

22  
2 ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA  
DE MEXICO**

FACULTAD DE INGENIERIA

PRIVATIZACION DEL PUERTO DE VERACRUZ

**TESIS PROFESIONAL**

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

**INGENIERO CIVIL**

P R E S E N T A :

ULISES CHAVEZ AGUIRRE



ASESOR DE TESIS: ING. LUIS ZARATE ROCHA

MEXICO, D. F.

1996

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.



UNIVERSIDAD NACIONAL  
AVENIDA DE  
MEXICO

Señor  
**ULISES CHAVEZ AGUIRRE**  
Presente.

FACULTAD DE INGENIERIA  
DIRECCION  
60-1-159/95

En atención a su solicitud me es grato hacer de su conocimiento el tema que propuso el profesor **ING. LUIS ZARATE ROCHA**, que aprobó esta Dirección, para que lo desarrolle usted como tesis de su examen profesional de **INGENIERO CIVIL**.

**" PRIVATIZACION DEL PUERTO DE VERACRUZ"**

**INTRODUCCION**

- I. MARCO JURIDICO**
- II. ANALISIS DEL PUERTO**
- III. ANALISIS ECONOMICO, POLITICO Y SOCIAL**
- IV. CONCLUSIONES**

Ruego a usted cumplir con la disposición de la Dirección General de la Administración Escolar en el sentido de que se imprima en lugar visible de cada ejemplar de la tesis el título de ésta.

Asimismo le recuerdo que la Ley de Profesiones estipula que deberá prestar servicio social durante un tiempo mínimo de seis meses como requisito para sustentar Examen Profesional.

Atentamente  
"POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU"  
Cd. Universitario, 27 de septiembre de 1995  
EL DIRECTOR

  
ING. JOSE MANUEL COVARRUBIAS SOLIS

JMCS/GMP\*nlh

*"En los éxitos y en los fracasos hay que actuar con prontitud, en el primer caso para no conformarse, y en el segundo para emprender con mayor ímpetu la empresa."*

Gracias a ti, Señor, Dios.

*Con amor eterno y respeto a tres mujeres fundamentales en mi destino:*

- A mi Madre, la señora Celsa Aguirre Marcial; su motivación y forma de enfrentar la vida, es lo mejor que una madre le puede dar a su hijo. ¡Qué ejemplo de mujer!

- A mi Hermana, Juana Chávez Aguirre; todas las expresiones, son insignificantes, ante su gran forma incondicional de ser y su enorme bondad.

- A mi Novia, Maricela Martínez Lara, tener una amiga como tú, es lo más grande que existe en el universo.

A ustedes les dedico esta pequeña victoria.

---

---

AGRADECIMIENTOS

Gracias a mi Padre, el señor José Chávez Gómez, su forma de proceder y decidir, me impulsa a ser mejor cada día.

Gracias a mis Hermanos:

- Sonia Chávez Aguirre.
- Miguel Ángel Chávez Aguirre.
- José Daniel Chávez Aguirre.
- José Tolui Chávez Patiño.

Espero nunca defraudarlos.

---

*De manera muy especial al Ing. LUIS ZÁRATE ROCHA, ejemplo de profesionalismo y éxito, ejemplo a seguir.*

*Con mucha gratitud a:*

- Ing. José de Jesús Cruz Manzano.*
  - Ing. Ricardo Murillo Baquero.*
  - Ing. Juan José Rivera Barahona.*
  - Lic. Héctor Armita González.*
  - Lic. Mauricio Solís Espinoza.*
  - C.P. Alejandro Arriaga Pozos.*
  - Ing. Martín Cordero Rodríguez.*
  - Sra. Teresa Loyéz Monroy.*
-

A la institución que me dio cobijo,  
La Universidad Nacional Autónoma de  
México.

A la Mejor Escuela de Ingeniería  
Civil, La Facultad de Ingeniería.

A todos los Profesores que  
contribuyeron a mi formación de ingeniero.

Mis más sinceras ¡Gracias!

A todos mis amigos de la Facultad,  
principalmente:

- Jesús G. Huidobro González.
- Mario Moreno Alcázar.
- José Alfredo Hernández Zaytán.
- Rafael R. Ramírez Watanabe.
- Enrique Roldán Suárez.
- Arturo Ramírez Ramos.
- Lourdes Vicuña Alantís.
- Víctor Manuel Rodríguez Salas.
- Sagrario Bárcenas Vega.
- Victoria Hernández Olmos.
- Ma. Lutsa Posadas Soto.

¡ El Grupo Original!, gracias  
por todo su apoyo.

---

---

**ÍNDICE.**

<b>INTRODUCCIÓN.</b>	<b>PAG.</b>
- El Estado de Veracruz.	2
- Municipio de Veracruz.	4
- El Puerto de Veracruz.	6
<b>CAPÍTULO I.</b>	
<b>MARCO JURÍDICO.</b>	
1.1 Introducción.	20
1.2 Antecedentes del Proceso de Privatización de los Puertos Mexicanos.	22
1.2.1 Administración Anterior (Puertos Mexicanos).	22
1.2.2 Nueva Organización del Sistema Portuario.	25
1.2.3 Nueva Ley de Puertos.	27
1.2.4 Constitución y Objeto de las API'S.	28
1.2.5 Objetivos de la Privatización de los Puertos Nacionales.	33
1.2.6 Actividades Portuarias que se Privatizan.	34
1.2.7 Avances en la Privatización de los Puertos de México.	36
1.3 Proceso de Privatización del Puerto de Veracruz.	38
1.3.1 Constitución de la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.	39

---



I.3.2 Título de Concesión para la API del Puerto de Veracruz.	41
I.3.3 Concesiones y Permisos.	61
I.3.4 Licitación de la Terminal Especializada de Contenedores.	70
I.3.5 Contrato de Cesión Parcial de Derechos y Obligaciones para la Terminal de Contenedores.	72

## **CAPÍTULO II.**

### **ANÁLISIS DEL PUERTO.**

II.1 Introducción y Objetivos.	104
II.2 Zona de Influencia.	107
II.3 Recinto Portuario.	111
II.4 Infraestructura Existente.	112
II.4.1 Principales Instalaciones.	113
II.4.2 Equipo.	119
II.5 Características Operativas de las Instalaciones.	120
II.5.1 Obras de Atraque y Muelles.	120
II.5.2 Obras de Almacenamiento.	120
II.6 Movimiento de Carga.	124
II.6.1 Movimiento Actual.	124
II.6.2 Movimientos a Futuro (1994-2008)	133

---

**CAPÍTULO III.****ANÁLISIS ECONÓMICO, POLÍTICO Y SOCIAL.**

III.1 Análisis Económico.	136
III.1.1 Tarifas por el Uso de Infraestructura.	136
III.1.2 Contraprestación y Fondo de Reserva.	138
III.1.3 Tarifas por Servicios Portuarios.	139
III.1.4 Contraprestación por el Uso de Áreas e Instalaciones.	142
III.1.5 Situación Financiera.	144
III.1.6 Razones Financieras.	146
III.1.7 Inversiones.	150
III.2 Análisis Político y Social.	157
III.2.1 Introducción.	157
III.2.2 Análisis Político.	158
III.2.3 Análisis Social.	160

**CAPÍTULO IV.**

<b>CONCLUSIONES.</b>	<b>163</b>
----------------------	------------

<b>BIBLIOGRAFÍA.</b>	<b>167</b>
----------------------	------------

---

# INTRODUCCIÓN.

---

## ESTADO DE VERACRUZ

El Estado de Veracruz es uno de los importantes del contexto nacional, esto es consecuencia del avance del desarrollo de la industria, comercio y además de su posición estratégica que aprovecha para el intercambio comercial marítimo. Es el estado que ocupa el tercer lugar en cuanto a población se refiere, en el último censo que se elaboró en 1995 contaba con 6,734,545 habitantes, lo que representa un 7.7% de la población nacional

### UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

El estado de Veracruz se encuentra localizado al este de la República Mexicana, con una superficie de 72 815 km<sup>2</sup>. entre los paralelos 17° 08' y 22° 28' de latitud norte y los meridianos 90° 35' y 98° 38' de longitud oeste, en la región meridional de la vertiente del Golfo, colinda al norte con el estado de Tamaulipas, al sureste con Tabasco y Chiapas, al sur con Oaxaca, al este con el Golfo de México y al oeste con San Luis Potosí, Hidalgo y Puebla; su territorio es una estrecha faja comprendida entre la Sierra Madre Oriental y el Golfo de México, generalmente baja está interrumpido en la porción central por el Eje Neovolcánico, y al sureste por la Sierra de San Andrés. Su litoral lo conforman numerosas barras, lagunas costeras y pequeñas albuferas, siendo de importancia las barras de: Tuxpan, Tamilco, Cazonas, Tecolutla, Nautla, Alvarado y Tonalá; las lagunas de: Pueblo Viejo, Tamiahua, Tampamachoco, Mandinga, Alvarado, Catemaco y Ostión; los ríos principales son: Pánuco, Tuxpan, Tecolutla, Nautla, Alvarado, Coatzacoalcos y Tonalá.

### VÍAS DE COMUNICACIÓN.

El estado cuenta con las siguientes vías de comunicación:

Carreteras Federales: N°. 180, une los puertos del estado con el de Tampico, Tamps. y Villahermosa, Tab.; N°. 130, une al puerto de Tuxpan y Poza Rica con Pachuca, Hgo.; N°. 140, une al puerto de Veracruz con Puebla, Pue.; N°. 150, une al puerto de Veracruz, Córdoba y Orizaba con Puebla, Pue.; N°. 175, une al puerto de Alvarado con Oaxaca, Oax.; N°. 185, une los puertos de Coatzacoalcos y Minatitlán con el puerto de Salina Cruz, Oax.

Ferrocarril Nacional de México y sus divisiones del sureste y del istmo de Tehuantepec, une los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos con el resto del país.

Aeropuertos: Cuenta con dos de mediano alcance en Veracruz y Minatitlán, y dos de corto alcance en Poza Rica y Jalapa.



## MUNICIPIO DE VERACRUZ.

### UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

El municipio de Veracruz se localiza en la parte media oriente del estado del mismo nombre. Cuenta con una extensión territorial de 241 km<sup>2</sup>, que es el 0.33% de la superficie total del estado. Dista de Jalapa la capital del estado, 119 km. Limita al norte con los municipios de la Antigua y Paso de Ovejas, al sur con los de Medellín de Bravo y Boca de Río, al oeste con el de Manlio F. Altamirano y al este con el Golfo de México.

Las localidades más importantes, además de la cabecera que es la ciudad de Veracruz, son las congregaciones Las Bajadas, Delfino Victoria y el ejido Verjara Tarimoya.

### OROGRAFÍA.

La topografía del municipio de Veracruz se conforma con pequeñas lomas y valles, característica fisiográfica de la llanura costera.

El suelo es regular y de tipo feozem y luvisol, el primero lo forma una capa superficial oscura y rica en materia orgánica nutriente; el segundo acumula arcilla en el subsuelo y es susceptible a la erosión.

## FLORA Y FAUNA.

La vegetación es del tipo de selva baja caducifolia, es decir constituida por árboles que pierden sus hojas durante la época invernal. Las especies de árboles más representativas de esta zona, son el liquidámbar y el ocote.

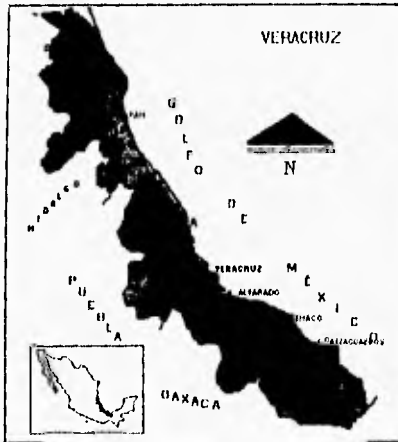
Su fauna se compone de una gran variedad de animales silvestres, entre los que se encuentran principalmente: garza, gaviota, conejo, ardilla, tuza, y fauna marina.

## HIDROGRAFÍA.

La cuenca hidrográfica pertenece íntegramente a la vertiente del Golfo de México y la forman, en su mayoría, ríos de poca extensión.

En el municipio confluyen únicamente los riachuelos: Medio, Grande y Tonayan. La laguna más cercana al municipio es la de Mandingo

### UBICACIÓN DEL MUNICIPIO DE VERACRUZ



## EL PUERTO DE VERACRUZ

### SÍNTESIS HISTÓRICA.

La historia del Puerto de Veracruz ha trascurrido paralelamente a la historia de México y tiene sus orígenes desde la conquista.

- El 24 de Junio de 1518 arribaron por primera ocasión al pequeño islote de San Juan de Ulúa cuatro naves españolas piloteadas por Antón de Alamina, Camacho de Triana y Juan Alvarez de Manquilla, todos al mando de Juan de Grijalva. A este islote se le dio el nombre de San Juan de Ulúa debido a que el día que llegaron era el día dedicado a San Juan Bautista y este era también el nombre del capitán Juan de Grijalva; Y Ulúa por la interpretación dada por los españoles al vocablo que emitían los autóctonos al referirse a los Aztecas: Coluha ó Acolhuas.

- En el año de 1519 es fundado por Hernán Cortés llamándole Villa Rica de la Vera Cruz, por haber sido el 22 de Abril, viernes santo, la fecha de su desembarco en tierra firme. Con esta fundación se crea el primer ayuntamiento de la América Continental.

- El 27 de Abril de 1542 se inicia la construcción del primer muelle que hubo en el islote y poco después una pequeña torre de observación ubicada donde hoy se levanta el fortín de la Soledad y de la cual partía el muro de las argollas para sujetar navíos por el lado que mira a la playa.

- La ordenanza del 12 de Octubre de 1778 proclamó la libertad de comercio, con lo cual Veracruz pierde el monopolio de las transacciones trasatlánticas, no obstante conservó su preponderancia como puerto hasta la emancipación de México.

- En 1858 el Puerto de Veracruz se convirtió en la capital de la República al establecerse el gobierno de Benito Juárez, durante la Guerra de Reforma, y, cuando se



pensaba había un remanso de paz para el puerto, en Marzo de 1858 el general Miramón decidió atacar la plaza de Veracruz, en 1860 la residencia de los poderes con su presidente Benito Juárez se traslada precisamente al castillo de San Juan de Ulúa para librarse de los frecuentes y nutridos bombardeos a que era sometida la plaza de Veracruz por las fuerzas conservadoras.

- En el mes de Mayo de 1861 las tropas francesas ocuparon la fortaleza de San Juan de Ulúa, la que fue abandonada hasta 1867.

- En 1862 llega a Veracruz la escuadra inglesa, en 1864 llega a este puerto Maximiliano de Habsburgo, quien fuera fusilado en Junio de 1867.

- El primero de Enero de 1873 el Presidente Lerdo de Tejada inauguró el Ferrocarril Mexicano, que se establecía para unir al puerto con la Capital de la República Mexicana, creando así el primer transporte multimodal entre ferrocarriles y barcos.

- En 1880 se construye el muelle fiscal N° 1.

- El primero de Marzo de 1888 se inauguró el Ferrocarril Interoceánico, que unía al Puerto de Veracruz con la Capital de la República por otra ruta, pretendiendo comunicarlo con otro puerto del Pacífico.

- En 1895 se construye el muelle terminal N° 4.

- Siendo Presidente de la República el General Porfirio Díaz, en 1902 es inaugurado oficialmente el puerto, concluido el 6 de Marzo de ese año, con un costo total de 30 millones de pesos. Se utilizaron en las obras del puerto 2 millones de toneladas métricas de piedra y concreto, fueron dragados 6 millones 500 mil metros cúbicos de arena y 50 mil metros cúbicos de roca. La extensión del puerto abrigado fue de 220 hectáreas. La extensión de terreno ganado al mar y disponible para malecones, vías de ferrocarril, bodegas, edificios y parques públicos fue de 100 hectáreas. La profundidad general en el puerto a baja marea se dejó en 9 m. y la profundidad del canal y costado

---

del gran malecón alcanzó los 11 m. Las longitudes totales fueron las siguientes: diques y rompeolas, 3300 m.; malecones en agua profunda, 800 m.; acero y madera, 1200 m. y malecones de mampostería 3315 m.

- Durante el período revolucionario, el Puerto de Veracruz también resintió los efectos y por tanto el movimiento comercial fue escaso. En 1912 Félix Díaz se apodera de Veracruz y del Castillo de San Juan de Ulúa.

- Dos años más tarde, el 21 de Abril de 1914 las tropas norteamericanas nuevamente desembarcaron en Veracruz, después de un nutrido bombardeo en el que mueren Azueta y Uribe, y muchos héroes anónimos. Ese mismo año, de nueva cuenta el puerto y la ciudad de Veracruz se convierten en la Capital de la República al haber sido trasladados allí los poderes de la nación por el Presidente Venustiano Carranza. Hasta el período de consolidación del poder en el gobierno revolucionario iniciado por el Presidente Madero, de nuevo se vuelve a tener un movimiento comercial de importancia, hasta que se presenta la gran depresión económica de los Estados Unidos, en 1929, que propicio que el movimiento portuario de Veracruz decayera estrepitosamente.

- En 1920 se construyen los patios-playa N° 3, 4, y 6.
- En 1936 se construyen los patios-playa N° 5 y 8.
- En el año de 1942 se construye el muelle de la armada.
- Para el año de 1951 se concluye el muelle Calafates-Punta del Soldado.
- 1952, se concluye el muelle fiscal N° 2, muelle de altura N° 6, muelle de cabotaje N° 7 y patios-playa N° 9 y 10.
- Se concluye el patio-playa N° 7 en el año de 1956.
- En 1975 se concluye el muelle de PEMEX.
  
- En 1976 se concluyen el muelle de pesca, muelle de la Escuela Náutica, muelle de granos y fluidos.
  
- Debido a la aparición de los contenedores, en 1979 se concluye al muelle de

contenedores.

- En 1980 se concluyen los atracaderos N° 1,2,3 y 4; muelle del Club de Yates, muelle marginal Oeste N° 2 y el patio de contenedores.

- En 1982, se concluye el muro de pescadores, muelle para reparaciones a flote N° 1, atracadero dique flotante, muelle marginal Oeste N° 1, muelle de aislamiento y patio de contenedores vacios.

- Para el año de 1985 se concluye el patio para vehículos de exportación. Como complemento a las áreas de almacenamiento, existen las siguientes obras:

\*Bodegas de tránsito N° 1, 1-1,2,4,5,6,7,8,9,10,11,12,13A,14,15,16,17,18,20,21,22 y 23.

\*Bodega de tránsito Benito Juárez.

\*Bodegas estacionarias Centro y Norte.

\*Bodegas de azúcar, de granos y de dínker.

\*30 tanques de PEMEX, 6 de Azúcar S.A. y 38 de Cía Mexicana de terminales, y 4 de Latex Distribuidora S.A.

\*Silos:3 de ALUVER S.A. y 2 de Cementos APASCO S.A. de C. V.

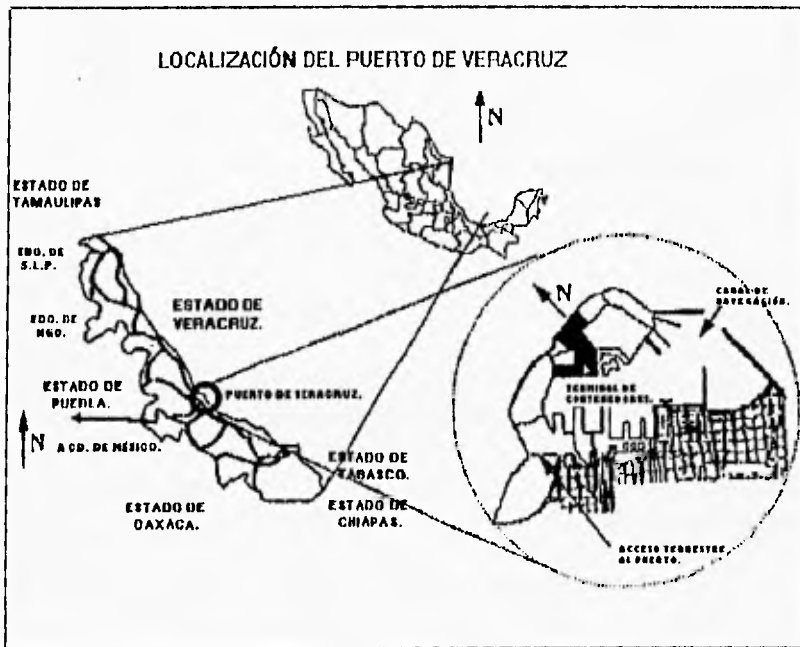
- Debido a la ineficiencia y corrupción que operaba en el Puerto de Veracruz, en 1991, Carlos Salinas de Gortari, como Presidente de la República ordena una requisa; la cual tiene como finalidad poner fin al sindicalismo que operaba en el puerto y dar concesiones de sus operaciones a la iniciativa privada. Para con esto lograr una mayor eficiencia y competitividad.

