	12%	5%	17%
Dos Bocas	4%	20%	0%	1%	0%	1%
Progreso	5%	2%	5%	18%	0%	0%
Otros	17%	19%	0%	0%	50%	0%

Por su cercanía geográfica, los puertos de Altamira y Tampico atienden mercados similares, excepto el local de Tamaulipas. Los dos puertos tienen infraestructura con capacidades diferenciadas, cada uno aprovecha sus ventajas comparativas y competitivas para atender la demanda de los productores, distribuidores y consumidores. Ambos puertos participaron en conjunto en el año 2019, con el 30% (24.1 millones de ton) de la carga comercial manejada en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe



2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Altamira

Este capítulo aborda el diagnóstico de la situación del Puerto de Altamira a la fecha de elaboración de este PMDP, considerando las expectativas de crecimiento y desarrollo del puerto, su vinculación con la economía regional y del país, con el comercio exterior, así como su participación en el Sistema Portuario Nacional.

Se efectuaron análisis de la conectividad del puerto y de su mercado relevante y se estudió el balance de oferta y demanda de infraestructura, con el propósito de contar con una evaluación de la competitividad integral del puerto, considerando para tal fin los diversos factores internos y externos, así como el análisis financiero que sustente la viabilidad de inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios.

El diagnóstico realizado presenta la situación problemática del puerto, sus desafíos o retos que tendrá que afrontar, explorando escenarios futuros, por lo que contribuye a clarificar una imagen objetiva o la visión de dónde se quiere llegar con la suma de esfuerzos y recursos portuarios, sustentando de esta manera la planeación estratégica que será presentada en el capítulo siguiente.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

El Puerto de Altamira dispone actualmente de conexiones marítimas a los principales mercados de Europa del Norte, Mediterráneo, Latinoamérica, Golfo de México y costa este de Estados Unidos y de Canadá. El desarrollo del Canal de Panamá y los Puertos del Caribe ha permitido la creación de nuevas rutas marítimas e incrementar la conectividad de Altamira con este mercado.

En la carga containerizada las tendencias del transporte marítimo están motivando el desarrollo de los actuales puertos *hubs* de: Kingston, Jamaica; Freeport, Bahamas; Port of Spain, Trinidad y Tobago; Caucedo, República Dominicana; y, próximamente Mariel, Cuba. Este desarrollo repercutirá directamente en los puertos mexicanos del Golfo de México.

El Puerto de Altamira deberá tener presente que, en todos los tipos de carga, la tendencia es utilizar buques de mayor capacidad para obtener economías de escala, operación de terminales especializadas de alto rendimiento, facilitación del tránsito de las cargas por los puertos y un mayor intermodalismo.

La profundidad media actual del Puerto de Altamira es de 13.50 m y su calado oficial de 12.2 metros, sin embargo, se cuenta ya con una cartera de inversión autorizada para la profundización de los canales de navegación, en la que se tiene programado el dragado de 4 millones de metros cúbicos, para llegar a una profundidad de 14.40 metros, esto nos permitirá la recepción y atención de embarcaciones de mayor calado.

En cuanto a la conectividad terrestre del Puerto de Altamira, en particular a lo relativo a sus accesos y vialidades, estos son de alta calidad tanto en términos de sus dimensiones, todos ellos de 4 carriles, como de su estado físico. Sin embargo, por su alto nivel de utilización por parte del autotransporte, en especial durante las horas pico, actualmente se presentan serios conflictos viales en el acceso a las terminales ubicadas al sureste de la dársena de ciaboga del puerto, que son las que generan el mayor tránsito vehicular, y donde también se ubica la Aduana Marítima. La falta de espacios en la zona impide al Administrador Portuario realizar obras de ampliación que resuelvan de manera definitiva dichos congestionamientos.

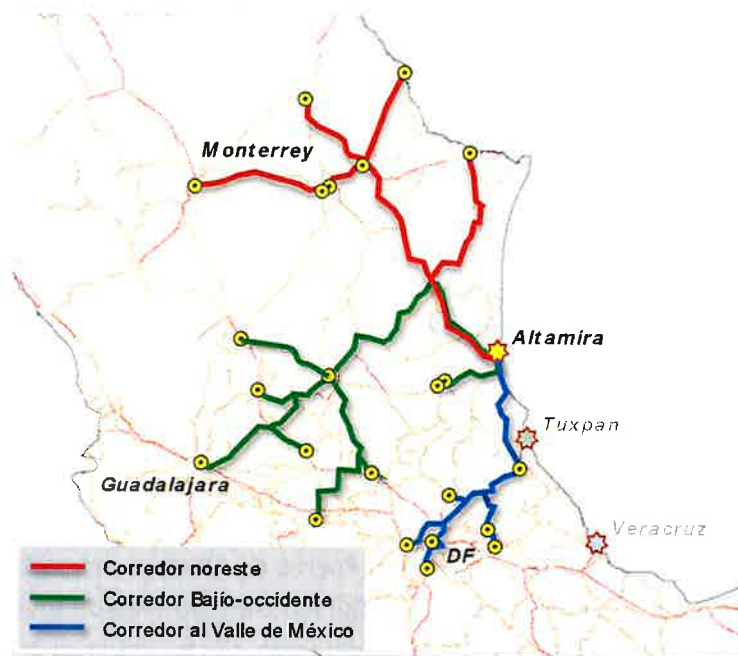
Para atender al mercado local del puerto, esto es las industrias localizadas a menos de 25 km de las terminales portuarias, se dispone de amplias vialidades de 4 carriles y recientemente la construcción de 2 distribuidores viales, que garantizan el flujo continuo

dentro de las instalaciones del Puerto. En términos generales no existen problemas de congestionamiento vial que retrase el traslado de las mercancías.

Para atender a los mercados relevantes del puerto, existen los siguientes corredores carreteros:

- Noreste: vincula al puerto con la zona de Monterrey, la zona industrial de Saltillo y Torreón.
- Bajío-occidente: conecta al puerto con San Luis Potosí, y de ahí con toda la región del Bajío-occidente (Guadalajara).
- Valle de México y Toluca, vía Poza Rica-Tuxpan.

Conectividad carretera del Puerto de Altamira



Respecto del corredor noreste, las condiciones actuales de la infraestructura carretera de todo el corredor son buenas, lo que permite circular eficientemente en *fulles* y además sin el pago de peajes en el estado de Tamaulipas. Además, este corredor conecta directamente con la infraestructura vial del puerto lo cual evita molestias mayores a la población local y no existen conflictos viales.

Los corredores al Bajío-occidente y al Valle de México tienen como problemática que se requiere utilizar las vialidades de las zonas urbanas de Altamira, Tampico y Pueblo Viejo, generando fuertes trastornos a la población. Además del conflicto vial, este tramo de 37 km representa para el autotransporte hasta 2 horas de recorrido, cuando podría ser de media hora.

Flujo vehicular hacia los corredores carreteros Bajío-occidente y Valle de México



El corredor al Bajío-occidente, esto es a San Luis Potosí, tiene dos rutas posibles a utilizar: Ciudad Valles y por Ciudad Mante.

En la ruta por Ciudad Valles, en un tramo de 29 km, no se puede transitar en camiones *full*; además, la orografía de su trazo es más agreste lo que representa un mayor consumo de combustible y tiene un costo superior por peajes que la de Ciudad Mante.

La ruta vía Ciudad Mante es un poco más larga en distancia, pero más corta en tiempo (1.5 horas), además de que se puede circular en configuración *full*. Cabe señalar que el Gobierno de Tamaulipas tiene en concesión la construcción y operación de la autopista Ciudad Mante-

Tula, con una longitud de 100 km; la ventaja de este nuevo trazo, además de ser más corto, es que permitirá circular camiones en configuración *full* y con menor costo, ya que la red carretera estatal es gratuita. Además, esta autopista pasará por valles sin cruzar la montaña (como actualmente lo hacen las dos rutas existentes a San Luis Potosí), lo que reducirá el consumo de combustible.

Los tramos de bajas especificaciones que tienen las carreteras que enlazan a Altamira con el Bajío-occidente, vía San Luis Potosí, limitan la circulación de camiones en configuración *full*, por lo que además del mayor tiempo de traslado, implica sobrecostos comparado con los fletes que se ofertan vía Veracruz.



Por lo que se refiere al corredor hacia el Valle de México y Toluca, con la reciente entrada en operación de la nueva autopista México-Tuxpan, ya es posible el tránsito de *fulles* de Altamira a la ciudad de México. Sin lugar a duda, esta nueva infraestructura servirá para ampliar la presencia del Puerto de Altamira en este importante mercado.

Además de lo anterior, el Gobierno Federal asignó la construcción de una nueva autopista en el tramo Tihuatlán-Ozuluama de 105 km; se tiene programado que este nuevo tramo inicie operaciones en enero de 2018. Con esta nueva autopista, se estima que el tiempo de traslado entre Altamira y la Ciudad de México será de 7 horas, tiempo similar al que se efectúa desde otros puertos del Golfo de México.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto de Altamira



En el caso de conectividad ferroviaria del Puerto de Altamira, Ferromex es la única que oferta el servicio de transporte ferroviario al interior del puerto y puede ser una buena opción para el manejo de cargas hacia y desde el mercado del noreste del Puerto de Altamira (Torreón, Monterrey y la frontera en Piedras Negras), sin embargo existen problemáticas con la necesaria interconexión en la zona de Monterrey que encarecen o imposibilitan el movimiento de los productos, sobre todo para pequeños y medianos usuarios, ya que para todos los destinos la empresa Ferromex (que no tiene la concesión del patio ferroviario de Monterrey) requiere pagar derechos de paso a KCSM, repercutiendo en la elevación de tarifas ferroviarias.

Del Puerto de Altamira hacia su mercado del Bajío-occidente vía ferrocarril, se requiere utilizar inicialmente los servicios de Ferromex y después los de KCSM, ya que esta última es la concesionaria del tramo ferroviario Tampico-San Luis Potosí. KCSM no tiene acceso al recinto portuario sino sólo a la estación ferroviaria Altamira, ubicada a 9.3 km del puerto. La necesaria operación de *switching* se realiza en la terminal Doña Cecilia, lo que implica que para todos los destinos del Bajío y hacia el centro del país, las cargas a transportar deben pagar una cuota de derecho de paso, variando en función del tipo y volumen de carga y no por la distancia real de arrastre de sólo 24 km (tramo entre Altamira y Doña Cecilia).

Las especificaciones y antigüedad de la infraestructura del tramo Tampico-San Luis Potosí hacen que la circulación de los trenes se realice a muy baja velocidad. Principalmente existen dos problemáticas que afectan este servicio ferroviario concesionado a KSCM, la primera se refiere a las dimensiones de 9 túneles que se requieren ampliar a una altura mínima de 8 metros para permitir el paso de trenes de doble estiba. La segunda son los radios de curvaturas de la línea férrea, que actualmente impiden la circulación de trenes largos. Dadas estas condiciones de la infraestructura ferroviaria, el trayecto de 474 km se realiza en aproximadamente 32 horas, a una velocidad promedio de 15 km/hr, muy inferior a la media de 40-50 km/hr de los operadores estadounidenses.

La situación mencionada entre ambas empresas concesionarias ha hecho que el uso del ferrocarril desde el Puerto de Altamira hacia el centro del país no se haya desarrollado, por lo que estas circunstancias han favorecido al Puerto de Tampico en el manejo de carga vía ferrocarril hacia la zona central de México.

Derechos de paso de ferrocarril en la zona de Altamira

Túneles ferroviarios en la ruta a San Luis Potosí



En el caso de la ciudad de Monterrey, el puerto estadounidense de Brownsville está más cercano que el de Altamira, sin embargo, la congestión vehicular del cruce fronterizo y los procedimientos aduanales, hacen que la mayor distancia no sea definitiva para el desvío de carga que afecte a Altamira. Sin embargo, la limitada calidad y eficiencia de los enlaces ferroviarios del Puerto de Altamira con prácticamente todos sus mercados no están a la altura de la demanda y provocan importantes sobrecostos para las cadenas logísticas. La carga ferroviaria debe pagar derechos de paso de una empresa concesionaria a la otra, lo que se traduce en sobrecostos en los fletes ferroviarios. El puerto de Brownsville tiene conexión ferroviaria directa desde sus muelles hasta la zona industrial de Monterrey, a través de KSCM, gracias a que ésta también tiene la concesión en el territorio de Texas.

Análisis del mercado relevante

Se considera que el potencial del Puerto de Altamira se encuentra básicamente en la posibilidad de expandir su hinterland, mediante la captación de mayores flujos de comercio exterior, principalmente de contenedores, para ser trasladados a las diversas regiones del interior de México que configuran sus mercados relevantes.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



Su mercado local está compuesto fundamentalmente por la zona industrial y el corredor petroquímico, localizados a no más de 20 km de las terminales portuarias, generando volúmenes muy importantes de carga de comercio exterior por vía marítima y representando la primera fortaleza del Puerto de Altamira.

Los principales centros de producción y consumo del mercado del noreste son Monterrey, Saltillo, Monclova y la región de maquiladoras de la frontera de Tamaulipas con Estados Unidos. Para este mercado, Altamira tiene como puertos competidores a Brownsville y Houston, ambos en Texas. En el mercado del Bajío-occidente, los principales centros de producción y consumo generadores de carga marítima son San Luis Potosí, Querétaro, León-Silao-Guanajuato y Guadalajara.

En el Golfo de México, los puertos de Altamira y de Tampico aportaron en el año 2019 casi el 30% de la carga en contenedores; y la mayoría de otros fluidos (50%). En todas las cargas no petroleras, Altamira registra una tendencia creciente en sus operaciones.

La línea de negocios de contenedores del Golfo de México-Caribe asciende a 2.25 millones de TEUs movilizados; Veracruz y Altamira registran una participación preponderante, ya que atienden a los principales mercados del país. En 2019, Altamira manejó 7.3 millones de toneladas de carga contenerizada, que tuvieron como origen o destino Tamaulipas y Nuevo León, principalmente.

En la carga contenerizada transportada por el Puerto de Altamira existe una amplia variedad de productos operados. En importaciones, el principal grupo son las autopartes, las cuales son enviadas a la industria automotriz del Bajío (Silao) y norte del país. En exportaciones, el ácido tereftálico y el tereftalato de polietileno, mercancías producidas en las plantas cercanas al puerto.

Altamira es un puerto netamente exportador, con cerca del 70% del total de su movimiento de carga contenerizada. En el exterior, Altamira tiene como principales mercados países de Sudamérica-Caribe y Europa, con los que intercambia 40% y 38% respectivamente de la carga en contenedores que opera.

En la línea de negocio de carga general, Altamira tiene su hinterland principal para carga general hacia el noreste y el Bajío, integrando una zona que incluye a Coahuila, Tamaulipas y San Luis Potosí. Los principales productos son de la rama siderúrgica, destacando las importaciones de láminas de acero, acero en rollo y en placa. Por lo que se refiere a su foreland, el intercambio de carga general es mayoritariamente con Asia y Europa.



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



La línea de negocio de granel agrícola la zona de influencia de Altamira comprende las tres entidades vecinas al puerto: los volúmenes son de alrededor de 600 mil toneladas.

La participación del Puerto de Altamira en el segmento del granel mineral se explica, entre otras razones, por su mejor infraestructura y la ventaja comparativa que le otorga su ubicación geográfica con respecto a las áreas de extracción de minerales, de beneficio de los mismos y de producción industrial, situadas en Coahuila, Nuevo León y San Luis Potosí.

El 56% del granel mineral manejado en el Puerto de Altamira corresponde a flujos de importación, en donde destacan los movimientos de coque para San Luis Potosí, el mineral de hierro y carbón para la industria siderúrgica de Coahuila, el carbón coque para Nuevo León y la urea y fertilizantes para Tamaulipas. En el rubro de las exportaciones destaca la fluorita de San Luis Potosí y el carbón mineral proveniente de Coahuila.