- En 1993 se instalaron dos nuevas grúas portacontenedores.

- En los años de 1993, 1994, y 1995 se llevan a cabo los rellenos para la expansión del puerto y comienza el proceso de privatización del mismo ( Creación de la APIVER y cesión de terminales y prestaciones de servicios, a privados ).

**UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO.**

El Puerto de Veracruz se ubica en el estado del mismo nombre, en la ribera costera del Golfo de México y se localiza a 119 kilómetros de la capital del estado, Jalapa. Veracruz cuenta con una superficie de 72,815 kilómetros cuadrados, que representa el 3.1% de la superficie total del país, las coordenadas geográficas del puerto son  $19^{\circ}12'30''$  latitud norte y  $96^{\circ}12'30''$  longitud oeste. Ver la siguiente figura.



### COMUNICACIONES CON EL INTERIOR DEL PAÍS.

La ciudad y el puerto de Veracruz se enlazan con el interior del país a través de redes carreteras y ferroviarias que se comunican con varias ciudades de las zonas centro y sureste. Por carretera se conecta con ciudades como Jalapa, Córdoba, Orizaba, Puebla, Tlaxcala y la Ciudad de México, hacia el sureste con las ciudades de Coatzacoalcos, Villahermosa, Oaxaca, entre otras. Asimismo el puerto de Veracruz se une a tres redes troncales de ferrocarril, dos de ellas con el centro del país en su recorrido a la Ciudad de México y la tercera lo comunica desde Orizaba con el sureste del país. Tal como lo muestra la siguiente tabla.

<b>RUTA.</b>	<b>CAPACIDAD DE VÍA (LBS. POR YARDA).</b>
1.Veracruz- Jalapa- Los Reyes- Distrito federal.	120
2.Veracruz- Córdoba- Orizaba- Puebla- Distrito Federal.	120
3.Veracruz- Tierra Blanca- Coatzacoalcos.	120

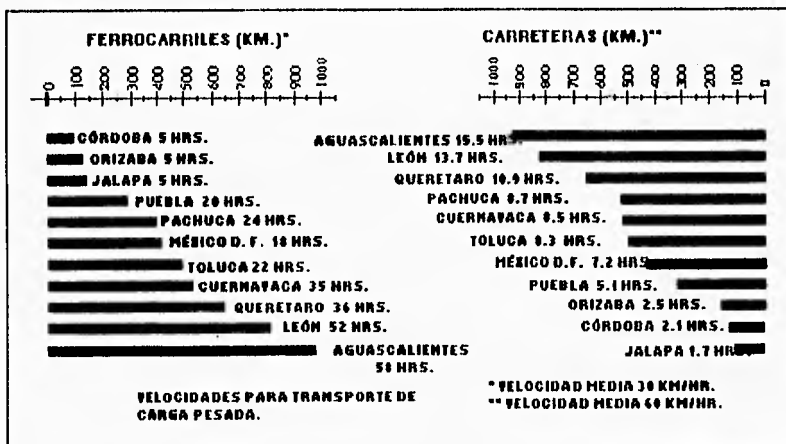
En lo que se refiere a infraestructura carretera, Veracruz dispone de:

<b>CARRETERAS DE CUATRO CARRILES (DE CUOTA).</b>	<b>CARRETERAS DE DOS CARRILES (LIBRE).</b>
Veracruz- Cardel (en construcción). Veracruz- Córdoba- Orizaba- Puebla- Distrito Federal. Veracruz- Minatitlán- Coatzacoalcos.	Veracruz- Poza Rica- Tuxpan.  Veracruz- Perote- Puebla- Distrito Federal. Veracruz- S.A. Tuxtla- Acayacan- Minatitlán.

Las distancias promedio a los principales centros de consumo/producción vinculados con el puerto son:

DISTANCIA (KM.)	POR CARRETERA.	POR FERROCARRIL.
México D.F.	424	418
Puebla.	297	295
Tlaxcala.	307	--
Toluca.	488	500
Coatzacoalcos.	305	403
Querétaro	635	650
Monterrey	1,036	--
Guadalajara	1,014	--
Jalapa	119	119

Los tiempos de recorrido a las ciudades de la zona de influencia.



La Ciudad de Veracruz cuenta con un aeropuerto internacional Heriberto Jara Corona, el cual brinda comunicación con varias ciudades del país, como son: D.F., Tampico, Mérida, Cancún, etc. y Estados Unidos via Houston.

RED FERROVIARIA Y CARRETERA VINCULADA CON EL PUERTO DE VERACRUZ.



## **CONDICIONES NATURALES DEL PUERTO.**

El Puerto de Veracruz se encuentra asentado en una zona de bajos y arrecifes entre los que destacan el de La Gallega, La Galleguita, El Soldado, y La Soldadera, etc. pero que delimitan perfectamente un canal de navegación hasta la dársena portuaria y le brinda cierta protección al oleaje.

## **CONDICIONES MARÍTIMAS.**

### **I. MAREAS.**

La marea en el Golfo de México, correspondiente a la zona del Puerto de Veracruz, es del tipo Mixta Diurna, esto es, durante lapsos que varían entre las seis y doce horas, se presenta un pleamar y un bajamar por día, para después cambiar a dos pleamares y dos bajamares diarios durante períodos que fluctúan entre los dos y siete días, oscilando la amplitud de ésta, entre los 39 y 52 cm., dependiendo de la época del año.

### **II. OLEAJE**

La información general más adecuada que se dispone del oleaje para la zona de estudio, corresponde a las observaciones visuales realizadas por barcos en aguas profundas del Golfo de México y recopiladas por la Oficina Oceanográfica de los Estados Unidos de Norte América. De los datos obtenidos en 1985, se presentó la Máxima Pleamar Media de 0.24 m.s.n.m. y la Mínima Bajamar Media de -0.34 m.s.n.m.



### III. OLEAJE CICLÓNICO.

Como es bien conocido el Golfo de México es una zona en donde se presentan año con año huracanes, principalmente entre los meses de Junio y Septiembre, y como el Puerto de Veracruz se encuentra ubicado en un punto en donde la actividad de este tipo es bastante frecuente, se realizan análisis de oleaje ciclónico.

Del resultado de estos análisis se obtuvo que la altura de ola significativa en aguas profundas para la zona del Puerto de Veracruz es de 11.75 m. con un período de 13.68 s. , para el caso de un huracán estándar en movimiento.

### IV. VIENTOS.

Para el análisis de vientos, de los datos del período de 1921 a 1978 de la estación climatológica de Veracruz, se obtiene que la dirección con mayor frecuencia es el norte, teniendo sus máximos, entre los meses de octubre a marzo, con un viento reinante de 9.45 m/s y un viento dominante de 27.10 m/s.

### V. CORRIENTES Y ARRASTRE DE LITORAL.

Por lo que se refiere al régimen de corrientes, se tiene que Veracruz está sujeto a las corrientes permanentes del Golfo de México, las cuales provienen del Mar de las Antillas y recorren las costas en dirección norte hacia la Península de Florida. Esta corriente es normalmente de baja velocidad (entre 0.5 y 1.5 nudos) y se hace perceptible a una distancia de 2 km. de la costa.

El arrastre de litoral en la zona, no juega un papel significativo, lo que se puede corroborar con el volumen anual de dragado del puerto, el cual es del orden de 100,000 m<sup>3</sup>/año.

### **CONDICIONES METEREOLÓGICAS.**

El clima predominante en el Puerto de Veracruz es del tipo húmedo tropical, con temperaturas que oscilan entre los 28°C en Verano y 22°C en Invierno.

Las temperaturas mayores se presentan entre los meses de Mayo a Septiembre, en donde se tienen valores más o menos constantes (las temperaturas extremas varían entre los 32.5°C y 39.5°C), y a partir de Octubre estas bajan, de tal forma que en los meses de Diciembre, Enero y Febrero se registran los valores más bajos.

La temporada de lluvias en el puerto abarca desde fines de Mayo hasta principios de Octubre, presentándose en los meses de Julio, Agosto y Septiembre, las precipitaciones máximas.

La precipitación media anual para el Puerto de Veracruz es de 1710 mm , la máxima en 24 hrs. que se ha presentado fue de 464 mm, el 29 de Septiembre de 1955.

La humedad relativa promedio anual es de 79.5% teniéndose 112.20 días al año con lluvia apreciable, 76.9 días despejados y 79.91 días anuales de niebla.

### **ATRACTIVOS TURÍSTICOS.**

Veracruz es un puerto comercial por excelencia, es el centro turístico más antiguo del país y el más representativo del estado. Durante muchos años fue el balneario marítimo más visitado por el turismo nacional.

### **DEMOGRAFÍA.**

La población del municipio de Veracruz en 1995 era de 425,073 habitantes; de la cual el 92.25 % se encuentra concentrada en el Puerto de Veracruz, originando una densidad de población de 1,323.5 hab/km<sup>2</sup>.

## **ACTIVIDADES ECONÓMICAS.**

La población económicamente activa del municipio de Veracruz está dedicada principalmente al sector terciario, presenta una gran actividad comercial de diferentes giros que va desde pequeños establecimientos hasta importantes cadenas comerciales.

En la ciudad de Veracruz existe gran variedad de servicios que atienden a la población y a los visitantes, como son hoteles, restaurantes, discotecas, parques, jardines, centros culturales, abasto, etc.

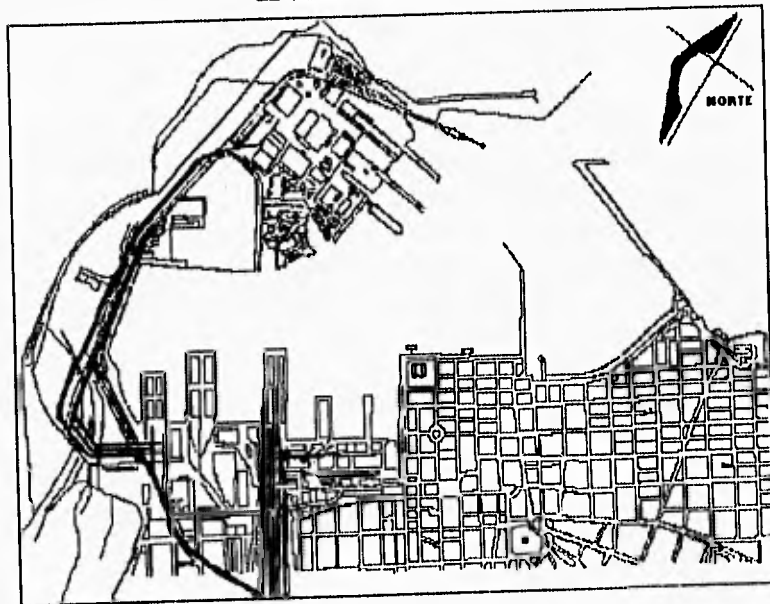
El sector secundario es el segundo en importancia, se cuenta con diversos establecimientos industriales entre los que se destacan la fabricación de partes y piezas sueltas, molinos y tortillerías, fabricación de cortinas, partes metálicas, cancelaría de madera, etc. Cabe hacer notar que la industria aquí establecida posee características verdaderamente relevantes por su capacidad de absorción de trabajo.

Las actividades primarias, que en el estado de Veracruz son las más importantes, tiene la mayor participación en el municipio.

La agricultura gira en torno al cultivo de maíz, frijol, chile, sorgo, mango, yuca y sandía.

En la ganadería es relevante la cría de ganado bovino principalmente Cebú-holstein y criollo.

EL PUERTO DE VERACRUZ



CAPÍTULO I  
MARCO JURÍDICO.

---

## I. MARCO JURÍDICO

### I.1 INTRODUCCIÓN.

México es un país con una excepcional ubicación geográfica que lo convierte en un vínculo natural entre América del Norte, Centro y Sudamérica, así como entre las cuencas del Pacífico y del Atlántico. También, el país forma parte de una de las mayores y más dinámicas zonas comerciales del mundo.

El país abarca una superficie de casi dos millones de kilómetros cuadrados y más de 10 mil kilómetros de litorales, en el Océano Pacífico, Golfo de México y el Caribe. Existe un gran número de instalaciones portuarias en ambos litorales. El sistema portuario en su conjunto tiene 73 puertos y su longitud de muelles asciende a 110 kilómetros; de esta longitud total, 45% se localiza en el Océano Pacífico y 55% en el Golfo de México y el Caribe.

Más del 85% del comercio exterior total del país, y el 30% de la carga movilizada por todos los modos de transporte se opera a través de 24 puertos principales y terminales especializadas de carga. La mayoría de los puertos están comunicados con las más importantes ciudades del país, tanto por ferrocarril como por carretera. Más del 80% de la carga general (contenedores, fluidos, y graneles agrícolas y minerales) que el sistema portuario nacional moviliza, lo hace a través de seis puertos comerciales. Estos son: Veracruz, Lázaro Cárdenas, Tampico, Altamira, Manzanillo y Guaymas.

Sin embargo la actividad portuaria en México no refleja en toda su magnitud los más de 10,000 kilómetros de litorales con que cuenta el país. Nuestro sistema portuario tiene que alcanzar los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por la apertura comercial y por la globalización de la economía mundial. Es así que se enfrentan grandes retos que significan cada vez más y mayores oportunidades.

Adicionalmente al potencial marítimo del país, sustentado por su excelente localización y condiciones naturales, existen otras razones para predecir un mayor rendimiento en la actividad portuaria de México, entre las cuales podemos mencionar:

- Cambios significativos en diferentes áreas que complementan a la actividad portuaria, tales como :

- a) La desregulación del transporte carretero.
- b) La expansión y mejoramiento de la red carretera del país, como resultado de importantes inversiones realizadas por el gobierno y el sector privado.
- c) Mejoramiento de la red ferroviaria del país, a través de nuevas inversiones, principalmente del sector privado; lo que dará una mejor capacidad de transportación de carga.

- En los últimos años, el Gobierno Federal ha efectuado importantes inversiones en infraestructura básica que ayudará a sustentar mayores tasas de crecimiento en los volúmenes operados en el futuro.

- La promoción y desregulación de las actividades de marina mercante, a partir de una nueva Ley de Navegación (04-01-94 Diario Oficial de la Federación). Entre los objetivos de esta Ley destacan la promoción de un transporte marítimo eficiente, el impulso de la marina mercante mexicana; la desregulación y vigilancia de la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar; así como la prevención y vigilancia de la contaminación marítima por embarcaciones.

- Se están instrumentando profundos cambios en su estructura legal y de organización de los puertos, que permitirán su sano y eficiente crecimiento.

## **1.2 ANTECEDENTES DEL PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS MEXICANOS.**

### **1.2.1 ADMINISTRACIÓN ANTERIOR (PUERTOS MEXICANOS).**

Anteriormente la administración de los puertos del país, estaba a cargo de la dependencia gubernamental denominada "Puertos Mexicanos" (órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte), creada en marzo de 1989, mediante un decreto realizado por el Ejecutivo Federal.

Esta dependencia se conformaba por una serie de vocalías, las cuales eran:

- Vocalía Ejecutiva.
- Vocalía de Planeación.
- Vocalía de Obras Marítimas.
- Vocalía de Dragado.
- Vocalía Jurídica y de Servicios Corporativos.
- Vocalía de Finanzas.
- Vocalía de Administración.

Entre las principales atribuciones que tenía Puertos Mexicanos se pueden enunciar las siguientes:

1.- Planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo del sistema portuario nacional de acuerdo con las políticas que establezca la S. C. T.

2.- Establecer políticas y estrategias operativas que permitan el funcionamiento



integral y eficiente de las entidades paraestatales, prestadoras de servicios portuarios, auxiliares y conexos, así como la coordinación funcional que se requiera para el desarrollo de los procesos de programación, control, presupuestación, evaluación e información.

3.- Construir, ampliar y conservar las obras marítimas y portuarias, así como realizar las obras conexas y accesorias por sí o a través de las entidades paraestatales encargadas de los servicios portuarios.

4.- Opinar sobre las solicitudes para construir, o modificar puertos, obras conexas y accesorias, fijando las normas y especificaciones correspondientes.

5.- Determinar las especificaciones del equipo marítimo y portuario que se proyecte adquirir para la prestación de servicios públicos portuarios y aprobar su adquisición a las empresas que los presten.

6.- Dirigir la prestación de los siguientes servicios portuarios fondeo, atraque, desatraque o espera, encomienda, muelleaje, amarre de cabos, vigilancia del sistema contra incendios, cobertizos y defensas contra la intemperie, almacenes, electricidad y agua, avituallamiento, suministro de agua potable y vapor, combustibles y lubricantes, comunicación telefónica y electricidad a borda y en las áreas de maniobras, servicios de grúas y aparejos.

7.- Administrar las áreas portuarias bajo la jurisdicción de la S.C.T. y celebrar contratos sobre su uso y destino en los términos de las leyes aplicables; así como las áreas e instalaciones de las marinas turísticas.

Sin embargo, a pesar de las profundas transformaciones en materia de legislación y administración, los puertos mexicanos sufrían un rezago en varios campos de su desempeño, principalmente por la carencia de recursos para implementar los cambios.

Había que hacer frente a la necesaria descentralización, para dar autonomía y

permitir así un crecimiento sostenido de cada puerto, logrando mayor eficiencia y menor burocracia. De esta manera se enfrentó esta situación implementando programas, promoviendo la participación de la iniciativa privada y el mejoramiento en la prestación de servicios.

Es por estas razones que surge la necesidad de crear nuevas legislaciones y marcos jurídicos que fomentaran las actividades portuarias en apoyo al desarrollo económico del país, al tiempo que promovieran su modernización e impulsarán su descentralización con la participación de los sectores privado y social.

## 1.2.2 NUEVA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO.

El nuevo modelo de organización institucional del sistema portuario conlleva a los siguientes cambios y políticas:

a) Se redefine el papel del Estado en la actividad portuaria. Esto es, el Gobierno Federal dejará de participar en la administración de los puertos, así como en la operación de terminales e instalaciones y en la prestación de servicios. En el futuro, el papel del gobierno será exclusivamente normativo y de supervisión.

b) Se descentraliza la administración de los puertos. Es decir, cada puerto tendrá su propia administración autónoma y así, el sistema portuario mexicano estará conformado por puertos financieramente autosuficientes que compitan entre sí.

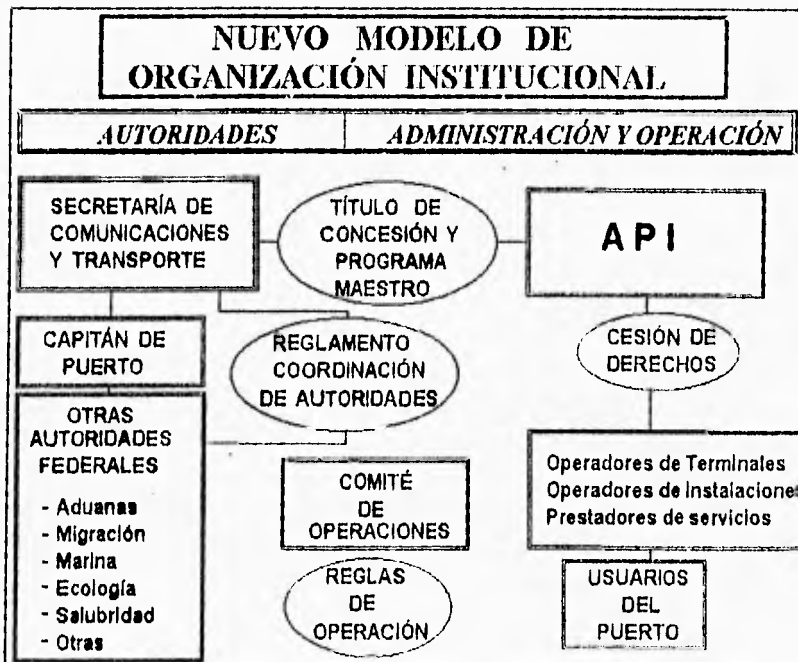
c) Se promueve la participación de los sectores privados y social (nacional y extranjero) en todos los renglones de la actividad portuaria, incluyendo el de la propia administración de los puertos.

d) Se simplifica la normatividad con el fin de eliminar regulaciones innecesarias y redundantes, el nuevo reglamento facilita y mejora la coordinación entre las distintas autoridades que intervienen en los puertos.

e) Se eliminan las barreras de entrada, con el propósito de que todas las empresas que deseen operar terminales e instalaciones o prestar servicios portuarios, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal, en un ambiente altamente competitivo dentro del puerto.

f) Se establece un mecanismo, La Comisión Consultiva del Puerto, para que las autoridades estatales y municipales correspondientes, así como las cámaras regionales y los usuarios, puedan participar en la promoción y desarrollo del puerto y cuidar aquellos aspectos que afecten la actividad económica, urbana y el equilibrio ecológico de la localidad en que se ubica.