El Puerto de Altamira predomina en la línea de negocio de otros fluidos, en el año 2019 manejó casi 5 millones de toneladas, más de la mitad de lo operado en los puertos mexicanos del Golfo de México. Altamira es un puerto especializado en la operación de este grupo de productos; prácticamente el 100% de estas cargas son importaciones y mayoritariamente tienen como destino la zona industrial aledaña al puerto.

La línea de negocio de automóviles del Puerto de Altamira atiende el mercado del noreste y Bajío del país. En 2019, por este puerto se movieron 305 mil 500 vehículos, la mayor parte en operaciones de exportación; esta es una reducida participación de mercado en el litoral del Golfo de México por donde se manejaron 1.4 millones de unidades. Específicamente, el Puerto de Altamira cubre los mercados de Coahuila, Monterrey y de San Luis Potosí, con exportación de vehículos de las plantas General Motors ubicadas en Ramos Arizpe, Coahuila y en la ciudad de Monterrey con la planta de KIA. El mercado exterior de automóviles atendido por el puerto se conforma principalmente por países de Estados Unidos, Sudamérica y Europa. Análisis de la demanda.

El Puerto de Altamira se ha destacado históricamente por mantener una distribución equilibrada del movimiento de carga a través de sus distintas líneas de negocio, esto nos ha permitido ser un Puerto dinámico con la posibilidad de atraer distintos proyectos de carga.

Con la diversidad de cargas que se operan en el puerto, se presentan con cada una de ellas escenarios y variables muy diversas que moderan el análisis de la demanda, sin embargo, exhiben una particularidad que las asocia fuertemente con el crecimiento económico de las regiones de origen y destino de sus productos, siendo Estados Unidos el socio comercial más importante.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



Este escenario resulta complejo, no sólo para nuestro Puerto sino también resulta complicado para la comunidad económica nacional e internacional, por ello, no solo los indicadores de crecimiento deben ser revisados y moderados constantemente, también se deben incluir los cambios en la política económica de los distintos países con los que tenemos este intercambio de productos, principalmente Estados Unidos, Europa Occidental y Sudamérica.

Ante este escenario, resulta previsible que las relaciones comerciales con la comunidad internacional y en específico con los Estados Unidos dada su relevancia, dependencia mutua e histórica, se mantengan estables y que se conserve el crecimiento económico previsto.

El movimiento de carga contenerizada, de graneles minerales y fluidos petroquímicos se han convertido en los principales exponentes del volumen de carga que se maneja por el Puerto, sin embargo, en los años recientes el Puerto ha presenciado un importante incremento en el movimiento de vehículos terminados y el manejo de carga sobredimensionada.

El movimiento de carga general suelta, tipo de carga en el que se incluye el movimiento de carga sobredimensionada y vehículos terminados, no ha reflejado su crecimiento en toneladas debido a que estos proyectos no aportan mucho volumen en ese concepto, sin embargo es importante mencionar que el crecimiento en autos terminados ha ascendido en un 817% comparando los 305,507 autos movilizados del ejercicio 2019 a los 37,386 del ejercicio 2012; y en materia de carga sobredimensionada hemos visto salir por el Puerto en años recientes 2 plataformas petroleras, generando 5,600 empleos directos en la región, y la recepción de 300 torres eólicas anuales, convirtiendo al Puerto de Altamira en la plataforma ideal para el manejo de estos productos.

Análisis de la demanda

Movimiento de carga portuaria por la línea de negocio (análisis de la demanda y estadísticas).

El Puerto de Altamira se ha destacado históricamente por mantener una distribución equilibrada del movimiento de carga a través de sus distintas líneas de negocio, esto nos ha permitido ser un Puerto dinámico con la posibilidad de atraer distintos proyectos de carga.

Con la diversidad de cargas que se operan en el puerto, se presentan con cada una de ellas escenarios y variables muy diversas que moderan el análisis de la demanda, sin embargo, exhiben una particularidad que las asocia fuertemente con el crecimiento económico de las regiones de origen y destino de sus productos, siendo Estados Unidos el socio comercial más importante.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Proyecciones de demanda.

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

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

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

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

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

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



Análisis de la oferta

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

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

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

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

Debido a la falta de recursos y a las condiciones operativas existentes, en el año de 1998 se creó el acceso a las terminales portuarias localizadas al sureste de la dársena de ciaboga del puerto y para controlar en ese punto el tránsito de la carga de comercio exterior se construyó en la parte contigua la Aduana de Altamira. Progresivamente y ante la insuficiente oferta de espacios portuarios e industriales urbanizados, los terrenos adyacentes y cercanos al nuevo acceso fueron utilizados para fines diversos, con una precaria planeación de espacios. Actualmente la Aduana está rodeada por varias instalaciones, resultando prácticamente imposible su ampliación, lo que al llegar a su punto de saturación generará problemáticas de tiempos de espera para entrar y salir del puerto. Aunado a lo anterior, la ubicación actual de la aduana no facilita el aprovechamiento de los frentes de agua localizados al oeste de la



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL
Y MANEJO
DIRECCIÓN GENERAL



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



dársena de maniobras sur, lo que limitará en los próximos años la instalación de nuevas terminales en esa zona.

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Capacidad instalada por terminal

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

* Considera productividades promedio a diciembre 2019.

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

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

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

Datos de buques máximos del Puerto de Altamira, 2019

Línea de negocio	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs / ton/ unidades)
Carga general	296	24.96	1% > 225 83% eslora 151-200 34% eslora 100-150 2% < 100	11.39	50,923 ton.
Contenerizada	899	333	80% eslora 200-333 13% eslora 100-200 7% < 100	12.01	4.878 TEU's
Granel agrícola	80	199.9	100% eslora 151-200	10.48	36,850 ton.
Granel mineral	148	228	28% eslora 151-230 72% eslora 100-150	11.89	55,500 ton.

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

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

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

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

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

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

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

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



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

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

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



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

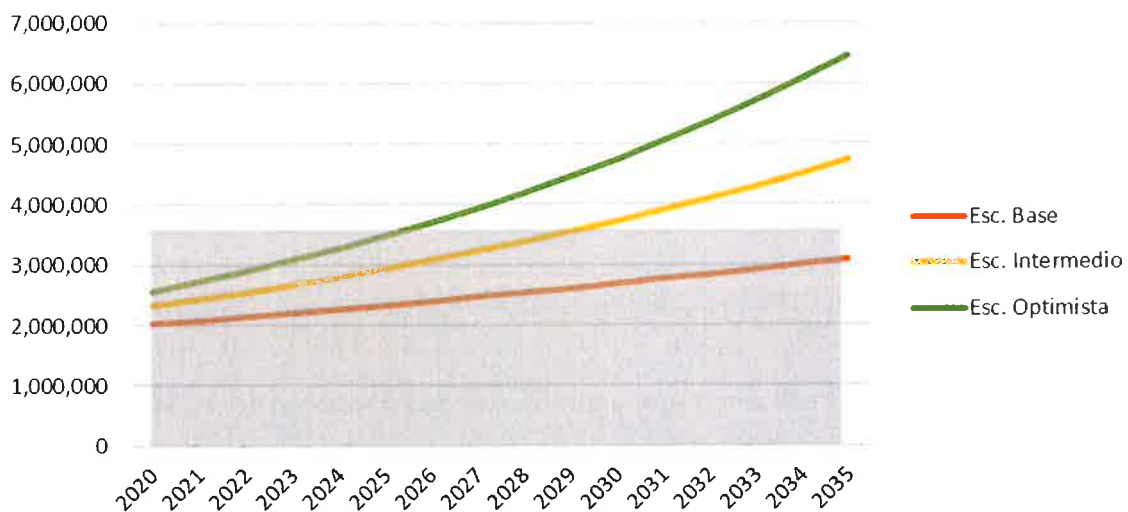
Balance de oferta y demanda de infraestructura