Todos estos cambios y políticas se contemplan en la nueva Ley de Puertos (19-07-93, Diario Oficial de la Federación), brindando mayor detalle a las nuevas normas de operación y en la prestación de servicios. El nuevo marco jurídico proporciona seguridad al inversionista privado y establece lineamientos claros y sencillos para facilitar las relaciones entre autoridades y los particulares y libre acceso de operadores y prestadores de servicios.



### I.2.3 NUEVA LEY DE PUERTOS.

La modernización del Marco Jurídico para la actividad portuaria tiene como meta proporcionar una mayor seguridad para el desarrollo de la infraestructura de los puertos, así como regular aquellos bienes y servicios que fomenten la inversión de los sectores social y privado (Arts 20 al 37).

Entre los beneficios que otorga la Ley de Puertos podemos señalar que el Gobierno Federal no perderá su papel rector del desarrollo portuario nacional, se fortalece con este instrumento legal la mejora de los servicios portuarios a través de la participación de los particulares en cuanto a inversión en materia de infraestructura portuaria. Además se descentraliza las competencias para la resolución en el sitio de su origen, desregulando y simplificando la normatividad.

Por medio de esta Ley se crea la Administración Portuaria Integral (API) para administrar uno o varios puertos dándole autonomía operativa y financiera. Se establece la figura del administrador portuario integral como único interlocutor ante el estado, facilitando el control y manejo del puerto.

Es importante destacar que la infraestructura portuaria existente, los terrenos y áreas de agua que constituyen el recinto portuario no se desincorporan del dominio público; sólo su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan en concesión a la API para su administración integral del puerto.

#### **I.2.4 CONSTITUCIÓN Y OBJETO DE LAS APIS.**

La Ley de Puertos contempla la figura de las APIS, organismo que en uno o varios puertos asume las funciones de administración anteriormente ejercidas por el Gobierno Federal (por medio de Puertos Mexicanos) a nivel central.

Las APIS son constituidas como sociedades anónimas, en las cuales originalmente el accionista mayoritario es la SHCP (Gobierno Federal). Dichas acciones pueden ser vendidas a particulares y en esta forma privatizarse (por ejemplo la API del puerto de Acapulco).

Las APIS deberán cumplir con un programa maestro, en el que se establecerán compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión, y otras medidas para una eficiente explotación del puerto. Cada programa maestro será parte integral del título de concesión, y podrá modificarse a iniciativa del administrador, con la autorización correspondiente de la S.C.T.

Así mismo, las APIS desempeñan un papel básicamente administrativo, por lo que están habilitadas para celebrar con terceros contratos de cesión parcial de derechos derivados de su concesión, de modo que sean éstos últimos quienes realicen directamente la operación de terminales e instalaciones, así como la prestación de los servicios portuarios.

Las funciones de autoridad dentro del puerto, como las que ejerce la capitania del puerto, o las de aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecerán bajo el control directo del gobierno.

En cada puerto se establecerá un Comité de Operaciones que conocerá los asuntos relacionados con la coordinación entre autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios y los usuarios. La API formulará las reglas de operación, las cuales serán sometidas para su aprobación al Comité. Una vez

aprobadas, estas reglas tendrán carácter de obligatorias al ser registradas ante la Secretaría de Comunicaciones y Transporte.

Específicamente según la Ley de Puertos en lo que respecta a la Administración Portuaria Integral, se establecen los siguientes artículos:

- ARTÍCULO 38. Existirá administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

Asimismo, se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente.

- ARTICULO 39. La administración portuaria integral será autónoma en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

- ARTICULO 40. Además de los derechos y obligaciones que se establecen para los concesionarios, corresponderá a los administradores portuarios:

I. Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;

II. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario en su caso;

- III. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
- IV. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
- V. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
- VI. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
- VII. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría (SCT);
- VIII. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
- IX. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de las personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán del puerto y de las autoridades competentes;
- X. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen, y
- XI. Proporcionar la información estadística portuaria.

- ARTÍCULO 41. El administrador portuario se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:



I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos, y

II. Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte.

El programa maestro de desarrollo portuario y las modificaciones sustanciales a éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría (SCT), con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. Esta deberá expedir la resolución correspondiente en un plazo máximo de 60 días, previas las opiniones de las Secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Estas opiniones deberán emitirse en un lapso no mayor de quince días a partir de que la Secretaría las solicite. Si transcurrido dicho plazo no se ha emitido la opinión respectiva, se entenderá como favorable. En el caso de modificaciones menores, los cambios sólo deberán registrarse en la Secretaría.

La Secretaría, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el programa maestro de desarrollo portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminal aún no utilizadas.

Si dichas modificaciones causaran algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

- ARTICULO 42. Para los puertos y terminales que cuenten con una administración portuaria integral, el gobierno de la entidad federativa correspondiente podrá construir una comisión consultiva, formada con los representantes de los gobiernos estatal y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente de la entidad federativa que corresponda.

- ARTÍCULO 43. La comisión consultiva coadyudará en la promoción del puerto y podrá emitir recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto.

La comisión sesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Cuando el administrador portuario decida no seguir dichas recomendaciones, lo notificará dentro de un plazo de 30 días al presidente de la comisión, quien podrá informar de ello a las autoridades competentes para que resuelvan lo que corresponda.

### **I.2.5 OBJETIVOS DE LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS NACIONALES.**

Ante la apertura del mercado y la globalización de los intercambios comerciales, se promoverá para los puertos nacionales el alcanzar los niveles de competitividad y eficiencia exigidos por los mercados mundiales.

México ha decidido reorientar su política portuaria, propiciando su descentralización, desregulación y privatización, para alcanzar los siguientes objetivos:

- Fortalecer el proceso de modernización y completar la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial de México.

- Incrementar la eficiencia operativa de los puertos al nivel de los estándares internacionales y propiciar un enlace más eficaz entre el transporte marítimo y el terrestre a precios competitivos (desarrollo del transporte multimodal.)

- Promover el desarrollo industrial, comercial y turístico de los puertos propiciando mayores oportunidades de empleo.

- Eliminar los gastos y subsidios no justificables para alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario con mayor participación de la inversión privada

- La privatización de la actividad portuaria comprende los diferentes aspectos de la industria, tanto en las operaciones como en las áreas administrativas.

### **I.2.6 ACTIVIDADES PORTUARIAS QUE SE PRIVATIZAN.**

Las actividades que se encuentran en proceso de privatización de los puertos de México son:

**- DRAGADO.**

- Generar y mantener la profundidad necesaria para la operación del puerto. (canal de navegación, muelles etc.).

**- RECEPCIÓN DEL BUQUE.**

- Servicios primordiales:
  - = Pilotaje.
  - = Remolque.
  - = Atraque.
  - = Muellaje.

**- CARGA/DESCARGA ( TERMINALES ESPECIALIZADAS ).**

- Movimiento de carga desde/hacia el buque.
- Pueden existir las siguientes opciones de manejo de carga:
  - = Contenerizada.
  - = Suelta.
  - = A granel (secos y líquidos).
- El pesaje que realiza la aduana marítima.

**- MARINAS TURÍSTICAS.**

- Servicios especializados a embarcaciones de recreo y deportivas.

- ALMACENAJE

- Almacenamiento de carga.
- Consolidación y desconsolidación de carga.

- SERVICIOS AL BUQUE.

- De avituallamiento.
- Servicios:
  - = Combustible.
  - = Limpieza
  - = Fumigación.

- DESALOJO TERRESTRE.

- Por tren o por carretera.

### **I.2.7 AVANCES EN LA PRIVATIZACIÓN DE LOS PUERTOS DE MÉXICO.**

Actualmente ya se han logrado importantes avances en los programas de reestructuración y privatización de los puertos de México, entre los cuales podemos mencionar:

- Creación de una coordinación de general de puertos y marina mercante.
- Privatización de los servicios de dragado.
- Otorgamiento de 85 concesiones para la construcción de instalaciones, marinas, y prestación de servicios.
- Elaboración del reglamento de coordinación de autoridades en los puertos.
- Constitución de 17 API'S y en proceso de constitución de otras:

#### **API'S FEDERALES**

1. Ensenada, B.C.
2. Guaymas, Son.
3. Topolobampo, Sin.
4. Mazatlán, Sin.
5. Puerto Vallarta, Jal.
6. Manzanillo, Col.
7. Lázaro Cárdenas, Mich.
8. Acapulco, Gro.
9. Salina Cruz, Oax.
10. Puerto Madero, Chis.
11. Tampico, Tamps.
12. Altamira, Tamps.
13. Tuxpan, Ver.
14. Veracruz, Ver.
15. Coatzacoalcos, Ver.
16. Progreso, Yuc.

## API'S ESTATALES

17. Quintana Roo.
  - 5 puertos.
18. Baja California.
  - 9 Puertos.
19. Campeche.
  - 3 puertos.
20. Tabasco.
  - 1 puerto.

## API'S DE ORGANISMOS.

21. Cabo San Lucas (FONATUR).
22. Dos Bocas, Tab (PEMEX).
23. Pajaritos, Ver (PEMEX).
24. Pajaritos, Ver (PEMEX).

El concurso público de licitación de terminales e instalaciones en los puertos de Altamira-Tampico, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, y Veracruz es parte del proceso de reestructuración y privatización. Se permitirá a los inversionistas participar en la operación portuaria y prestación de los servicios mediante la Cesión Parcial de Derechos.

### 1.3 PROCESO DE PRIVATIZACIÓN DEL PUERTO DE VERACRUZ

En los últimos años Veracruz ha tenido grandes transformaciones, en 1991 se realizó un cambio total al esquema operativo del puerto, se privatizaron los servicios de maniobras de carga y descarga así como otros, agilizando con ésto las operaciones y terminándose los daños a las mercancías.

En 1993 se decretó la Ley de Puertos que dá el marco jurídico para su descentralización, desregulación y privatización con la participación de los sectores privado y social y cuyo objetivo principal es la modernización y el incremento de la eficiencia de los puertos dentro de la cadena de transporte que traerá como resultado un comercio más competitivo.

El 1o. de febrero de 1994 se crea la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., como una empresa pública que asume las funciones de administración que habían sido proporcionadas por el Gobierno Federal incluyendo la planeación, construcción y promoción del puerto y sus instalaciones.

El puerto de Veracruz ha tenido un fuerte crecimiento en sus volúmenes de carga en los últimos años, en 1992 de 23%, en 1993 de 15% y en 1994 de 15%, con un movimiento en 1995 de cerca de 7 millones de toneladas de carga sin incluir petróleo y derivados. Por lo que se refiere al movimiento de contenedores en 1994 se manejaron 250 mil TEU's. La tasa media de crecimiento anual (TMCA) de contenedores en los últimos tres años ha sido de 28%. Esto es reflejo de la apertura comercial de nuestro país, de la incorporación de México al GATT (OMC) y de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Veracruz es el puerto más grande de México localizado en un lugar estratégico a 420 km. de la Ciudad de México con un mercado de 40 millones de consumidores en su zona de influencia.



### **I.3.1 CONSTITUCIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DEL PUERTO DE VERACRUZ.**

El 1º de Febrero de 1994 fue creada la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz (APIVER).

La API de Veracruz cuenta con una concesión múltiple que fue otorgada por 50 años y podrá ser prolongada hasta por un plazo igual. La APIVER a su vez, puede efectuar cesiones parciales de derechos a terceros para la operación de terminales o instalaciones y la prestación de servicios. Se prevé que la operación de terminales e instalaciones portuarias y la prestación de servicios se lleve a cabo, fundamentalmente, por empresas privadas y del sector social.

La API de Veracruz debe seguir un Programa Maestro, en el que se establecen sus compromisos sobre los usos de las distintas áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión y otras medidas para una eficiente explotación del puerto.

La API de Veracruz está constituida como una sociedad mercantil conforme a las leyes mexicanas, y actualmente, su capital está suscrito por el Gobierno Federal.

El órgano de gobierno de APIVER es su Consejo de Administración que está integrado por nueve consejeros; cinco del Gobierno Federal, uno del Gobierno Estatal, otro del municipal y dos más del sector privado veracruzano que se reúnen regularmente con el objeto de establecer políticas y normas internas de la administración. La organización de la empresa está encabezada por una Dirección General y las siguientes siete Gerencias: Administración y Finanzas, Almacenes y Control, Comercialización, Contraloría, Ingeniería, Jurídico y Operaciones.

En el puerto de Veracruz se establecieron reglas de operación conforme lo dispone la ley, y se ha constituido un Comité de Operación que ve, entre otras cosas, los aspectos de coordinación entre las autoridades, la administración y los operadores y prestadores de servicios, así como los de atención de quejas de los usuarios.

Por otra parte existe un Comité Consultivo cuyo objetivo es el de promover el puerto para beneficio de la Ciudad de Veracruz, la región y el país. Este comité esta integrado por representantes de la APIVER, de las asociaciones del puerto, cámaras de comercio, industria, etc., de los gobiernos federal, estatal y municipal.

### I.3.2 TÍTULO DE CONCESIÓN PARA LA API DEL PUERTO DE VERACRUZ.

CONCESIÓN que otorga el Gobierno Federal por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, en favor de Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., a quienes en lo sucesivo se denominarán la Secretaria y la Concesionaria, respectivamente, para la administración integral del puerto de Veracruz, municipio de Veracruz-Llave, estado de Veracruz, al tenor de los siguientes

#### ANTECEDENTES.

I. La concesionaria está constituida conforme a las leyes mexicanas, como una sociedad anónima de capital variable, según consta en la escritura pública 30,119; del 15 de diciembre de 1993, pasada ante la fe del notario 153 del Distrito Federal. Las acciones representativas del 99.8% de su capital social pertenecen al Gobierno Federal y el 0.2.% al Banco Nacional de Obras y Servicios Públicos, SNC. La sociedad señala como domicilio para recibir notificaciones el ubicado en Marina Mercante 210 7o piso, CP 91700. Veracruz, Ver.

II. El apoderado general de la Concesionaria, la cual, según consta en la escritura mencionada en el párrafo anterior, le otorgó facultades para actos de administración, que no han sido revocadas ni modificadas en manera alguna y son bastantes para la suscripción de este instrumento.

III. Con fundamento en el artículo 7o. de la Ley de Puertos, las Secretarías de Comunicaciones y Transporte y de Desarrollo Social, en acuerdo conjunto suscrito el 31 de diciembre de 1993, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 19 de enero de 1994 ampliaron la delimitación del recinto portuario del puerto de Veracruz, municipio de

Veracruz-Llave, estado de Veracruz, con superficie total de 569.56 hectáreas.

IV. La Secretaría otorgó, previamente a este título, concesiones, permisos, y autorizaciones para el uso, aprovechamiento y explotación de algunas áreas o para la prestación de servicios en el recinto portuario.

V. Previamente al otorgamiento de esta concesión, el Gobierno Federal por conducto de Puertos Mexicanos en extinción, celebró contratos con terceros.

VI. En la estrategia de modernización, la infraestructura de comunicaciones y transporte es importante para asegurar el crecimiento sostenido de la economía. Dentro de esto es indispensable la adecuada operación de los puertos.

VII. Para lo anterior, entre otros, el programa mencionado tiene como propósito descentralizar la administración de los puertos y de esta manera, resolver en el mismo sitio donde se generan las necesidades, asimismo fomentar una mayor participación de la inversión privada.

IX. En este contexto de reorganización del sistema portuario nacional, el Gobierno Federal constituyó a la Concesionaria como una empresa de participación estatal mayoritaria, con el propósito de encomendarle la administración integral del puerto de Veracruz, municipio de Veracruz-Llave, estado de Veracruz.

En virtud de lo anterior, y con fundamento en los artículos 36, fracción XX, de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 16, fracción IV, 20, Fracción 1, 21, 22, 23, 26, 27, 38, al 43, y quinto y séptimo transitorios de la Ley de Puertos, la Secretaría otorga a la Concesionaria la presente concesión para la administración portuaria integral del puerto de Veracruz, la cual se sujetará a las siguientes

**CONDICIONES.****Objeto y alcances:****PRIMERA . Objeto de Concesión.**

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

I. El uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que integran el recinto portuario del puerto de Veracruz, cuya superficie se encuentra delimitada.

II. El uso, aprovechamiento y explotación de las obras e instalaciones del Gobierno Federal ubicadas en el recinto portuario.

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

IV. La prestación de los servicios portuarios.

**SEGUNDA. Áreas irregulares o previamente concesionadas.**

La Secretaría tomará las medidas conducentes a efecto de que la Concesionaria tenga plena posesión de las áreas irregulares, que se encuentran dentro del recinto portuario.

**TERCERA. Servicios previamente autorizados.**

La concesionaria permitirá que los actuales titulares de permisos y autorizaciones, continúen desempeñando sus actividades en el puerto. Asimismo dará aviso a la Secretaría de aquellos casos en que considere que no satisfacen los requisitos señalados en el artículo quinto transitorio de la Ley de Puertos, a efecto de que se tomen las medidas conducentes.

**CUARTA. Sustitución de concesiones y permisos por contratos.**

La Concesionaria, con el apoyo de la Secretaría, elaborará un programa para promover entre los actuales concesionarios y permisionarios que se encuentren en el puerto, la sustitución, a la brevedad posible, de sus títulos por contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios, según sea el caso.

**Disposiciones generales.****QUINTA. Legislación aplicable.**

La presente concesión se regirá por lo dispuesto en la Ley de Puertos, en los sucesivos la Ley, y sus reglamentos.

**SEXTA. Derechos reales.**

Ésta concesión no crea en favor de la Concesionaria derechos reales ni acción posesoria alguna sobre los bienes objeto de este título, según lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley General de Bienes Nacionales.

**SÉPTIMA. Cesiones y gravámenes.**

La concesionaria no podrá ceder totalmente los derechos y obligaciones derivados de esta concesión, sino en los casos y con los requisitos establecidos en el artículo 30 de la Ley, ni otorgar mandatos cuyo ejercicio implique que la administración portuaria integral pueda ejercerse por terceros.

En caso, si la Concesionaria fuere declarada en quiebra, o si se llega a la adjudicación o remate, el adquirente de los bienes y derechos objeto de la ejecución forzada no asumirá el carácter de concesionario, pero tendrá derecho a que su crédito sea pagado con las prestaciones que corresponda a la ejecutada.

**OCTAVA. Control mayoritario por mexicanos.**

La concesionaria se obliga a mantener su estructura de capital y su consejo de administración, de tal forma que siempre la facultad para determinar el control administrativo y el manejo de la empresa recaiga mayoritariamente en los socios

mexicanos.

NOVENA. Contraprestación al Gobierno Federal.

La Concesionaria pagará al Gobierno Federal como única contraprestación el aprovechamiento que fije la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a propuesta de la Secretaría.

Esta contraprestación se causará desde la fecha de otorgamiento del presente título, pero será exigible, con efectos retroactivos, a partir de que la Secretaría notifique a la Concesionaria el monto, periodicidad y lugar de pago.

**Expansión, modernización y mantenimiento.**

DÉCIMA. Programa maestro.

La Concesionaria se sujetará a un programa maestro de desarrollo portuario que deberá entregar a la Secretaría, para su aprobación, dentro de los noventa días naturales siguientes a la fecha del presente título.

En el programa maestro de desarrollo portuario deberán de considerarse los siguientes aspectos:

I. Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de los mismos;

II. Las medidas y prevenciones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los modos de transporte.;

III. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegarán a las disposiciones aplicables;

IV. Los servicios y las áreas en los que, en términos del artículo 46 de la Ley,

deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos;

V. Los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan, y

VI. Los demás conceptos que deban incluirse en los términos de la Ley o del presente título.

La Secretaría aprobará, en un plazo máximo de sesenta días contados a partir de su presentación, el programa maestro de desarrollo portuario. Dicho programa tendrá vigencia de cinco años a partir de su aprobación por la Secretaría.

Las modificaciones sustanciales al programa maestro serán elaboradas por la Concesionaria y sometidas a la autorización de la Secretaría.

#### DECIMO PRIMERA. Programa operativo anual.

La Concesionaria elaborará su programa operativo anual, en el que se considerarán las acciones que llevará a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el programa maestro de desarrollo portuario y, en general, en el presente título, así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio de que se trate, la Concesionaria se propone alcanzar directamente o a través de terceros con los que tenga celebrados contratos.

#### DECIMO SEGUNDA. Obras.

Para la construcción de obras marítimas o de dragado, la Concesionaria deberá contar con un dictamen técnico que emita un profesional autorizado por la Secretaría. Dicho dictamen y el proyecto ejecutivo correspondiente deberá someterlos a la autorización de la Secretaría, previo al inicio de las obras.

La Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 60 días naturales contados a partir de la fecha en que la Concesionaria le entregue el dictamen; y, si transcurrido el plazo no lo hiciera, se presumirá su conformidad con el



dictamen y el proyecto ejecutivo.