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

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

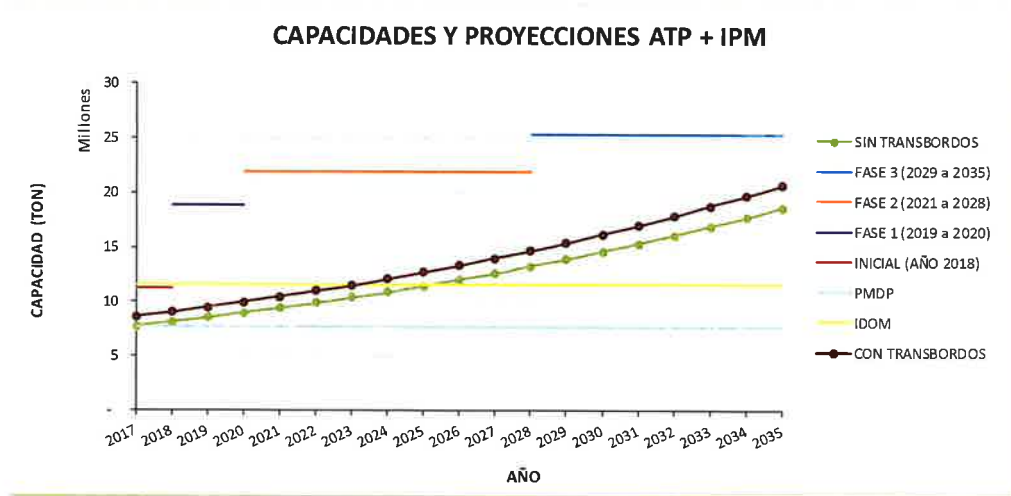
En la línea de negocio de carga general, el puerto cuenta con capacidad para atender la demanda esperada sólo para los próximos tres años bajo el escenario optimista, para los próximos 10 años en un escenario medio y para los próximos 20 años en el escenario base.

Comparativo de oferta y demanda de la carga general en el Puerto de
Altamira, 2020-2035
(toneladas)



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

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

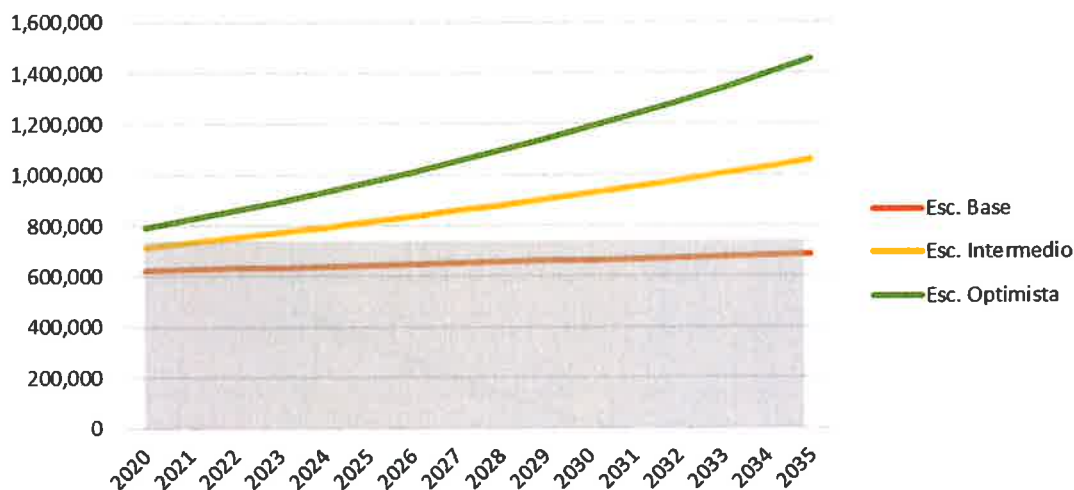


Nota: Capacidades en función de las áreas que las terminales proyectan utilizar para contenedores. Las capacidades fueron calculadas con base en una ocupación anual de sus muelles del 55% de conformidad con los criterios de la UNCTAD para puertos con 5 o mas posiciones de atraque para contenedores recomienda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

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

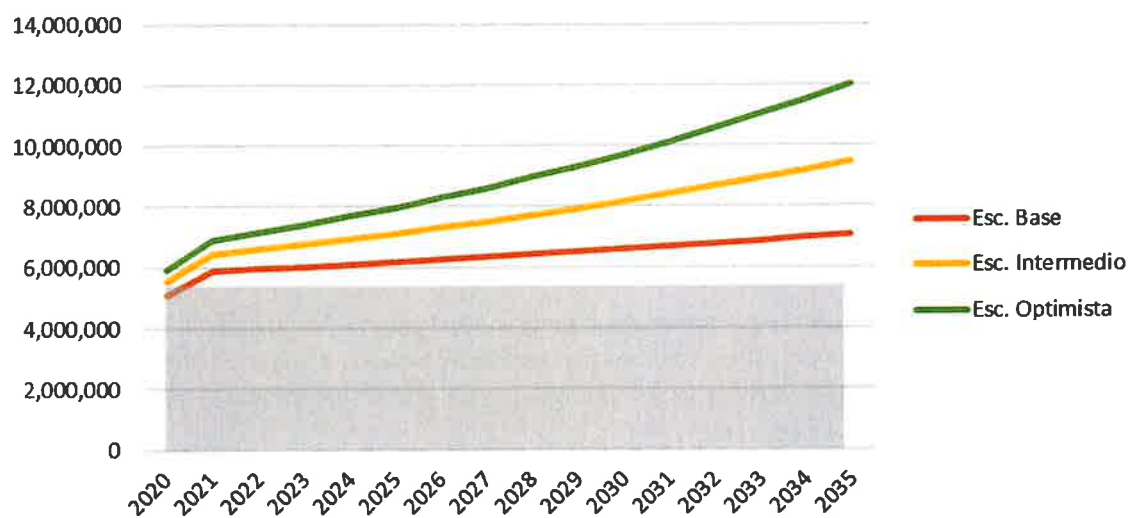
El granel agrícola presenta muy bajos niveles de rendimiento en la primera maniobra, lo cual reduce de manera sustancial su capacidad integral, aun cuando existe capacidad suficiente para las otras dos maniobras.

Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de
Altamira, 2020-2035
(toneladas)

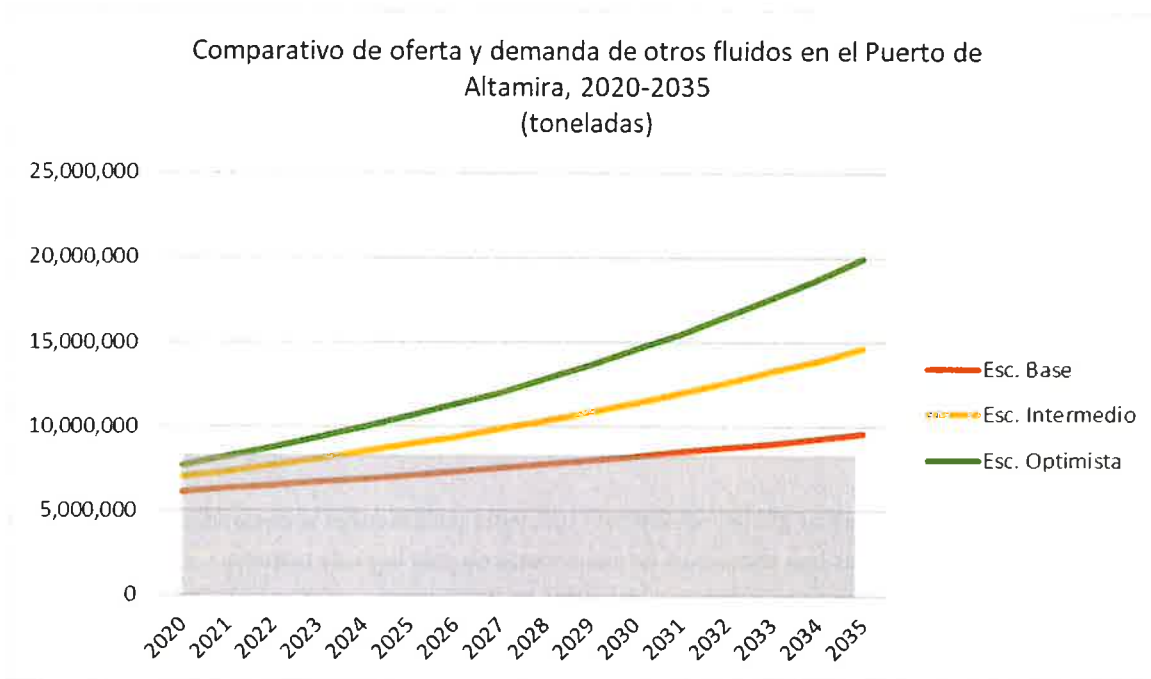


La capacidad instalada para operar granel mineral será suficiente para atender la demanda esperada hasta el año 2020, en prácticamente los tres escenarios de crecimiento de esta línea de negocio.

Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de
Altamira, 2020-2035
(toneladas)



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



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

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

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



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

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

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

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

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

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

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



2.2 Retos para el desarrollo del puerto

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

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

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

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

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

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

A fin de afrontar las ventajas de menor distancia y capacidad ferroviaria con las que cuentan los puertos del sur de Texas, el Puerto de Altamira requiere por ello ampliar su oferta de infraestructura y procurar la generación de las suficientes economías de escala, para mantener e incluso incrementar su presencia en su mercado relevante del noreste de México.

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



Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



y distribución e integrando circuitos de comunicación e información, con el propósito común de movilizar insumos justo a tiempo desde la puerta de planta del emisor hasta la puerta de la planta del receptor.

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

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

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

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

- Fortalecer la sinergia con la Aduana de Altamira para ampliar y modernizar su infraestructura a fin de optimizar los tiempos de atención y revisión de la mercancía
- En su calidad de puerto principal, impulsar el desarrollo de actividades que agreguen valor a bienes intermedios e insumos, aprovechando los diferentes regímenes aduanales.

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





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



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

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

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

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

- Dada la insuficiencia de infraestructura ferroviaria al interior del puerto, se requiere incrementar la capacidad de los patios ferroviarios intermodales, así como dotar de líneas férreas a las nuevas áreas que se desarrollen.
- Derivado del conflicto vial al interior del puerto alrededor del acceso carretero, es primordial asegurar un arribo y salida eficaz del autotransporte, del ferrocarril y de personas, considerando la construcción de un nuevo acceso terrestre a las terminales ubicadas al sureste de la dársena de ciaboga del puerto, el cual además ayudaría a un ordenamiento territorial eficiente, favorecería la urbanización de nuevas áreas y el desarrollo de terminales, instalaciones y plantas industriales.
- Ante la circunstancia de que el estacionamiento para el autotransporte previo al recinto fiscal se encuentra al límite de su capacidad, se considera como alternativa viable la construcción y equipamiento tecnológico de un Centro de Apoyo Logístico al Transporte (CALT), ligado a los accesos al puerto.

Para lograr la inaplazable disminución de los tiempos de traslado terrestre de la carga en las cadenas logísticas, así como garantizar costos competitivos y valor agregado, resulta necesario gestionar



SECRETARÍA DE
COORDINACIÓN GENERAL
Y MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto de Altamira



entre el sector privado y los tres niveles de gobierno, estrategias para mejorar la movilidad ferroviaria y logística.

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

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

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

La Ley de Puertos, reestructuró al Sistema Portuario Nacional creando áreas de oportunidad para la inversión privada en obras de infraestructura: terminales e instalaciones logísticas, así como en negocios portuarios, comerciales e industriales; sin embargo, la construcción de puertos más grandes ha generado efectos perjudiciales como son: Desequilibrio en el crecimiento industrial del país; concentración de los movimientos de carga en los puertos de: Veracruz, Manzanillo, Altamira y Lázaro Cárdenas, principalmente; falta de eficiencia en la conectividad multimodal de los puertos con los centros de producción y consumo lo que genera incremento de los costos de las mercancías y los tiempos de traslado; limitada capacidad para atender a buques de última generación; baja





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Altamira



participación en el tráfico total de navegación de cabotaje; falta de coordinación entre las autoridades portuarias y municipales (relación – puerto ciudad); falta de interacción y convivencia entre puerto-ciudad que convierte a los puertos en puntos de conflicto para las actividades cotidianas; generación de cuellos de botella en los puertos relacionados con la liberación de carga debido al número de controles y procedimientos administrativos; altos niveles de contaminación en puertos industriales: baja contribución de los puertos al desarrollo regional y bienestar social.

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

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

- Satisfacer las necesidades del presente sin comprometer las posibilidades de las futuras generaciones.
- Apoyar la política pública en mares y costas que promueva oportunidades económicas, fomente la competitividad, la coordinación y enfrente los efectos del cambio climático protegiendo los bienes y servicios ambientales.
- Proteger el patrimonio natural, prevenir la contaminación y contribuir a la preservación de la salud pública y del ambiente, coadyuvando a la mitigación del impacto ambiental directamente atribuible a las operaciones marítimo-portuarias.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



- Fortalecer la situación financiera del puerto con los beneficios a largo plazo que implica la conservación de los recursos naturales, promoviendo el uso de bienes y servicios amigables con el medio ambiente, así como la utilización de tecnologías avanzadas, de alta eficiencia energética y de baja o nula generación de compuestos de efecto invernadero.
- Adoptar un desempeño ambientalmente responsable, impulsando la cooperación para lograr un compromiso colectivo de sustentabilidad, que sea integral, medible y evaluable.

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

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

- Reconocimiento de que el crecimiento del puerto produce flujos de cargas pesadas por las carreteras y calles que utilizan ambas poblaciones, o que las obras y operación portuarias pueden producir impactos al medio ambiente y al entorno urbano.





Programa Maestro de Desarrollo Portuario del
Puerto de Altamira



- También resulta relevante patentizar que el puerto genera ventajas para estas poblaciones: les otorga identidad; las proyecta nacional e internacionalmente; es una fuente para su desarrollo económico y el empleo; son sujetas de políticas y programas de desarrollo estratégico; les permite desarrollar actividades complementarias.
- La confluencia de ventajas e inconvenientes ofrece la posibilidad de buscar nuevos equilibrios sociales, con la perspectiva de ayudar a mejorar la calidad de vida en ambas ciudades portuarias. La relación armónica puerto-ciudad puede suscitar la buena vecindad y una alianza que sea detonante de diferentes iniciativas que aseguren el futuro de ambos.

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



SECRETARÍA DE
COORDINACIÓN GE
Y MARINA
DIRECCIÓN GEN



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Altamira

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

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

3.1 Visión y misión del Puerto de Altamira

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

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

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

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

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

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





2

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

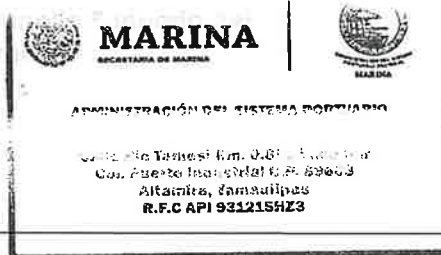


Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
3 Fomentar la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Propiciar el crecimiento ordenado, productivo y con visión a largo plazo, del puerto.	Promover el ordenamiento territorial-portuario, que permita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

3.3 Metas e indicadores

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

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



Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Fortalecer el ambiente de negocios del puerto, para el incremento de la competitividad y productividad portuarias.	Mantenimiento a edificios	24,982,005						Recinto portuario y zona industrial	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Mantenimiento a muelles	39,467,653						1PuS 2PuS 21Pu	
	Mantenimiento a vialidades y explanadas	226,929,011						Recinto portuario y zona industrial	
	Mantenimiento a drenes	45,709,662						Recinto portuario y zona industrial	
	Mantenimiento líneas eléctricas y alumbrado	43,132,311							
	Mantenimiento vías férreas	42,459,082							
	Mantenimiento de áreas de servicios	91,548,282							