Si las instrucciones no se ajustarán al dictamen y al proyecto ejecutivo, en su caso, la Secretaría podrá ordenar su **modificación** o **demolición y reposición**, a costa de la Concesionaria, sin perjuicio de que le imponga las sanciones que procedan de acuerdo a la Ley.

La Secretaría proporcionará a la Concesionaria la lista de los profesionales autorizados a que se refiere esta condición.

#### DECIMO TERCERA. Conservación y mantenimiento.

La Concesionaria deberá conservar los bienes concesionados por lo menos en el mismo estado en que se entregan, por lo que será responsable de que se efectúen los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de las obras e instalaciones del recinto portuario.

Dichos trabajos se efectuarán conforme se establezca en el programa de mantenimiento y mejoras contenido en el programa operativo anual, el cual deberá darse a conocer a los usuarios en los primeros días de cada año. En su ejecución la Concesionaria procurará garantizar la continuidad en la prestación de los servicios, mediante la asignación provisional de áreas e instalaciones alternas a las afectadas o la coordinación entre los diferentes usuarios del puerto, entre otros.

#### DECIMO CUARTA. Señalamiento marítimo.

La Concesionaria se obliga a construir, instalar, mantener, operar y conservar en el recinto portuario, las señales marítimas y las ayudas a la navegación que determine la Secretaría, de acuerdo con las normas que al efecto emita.

#### DECIMO QUINTA. Capacidad del puerto.

La Concesionaria será responsable ante la Secretaría de que en el puerto se atiendan las demandas de manejo de las cargas de los usuarios; para lo cual deberá asegurarse de que se establezcan las condiciones de operación y se cuente con el

equipamiento que garanticen la máxima seguridad y eficiencia.

**DECIMO SEXTA. Fondo de reserva.**

La Concesionaria se obliga a construir un fondo de reserva para mantenimiento mayor, ampliación y modernización de la infraestructura portuaria, con los montos y mecanismos que se determinarán conforme a los lineamientos que se establezcan, en su caso, en las bases de regulación tarifaria o por la Secretaría.

**DECIMO SÉPTIMA. Medidas de seguridad.**

La Concesionaria deberá adoptar las medidas conducentes a garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones y en general, de las personas y los bienes, para lo cual, entre otros, se encargará de:

- a. Cuidar que los servicios, maniobras, trabajos y actividades del puerto se realicen de manera que no se obstruyan las áreas navegables, ni se afecte la adecuada operación de las instalaciones portuarias.
- b. Instalar por su cuenta servicios de vigilancia, y operar el sistema de control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del puerto y sin perjuicio de las facultades del capitán del puerto y de las demás autoridades competentes.
- c. Verificar que la entrada al puerto de embarcaciones o vehículos portadores de sustancias inflamables, explosivas o peligrosas, así como el almacenamiento de éstas, cuenten con las autorizaciones, cumplan con los requisitos y se ajusten a las normas de seguridad establecidos en las reglas de operación del puerto o por las autoridades competentes. En caso de incumplimiento, tomará las providencias conducentes y dará el aviso que corresponda al capitán del puerto y a las demás autoridades competentes.
- d. Instalar, en lugares de fácil acceso, equipos y sistemas contra incendios, vigilar su buen funcionamiento, su disponibilidad para uso inmediato y capacitar

a las personas que deban operarlos, y

e. Contar con un programa para casos de siniestros o emergencias en el puerto.

**DECIMO OCTAVA. Preservación del ambiente.**

Al realizar cualesquiera actos en ejercicio de esta concesión, la Concesionaria deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México, en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente.

La Concesionaria sólo será responsable de los daños que, en materia ecológica y protección al ambiente, se causen a partir de la entrada en vigor del presente título.

**Operación y calidad del servicio.**

**DECIMO NOVENA. Reglas de operación.**

La operación del puerto se sujetará a las reglas que formule la Concesionaria y que, previa opinión del comité de operación, las someterá a la autorización de la Secretaría dentro de los sesenta días hábiles siguientes a la fecha del presente título.

La Concesionaria deberá constituir el comité de operación a que se refieren los artículos 57 y 58 de la Ley, en un plazo no mayor de treinta días hábiles contados a partir de la fecha de la presente concesión.

**VIGÉSIMA. Operación de terminales y prestación de los servicios.**

La Concesionaria deberá operar las terminales e instalaciones y prestar los servicios portuarios a través de terceros, los cuales en ningún caso podrán ser empresas filiales o subsidiarias, personas físicas o morales, con las cuales o con cuyos socios mayoritarios o administradores se tenga relaciones patrimoniales o corporativas.

Sólo podrá operar terminales y prestación de servicios directamente, en forma temporal, en los siguientes casos:

- a. Cuando se trate de las áreas o servicios comunes previstos en el programa maestro de desarrollo portuario;
- b. Durante el tiempo previo al inicio de actividades de los prestadores de servicios;
- c. Cuando se declare desierto un concurso y mientras no se adjudique, en uno nuevo, el área por explotar o el derecho de prestar los servicios, y
- d. Cuando por razones técnicas, de eficiencia y seguridad, así lo disponga expresamente la Secretaría.

En el momento en que exista un tercero que cubra los requisitos establecidos en la Ley y sus reglamentos y en las reglas de operación del puerto, la Concesionaria dejará de operar la terminal o instalación o prestar el servicio directamente.

#### VIGÉSIMA PRIMERA. Contratos.

La Concesionaria celebrará contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el párrafo de la condición anterior.

#### VIGÉSIMA SEGUNDA. Concursos.

La Concesionaria, por regla general, adjudicará los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios a través de concursos públicos, que llevará a cabo conforme a lo siguiente:

- I. La Concesionaria por sí o a petición de parte que acredite su interés, expedirá la convocatoria pública correspondiente para que se presenten proposiciones en sobres cerrados, que serán abiertos en día prefijado y en presencia de todos los participantes.

Para la presentación de las ofertas se otorgará un plazo no menor de cuarenta días naturales contados a partir de la publicación de la convocatoria.

En el caso de existir petición de parte, la Concesionaria, en un plazo no mayor de sesenta días naturales contados a partir de la solicitud, expedirá la convocatoria correspondiente o señalar las razones de la improcedencia de la misma;

II. La convocatoria se publicará simultáneamente en el **Diario Oficial de la Federación**, en un periódico de amplia circulación nacional y en otro de la entidad federativa que corresponda;

III. Las bases del concurso incluirán los requisitos que deberán reunir los participantes, así como los criterios con los que se seleccionará al ganador, que tomará en cuenta, según sea el caso, la calidad del servicio que se propone, las inversiones comprometidas, los volúmenes de operación, los precios y tarifas para el usuario y las demás condiciones que se consideren convenientes;

IV. Podrán participar uno o varios interesados que demuestren su solvencia económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera, y cumplan con los requisitos que establezcan las bases;

V. En el acto de apertura de propuestas se desecharán las que hubieren omitido alguno de los requisitos exigidos, levantándose para tal efecto acta circunstanciada que será firmada por todos los participantes;

VI. La Concesionaria, con base en el análisis comparativo de las proposiciones admitidas, dentro de los cuarenta días naturales contados a partir de la fecha del acto de apertura de propuestas, emitirá el fallo debidamente fundado y motivado, el cual será dado a conocer en junta pública o por escrito a todos los participantes;

VII. Dentro de los diez días hábiles siguientes al fallo señalado en la fracción anterior, los participantes podrán inconformarse ante la Secretaría. La Concesionaria deberá remitir a la Secretaría la documentación que sustente la emisión del fallo. La Secretaría dictará la resolución correspondiente en un lapso que no excederá de

cuarenta y cinco días naturales, contados a partir de la recepción de la documentación debidamente sustentada, y

VIII. No se adjudicará el contrato cuando la o las proposiciones presentadas no cumplan con las bases del concurso.

En el caso de que todas las proposiciones presentadas no se ajusten a las bases citadas se declarará desierto el concurso y se procederá a expedir una nueva convocatoria.

La Secretaría entregará a la Concesionaria las solicitudes que le fueron presentadas antes del otorgamiento de la presente concesión, a efecto de que la Concesionaria proceda conforme a lo dispuesto en esta condición.

VIGÉSIMA TERCERA. Excepciones al concurso.

La Concesionaria podrá celebrar contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios, sin sujetarse al procedimiento de concurso, sólo cuando se trate de :

I. La sustitución por contratos, de las concesiones, permisos o autorizaciones previamente otorgados por la Secretaría.

II. Las solicitudes de concesión presentadas ante la Secretaría antes de la entrada en vigor de la Ley y que han cubierto los requisitos a que se refiere el artículo sexto transitorio de la Ley.

La Secretaría indicará a la Concesionaria, en un plazo máximo de ciento ochenta días contados a partir de la fecha de este título, cuales solicitudes se encuentran en este supuesto, a efectos de que celebren los contratos correspondientes.

III. La prestación de servicios portuarios en las terminales, instalaciones y áreas comunes en las que, conforme al programa maestro de desarrollo portuario deba

admitirse a todos los prestadores que satisfagan los requisitos que se establezcan en los reglamentos y reglas de operación respectivos.

**VIGÉSIMA CUARTA. Eficiencia y productividad del puerto.**

La Concesionaria se obliga a que la operación del puerto se realice con la mayor eficiencia y productividad, por lo que el programa maestro de desarrollo portuario, las reglas de operación, los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios y el equipamiento, deberán estar orientados al logro de dicho objetivo.

**VIGÉSIMA QUINTA. Características de los servicios.**

La Concesionaria será responsable ante la Secretaría de que, en las áreas de uso común y en las terminales, marinas e instalaciones públicas, sujetas a la administración portuaria integral, los servicios portuarios se presten de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio. Los turnos y prioridades se establecerán en las reglas de operación de cada puerto.

**VIGÉSIMA SEXTA. Cesión de contratos.**

La Concesionaria sustituirá por cesión al Gobierno Federal, previo cumplimiento de los requisitos legales, en los derechos y obligaciones derivados de los contratos celebrados previamente a esta concesión.

**VIGÉSIMA SÉPTIMA. Responsabilidades.**

La Concesionaria responderá directamente ante la Secretaría, del cumplimiento de las obligaciones asumidas en el presente título, aún de aquellas que por virtud de la celebración de los contratos a que se refiere la condición vigésimo primera pudiesen entenderse cedidas; así como de los daños que, con motivo de la administración, operación, explotación y aprovechamiento de las áreas concesionadas o de la prestación de los servicios, se causen a los bienes concesionados o a los que al término de la concesión pasarán al dominio de la Nación.

En los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios que celebre la Concesionaria se establecerá que los aceptantes, por el hecho de

susceptivo al contrato serán responsables con ésta y solidariamente ante el FIANCIADO en el cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las contingencias en el caso de cesación que se relacionen con aquéllas.

Además, los prestadores se obligan por la presente a proporcionar toda la información necesaria para el cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las contingencias en el caso de cesación que se relacionen con aquéllas.

**CONDICIONES GENERALES DE USO Y SERVICIO**

1. El presente contrato tiene por objeto la prestación de servicios de intermediación financiera que se detallan en el Anexo I del presente contrato.

**CONDICIONES GENERALES DE USO Y SERVICIO**

**1. OBJETO DEL CONTRATO Y SERVICIO PRESTADO**

1.1. El presente contrato tiene por objeto la prestación de servicios de intermediación financiera que se detallan en el Anexo I del presente contrato. Los servicios de intermediación financiera que se prestan son los que se detallan en el Anexo I del presente contrato. El presente contrato se celebra por el tiempo que se indica en el Anexo I del presente contrato.

**2. IDENTIFICACION DE LAS PARTES CONTRATANTES**

2.1. El presente contrato se celebra entre las partes contratantes que se detallan en el Anexo I del presente contrato.

**3. IDENTIFICACION DE LAS PARTES CONTRATANTES**

3.1. El presente contrato se celebra entre las partes contratantes que se detallan en el Anexo I del presente contrato.

**4. IDENTIFICACION DE LAS PARTES CONTRATANTES**

4.1. El presente contrato se celebra entre las partes contratantes que se detallan en el Anexo I del presente contrato.



suscribir el contrato serán responsables con ésta y solidariamente ante el Gobierno Federal, del cumplimiento de las obligaciones derivadas del mismo y de las consignadas en el título de concesión que se relaciones con aquéllas.

Asimismo, los interesados en celebrar con la Concesionaria los contratos a que se refiere esta condición deberán hacer constar que conocen el alcance y términos del presente título de concesión.

**VIGÉSIMA OCTAVA. Daños a los usuarios.**

La Concesionaria será responsable de los daños y perjuicios que se causen a los usuarios, por negligencia de su parte.

**Regulación tarifaria y seguros.**

**VIGÉSIMA NOVENA. Cobro a operadores y prestadores de servicios.**

La Concesionaria sólo podrá cobrar a los operadores de terminales e instalaciones y prestadores de servicios, contraprestaciones por el uso de áreas terrestres o de instalaciones. Dichas contraprestaciones se fijarán en los contratos de cesión parcial de derechos o para la prestación de servicios, considerando el valor comercial de los bienes y la temporalidad de su uso.

Para el pago de los servicios comunes en el puerto, la Concesionaria podrá cobrar a los operadores y prestadores de servicios las cuotas respectivas.

**TRIGÉSIMA. Cobro a los usuarios.**

Salvo lo establecido en la condición siguiente, las cuotas por el uso de la infraestructura o por la prestación de los servicios portuarios se fijarán libremente.

Los precios y tarifas que se establezcan se referirán a cuotas máximas y tendrán vigencia mínima de seis meses, así como sus reglas de aplicación. Todos los relativos al uso de infraestructura y a los servicios de pilotaje, remolque, amarre de cabos,

lanchaje y maniobras deberán registrarse ante la Secretaría, así como sus modificaciones. Los precios y tarifas vigentes estarán siempre disponibles en las oficinas de la Concesionaria para consulta de los usuarios.

TRIGÉSIMA PRIMERA. Regulación tarifaria.

La Secretaría establecerá regulación tarifaria en un documento que se agregará al presente título. En tanto no se expida dicho documento, los cobros máximos a los usuarios que podrá hacer la Concesionaria serán los vigentes para el puerto de Veracruz el día inmediato anterior al otorgamiento de este título.

La regulación tarifaria será suprimida, parcial o totalmente, cuando dejen de existir las causas que le hubiesen dado origen, así lo indique un dictamen de la Comisión Federal de Competencia.

TRIGÉSIMA SEGUNDA. Seguros.

La Concesionaria, durante todo el plazo de la concesión, será responsable de que todas las instalaciones y construcciones del puerto se encuentren aseguradas, incluidos el señalamiento marítimo, obras de atraque y muelles, patios, almacenes y edificaciones, contra riesgo derivados de incendios, colisiones o fenómenos meteorológicos o sísmicos, así como los que cubran la responsabilidad civil que pudiera surgir por la prestación de los servicios. Las constancias del aseguramiento y de su renovación anual deberán entregarse a la Secretaría dentro de los ciento ochenta días naturales siguientes a la fecha del otorgamiento del presente título, o inmediatamente después de la expiración de cada período anual, según corresponda.

La Secretaría se reserva el derecho de pagar las primas correspondientes a estos seguros, si no lo hiciera oportunamente la Concesionaria, quien, en todo caso, deberá reembolsar las erogaciones correspondientes, con la actualización y recargos que fijen las leyes fiscales federales, sin perjuicio de que se aplique la pena convencional establecida en el presente título.

### Verificación e información.

#### TRIGÉSIMA TERCERA. Verificaciones.

La Secretaría podrá, en todo tiempo, verificar el estado físico y el funcionamiento del puerto, así como el grado de cumplimiento de los compromisos establecidos en este título, hacer la evaluación correspondiente y, en su caso, ordenar las medidas conducentes. La Concesionaria deberá dar, para tales efectos, las máximas facilidades a los representantes de la Secretaría.

#### TRIGÉSIMA CUARTA. Información contable y estadística.

La Concesionaria se obliga a mantener registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos portuarios, incluidos los relativos a tiempo de estadía y maniobras, volumen y frecuencia de los servicios prestados, indicadores de eficiencia y productividad en general, y a darlos a conocer a la Secretaría en los términos y formatos determinados por ésta.

La Concesionaria deberá establecer un sistema integrado de cómputo, en un plazo no mayor de un año a partir de la fecha de este título, a fin de facilitar el monitoreo de la carga, de las operaciones de documentación y despacho, y de mantener al corriente la información estadística.

La Concesionaria exigirá la misma obligación a los operadores de terminales y prestadores de servicios con los que hubiere celebrado contrato.

En cualquier momento la Secretaría podrá solicitar a la Concesionaria la información contable de la sociedad.

La Concesionaria deberá publicar sus estados financieros anuales, dictaminados por auditor externo, dentro de los cuatro meses siguientes al fin de cada ejercicio social, en un periódico de amplia circulación nacional y en uno de la entidad federativa.

**Vigencia, revocación, reversión y sanciones.****TRIGÉSIMA QUINTA. Vigencia.**

La presente concesión estará vigente por cincuenta años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

**TRIGÉSIMA SEXTA. Inicio de operaciones.**

La concesionaria iniciará sus actividades el 1 de febrero de 1994, fecha a partir de la cual podrá cobrar las tarifas a que se refiere la presente concesión.

La Secretaría tomará las medidas conducentes a efecto de que la entrega de los bienes se formalice conforme a las disposiciones aplicables.

**TRIGÉSIMA SÉPTIMA. Revisión de condiciones.**

Las condiciones establecidas en el presente título podrán revisarse y modificarse cuando se solicite prórroga de la concesión o ampliación de su objeto; cuando la participación directa o indirecta del Gobierno Federal llegue a ser inferior al 51% del capital pagado o pierda el control administrativo y manejo de la empresa, o por acuerdo entre la Secretaría y la Concesionaria.

**TRIGÉSIMA OCTAVA. Causas de revocación.**

La presente concesión podrá ser revocada por cualquiera de las siguientes causas:

- I. Por no cumplir con el objeto, obligaciones o condiciones de la concesión en los términos y plazos establecidos en ella;
- II. Por no ejercer los derechos conferidos en la concesión durante un lapso mayor de seis meses;
- III. Por interrumpir la operación o servicios al público, total o parcialmente, sin causa justificada;

- IV. Por reincidir en la aplicación de tarifas superiores a las autorizadas.
- V. Por no cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;
- VI. Por ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a ello;
- VII. Por ceder o transferir la concesión o los derechos en ella conferidos, sin autorización de la Secretaría, salvo lo dispuesto en las condiciones vigésima y vigésima primera;
- VIII. Por ceder, hipotecar, gravar o transferir la concesión, los derechos en ella conferidos o los bienes afectos a la misma, a algún gobierno o estado extranjero, admitir a éstos como socios de la Concesionaria;
- IX. Por no conservar y mantener debidamente los bienes concesionados.
- X. Por modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización previa de la Secretaría;
- XI. Por no cubrir al Gobierno Federal la contraprestación que se establece en la condición novena;
- XII. Por no otorgar o no mantener en vigor las pólizas de seguro de daños a terceros;
- XIII. Por incumplir con las obligaciones o condiciones establecidas en el presente título, en materia de protección ecológica, y
- XIV. Por incumplir, de manera reiterada, con cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en la Ley o en sus reglamentos.

**TRIGÉSIMA NOVENA. Reversión.**

Al término de la presente concesión, las obras e instalaciones adheridas de manera permanente a los bienes del dominio público concesionados, incluidas las señales marítimas, pasarán al dominio de la Nación sin costo alguno y libres de todo gravamen.

La Concesionaria estará obligada a proceder, previamente a la entrega de los bienes y por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras e instalaciones adheridas permanentemente que hubiese ejecutado, y que, por sus condiciones, ya no sean de utilidad a juicio de la Secretaría.

**CUADRAGÉSIMA. Sanciones.**

En caso de infracción, la Secretaría impondrá a la Concesionaria las sanciones establecidas en las leyes y reglamentos aplicables, sin perjuicio de las que, en la esfera de sus atribuciones, corresponda imponer a otras autoridades.

**CUADRAGÉSIMA PRIMERA. Pena convencional.**

La Concesionaria acepta pagar, por no ejecutar las obras o trabajos o asegurar los bienes a que conforme a esta concesión está obligada, una pena convencional de cinco mil a doscientos mil días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal.

**CUADRAGÉSIMA SEGUNDA. Tribunales competentes.**

Para lo relativo a la interpretación y cumplimiento de la presente concesión, salvo lo que administrativamente corresponde resolver a la Secretaría, la Concesionaria conviene someterse a la jurisdicción de los tribunales federales competentes de la Ciudad de México, Distrito Federal, por lo que renuncia al fuero que pudiere corresponder en razón de su domicilio presente o futuro.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, la Secretaría y la Concesionaria podrán convenir en someter sus diferencias a arbitraje. El procedimiento se tramitará conforme a las reglas establecidas en el Código de Comercio y en la Ciudad de México. Para la ejecución del laudo y para la decisión de cuestiones no arbitrales, serán

competentes los tribunales señalados en el párrafo anterior.