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

GOBIERNO DE MÉXICO | MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
OF. 0711/25
12 FEB. 2025

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA

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

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

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	2021	2022	2023	2024	2025	Ubicación	Responsable
Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Subestaciones eléctricas y líneas de transmisión.	348,375,811						26PaE 32PuE	Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
	Obras de Protección al Litoral Costero, Etapa 1.	684,328,875						Litoral sur	
	Adecuación de pavimentos en patios Ex-ita y P.V.I y vialidad Mar Rojo en Altamira.	132,470,674						20PuE	
	Reforzamiento de muros en Paso Superior Vehicular km 30+880.	268,208,797						Zona industrial	
	Dragado de construcción (profundización) en el puerto de Altamira 2019-2023.	751,081,879						34PuE 35PuE 36PuE 37PuE	
	Vías férreas de enlace e intercambio, en el puerto de Altamira, Tamps.	108,903,521						38PuE	
	Adquisición e instalación de defensas en muelles de la TUM.	38,000,000						1PuS 2PuS	
	Dragado Prolongación del Canal Norte, en el Puerto Industrial Altamira, Tamaulipas.	814,600,000						35PuE 42PuE	
	Modernización de la Aduana de Altamira y Obras de Seguridad.	675,478,923						38PuE	
	Vialidades laterales de Bulevar Julio Rodolfo Moctezuma Cid	\$35,133,003						Zona Industrial	





MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



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

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

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

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (Pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Construcción de infraestructura y equipamiento	\$ 2,365,984,000.00	\$ 46,284,000.00	\$ 50,000,000.00	\$ 500,000,000.00	\$ 669,700,000.00	\$ -	1PuS C006	Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.
		\$ 1,136,189,780.00	\$ 250,107,368.00	\$ 339,357,989.00	\$ 373,991,529.00	\$ 36,418,476.00	\$ 136,314,418.00	2PuS C004	Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V.
		\$ 213,835,000.00	\$ 59,535,000.00	\$ 63,100,000.00	\$ 50,000,000.00	\$ 20,000,000	\$ 21,200,000.00	6PuE C002	Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V.
		\$ 8,250,732.88	\$ 2,274,360.40	\$ 2,205,848.34	\$ 1,494,816.14	\$ -	\$ 2,275,708.00	7PaE C025	Dragados Offshore México, S.A. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	8PaE C020	J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V.
		\$ 208,676,250.00	\$ 70,976,250.00	\$ 65,475,000.00	\$ 19,575,000.00	\$ -	\$ 52,650,000.00	9PaE C016	Terminal de LNG de Altamira S. de R.L. de C.V.
		\$ 105,149,049.00	\$ 26,156,620.50	\$ 24,519,223.50	\$ 23,820,581.00	\$ 30,652,624.00	\$ -	10PaE C010	Vopak México, S.A. de C.V.
		\$ 8,670,000.00	\$ 2,190,000.00	\$ 2,150,000.00	\$ 2,190,000.00	\$ -	\$ 2,140,000.00	11PaE C009	Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V.
		\$ 25,370,892.12	\$ 293,007.80	\$ 296,140.00	\$ 22,780.00	\$ 24,643,928.98	\$ 115,035.34	12PaE C007	Terminal Marítima Altamira, S.A. de C.V.
		\$ 3,452,613,265.28	\$ 2,111,989,710.00	\$ 907,395,740.00	\$ 191,440,000.00	\$ 34,179,185.28	\$ 207,608,630.00	13PaE C001	Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V.
		\$ 6,000,000.00	\$ 300,000.00	\$ 500,000.00	\$ 600,000.00	\$ 4,000,000.00	\$ 600,000.00	49PuE C030	Amports de Mexico S.A. de C.V.
		\$ 250,000.00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 250,000.00	\$ -	45PaE C026	Corinalta, S.A. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	44PuE C023	Pesajes Flaltam, S.A. de C.V.
		\$ 98,912,000.00	\$ 8,347,000.00	\$ 4,050,000.00	\$ 18,585,000.00	\$ 4,930,000.00	\$ 63,000,000.00	14PaE C008	INEOS Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.



Registro Nacional de Comercio Exterior
Puerto de Altamira



MARINA
SECRETARÍA DE MARINA



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

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

		\$ 846,854,377.70	\$ 121,096,764.20	\$261,757,613.50	\$239,000,000.00	\$225,000,000.00	\$ -	51PaE C029	Huasteca Fuel Terminal S.A. de C.V.
		\$ 83,000,000.00	\$ 39,000,000.00	\$ 2,000,000.00	\$ -	\$ 40,000,000.00	\$ 2,000,000.00	5PaE C019	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V.
		\$ 27,340,000.00	\$ 12,370,000.00	\$ 4,370,000.00	\$ 4,000,000.00	\$ 3,000,000.00	\$ 3,600,000.00	50PaE C028	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.
		\$ 8,800,000.00	\$ 2,000,000.00	\$ -	\$ 3,000,000.00	\$ 3,800,000.00	\$ -	3PaE C011	Container- Care de México, S.A. de C.V.
		\$ 166,549,375.00	\$ 2,500,000.00	\$ -	\$ 51,135,000.00	\$112,914,375.00	\$ -	4PaE C024	Industrias Negromex, S.A. de C.V.
		\$ 5,332,486	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 3,049,070	\$ 2,283,416	53PaE C034	Possehl México, S.A. de C.V.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Handwritten signature

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

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (Pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Ampliar la infraestructura portuaria, para la consolidación de Altamira como puerto de clase mundial.	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento de terminales e instalaciones	\$ 84,181,200.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 16,200,000.00	\$ 19,381,200.00	\$ 16,200,000.00	1PuS C006	Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.
		\$ 273,741,682.00	\$ 44,224,179.00	\$ 46,737,366.00	\$ 48,854,686.00	\$ 80,142,559.00	\$ 53,782,892.00	2PuS C004	Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V.
		\$ 1,920,000.00	\$ 1,400,000.00	\$ -	\$ 500,000.00	\$ 20,000.00	\$ -	3PaE C011	Container-Care de México, S.A. de C.V.
		\$ 14,714,702.00	\$ 2,202,000.00	\$ 2,300,000.00	\$ 2,450,000.00	\$ 4,982,702.00	\$ 2,780,000.00	4PaE C024	Industrias Negromex, S.A. de C.V.
		\$ 25,000,000.00	\$ 7,000,000.00	\$ 6,000,000.00	\$ -	\$ 6,000,000.00	\$ 6,000,000.00	5PaE C019	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V.
		\$ 154,910,000.00	\$ 30,305,000.00	\$ 31,510,000.00	\$ 32,765,000.00	\$ 24,930,000.00	\$ 35,400,000.00	6PuE C002	Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V.
		\$ 4,925,252.72	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	\$ 1,231,313.18	\$ -	\$ 1,231,313.18	7PaE C025	Dragados Offshore México, S.A. de C.V.
		\$ 451,551,431.50	\$ 139,456,908.90	\$ 146,429,720.90	\$ 153,751,201.70	\$ 11,913,600.00	\$ -	8PaE C020	J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V.
		\$ 5,754,212.09	\$ 1,658,326.00	\$ 859,242.30	\$ 902,204.42	\$ 1,339,759.00	\$ 994,680.37	9PaE C016	Terminal de LNG de Altamira S. de R.L. de C.V.
		\$ 46,799,524.00	\$ 12,089,364.00	\$ 12,633,378.50	\$ 13,201,881.50	\$ 8,874,900.00	\$ -	10PaE C010	Vopak México, S.A. de C.V.
		\$ 249,440,885.95	\$ 48,575,590.00	\$ 49,268,510.00	\$ 49,925,420.00	\$ 42,040,315.95	\$ 59,631,050.00	11PaE C009	Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V.
		\$ 189,799,315.95	\$ 28,712,000.00	\$ 37,805,000.00	\$ 38,505,000.00	\$ 42,040,315.95	\$ 42,737,000.00	12PaE C007	Terminal Marítima Altamira, S.A. de C.V.