**CUADRAGÉSIMA TERCERA. Notificaciones.**

La Concesionaria se obliga a informar por escrito a la Secretaría de cualquier cambio de domicilio durante la vigencia del presente título, en el entendido de que en caso de omisión las notificaciones surtirán efectos mediante publicación por una sola vez el **Diario Oficial de la Federación**.

**CUADRAGÉSIMA CUARTA. Publicación.**

La Concesionaria deberá, a su costa, la publicación, en el **Diario Oficial de la Federación**, de la presente concesión, del programa maestro de desarrollo portuario, de la regulación tarifaria y demás, en plazo que no exceda de ciento veinte días contados a partir de la fecha de otorgamiento del presente título.

**CUADRAGÉSIMA QUINTA. Aceptación.**

El ejercicio de los derechos derivados de esta concesión implica la aceptación incondicional de sus términos por la Concesionaria.

México, Distrito Federal, al primer día del mes de febrero de mil novecientos noventa y cuatro.

### **I.3.3 CONCESIONES Y PERMISOS.**

#### **CONCESIONES E INVERSIÓN PRIVADA.**

En el puerto de Veracruz se han otorgado quince concesiones a diferentes empresas privadas, las cuales comprenden áreas de terreno, agua o ambas dentro del recinto portuario y abarcan una superficie de 848,721.43 metros cuadrados. De las quince concesiones, seis fueron otorgadas antes de la Ley de Puertos y nueve después de agosto de 1993 (Cláusula V de los "Antecedentes" del Título de Concesión para la APIVER), ocho de las cuales ya celebraron Contrato de Cesión Parcial de Derechos con la APIVER, tal como lo indica la condición cuarta del Título de concesión de la misma. Lo anterior puede observarse en el cuadro 1.

#### **SERVICIOS PORTUARIOS.**

Actualmente existen dos tipos de servicios, los permisionarios, que son aquellos cuyos permisos fueron otorgados por la Secretaría de Comunicación y Transportes antes de la Ley de Puertos y que estaban asociados a las concesiones, y los que han sido sustituidos por contratos de prestación de servicios con la APIVER.

Un total de cuarenta empresas privada, cinco públicas y tres sindicatos prestan más de veintitres servicios diferentes en el puerto, de las cuales veintiseis de ellas celebraron contrato para la prestación de servicios, ver cuadro 2.

#### **CONTRATOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIOS.**

De las 26 empresas privadas que ya celebraron contratos para la prestación de servicios portuarios, diez de ellas ya cuentan con su respectivo registro ante la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, ver cuadro 3.



EMPRESA	GIRO	PLAZO AÑOS	SUPERFICIE CONCESIONADA M <sup>2</sup>	INVERSIÓN TOTAL MILL. DE \$	CONTRATO C.P.D. <sup>1</sup>
I. ANTES DE LA LEY DE PUERTOS: 1.- Terminales Maritimas del Golfo, S.A. de C.V. 2.- Club de Yates de Veracruz, S.A. de C.V.	Líquidos a Granel	20	2,500.00	N.E.	
3.- Latex Distribuidora, S.A. 4.- Aluminio y Derivados de Veracruz S.A. de C.V. 5.- Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V. 6.- Promotora Turística Cousillas, S.A. de C.V.	Líquidos a Granel	20	31,998.85	63.4	
II. AL AMPARO DE LA LEY DE PUERTOS: 1.- Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V. 2.- Grupo Industrial Astro S.A. de C.V.	Astilleros	30	361,000.00	N.E.	X
	Fluidos	20	15,000.00	19.0	
	Marina	10	416.80	N.E.	X
	Mineral	16, 6	3,280.00	N.E.	X
	Marina	10	10,200.00	N.E.	

CUADRO 1

CUADRO 1

EMPRESA	GIRO	PLAZO AÑOS	SUPERFICIE CONCESIONADA M <sup>2</sup>	INVERSIÓN TOTAL* MILL. DE N\$	CONTRATO C.P.D.**
I. ANTES DE LA LEY DE PUERTOS:					
1.-Terminales Marítimas del Golfo, S.A. de C.V.	Líquidos a Granel	20	2,500.00	N.E.	
2.-Club de Yates de Veracruz, S.A. de C.V.	Marina	10	10,200.00	N.E.	
3.-Latex Distribuidora, S.A.	Líquidos a Granel	20	9,173.48	16.9	
4.-Aluminio y Derivados de Veracruz S.A. de C.V.	Mineral	16, 6 meses	3,280.00	N.E.	X
5.-Compañía Mexicana de Terminales, S.A de C.V.	Líquidos a Granel	20	31,998.85	63.4	
6.- Promotora Turística Cousillas, S.A. de C.V.	Marina	10	416.80	N.E.	X
II. AL AMPARO DE LA LEY DE PUERTOS:					
1.-Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V.	Astilleros	30	361,000.00	N.E.	X
2.-Grupo Industrial Astro S.A. de C.V.	Fluidos	20	15,000.00	19.0	

CONT. CUADRO 1.

3.-Terminal Marítima Especializada, S.A. de C.V.	Fluidos	20	8,399.99	10.0	
4.-Compañía Mexicana de Transportaciones, S.A. de C.V.	Perecederos	20	20,274.00	13.5	
5.-Almacenes Nacionales de Depósito, S.A. de C.V.	Granel Agrícola	20	31,028.00	N.E.	X
6.-Cementos Apasco, S.A. de C.V.	Cemento	20	6,395.71	54.9	X
7.-Fire Late, S.A. de C.V.	Báscula para furgones de ferrocarril.	10	888.60	N.E.	X
8.-Fire Late, S.A. de C.V.	Báscula para camiones.	10	1,092.00	1.35	X
9.- Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, S.A. de C.V. (ICTS-ICA).	Operador de Contenedores	20	347,074.00	300.0	X
Total			848,721.43		

N.E. No Especificado.

\* Inversión total comprometida según el título de concesión o contrato de cesión parcial de derechos.

\*\* C.D.P. Cesión Parcial de Derechos

Fuente: APIVER "Reunión de Consejo de Administración"; Dirección de Concesiones y Permisos.

CUADRO 2.

SERVICIO	N.P.S. PRIVADO	N.P.S.PÚBLICO	N.P.S.SINDICATO	C.P.S.
1. Avituallamiento a buques.	12	-	-	11
2. Avituallamiento de productos químicos.	1	-	-	1
3. Avituallamiento de fumigaciones.	1	-	-	1
4. Agua potable.	-	1	-	1
5. Báscula.	1	-	-	-
6. Fumigación.	2	-	-	2
7. Hotel y club oficiales.	-	1	-	1
8. Lavandería.	2	-	-	-
9. Limpieza.	1	-	-	1
10. Locomotora.	-	1	-	-
11. Maniobras de carga y descarga.	3	-	-	-
12. Pilotaje.	-	-	1	-
13. Recolección de basura.	1	-	-	1
14. Remolque, lanchaje y amarre.	1	-	-	1
15. Reparación de buques.	7	-	-	4
16. Seguridad portuaria y bomberos.	-	1	-	-
17. Servicios de baño en el puerto.	1	-	-	-
18. Servicios de combustible a embarcaciones.	-	1	-	1
19. Servicios de combustible a vehículos terrestres.	2	-	-	-
20. Servicio médico.	1	-	-	-
21. Servicios Turísticos.	-	-	2	-
22. Trasmóvil.	3	-	-	-
23. Venta de bienes y servicios.	1	-	-	1
TOTAL	40	5	3	26

N.P.S.: Número de Prestadores de Servicios. C.P.S.: Con contrato para prestación de servicios. Fuente: A-IVER.

CUADRO 3.

EMPRESA	GIRO	FECHA DE CELEBRACIÓN	AÑOS	INICIO	TÉRMINO	IMPORTE MENSUAL \$	CUOTA ANUAL
1. Comercializadora de Productos y Servicios del Golfo, S.A. de C.V.	Avituallamiento	31/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
2. Compañía Integral de Fumigaciones, S.A. de C.V.	Fumigaciones	31/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
3. Distribuidora de Comestibles, S.A. de C.V.	Suministro de combustible	31/03/95	1	1995	1996	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
4. José Luis Cerecero Candelana.	Fumigaciones	15/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
5. Marcos Veléz Pérez.	Avituallamiento	15/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
6. Ma. de los Angeles Bocanegra Tostado	Avituallamiento	15/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
7. Mónica Cházaro Palacios	Reparación de embarcaciones a flote	31/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
8. Servicios Múltiples del Sureste, S.A. de C.V.	Avituallamiento	15/03/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
9. Tecnorenovadores de México, S.A. de C.V.	Fumigaciones	15/04/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos (*) más IVA	1,000.00
10. Juan Tiburcio Perea	Recolección de basura	15/02/95	5	1995	2000	5% de los ingresos brutos más el 10% del IVA	1,000.00

(\*) El cual no debe ser inferior a \$ 120.00 Fuente: Dirección de Contrataciones y Permisos AP-VER

### LICITACIÓN PÚBLICA DE LA TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES.

La convocatoria se llevó a cabo el primero de agosto de 1995, bajo las siguientes características:

Licitación: Instalación de Servicios Múltiples.

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación, así como la prestación de servicios al público en general.

Derecho preferencial de uso de la posición de atraque, muelle y vías de acceso de la red ferroviaria.

Infraestructura: Un predio de 25,385.46 m<sup>2</sup> y un almacén con capacidad aproximada de 40,000 toneladas para azúcar, oficinas y talleres, ubicados en la Zona I del recinto portuario.

Plazo: 15 años.

Resultados: En noviembre de 1995, el Consejo de Administración de la API de Veracruz, dio a conocer el fallo oficial sobre el ganador del concurso de licitación, y se adjudicó a la empresa veracruzana Terminales de Carga Especializada, la cual ofreció \$ 31.7 millones por la instalación de servicios múltiples, cuya concesión será por quince años.

**OTRAS LICITACIONES:****1.- Servicio: Instalación de Servicios Múltiples.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación de una instalación y del servicio de carga, descarga y almacenamiento de granos y líquidos, muelle y vías FF.CC. localizado en la zona I.

Área: 22,175.00 m<sup>2</sup>, más edificaciones, equipo y maquinaria.

Plazo: 15 años.

**2.- Servicio: Reparación de Contenedores.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación del servicio de reparación, remodelación y mantenimiento de contenedores a dos cesionarios en forma independiente.

Área: 14,855.00 m<sup>2</sup> y 15,164.00 m<sup>2</sup> respectivamente.

Plazo: 5 años.

**3.- Servicio: Comedores Industriales.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación de un servicio de comedor industrial y una cafetera en el conjunto de servicios de la zona I.

Área: Locales de 350.00 m<sup>2</sup> (comedor) y 94.75 m<sup>2</sup> (cafetería).

Plazo: 5 años

**4.- Servicio: Oficinas Telefonía Nacional e Internacional.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación del servicio en un local del conjunto de servicios de la zona I

Área: Local de 50.00 m<sup>2</sup>

Plazo: 5 años.

**5.- Servicio: Sea Store.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación del servicio en un local del conjunto de servicios de la zona I.

Área: Local de 120 m<sup>2</sup>

Plazo: 5 años.

**6.- Servicio: Casa de Cambio.**

Objeto: Derecho de uso, aprovechamiento y explotación del servicio en un local del conjunto de servicios de la zona I.

Área: Local de 50.00 m<sup>2</sup>

Plazo: 5 años.



**7.- Servicio: Lavandería.**

**Objeto:** Derecho de uso, aprovechamiento y explotación de un local del conjunto de servicios localizados en la zona I.

**Área:** Local de 50.00 m<sup>2</sup>

**Plazo:** 5 años.

### I.3.4 LICITACIÓN DE LA TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES.

La convocatoria para la licitación pública internacional de la terminal especializada de contenedores, se llevó a cabo el 21 de febrero de 1995 bajo las siguientes características:

LICITACIÓN	OBJETO	ÁREAS	EQUIPO	PLAZO AÑOS
Terminal Especializada de Contenedores.	Derecho de uso, aprovechamiento y explotación, así como la prestación de servicios de la terminal de contenedores y venta de equipos mayores.	Un muelle de 507 m de longitud, 20.7 m. de ancho y 9 m. de profundidad.  Una superficie total de patios de 347,074 m <sup>2</sup>	2 grúas porta-contenedores Takraf.  2 grúas porta-contenedores Bardella-Mitsubishi.  5 grúas de patio Marathon 6x3+1.  Lote de mobiliario, equipo de oficina y refacciones en tránsito.	20

## RESULTADOS.

En julio de 1995 el Consejo de Administración Portuaria Integral de Veracruz dio a conocer el fallo oficial sobre el ganador de la concesión y se adjudica a: ICAVE (Internacional de Contenedores de Veracruz), al contempla una inversión de 300 millones de pesos y comprende los siguientes rubros:

- Adquisición de equipo mayor (grúas de patio de 40 y 15 ton.)
- Mantenimiento y modernización del equipo que actualmente opera en la terminal.
- Adquisición de equipo menor (tractocamiones).
- Reforzamiento del muelle de la terminal de granos, en donde iniciará operaciones en 1999.
- Instalación de nuevas conexiones de consola para contenedores refrigerados.
- Infraestructura nueva (almacén, camino perimetral a la terminal, modificación de la ruta de acceso, habilitación del nuevo patio de contenedores, entre otros).
- Instalación de sistemas automatizados para la administración de la carga, sistema E-Mail para interconexión con clientes y autoridades y sistema NAVIS para la planeación integral de la carga-descarga de los buques.

Hacia fines de julio, el Grupo Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz conformada por ICTS-ICA (International Container Terminal Services-Ingenieros Civiles Asociados), firmó el contrato de cesión parcial de derechos con la API de Veracruz y hacia fines de agosto, tomó posesión de las instalaciones.

### **I.3.4 CONTRATO DE CESIÓN PARCIAL DE DERECHOS Y OBLIGACIONES PARA LA TERMINAL DE CONTENEDORES.**

CONTRATO DE CESIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES que, con vista en las declaraciones y al tenor de las cláusulas que siguen, celebran: por una parte, ADMINISTRACIÓN PORTUARIA DE VERACRUZ S.A. de C.V. en adelante la API, y por una segunda parte la OPERADORA.

#### **DECLARACIONES.**

##### **I. DECLARAN TODAS LAS PARTES QUE:**

1.1 DEFINICIONES. Han convenido en que las definiciones contenidas en el artículo 2o. de la Ley de Puertos se apliquen a este documento, salvo que en el mismo se les asigne una connotación distinta; en que los términos que a continuación se definen tengan significado que aquí se les atribuye; y en que los mismos se utilicen cuando se haga referencia conjunta a los conceptos o personas de que se trate, sin que ello modifique su significado.

COMITÉ DE OPERACIÓN. El comité de operación del puerto de Veracruz, constituido de conformidad con el artículo 57 de la Ley de Puertos.

CONCURSO. El concurso API-C-UM-01/95-VER, que comprende desde la publicación de la convocatoria hasta el acto del fallo.

CONJUNTO. El objeto del concurso, que se integra por:

- a) El derecho de uso, aprovechamiento y explotación de la terminal por un plazo de 20 (veinte) años, así como la prestación de los servicios,y
- b) La compraventa de los bienes que se describen en el contrato de compraventa.

**CONTRAPRESTACIÓN POR LA CESIÓN DE DERECHOS.** La cantidad de dinero que la Operadora pagará a la API por el uso, aprovechamiento y explotación de la terminal, en la forma y términos que se establecen en este contrato.

**CONTRATO DE COMPRAVENTA.** El contrato de compraventa de los bienes que forman parte del conjunto.

**CONTRATO DE FIDEICOMISO.** El instrumento de garantía de cumplimiento de este contrato, que deberá otorgar la Operadora y en el cual se designará fideicomisaria a la API.

**IVA.** El impuesto al valor agregado.

**PERMISO.** El permiso para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior en el recinto fiscal correspondiente a la terminal, otorgado por la SHCP a la Operadora.

**PROGRAMA MAESTRO.** El programa maestro de desarrollo portuario del puerto de Veracruz, al que se alude en el artículo 41 de la Ley de Puertos con sus anexos y modificaciones.

**REGLAS DE OPERACIÓN.** Las reglas de operación del puerto de Veracruz, sus modificaciones y adiciones, así como los documentos que las complementen o sustituyan.

**SECRETARÍA.** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**SERVICIOS.** Los servicios que se mencionan en la fracción III del artículo 44 de la Ley de Puertos, que la Operadora prestará a los usuarios con motivo de operaciones propias de la terminal y que consisten principalmente en la recepción, carga/descarga, llenado/vaciado, almacenamiento y despacho de contenedores convencionales o

refrigerados, por lo que incluyen las operaciones de transferencia de bienes o mercancías de buque a patio, o viceversa, y de patio a transporte terrestre, o viceversa, así como los servicios de acarreo y cualesquiera otras maniobras y demás actividades propias de la terminal, tal como se definen en la citada Ley de Puertos, en su reglamento, este contrato y en las reglas de operación.

También se incluyen entre los servicios, en su caso, los autorizados en el permiso para el manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.

SHCP. La Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

TERMINAL. La terminal portuaria de uso público, especializada para el manejo de carga contenerizada en el puerto de Veracruz, que ocupa un área total de 345,095.94 metros cuadrados y que comprende las instalaciones, obras de infraestructura, edificaciones, superestructuras, equipos y demás bienes adquiridos a ella en forma permanente, así como una zona de 25,350 metros cuadrados, con las características que se indican a continuación:

a) La superficie terrestre total, excluida el área del muelle, es de 334,425.93 metros cuadrados y se halla integrada de la siguiente manera:

a.1) Un patio para almacenamiento de contenedores en tránsito con superficie total de 256,200.77 metros cuadrados, la cual se compone del patio principal (de 135,724.09 metros cuadrados), el patio I (de 12,208.61 metros cuadrados), el patio II (de 55,477.89 metros cuadrados), y el patio III (de 52,790.18 metros cuadrados), y que cuenta con 378 conexiones para contenedores refrigerados y acceso a la red ferroviaria interna del puerto y a la ruta federal de autotransporte.

a.2) Un área de expansión de la terminal, de 63,510.16 metros cuadrados, distribuidos en la siguiente forma:

a.2.1) La superficie de 10,345.62 metros cuadrados, en la que actualmente se encuentran ubicados tanques de mieles; y

a.2.2) La superficie de 53,164.54 metros cuadrados destinada actualmente al almacenaje de contenedores vacíos al servicio de los cesionarios, concesionarios o permisionarios del puerto.

a.3) El camino interior de la terminal, que tiene una superficie de 14,715 metros cuadrados.

b) El muelle marginal de uso público, preferente para el manejo de carga contenerizada de buques especializados y con dos posiciones de atraque, mide 507 metros de longitud y 21.046 metros de ancho, y tiene una superficie de 10,670.01 metros cuadrados y una profundidad de diseño de 12 metros. De dicho muelle, actualmente se encuentran destinados:

b.1) Doscientos cuarenta y nueve metros de longitud, al manejo de contenedores;

b.2) Ciento sesenta y ocho metros de longitud, al servicio de buques graneleros; y

b.3) Noventa metros de longitud, al servicio de buques de mieles incristalizables.

c) La zona de agua frente al muelle tiene un área de 25,350 metros cuadrados y mide 507 metros de longitud y 50 metros de ancho.

d) En el área terrestre de la terminal se encuentra ubicadas las oficinas y una caseta de control de acceso, con superficie de 431 metros cuadrados; un taller de mantenimiento, de 282 metros cuadrados; y un cobertizo para almacenamiento, de 247

metros cuadrados, con oficinas de 50 metros cuadrados.

e) Para la prestación de servicios básicos de apoyo, la terminal dispone de dos espuelas de ferrocarril, de las cuales una se comparte con Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V., dos subestaciones de energía eléctrica (de 7,100 Kva y 3,500 Kva) y una cisterna para almacenamiento de diesel, con capacidad para 15 toneladas.

TEU. Unidad equivalente a veinte pies (Twenty Feet Equivalent Unit): Unidad de medida de contenedores que utilizará la Operadora en cualquier información que deba rendir conforme a este contrato.

TIIP. Tasa de interés interbancaria promedio.

TÍTULO DE CONCESIÓN. El título de concesión otorgado por el Gobierno Federal a la API, a través de la Secretaría, publicado en Diario Oficial de la Federación el 1o. de febrero de 1994. La concesión tiene como objeto el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación que componen el recinto portuario correspondiente, la construcción de obras, terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como la prestación de los servicios portuarios.

#### **LA API DECLARA QUE:**

PERSONALIDAD. Es una sociedad anónima de capital variable constituida conforme a la leyes de la República Mexicana mediante la escritura pública 30,119 del 15 de diciembre de 1993, pasada ante la fe del notario 153 del Distrito Federal.

OBJETO SOCIAL. Su objeto social comprende la administración portuaria integral mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados del título de concesión, la construcción de obras e instalaciones y la prestación de los servicios portuarios, así



como la administración de los bienes que integren la zona de desarrollo del puerto.

**CONCESIÓN INTEGRAL.** El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría, le otorgó el título de concesión para la administración integral del puerto de Veracruz, estado del mismo nombre.

**CONTRATOS CON TERCEROS.** Conforme a las condiciones vigésima y vigésima primera del título de concesión, la API debe operar las terminales e instalaciones y prestar los servicios portuarios a través de terceros, mediante la celebración de contratos que reúnan los requisitos fijados en la Ley de Puertos y en su reglamento.

**CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL.** Con el fin de dar cumplimiento a lo señalado en las condiciones vigésima y vigésima primera del título de concesión, la API convocó a la licitación de la operación de la terminal y condujo el concurso.

### III. LA OPERADORA DECLARA QUE:

**PERSONALIDAD.** Es una sociedad constituida conforme a las leyes de la República Mexicana.

**CONOCIMIENTO DE LA INFORMACIÓN DOCUMENTAL.** Tiene pleno conocimiento del alcance y términos de los documentos concernientes a la operación de la terminal, y a la del puerto en lo que se relaciona con la misma, y específicamente, del título de concesión, del programa maestro y del programa operativo de la API, así como de las reglas de operación.

**ELEMENTOS Y RECURSOS.** Cuenta con todos los recursos humanos, técnicos, materiales, administrativos, financieros y de operación para cumplir exacta y puntualmente lo dispuesto en el presente contrato, el contrato de compraventa, el título de concesión y la Ley de puertos y sus reglamentos.

---

**CLÁUSULAS.****I. DEL OBJETO DEL CONTRATO.**

PRIMERA. CESIÓN DE DERECHOS Y OBLIGACIONES. La API cede a la Operadora, libres de todo gravamen y sin limitación alguna para su ejercicio, los derechos y obligaciones que respecto de la terminal derivan del título de concesión. En consecuencia, la Operadora podrá:

I. Aprovechar y explotar la terminal de manera exclusiva, sin más limitaciones que las mencionadas en este contrato, en las disposiciones legales correspondientes y en las reglas de operación; y

II. Prestar los servicios, incluidos los de amarre de cabos de las embarcaciones que arriben a la terminal, en el entendido de que los de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior se brindarán en la forma y términos previstos en el permiso.

SEGUNDA. SERVICIOS Y DERECHOS EXCLUIDOS DE LA CESIÓN. Salvo por los de amarre de cabos indicados en la fracción II de la cláusula anterior, la Operadora no podrá brindar ninguno de los servicios señalados en las fracciones I y II del artículo 44 de la Ley de Puertos si no cuenta con el correspondiente contrato de prestación de servicios que de manera específica le otorgue la API, ni estará facultada a prestar los de consolidación, desconsolidación o almacenamiento de carga que no corresponda a operaciones propias de la terminal, ni los de reparación o mantenimiento de contenedores.

TERCERA. CONDICIÓN SUSPENSIVA. El presente contrato está sujeto a la condición suspensiva de que la Operadora, en su carácter de compradora, pague íntegramente a la API el precio que se pacte en el contrato de compraventa.

CUARTA. ACEPTACIÓN DE LA CESIÓN Y ASUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA. La operadora acepta, en los términos y condiciones establecidos en este contrato, la cesión que se hace a su favor; y asume como propias, en lo que le son aplicables, las obligaciones establecidas en el título de concesión, así como las demás que lo sean en razón de las modificaciones o adiciones al mismo.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley de Puertos y con la condición vigésima séptima del título de concesión, la Operadora, en este acto se hace responsable solidaria con la API y ante el Gobierno Federal del cumplimiento de las obligaciones derivadas de este contrato y de las consignadas en el título de concesión que se relacionen con las mismas.

QUINTA. DIFERENCIAS EN LAS ÁREAS DE LA TERMINAL. Las partes convienen en que las diferencias que existan entre las superficies, medidas y colindancias reales de la terminal y las mencionadas bajo el rubro terminal en las definiciones de este contrato, no darán derecho a ninguna de las partes a modificar, mediante incrementos o disminuciones, la contraprestación por la cesión de derechos.

SEXTA. CARACTERÍSTICAS DE LA CESIÓN. La cesión pactada en el presente contrato no genera derechos reales en favor de la Operadora, ni acción posesoria alguna sobre los bienes objeto de la misma.

La Operadora no podrá ceder total ni parcialmente los derechos y obligaciones derivados de este contrato, excepto cuando la API lo autorice expresamente y por escrito, ni otorgará mandatos o realizará actos de cualquier naturaleza que impliquen la transmisión del control de la terminal en favor de terceras personas, sea en forma directa, indirecta o incidental.

SÉPTIMA. OTROS CONTRATOS PARA LA OPERACIÓN O PRESTACIÓN DE SERVICIOS. Los derechos derivados del presente contrato no se otorgan en exclusividad, por lo que la API, cuando así lo estime conveniente y a fin de establecer

ESTA VESIS NO DEBE  
SALIR DE LA BIBLIOTECA

una libre y sana competencia, podrá celebrar contratos similares para la operación de otras terminales o instalaciones dentro del puerto de Veracruz, para la prestación de los servicios en otras áreas, y para que otros prestadores brinden, dentro o fuera del área de la terminal, los servicios que se indican en las fracciones I y II del artículo 44 de la Ley de Puertos, los cuales, en todo caso, se prestarán con apego a lo establecido en las reglas de operación.

**OCTAVA. CONSTITUCIÓN DE GRAVÁMENES.** Con las limitaciones consignadas en el artículo 31 de la Ley de Puertos y en la condición séptima del título de concesión, y previa autorización de la API, que no podrá ser negada sin justa causa, los bienes construidos por la Operadora, así como los derechos que en su favor derivan del presente contrato, podrán quedar afectos a los gravámenes que se constituyan en favor de terceros que no sean gobiernos o estados extranjeros. La vigencia de las garantías no podrá extenderse a la última quinta parte del período original de duración de este contrato, o de su prórroga, ni al año anterior a su conclusión.

**NOVENA. ENAJENACIÓN DE EQUIPO.** Los equipos destinados a la operación de la terminal no podrán ser enajenados si con ello se reduce el monto mínimo del capital con que la Operadora debe contar de acuerdo con este contrato, o si se afecta la prestación de los servicios, a menos que los equipos que se enajenen sean sustituidos con otros que eviten las consecuencias señaladas.

**DÉCIMA. ZONA DE RECONOCIMIENTOS PREVIOS.** La Operadora, a solicitud de la SHCP, destinará una superficie, que no exceda del 20% del área terrestre de la terminal, para reconocimientos previos y para la colocación de las mercancías embargadas por la autoridad aduanera o abandonadas en favor del Fisco Federal.

**DÉCIMA PRIMERA. RESTRICCIONES DE USO.** Las partes convienen en que la terminal se destinará exclusivamente a la prestación de los servicios, y en que su muelle es de uso público, preferente para el manejo de carga contenerizada de buques especializados.

## II. DE LA OPERACIÓN DE LA TERMINAL.

DÉCIMA SEGUNDA. FORMA Y CALIDAD DE LA OPERACIÓN. Como consecuencia de la cesión parcial de derechos objeto de este contrato, la Operadora deberá llevar al cabo la operación de la terminal en la forma y términos aquí estipulados, y sus actividades se ajustarán a las reglas de operación.

La Operadora se obliga a mantener la terminal de tal manera que se alcancen, por lo menos, los índices de productividad que se especifiquen en el programa operativo anual que cada año formulará la API. Dicho programa operativo anual, se sustituirá cada anualmente por el que corresponda al año calendario que se trate. La Operadora procurará que la eficiencia de la operación de la terminal corresponda, en lo que concierne, a los objetivos previstos en el Programa Maestro y en el programa operativo anual mencionado.

En consecuencia, la Operadora será responsable de que terminal satisfaga la demanda del mercado con su capacidad instalada actual, misma que estará obligada a incrementar en la medida en que la propia demanda lo requiera y en que las condiciones físicas, técnicas y operativas lo permitan. Para estos efectos, se tendrán en cuenta el plan de negocios y el programa de inversiones que se hubiera presentado con la propuesta técnica en el concurso.

DÉCIMA TERCERA. APOYO TÉCNICO Y OPERATIVO DE LOS SOCIOS. Los socios se obligan en este acto con la Operadora y frente a la API a proporcionar a la primera todos los servicios de apoyo técnico, económico, humano, administrativo, de operación, de transferencia de tecnología y de asistencia técnica que requiera para cumplir exacta y puntualmente con todas las obligaciones que, en su carácter de Operadora de la terminal, tenga o llegare a tener durante la vigencia del presente contrato.

DÉCIMA CUARTA. APROVECHAMIENTO Y USO DE ÁREAS COMUNES. Queda estrictamente prohibido a la Operadora invadir cualquier superficie ajena a la terminal, en especial las de uso común.

DÉCIMA QUINTA. MODIFICACIÓN DE ÁREAS COMUNES. Cuando, por así requerirlo las necesidades del puerto, se modifique el Programa Maestro en lo que atañe a las áreas comunes, y ello afecte la operación de la terminal, la API indemnizará a la Operadora de los daños y perjuicios que sufra y acredite de manera fehaciente.

DÉCIMA SEXTA. SERVICIOS DE REMOLQUE, LANCHAJE Y PILOTAJE. La API se obliga a tomar las medidas que sean pertinentes para asegurar la prestación de los servicios de remolque, lanchaje y pilotaje.

DÉCIMA SÉPTIMA. PROMOCIÓN. La API y la Operadora promoverán al puerto en los ámbitos nacional e internacional, y la primera propiciará la sana competencia entre los distintos operadores, concesionarios, permisionarios y prestadores de servicios que actúen en el mismo.

### III. DE LOS SERVICIOS AL PÚBLICO.

DÉCIMA OCTAVA. PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS AL PÚBLICO. Los servicios serán prestados por la Operadora con su personal y equipo propios y de manera integral, es decir, desde el atraque de las embarcaciones a la terminal y hasta la salida de la misma y viceversa.

DÉCIMA NOVENA. FORMA DE PRESTACIÓN. Los servicios se prestarán a todos los usuarios solicitantes de la manera prevista en el artículo 45 de la Ley de Puertos, con observancia de las prioridades establecidas en el artículo 85 de su reglamento y con sujeción a los requisitos de seguridad, eficiencia, continuidad, oportunidad, uniformidad e igualdad de condiciones operativas y económicas.

VIGÉSIMA. ACCESO DE VEHÍCULOS Y USO DE EQUIPOS. La Operadora establecerá los procedimientos conducentes a garantizar el acceso de camiones al servicio de los usuarios a las áreas de la terminal, así como el uso de los equipos instalados en ésta, se ajusten, en lo que sea compatible, a las disposiciones del Reglamento de la Ley de Puertos y de las reglas de operación aplicables a las embarcaciones.

VIGÉSIMA PRIMERA. ACCESO DE OTROS PRESTADORES DE SERVICIOS. La Operadora se obliga a permitir el tránsito y el desarrollo de las actividades, en el área de la terminal, de quienes estén facultados debidamente por la API para la prestación de servicios señalados en las fracciones I y II del artículo 44 de la Ley de Puertos.

La API se compromete a que estos prestadores de servicios no impidan las actividades de la Operadora.

VIGÉSIMA SEGUNDA. OPERACIÓN DE LAS INSTALACIONES GRANELERAS. Mientras no se habilite otro muelle para carga y descarga de graneles agrícolas, la Operadora permitirá la permanencia y el mantenimiento de las bandas transportadoras existentes en el tramo de muelle a que se refiere el numeral b.2) de la definición de terminal, así como el acceso del personal de operación o de servicio, en los términos iguales a los indicados en la cláusula anterior.

VIGÉSIMA TERCERA. ALMACENAJE FISCAL. La Operadora prestará en la terminal los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior conforme al permiso.

VIGÉSIMA CUARTA. PLAZOS DE ALMACENAJE GRATUITO. La Operadora deberá permitir el almacenamiento gratuito, por dos días, de las mercancías de importación y, por quince días, el de las de exportación, en los términos de la Ley Aduanera.

VIGÉSIMA QUINTA. TARIFAS POR SERVICIOS. Conforme al Título de Concesión, la operadora no podrá cobrar, por las maniobras de carga/descarga y entrega/recepción de contenedores, cuotas superiores a la tarifa máxima establecida.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, la Operadora podrá otorgar descuentos por el volumen de la carga o por la frecuencia de arribos.

Las tarifas que fije la Operadora y los descuentos que establezca, así como sus reglas de aplicación, deberán presentarse para su registro ante la Secretaría y depositarse con la API, y estarán siempre a disposición de los usuarios, cuando menos tres días hábiles antes de su entrada en vigor.

VIGÉSIMA SEXTA. TARIFAS Y CRÉDITOS A FAVOR DE LA API. Las partes convienen en que las tarifas de puerto, atraque y muellaje quedarán en beneficio de la API, quien podrá solicitar a la Operadora que cobre, por su cuenta y orden suya, dichas tarifas y cualesquiera otros créditos a favor de la API que deriven de la actividad propia de la terminal.

VIGÉSIMA SÉPTIMA. ENTERO DE APROVECHAMIENTOS. La Operadora se obliga a enterar directamente a la SHCP, en los términos previstos en el permiso, los aprovechamientos que deba cubrir por la prestación del servicio de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior objeto del propio permiso.

#### **IV. DE LAS INVERSIONES Y OBRAS.**

VIGÉSIMA OCTAVA. INVERSIONES. La Operadora se obliga a cumplir con los montos, términos y condiciones señalados en el programa de inversiones presentado en su propuesta técnica, y a realizar las obras y adquirir e instalar los equipos necesarios para la adecuada operación de la terminal, así como a cumplir con los compromisos mínimos de eficiencia y productividad a que se alude en el presente instrumento.



VIGÉSIMO NOVENA. OBRAS ESPECÍFICAS. La Operadora, dentro de un plazo de 12 meses contados a partir de la fecha de conclusión del acto de entrega y recepción de la terminal, deberá, a su cargo y costo, realizar las siguientes obras, que se sujetarán a las especificaciones técnicas dispuestas en el Programa Maestro:

1. La construcción de una cerca o muro perimetral de la terminal;
2. La construcción de un taller de mantenimiento del equipo mayor de la terminal;
3. La instalación de ventiladores de convección natural en los almacenes con que estuviere dotada la terminal; y
4. El despliegue de señalización interna y externa en las zonas de almacenamiento y reconocimientos previos.

TRIGÉSIMA. VERIFICACIÓN Y RECEPCIÓN DE LAS OBRAS ESPECÍFICAS. La API designará y acreditará a una persona que tenga a su cargo la verificación de que las obras mencionadas en la cláusula anterior se realicen, en la forma y términos establecidos.

Si la Operadora no realizara las obras en la forma y términos establecidos, quedará obligada a rehacer y, en su caso, a demoler, a su cargo, las obras que no se hubieren ajustado a lo prescrito, así como a pagar a la API, en su caso, las penas convencionales que en este contrato se estipulan.

TRIGÉSIMA PRIMERA. CUMPLIMIENTO RELATIVO A LAS OBRAS ESPECÍFICAS. En caso de que, a pesar de dos requerimientos que haga la API, de siete en siete días hábiles, durante un lapso de quince, la Operadora no cumpla parcial o totalmente con lo dispuesto en las cláusulas vigésima novena y trigésima, la API podrá realizar las obras por cuenta de la primera, directamente o a través de terceros, caso en el cual la API asumirá la responsabilidad de la buena ejecución de aquéllas y de la

adecuada calidad de los materiales empleados.

En el evento previsto en el párrafo anterior, la Operadora deberá pagar a la API, dentro de las 24 horas siguientes al requerimiento escrito que le haga y sin necesidad de intervención judicial, cualquier cantidad que ésta hubiere tenido que erogar con motivo de lo realización de las obras.

**TRIGÉSIMA SEGUNDA. FIANZA DE CUMPLIMIENTO DE LAS OBRAS ESPECÍFICAS.** Sin perjuicio de lo establecido en la cláusula anterior, y dentro de un plazo máximo de ocho días contados a partir de la conclusión de la diligencia de entrega y recepción de la terminal, la Operadora entregará a la API una fianza a favor de esta última, expedida por institución autorizada, hasta por la cantidad equivalente al 10% del monto estimado de la inversión necesaria, a fin de garantizar el cumplimiento exacto y puntual de las obras que se detallan en la cláusula vigésima novena.

**TRIGÉSIMA TERCERA. OTRAS OBRAS PREDETERMINADAS.** Dentro de los doce meses siguientes a la fecha en que la API haga entrega a la Operadora de las áreas que se mencionan, respectivamente, en los numerales a.2.1) y a.2.2) de la definición de terminal, la última, a su cargo y costo, podrá remover los tanques de mieles y dar al espacio correspondiente el destino que libremente determine.

Finalmente, la Operadora, dentro del plan de negocios, reforzará el tramo de muelle de 168 metros de longitud que se encuentra actualmente destinado al servicio de buques graneleros, al cual se refiere el numeral b'2) de la definición de terminal.

**TRIGÉSIMA CUARTA. OBRAS EN GENERAL.** Las obras referidas en las cláusulas anteriores y cualquiera otras que ejecute la Operadora deberán realizarse exclusivamente dentro del perímetro de la terminal. Para su construcción o modificación sustancial, se requerirá de la aprobación de la API.

En caso de que las construcciones no se ajusten al dictamen técnico y al proyecto

ejecutivo, en su caso, la API dispondrá que se demuelan, con cargo a la Operadora, y en su caso, que se rehagan o corrijan.

**TRIGÉSIMA QUINTA. INVERSIONES Y OBRAS A CARGO DE LA API.** La API se obliga a cumplir con los proyectos mínimos de inversión y obras que establece el Programa Maestro, y que tengan relación con la operación de la terminal siempre y cuando se cuente con el presupuesto autorizado por la SHCP; y, específicamente, asume los siguientes compromisos:

1. Desocupar los tanques que se indican en el numeral a.2.1) de la definición de terminal, a más tardar el 31 de diciembre de 1996;
2. Retirar a más tardar el 31 de diciembre de 1997, los contenedores vacíos de que se habla en el numeral a.2.2) de la definición de terminal;
3. Habilitar un muelle para carga y descarga de graneles agrícolas distinto al actual tramo de 168 metros de longitud al que se hace referencia en el numeral b.2) de la definición de terminal, y desalojar las instalaciones destinadas ahora a dichas operaciones, a más tardar el 1o. de enero de 1999;
4. Construir un camino perimetral en la zona de la terminal y modificar el acceso vehicular de la misma conforme al Programa Maestro, a más tardar el 30 de junio de 1997;
5. Gestionar ante las dependencias competentes las autorizaciones presupuestales que le permitan cumplir con las obligaciones consignadas en esta cláusula y, en general, con las estipulaciones del presente contrato.

**TRIGÉSIMA SEXTA. ENTREGA DE ÁREAS Y TRAMOS DE MUELLE.** La API se obliga a entregar a la Operadora la posesión:

I. Del tramo de 90 metros de longitud a que se alude en el numeral b.3) de la definición de terminal, y del área de 10,345.62 metros cuadrados de que se habla en el numeral a.2.1) de dicha definición de terminal, cuando se hayan desocupado los tanques de mieles, o a más tardar el 31 de diciembre de 1996;

II. Del área de 53,164.54 metros cuadrados ocupada actualmente por contenedores vacíos, a la cual se hace referencia en el numeral a.2.2) de la definición de terminal, a más tardar el 31 de diciembre de 1997;

III. Del tramo de muelle de 168 metros de longitud indicado en el numeral b.2) de la citada definición de terminal, inmediatamente después de que se ponga en operación el nuevo muelle de granos y se hayan reubicado el elevador y las succionadoras o, a más tardar, el primero de enero de 1999.

Los restantes 249 metros de muelle que se mencionan en el numeral b.1) de la definición de terminal, así como las demás áreas e instalaciones indicadas en dicha definición, se pondrán en posesión de la Operadora en el acto de entrega y recepción de la terminal.

#### **V. DE LA CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD.**

**TRIGÉSIMA SÉPTIMA. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO A CARGO DE LA OPERADORA.** La Operadora conservará y mantendrá la terminal en condiciones adecuadas de operación, para lo cual realizará, a su cargo y costo, cuando menos, los trabajos de conservación, mantenimiento operacional, reparación y modernización previstos en el programa general de mantenimiento que se presentó en la propuesta técnica.

**TRIGÉSIMA OCTAVA. CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO A CARGO DE LA API.** La API se obliga a realizar las obras de conservación y mantenimiento de las áreas

comunes, escolleras y vialidades del puerto; a efectuar el mantenimiento estructural o mayor y el de las defensas del muelle; y a realizar el dragado de mantenimiento de los canales de navegación y de las dársenas de ciaboga, en los cuales se conservarán, por lo menos, las profundidades y anchuras actuales mismas que se indicarán en el plano batimétrico que se proporcionará a la Operadora al conducir la diligencia de entrega y recepción de la terminal.