		\$ 125,495,945. 73	\$ 22,718,150.0 0	\$ 23,284,070.00	\$ 26,451,330.00	\$ 21,350,155. 73	\$ 31,692,240. 00	13PaE C001	Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V.
		\$ 8,000,000.00	\$ 1,200,000.00	\$ 1,600,000.00	\$ 1,600,000.00	\$ 2,000,000.0 0	\$ 1,600,000.0 0	49PuE C030	Amports de Mexico S.A. de C.V.
		\$ 687,064.40	\$ 291,756.40	\$ 62,200.00	\$ 65,310.00	\$ 200,000.00	\$ 67,798.00	45PaE C026	Corinalta, S.A. de C.V.
		\$ 300,000.00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 100,000.00	\$ 200,000.00	51PaE C029	Huasteca Fuel Terminal S.A. de C.V.
		\$ 98,300.00	\$ 34,100.00	\$ 17,100.00	\$ 16,000.00	\$ 24,000.00	\$ 7,100.00	45PaE C013	Saam Smith Towage, S.A. de C.V.
		\$ 12,630,000.0 0	\$ 2,895,000.00	\$ 2,895,000.00	\$ 2,895,000.00	\$ 1,050,000.0 0	\$ 2,895,000.0 0	50PaE C028	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.
		\$ 708,380.00	\$ 184,000.00	\$ 99,000.00	\$ 117,000.00	\$ 105,000.00	\$ 203,380.00	44PuE C023	Pesajes Flaltam, S.A. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	46PaE C033	Infraestructu ra Marina del Golfo, S. de R.L. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	48PaE C032	Silkimya
		\$ 24,000.00	\$ 6,000.00	\$ 6,000.00	\$ 6,000.00	\$ -	\$ 6,000.00	45PaE C027	Telmex, S.A. de C.V.
		\$ 27,602,500.0 0	\$ 4,657,500.00	\$ 4,747,500.00	\$ 4,837,500.00	\$ 8,320,000.0 0	\$ 5,040,000.0 0	14PaE C008	Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.
		\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	53PaE C034	Possehl México, S.A. de C.V.

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

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



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

4



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

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

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.

Q



Programa Maestro de Desarrollo Portuario
Puerto de Altamira



Indicador del desarrollo portuario 1/2

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

Indicador del desarrollo portuario 2/2

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



3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

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

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

Zonas portuarias asignadas.

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,000.00	432,356.68	Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.
2	Pu	S	Terminal de carga general, granel agrícola y mineral y de contenedores.	38,414.60	431,936.20	Altamira Terminal Portuaria, S.A. de C.V.
3	Pa	E	Instalación de reparación y mantenimiento de contenedores.	-	48,363.94	Container Care de México, S.A. de C.V.
4	Pa	E	Terminal especializada de productos petroquímicos.	21,107.17	21,464.25	Industrias Negromex, S.A. de C.V.
5	Pa	E	Terminal especializada en carga general.	11,455.85	14,728.95	Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S.A. de C.V.
6	Pu	E	Terminal especializada de granel mineral.	-	115,214.71	Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V.
7	Pa	E	Terminal especializada de construcción, reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y energética.	51,539.52	543,897.45	Dragados Offshore de México, S.A. de C.V.
8	Pa	E	Terminal especializada de fabricación y reparación de infraestructuras y estructuras para la industria petrolera y petroquímica.	17,500.00	240,567.95	J. Ray McDermott de México, S.A. de C.V.
9	Pa	E	Terminal especializada de gas natural licuado.	-	200,577.31	Terminal de LNG de Altamira, S. de R.L. de C.V.
10	Pa	E	Terminal especializada de productos químicos, petroquímicos, aceites minerales y vegetales.	16,588.95	4,773.80	Vopak México, S.A. de C.V.
11	Pa	E	Terminal especializada de fluidos petroquímicos.	34,934.08	35,013.81	Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V.
12	Pa	E	Terminal especializada de granel agrícola, mineral y químico.	11,275.20	140,921.76	Terminal Marítima de Altamira, S.A. de C.V.
13	Pa	E	Terminal para la recepción y almacenamiento de productos químicos, petroquímicos, sólidos líquidos, y gaseosos y recepción de granel agrícola.	26,784.23	47,082.06	Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V.



Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
14	Pa	E	Terminal especializada de productos químicos.	10,068.92	15,108.22	Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.
15	Pu	E	Capitanía de Puerto.	-	215.48	Capitanía de Puerto
16	Pu	E	Autoridad de sanidad.	-	66.55	Comisión Federal para la Protección contra Riesgos Sanitarios (COFEPRIS), Secretaría de Salud
17	Pu	E	Autoridad migratoria.	-	321.78	Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Gobernación
18	Pu	E	Autoridad ambiental.	-	52.06	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)
19	Pu	E	Autoridad de sanidad.	-	680.00	Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)
44	Pu	E	Instalaciones para el pesaje de unidades de autotransporte	-	343.90	Pesajes Flaltam, S.A. de C.V.
45	Pa	E	Oficinas y Servicios	-	353.02	Teléfonos de México S.A. de C.V.
				-	1,275.00	Corinalta, S.A. de C.V.
				-	425.00	Saam Remolques, S.A. de C.V.
46	Pa	E	Instalación especializada para el transporte de gas natural por medio de un ducto	-	5,896.21	Infraestructura Marina del Golfo, S. de R.L. de C.V.
47	Pa	E	Centro de control de tráfico marítimo y faro del Puerto.	-	12,329.30	Faro del Puerto de Altamira
48	Pa	E	Instalación especializada para línea de descarga de agua	-	364.21	Silkimya, S.A. de C.V.
49	Pu	E	Instalación para el manejo de automóviles, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.	-	210,849.50	Amports de México, S.A. de C.V.
50	Pa	E	Instalación para manufactura, construcción equipamiento, mantenimiento de embarcaciones que requieran de instalaciones portuarias.	12,609.71	173,720.38	Puertos Integrales del Sureste, S.A. de C.V.
51	Pa	E	Instalación para almacenamiento, comercialización, distribución, transporte de productos petrolíferos y petroquímicos.	21,091.52	276,751.48	Huasteca Fuel Terminal, S.A. de C.V.
53	Pa	E	Manejo, almacenamiento, custodia, mezclado, ensacado, empaçado, empaquetado, paletizado y otras actividades de valor agregado a la carga	-	20,000.00	Possehl México, S.A. de C.V.

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



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

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

Zona portuaria proyectada para desarrollo 1/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
20	Pu	E	Instalación para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial.	-	127,251.08

Justificación técnica					
Como puerto concentrador y por sus vocaciones comercial e industrial, Altamira tiene la viabilidad de captar diversas actividades económicas relacionadas no sólo con la transportación y el almacenamiento de mercancías, sino también con el desarrollo de etapas específicas del proceso productivo, impulsando estrategias logísticas de valor agregado en las fases de circulación y distribución. Para la atracción de nuevas actividades económicas relacionadas con el almacenamiento y valor agregado a las mercancías que confluyen en el puerto, el Puerto de Altamira enfrenta el reto de ampliar su oferta de infraestructura portuaria. Como resultado del estudio de mercado efectuado, se define que se cuenta con oportunidades de mercado para atraer inversión privada, para que se opere esta instalación para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial, propuesta en el área donde ya existe infraestructura construida recientemente por la API Altamira con posibilidad de aprovecharse productivamente para tales fines, de uso público (Pu) y modo de operación especializado (E).					

Zona portuaria proyectada para desarrollo 2/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
21	Pu	E	Carga General, Granel Mineral, y Agrícola, Fluidos Químicos, Petroquímicos y Petrolíferos con Maniobra de Descarga Directa a Camión	10,505.68	151,088.33



Justificación técnica

En los últimos años el movimiento de carga por el Puerto se ha incrementado considerablemente, manteniendo una tasa de crecimiento anual del 7.7%, con excepción del año 2020, durante cual el manejo de las cargas disminuyó derivado de la Pandemia del virus SARS-Co-V2 (COVID-19), ocasionando una ruptura en el comercio marítimo mundial, afectando también a los puertos mexicanos con la caída en el volumen operado, aunque en ningún momento se interrumpieron las actividades portuarias, manteniendo con esto las cadenas de suministro activas en beneficio de toda la población.