TRIGÉSIMA NOVENA. PRESERVACIÓN DEL AMBIENTE. En la ejecución de cualesquiera actos, relacionados o no con este contrato, la Operadora deberá cumplir con las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas aplicables, así como con los tratados internacionales celebrados y ratificados por México en materia de equilibrio ecológico y protección al ambiente.

CUADRAGÉSIMA. MEDIDAS DE SEGURIDAD A CARGO DE LA OPERADORA. La Operadora deberá adoptar las medidas conducentes a garantizar la seguridad de las instalaciones portuarias, de las embarcaciones surtas en el muelle de la terminal y, en general, de las personas y los bienes.

CUADRAGÉSIMA PRIMERA. MEDIDAS DE SEGURIDAD A CARGO DE LA API. La API se obliga a adoptar las medidas de seguridad y protección que sean necesarias en las zonas terrestres del puerto; en sus canales de navegación y en las dársenas de ciaboga, así como a establecer y mantener las señalizaciones marítimas, en el entendido de que, si no cumple con las disposiciones dictadas por las autoridades competentes en esta materia, y si por tal razón se causaren daños o perjuicios a la Operadora, la API la indemnizará de aquéllos que sean debidamente demostrados.

## VI. DE LAS RESPONSABILIDADES.

CUADRAGÉSIMA SEGUNDA. RESPONSABILIDAD DE LA OPERADORA. Salvo caso fortuito de fuerza mayor, la Operadora responderá de los daños que, con motivo

de la ejecución de las obras, de la operación, explotación y aprovechamiento de la terminal o de la prestación de los servicios, se causen a la API o a los usuarios, a cualquier otro tercero, a los bienes del dominio público de la Federación o a los que, en su momento, deban pasar al mismo.

**CUADRAGÉSIMA TERCERA. SEGUROS.** La Operadora, durante el plazo de vigencia de este contrato, será la responsable de que la terminal se encuentre asegurada; cuando menos, contra los riesgos que se establecen en este contrato, entre los que, de manera enunciativa y no limitativa, se incluyen incendios, colisiones, fenómenos meteorológicos y sismos.

En caso de siniestro, las cantidades que se obtengan de la institución aseguradora se aplicarán en el siguiente orden: pago de daños causados a terceros; reparación o reconstrucción de los bienes dañados; y obras de mejoramiento de la terminal.

**CUADRAGÉSIMA CUARTA. SEGUROS DE MERCANCÍAS DE COMERCIO EXTERIOR.** La Operadora deberá contratar, a su cargo y costo, el o los seguros que cubran las pérdidas, robos o extravíos de las mercancías de comercio exterior que tenga bajo su custodia.

**CUADRAGÉSIMA QUINTA. CUMPLIMIENTO RELATIVO A LOS SEGUROS.** Todos los seguros antes mencionados en las dos cláusulas precedentes deberán mantenerse en vigor y ser renovados anualmente por la Operadora, la cual se obliga a acreditar a la API y a la SHCP la contratación o renovación correspondiente, y a entregarles las pólizas respectivas a más tardar el 20 de diciembre del año anterior a aquel en que los seguros estarán vigentes.

**CUADRAGÉSIMA SEXTA. RESPONSABILIDADES RECÍPROCAS.** En general, la Operadora se compromete a sacar a la API en paz y a salvo de cualquier responsabilidad imputable a la primera y que pretendiere fincarse a cargo de la segunda; y la API asume idéntica obligación frente a la Operadora para los casos inversos.

### VII. DE LAS OBLIGACIONES ECONÓMICAS.

CUADRAGÉSIMA SÉPTIMA. CONTRAPRESTACIÓN POR LA CESIÓN DE DERECHOS. La Operadora pagará mensualmente a la API, como Contraprestación por la Cesión de Derechos, la suma que resulte de la adición de las cantidades siguientes:

a) La tarifa mensual por el concepto de uso de infraestructura, que se pagará durante los cinco primeros días hábiles de cada mes, más

b) La que resulte de aplicar la siguiente tabla a los TEUS embarcadas o desembarcadas mensualmente en la terminal.

TABLA DE RANGOS		
DE LA TEU:	A LA TEU:	CUOTA/TEU N\$ POR TEU
1	190,000	13.00
190,001	210,000	11.60
210,001	230,000	10.10
230,001	250,000	8.70
250,001	270,000	7.20
270,001	290,000	5.80
290,001	310,000	4.30
310,001	330,000	2.90
330,001	350,000	1.40
350,001	EN ADELANTE	0.00

**CUADRAGÉSIMA OCTAVA. INTERESES MORATORIOS.** En caso de que la Operadora no cubra puntualmente cualquier obligación denominada en su numerario, a su cargo y a favor de la API, se causará interés moratorio a razón de 1.5 veces la TIIP aplicable, desde la fecha en que debió cumplirse la obligación y hasta la del pago efectivo de la misma.

**CUADRAGÉSIMA NOVENA. LUGAR Y FORMA DE PAGO.** Todas las obligaciones a cargo de la Operadora y a favor de la API deberán cumplirse en el domicilio de esta última, que se señala en las declaraciones del presente instrumento, en días y horas hábiles; y los pagos en numerario deberán realizarse en moneda de curso legal en el país.

**QUINCUAGÉSIMA. SERVICIOS Y GASTOS COMUNES Y GASTOS PROPIOS.** El pago por los servicios que presta la API en el puerto se incluyen dentro de la Contraprestación por la Cesión de Derechos.

La contratación del suministro de energía eléctrica, agua, teléfono, de limpieza y cualesquiera otros que requiera la Operadora deberá hacerse por ésta; y los pagos relativos correrán por su cuenta exclusiva.

**QUINCUAGÉSIMA PRIMERA. RESERVA PARA PASIVOS LABORABLES.** La Operadora se obliga a constituir una reserva para cubrir pasivos laborables contingentes, que deberá ajustarse de manera estricta a lo establecido en el Boletín D-3 del Instituto Mexicano de Contadores Públicos, o en el documento que le sustituya.

## VIII. DE LA VERIFICACIÓN E INFORMACIÓN.

**QUINCUAGÉSIMA SEGUNDA. VERIFICACIÓN.** La Operadora se obliga a dar las máximas facilidades a las personas designadas y acreditadas por la API para que



puedan verificar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de este contrato.

**QUINCUAGÉSIMA TERCERA. INFORMACIÓN.** La Operadora se obliga a elaborar indicadores de eficiencia y productividad y a llevar registros estadísticos sobre las operaciones y movimientos portuarios que efectúe, incluidos los datos relativos a tiempo de estadía y maniobras, tipo de transporte terrestre utilizado, puerto de embarque y desembarque, nombre de la embarcación, denominación de la línea naviera y de la agencia aduanal, origen y destino de la carga, nombres del consignatario y destinatario, volumen y frecuencia de los servicios prestados y, en general, los contenidos manifiestos de carga.

**QUINCUAGÉSIMA CUARTA. FUNCIONES DE AUTORIDAD.** La Operadora se obliga a dar a las autoridades marítimas, portuarias, aduanales, sanitarias, de migración y, en general, a las que deben actuar para el control y vigilancia de la operación de la terminal, las máximas facilidades para el ejercicio de sus funciones.

#### **IX. DE LAS SANCIONES Y GARANTÍAS.**

**QUINCUAGÉSIMA QUINTA. PENAS CONVENCIONALES.** En caso de mora en el cumplimiento de las obligaciones asumidas por la Operadora en este contrato, o en el evento de incumplimiento de las mismas, la Operadora pagará a la API, a título de pena convencional, la cantidad resultante de multiplicar el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en la fecha en que se cometa la infracción por el número de veces que a continuación se indica:

- I. Por dar a la terminal un uso distinto del señalado en el presente contrato, cincuenta mil veces;
- II. Por no iniciar la prestación de los servicios dentro de los quince días siguientes a la conclusión de la diligencia de entrega y recepción de la

terminal, tres mil veces por cada día de retraso;

- III. Por suspender, sin causa justificada, la prestación de los servicios al público, cincuenta mil veces por día de suspensión;
- IV. Por haber presentado o presentar información o documentos falsos en cualquier etapa del concurso, o durante la vigencia del presente contrato, y sin perjuicio de las acciones de carácter penal que procedan, veinticinco mil veces;
- V. Por ceder total o parcialmente los derechos de este contrato, o por otorgar poderes o realizar otros actos que impliquen la violación del permiso o su incumplimiento, o bien la generación de situaciones contrarias al mismo, que conlleven la transmisión del control de la terminal en favor de terceras personas, sea en forma directa, indirecta o incidental, sin que para ello se cuente con la aprobación previa de la SHCP en el ámbito de sus atribuciones, o de la API en todo caso, cincuenta mil veces;
- VI. Por que no se mantenga el capital mínimo estipulado en el presente instrumento, o porque se modifique la estructura capital o de administración o dirección de la Operadora sin consentimiento previo de la API y de SHCP, o porque se violen las restricciones que se establecen en este contrato en materia de participación en el capital social de la API, de la Operadora o de los socios que sean personas morales, cincuenta mil veces;
- VII. Por modificar o alterar sustancialmente la naturaleza o condiciones de la terminal o de los servicios a su cargo, sin consentimiento de la API, o de la SHCP en el ámbito de sus atribuciones, veinticinco mil veces;
- VIII. Por no alcanzar, sin causa justificada, los índices mínimos de productividad

y eficiencia de que se trata en la cláusula décima segunda, diez mil veces;

- IX. Por abstenerse de entregar oportunamente el programa de mantenimiento y mejoras correspondientes a cada uno de los años de vigencia de este contrato, o la información que deba dar a conocer a la API o a la SHCP en los términos de este contrato, trescientas veces por día de mora;
- X. Por no efectuar los trabajos de conservación, reparación y mantenimiento de la terminal de acuerdo con lo previsto en este contrato y en el programa de mantenimiento, trescientas veces por día de incumplimiento;
- XI. Por no cumplir, en la forma y términos pactados en las cláusulas vigésima octava y vigésima novena, con las inversiones y obras en ellas señaladas, trescientas veces por cada día de retraso;
- XII. Por no cumplir con las inversiones y obras mencionadas en los incisos 1, 2, y 3 de fracción II de la cláusula cuadragésima, trescientas veces por día de demora;
- XIII. Por no entregar la póliza de fianza a que se refiere la cláusula trigésima segunda, o por no constituir o no mantener en vigor la garantía de que se habla en la quincuagésima séptima, cien veces por cada día de incumplimiento;
- XIV. Por no contratar o no mantener en vigor, por los montos, términos y condiciones establecidos en este contrato, las pólizas de seguro que se estipulan en el mismo, cien veces por cada día de incumplimiento;
- XV. Por ejecutar actos que impidan o tiendan a impedir la actuación de otros operadores, prestadores de servicios o permisionarios que tengan derecho a realizar sus actividades en el puerto o en la terminal, mil veces por cada

ocasión, en el entendido de que, si los actos aludidos son continuos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan;

- XVI. Por no acatar las recomendaciones del comité de operación en relación con anomalías en la prestación de los servicios a terceros, que a juicio del propio comité sean graves y reiteradas, doscientas veces por cada día de incumplimiento;
- XVII. Por no presentar o depositar para su registro, en los términos del párrafo final de la cláusula vigésima quinta, las tarifas que establezca, cien veces por cada día de mora;
- XVIII. Por violar las bases de regulación tarifaria, en su caso, a las tarifas establecidas por la Operadora, mil veces por cada ocasión, en el entendido de que, si los actos aludidos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan;
- XIX. Por incumplir cualquiera de las obligaciones establecidas en este contrato, en el Programa Maestro, en las reglas de operación o en las leyes y reglamentos aplicables, si ello produce daños o perjuicios a la API y no se ha señalado una pena especial, cien veces por cada ocasión, en el entendido de que, si los actos son continuos, el importe de la pena se multiplicará por el número de días en que los mismos se produzcan;
- XX. Por dejar de cumplir en tiempo la promesa de arrendamiento estipulada en este contrato, veinte mil veces;
- XXI. Por abstenerse de entregar oportunamente a la API los bienes que debe transferir al vencimiento o rescisión del presente contrato, veinte mil veces por cada día de demora.

QUINCUAGÉSIMA SEXTA. PROCEDIMIENTO PARA EL PAGO DE LAS PENAS CONVENCIONALES. Al producirse alguno de los hechos o actos indicados en la cláusula anterior, la API requerirá a la Operadora, por escrito, que remedie la anomalía en el plazo perentorio que le señale.

QUINCUAGÉSIMA SÉPTIMA. FIDEICOMISO DE GARANTÍA. En adición a la fianza de que se trata en la cláusula trigésima segunda y con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente contrato, incluidas las de pago de intereses, penas convencionales y daños y perjuicios, la Operadora, dentro de los 30 días siguientes a la firma de este instrumento, otorgará un contrato de fideicomiso de garantía en el que designará fideicomisaria a la API.

#### X. DE LA VIGENCIA Y RESCISIÓN.

QUINCUAGÉSIMA OCTAVA. ENTREGA Y RECEPCIÓN. Con la salvedades hechas en la cláusula trigésima sexta, la Operadora tomará posesión de la terminal una vez que se cumpla la condición suspensiva consignada en la cláusula tercera, mediante diligencia que comenzará a más tardar el 25 de agosto de 1995.

QUINCUAGÉSIMA NOVENA. ETAPA DE TRANSICIÓN. Con la finalidad de que, al comenzar a prestarse los servicios por la Operadora, estos se continúen brindando con regularidad, calidad y eficiencia, las partes se obligan a cumplir las reglas conducentes a la más adecuada transferencia de las operaciones.

SEXAGÉSIMA. DURACIÓN DEL CONTRATO. El presente contrato estará vigente por veinte años a partir de la fecha de conclusión de la entrega y recepción de la terminal, pero podrá ser prorrogado hasta por un plazo igual, siempre que se reúnan las condiciones y los requisitos económicos, operativos, técnicos y legales que establezcan la Secretaría o la API de acuerdo con la legislación aplicable, el Título de Concesión y

el presente contrato.

**SEXAGÉSIMA PRIMERA. INCUMPLIMIENTO.** En caso de incumplimiento, la parte afectada podrá exigir la rescisión o el cumplimiento del contrato, sin necesidad de resolución judicial.

**SEXAGÉSIMA SEGUNDA. RESCISIÓN DEL CONTRATO.** Las partes convienen en que el presente contrato podrá rescindirse sin necesidad de resolución judicial en cualquiera de los supuestos mencionados en la cláusula quincuagésima quinta

**SEXAGÉSIMA TERCERA. PROMESA DE ARRENDAMIENTO.** A efecto de evitar que los servicios dejen de prestarse en forma oportuna a los usuarios, las partes convienen en que, en caso de rescisión o terminación del presente contrato, cualquiera que fuere la causa, las grúas de muelle y patio, así como los demás equipos necesarios para la prestación de los servicios, no serán enajenados por la Operadora y se mantendrán en la terminal a disposición de la API o de la nueva operadora, según sea el caso, hasta que se encuentren instalados y en operación los bienes que los sustituyan.

Para los efectos de lo establecido en el párrafo anterior, la Operadora promete unilateralmente en este acto celebrar con la API, o con el tercero que ésta le indique, un contrato de arrendamiento sobre los bienes aludidos.

**SEXAGÉSIMA CUARTA. DEVOLUCIÓN DE LOS BIENES.** Al darse por terminado o al rescindirse el presente contrato, la Operadora entregará a la API, sin costo alguno y libres de cualquier gravamen, la terminal y todas las obras mejoras que hubiere llevado a cabo y que se encuentren adheridas de manera permanente a la misma.

Con el propósito de que, al darse la rescisión o terminación de este contrato, los servicios continúen brindándose con regularidad, calidad y eficiencia, las partes establecerán las reglas a que se sujetará la transferencia de las operaciones e instalaciones por la Operadora a la API o al tercero que la sustituya.

## XI. DISPOSICIONES GENERALES.

SEXAGÉSIMA QUINTA. CLÁUSULA DE EXTRANJERÍA. Por el simple hecho de firmar el presente contrato, los socios de nacionalidad extranjera convienen en no invocar la protección de su gobierno en relación con cualquier acto derivado directa o indirectamente de este instrumento o del concurso, bajo la pena, en caso contrario, de que el presente contrato se rescinda con responsabilidad para la Operadora y para ellos mismos.

SEXAGÉSIMA SEXTA. SUSTITUCIONES Y MODIFICACIONES. Cualquier modificación que la Operadora o los socios efectúen en relación con la información proporcionada en el formulario o con cualquier otra que hubiese sido presentada a la API en el concurso deberá someterse a la aprobación previa de la API, y de la SHCP en lo que le competa.

SEXAGÉSIMA SÉPTIMA. RESTRICCIONES EN LA TENENCIA ACCIONARIA. La Operadora y los socios no podrán participar directa o indirectamente en el capital social de la API ni en el de las sociedades mercantiles a quienes se hubiesen cedido los derechos para la operación de otra terminal de contenedores o de una terminal de usos múltiples de las que han sido objeto de los concursos y que se hallan ubicadas en el litoral los Golfo de México.

SEXAGÉSIMA OCTAVA. CAPITALIZACIÓN DE LA OPERADORA. La Operadora y los socios se obligan solidariamente entre sí y frente a la API a tomar todas las providencias necesarias para que el capital social fijo de la primera no sea, en caso alguno, inferior a N\$ 30'000,000.00 (treinta millones de nuevos pesos) íntegramente suscrito y pagado o a la cantidad que resulte de la actualización que anualmente se haga de su monto de conformidad con el índice nacional de precios al productor.

SEXAGÉSIMA NOVENA. CONFIDENCIALIDAD. Las partes convienen en que

toda información que cualquiera de ellas brinde a las otras se considerará confidencial, por lo que no podrá hacerse del conocimiento de terceros sin la autorización previa y escrita del Informante.

SEPTUAGÉSIMA. REVISIÓN DEL CONTRATO. Lo establecido en el presente contrato podrá revisarse cuando se solicite prórroga de su vigencia o en cualquier tiempo, cuando así lo acuerden las partes.

SEPTUAGÉSIMA PRIMERA. NOTIFICACIONES. Cualesquiera notificaciones o diligencias relacionadas con lo establecido en este contrato se entenderán válidas y eficaces si se hacen o practican en los domicilios señalados por las partes en el capítulo de declaraciones, mientras alguna de ellas no dé noticia fehaciente del cambio de domicilio a la otra.

SEPTUAGÉSIMA SEGUNDA. DISPOSICIONES APLICABLES. Las partes se obligan a sujetarse al Programa Maestro, a la reglas de operación y al Título de Concesión, en lo que corresponda; a cumplir con los preceptos contenidos en la Ley de Puertos y en su reglamento, en la Ley de Competencia Económica y en los ordenamientos relativos a la protección al ambiente; a acatar cualesquiera otras normas legales o administrativas aplicables, así como las resoluciones que en uso de sus facultades emitan los órganos y autoridades del puerto; y a observar las disposiciones federales y estatales de carácter laboral y de seguridad social, civil, fiscal y administrativo en general.

SEPTUAGÉSIMA TERCERA. INTERPRETACIÓN Para la interpretación y cumplimiento de este contrato, se estará a lo dispuesto en la Ley de Puertos y en sus reglamentos; y, en lo no previsto en dichas normas ni en este contrato, el presente documento se interpretará con vista en la forma y términos en que las partes quisieron obligarse, para lo cual se tomará en cuenta lo establecido en la convocatoria del concurso, el formulario, las bases del concurso, los usos y costumbres mercantiles, la legislación mercantil y civil y los principios generales de derecho.



SEPTUAGÉSIMA CUARTA. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS. Para la decisión de cualesquiera controversias que se susciten con motivo de la interpretación o del cumplimiento de este contrato, las partes se someten desde ahora a arbitraje, que se sustanciará de acuerdo con las normas del Código de Comercio.

SEPTUAGÉSIMA QUINTA. REGISTRO DEL CONTRATO. La API se obliga a registrar el presente contrato ante la Secretaría, conforme lo previene el artículo 51 de la Ley de Puertos, en un plazo máximo de 5 días a partir del cumplimiento de la condición suspensiva que se establece en la cláusula tercera.

Las modificaciones que este contrato sufiere serán registradas de la manera y dentro del plazo señalados en el párrafo anterior.

CAPÍTULO II.  
ANÁLISIS DEL PUERTO.

## II. ANÁLISIS DEL PUERTO.

### II. 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.

En el puerto de Veracruz existe una nueva filosofía y muchos retos por enfrentar, hay concientización de que el sistema portuario es un segmento de la infraestructura de transporte que debe contribuir a incrementar los flujos de comercio, los puertos no sólo son construcciones e instalaciones para cumplir con el aumento de demanda, el puerto debe ser un centro para establecer conexiones competitivas con el transporte entre los puertos y los mercados.