Durante el año 2021, se observa una mejora continua en el incremento de las importaciones y exportaciones por el Puerto de Altamira, en líneas de negocio como carga general, contenedores, granel mineral, agrícola, fluidos químicos y petroquímicos, recuperándose las escalas portuarias de los buques de línea regular y buques de carga seca, mismos que demandan la infraestructura necesaria para realizar sus operaciones sin demoras.

El nivel de ocupación de la infraestructura de obras de atraque se ha incrementado considerablemente en los últimos años, derivando en un mayor manejo de carga, como se muestra en la tabla, ubicando al Puerto de Altamira en el cuarto lugar del sistema portuario mexicano, manteniendo un crecimiento en el año 2021 del 25% con respecto al año 2020.

En ese contexto la ocupación de las obras de atraque también se ha incrementado a niveles casi de saturación, en algunos casos, ya que cuando un muelle alcanza un nivel de ocupación del 75 % la obra de atraque se encuentra saturada, ocasionando demoras y retrasos de los buques, ya que tienen que esperar a que se desocupe la infraestructura portuaria. Los puertos son infraestructuras clave para el desarrollo de un territorio y suponen una puerta al mundo para el envío y recepción de una gran variedad de mercancías, contribuyendo a la riqueza y a la actividad comercial del territorio que forma parte de su área de influencia. El Puerto de Altamira en diversas ocasiones ha tenido que renunciar a la atención de los buques por falta de la infraestructura para atender a los clientes oportunamente, a la presente fecha, cuenta con un registro de 41 buques que han cancelado su arribo al Puerto de Altamira, por diversas causas entre ellas la falta de infraestructura portuaria para su atención en los muelles.

Asimismo, a la fecha se tiene un registro de 760 embarcaciones en espera de un Tramo en cada una de las diferentes líneas de negocio que operan por el Puerto de Altamira, donde se refleja un tiempo promedio en el área de fondeo de 43 horas en espera de ser atendidos para la asignación de un tramo de ataque.



Zona portuaria proyectada para desarrollo 3/4

Justificación técnica

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Áreas de agua

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
34	Pu	E	Canal de acceso de uso común	1,605,780.01	-
35	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	1,198,930.59	-
36	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común	331,830.72	-
37	Pu	N	Áreas de navegación de uso común	3,188,736.57	-
55	Pu	N	Área de protección litoral costero	3,199,147.45	-

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

Zona portuaria proyectada para desarrollo 4/4

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
22	Pu	E	Terminales de Carga Comercial	8,931.13	101,565.40
23				11,113.17	205,303.69
24				142,491.38	2,282,873.23
25	Pa	E	Terminales Industriales	39,542.07	668,027.68
26				45,241.04	681,409.15
27				66,519.09	895,519.50
28				8,122.05	92,137.58
29				129,109.91	1,782,170.83
30	Pa	E	Instalación para el almacenamiento y valor agregado para fin industrial	-	111,546.94
31	Pu	E	Instalaciones para el almacenamiento y valor agregado para carga comercial	-	45,214.99
32				-	608,299.96
33				-	167,823.83
54	Pa	E	Terminal para reparación y mantenimiento de todo tipo de embarcaciones	39,467.36	494,741.98

Justificación técnica

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

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

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

Vialidades y muelles de uso común

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

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

Reserva portuaria

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
40	-	-	Reserva portuaria	223,405.25	9,247,915.56
52	Pu	E	Berma de servicio	-	28,216.15

Proyectos visión 20 años

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
41	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	562,492.74	-
42	Pu	E	Canal de navegación interno de uso común	1,544,587.63	-
43	Pu	E	Dársenas de ciaboga	747,620.85	-

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

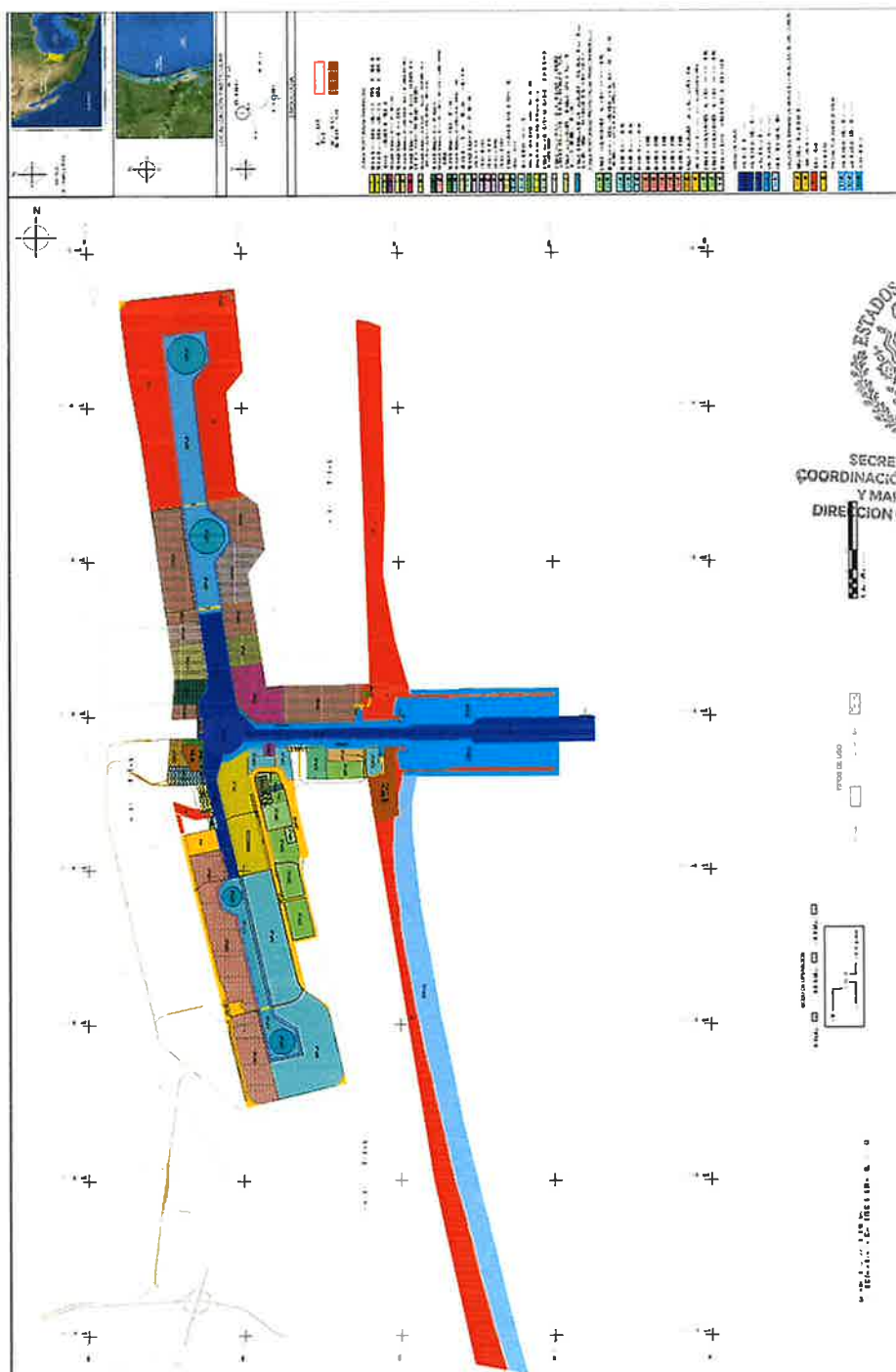
En la tabla descriptiva que se presenta a continuación, se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en los términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, reglas de operación y las consideraciones técnicas, de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

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

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

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





4