El puerto de Veracruz se está preparando hoy para la demanda futura donde de acuerdo al proceso de planeación estratégica, se han definido objetivos importantes siendo los principales los siguientes:

- Avanzar en la redefinición del papel del estado en la actividad marítimo/portuaria.
- Impulsar y consolidar la descentralización administrativa del puerto.
- Promover la mayor participación de los sectores privado y social.
- Alcanzar la autonomía financiera en el menor plazo posible.
- Lograr una alta velocidad en el manejo de carga.
- Desarrollar una infraestructura náutica adecuada (canal de acceso, número de atraques y profundidad).
- Incentivar las facilidades del transporte interior.
- Aprovechar su posición geográfica.
- Promover la frecuencia de las líneas que utilizan el puerto.
- Mantener una política de tarifas bajas, con relación a la competencia.
- Propiciar un alto nivel del equipo para el manejo de carga.
- Mantener una buena seguridad contra robos y daños.
- Mantener y aumentar en la medida de lo posible el empleo en la API y el puerto.

- Coordinarse con los otros sistemas de transporte para lograr una cadena logística eficiente.

Es importante resaltar que el puerto de Veracruz cuenta con excelentes vías de comunicación hacia la zona centro del país, atendiendo una población estimada de 40 millones de habitantes, manejando principalmente graneles agrícolas y carga general, tanto suelta como contenerizada.

Actualmente la actividad portuaria genera 7,000 empleos aproximadamente, promueve la actividad comercial del estado y contribuye de manera importante a la generación de empleos en la construcción civil dentro del recinto portuario.

El puerto de Veracruz ha sido punto permanente de enlace entre la zona centro de la República Mexicana y la costa este de América y norte de Europa, estableciendo rutas permanentes de tráfico de mercancías.

Para cumplir con los objetivos enunciados, la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V., (APIVER) desarrolla programas relativos a la administración de infraestructura marítimo/portuaria, de servicios portuarios y de ayuda a la navegación marítima, el de servicios de arrendamiento y comercialización de bienes e inmuebles y de política y planeación del desarrollo de las comunicaciones y transportes.

Se están aprovechando las fortalezas con que cuenta el puerto, entre las cuales resaltan cuatro más importantes:

- Buena conexión al Hinterland y poca congestión.
- Horario de 24 horas y nivel adecuado de servicios.
- Adecuado equipamiento y operaciones de calidad.
- Nuevas obras de infraestructura.

En 1995, la API de Veracruz realizó diversas acciones relacionadas con la reconstrucción de la infraestructura portuaria y atendió 1116 embarcaciones,

proporcionando los servicios del puerto, atraque, muellaje, embarque, desembarque y almacenaje de mercancías, así como el arrendamiento de espacios del recinto fiscal y del equipo mayor.

Las acciones a realizar están siendo orientadas a propiciar y estimular la participación de la iniciativa privada en inversiones para el desarrollo de nuevas instalaciones y para la prestación de los diversos servicios que requiere el puerto y su jurisdicción, generando con ello fuentes de empleo en beneficio de la región.

De la misma manera se han llevado a cabo diversas acciones tendientes a asegurar que el enlace entre el transporte marítimo y el transporte terrestre se realice de manera eficiente y moderna de acuerdo a los requerimientos de los diversos tipos de carga que se manejan en el puerto, implementando las acciones necesarias para armonizar el desarrollo del puerto con el de la población, adoptando también las medidas preventivas que se requieran para evitar el deterioro del medio ambiente.

## II. 2 ZONA DE INFLUENCIA.

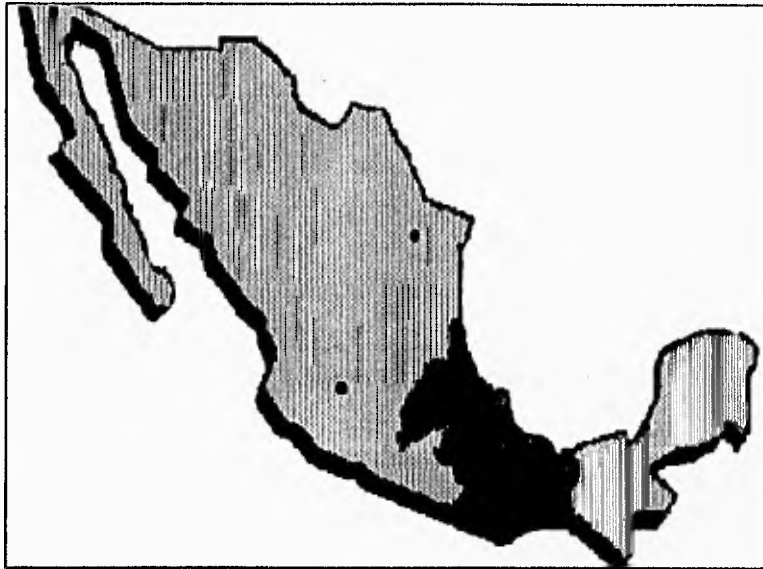
### A) INTERNA.

Al interior del país se estima que la zona de influencia del puerto de Veracruz abarca las regiones centro, sur y golfo; fundamentalmente el Distrito Federal y los estados de México, Oaxaca, Puebla, Tlaxcala, y Veracruz (tal como la muestra la tabla siguiente), los cuales en conjunto participan con alrededor del 48.6% del producto interno bruto, el 39.7% de la población, el 40.7% de la fuerza de trabajo y el 23.2% de los parques industriales.

Estados que conforman la zona de influencia.
Distrito Federal.
Estado de México.
Oaxaca.
Puebla.
Tlaxcala.
Veracruz.

Indicador	%
PIB.	48.6
Población.	39.7
Fuerza de Trabajo.	40.7
Parques Industriales.	23.2

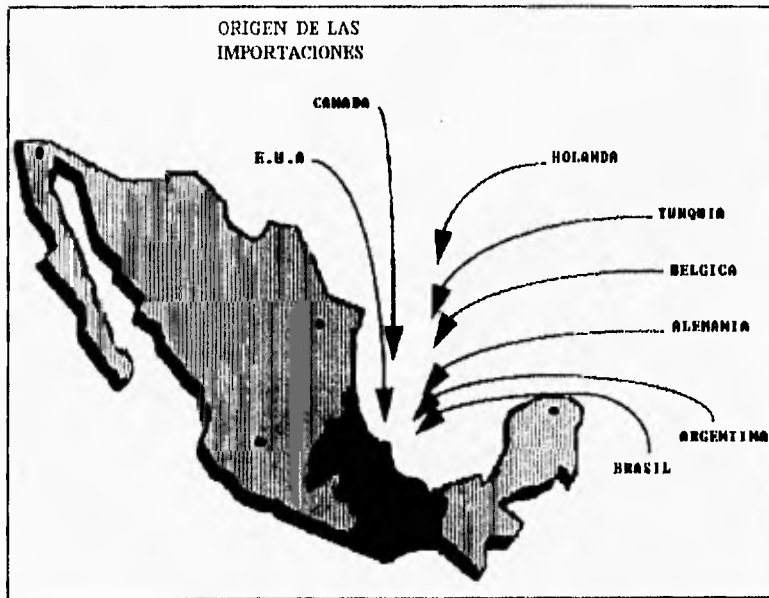
ESTADOS DE LA REPÚBLICA QUE CONFORMAN LA ZONA DE INFLUENCIA  
DEL PUERTO DE VERACRUZ.



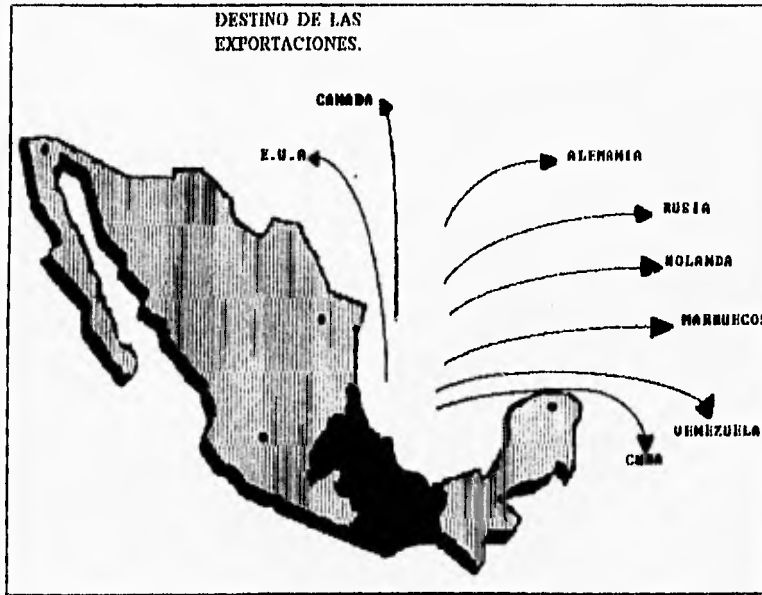
B) EXTERNA.

La zona de influencia está conformada por los países con los que se mantiene relación comercial a través de las importaciones y exportaciones, destacando Estados Unidos de Norteamérica, Rusia, la Comunidad Económica Europea, Canadá, y América Latina.

PRINCIPALES PAÍSES QUE CONFORMAN EL ÁREA DE INFLUENCIA EXTERNA DEL PUERTO.

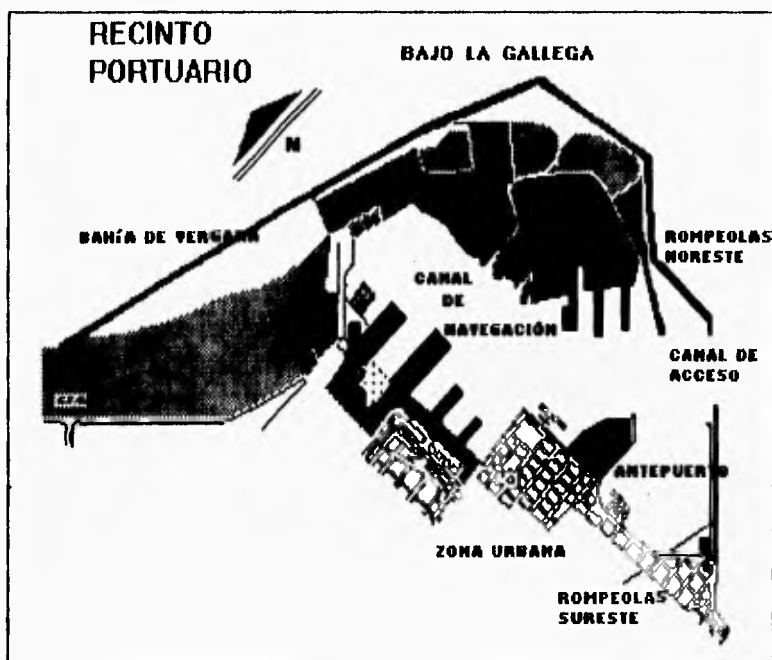






### II. 3 RECINTO PORTUARIO.

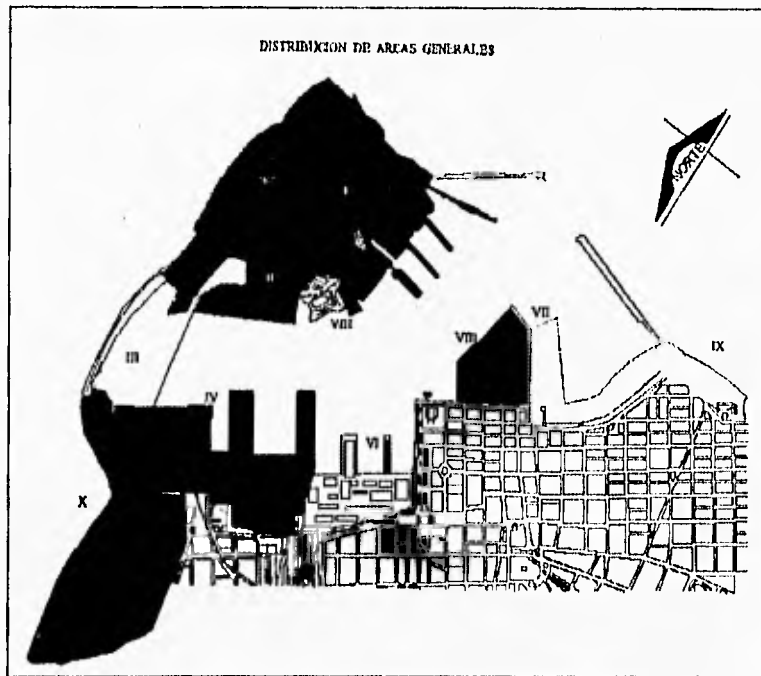
El recinto portuario de Veracruz tiene una extensión total de 569.5 hectáreas concesionadas a la Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. por el Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, según su título de concesión otorgado el primero de febrero de 1994, comprende terrenos federales y áreas de agua operacionales. El 59.1% corresponde a terrenos de la zona federal marítimo terrestres e instalaciones existentes y de desarrollo futuro, mientras que el 40.9% restante lo abarcan las áreas de agua operacionales de dársenas y canales de navegación. Observar la figura que se presenta.



## II. 4 INFRAESTRUCTURA EXISTENTE.

El puerto se encuentra dividido en diez áreas de acuerdo con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario como lo muestra la tabla siguiente, en las cuales se localizan las instalaciones y se prestan diversos servicios como maniobras de carga general, contenedores, graneles agrícolas y minerales, fluidos, reparaciones navales y almacenamiento de mercancía. (Ver figura)

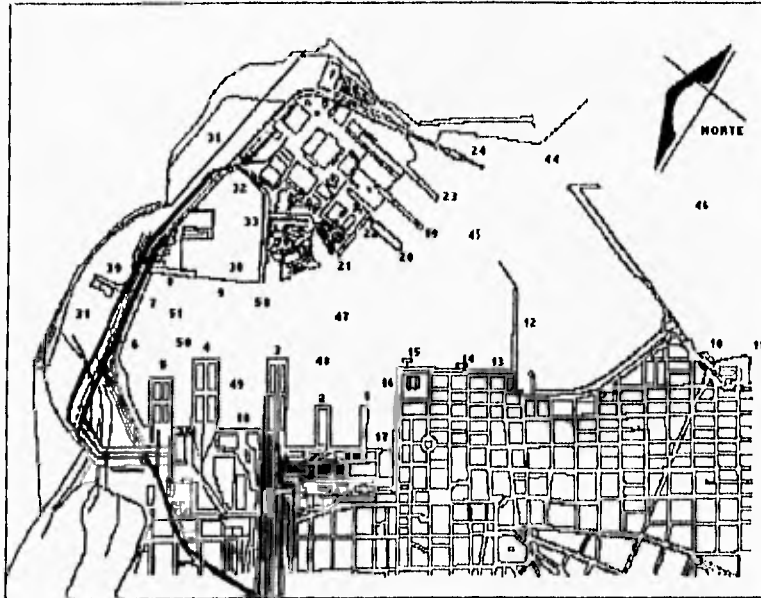
ÁREA	USO	SUPERFICIE (HA.)
I	Astilleros e instalaciones de PEMEX	51.0
II	Terminal de Contenedores	39.4
III	Graneles Agrícolas, Fluidos y Minerales	17.6
IV	Manejo Semiespecializado de contenedores, carga general, perecederos, azúcar, mieles y otros graneles	23.0
V	Terminales especializadas roll-on, roll-off, ferrobarcas y granel agrícola	7.5
VI	Carga general y automóviles.	9.0
VII	Usos turísticos	11.5
VIII	Área de la Armada de México	
IX	Área de Pesca Ribereña	1.0
X	Almacenamiento Estacionario y reserva para desarrollo futuro	176.4
	<b>Total</b>	<b>336.4</b>



#### II. 4. 1 PRINCIPALES INSTALACIONES.

La capacidad de atraque, almacenaje y de áreas de agua operacionales para la prestación de los servicios públicos tiene la capacidad de recibir varios tipos de embarcaciones, ya que cuentan con terminales especializadas y de usos múltiples para el manejo de carga general, contenerizada, graneles y fluidos. Tales instalaciones tienen un total de 6,004 m. de longitud de atraque de un total de 6,748 m. de muelles, 74,012 m<sup>2</sup> de área útil en bodegas, 2,644 m<sup>2</sup> de área útil en cobertizos y 393,423 m<sup>2</sup> de área útil en patios para el almacenamiento de mercancías sueltas y contenerizadas. Asimismo se cuenta con canales de acceso, dársenas y fondeaderos, para el tráfico y maniobra de embarcaciones con un área de 233.1

hectáreas. A continuación se enlistan las obras de atraque, obras de almacenamiento y las áreas de agua operacionales.



#### OBRAS DE ATRAQUE.

Muelle	Longitud (m)	Ancho (m)	Profundidad (m)	Uso
1. Muelle Fiscal N°1	180	23.50	8.11	Carga General
2. Muelle Fiscal N°2	183	67.80	10.00	Carga General
3. Muelle Fiscal N°4	380	100.0	10.00	Granel Agrícola

Muelle	Longitud (m)	Ancho (m)	Profundidad (m)	Uso
4. Muelle Fiscal N°6	302	120.00	10.00	Carga General
5. Muelle de Cabotaje N°7	220	107.00	8.00	Carga General
6. Muelle de Cemento	207	30.00	9.00	Cemento a granel y en sacos
7. Muelle de Aluminio	200	30.00	9.00	Granel y piezas de Aluminio
8. Muelle de Granos	168	20.70	10.00	Granel Agrícola
9. Muelle de Contenedores	339	20.70	12.00	Contenedores
10. Muelle de Pesca	30	6.45	3.50	Pesca comercial
11. Muelle de Escuela Náutica	82	7.00	2.00	Capacitación
12. Muro de Pescadores	600	10.00	9.00	Pesca Comercial
13. Malecón II-D	600	9.00	6.00	Embarcaciones Menores
14. Muelle de la Armada	61	15.00	7.00	Militar
15. Muelle de la Capitanía	655	10.20	9.00	Capitanía de Puerto
16. Malecón II-C	360	16.00	5.00	Embarcaciones Menores

Muelle	Longitud (m)	Ancho (m)	Profundidad (m)	Uso
17. Malecón II-B	507	20.00	7.80	Embarcaciones Menores
18. Malecón II-A	580	20.00	10.00	Embarcaciones Menores
19. Muelle de reparaciones a flote	252	20.00	12.00	Reparación de Embarcaciones
20. Atracadero dique flotante	30	8.00	12.00	Reparación de Embarcaciones
21. Muelle Marginal C1	74	20.00	10.00	Reparación de Embarcaciones
22. Muelle Marginal C2	223	20.00	7.00	Reparación de Embarcaciones
23. Muelle Alistamiento	215	20.00	8.00	Reparación de Embarcaciones
24. Muelle de PEMEX	300	27.00	12.00	Carga y descarga de fluidos.
<b>Longitud total de muelles</b>	<b>6,748</b>			

## OBRAS DE ALMACENAMIENTO.

Área	Superficie Útil (m <sup>2</sup> )	Uso
25. Bodegas de tránsito N°1 a 23	40,458	Carga General
27. Cobertizos Carga General	2,644	Carga General
28. Patios Carga General	19,394	Carga General
29. Bodega Aduana	4,280	Carga General
30. Patio Contenedores Llenos	126,000	Contenedores
31. Patio Contenedores Vacíos	145,000	Contenedores
32. Patio Consolidación	26,373	Contenedores
33. Bodega Consolidación	4,305	Contenedores
34. Bodega General Agrícola	2,205	Granel Agrícola
35. Silos		Granel Agrícola
36. Bodega Azúcares	3,360	Azúcar a Granel
37. Tanques Mielles		Mielles incristalizables
38. Silo Cemento		Clinker
39. Silo Aluminio		Oxido de Aluminio
40. Tanques CMT		Fluidos
41. Tanques Latex		Productos Químicos
42. Tanques TMG		Fluidos
43. Bodega Automotriz	19,404	Automóviles



## ÁREAS DE AGUA OPERACIONALES.

Muelle	Longitud (m)	Ancho (m)	Profundidad (m)	Descripción.
44. Bocana	-	250	11.00	Se ubica entre los morros de rompeolas noreste y sureste
45. Canal de Acceso	2,800	200	11.00	
46. Fondeadero	-	-	3.00-11.00	Se ubica al sureste del puerto
47. Dársena de Ciaboga	-	-	11.00	Se ubica frente los muelles fiscales
48. Dársena de Maniobras 1	440	100	12.00	
49. Dársena de Maniobras 2	440	150	11.50	
50. Dársena de Maniobras 3	440	150	12.00	
51. Dársena de Maniobras 4	370	225	12.00	
52. Dársena de Maniobras 5	370	100	9.00	

## II. 4. 2 EQUIPO.

Actualmente los servicios de maniobras de mercancías de carga general y contenedores se encuentran permisionados a empresas privadas, con el objeto de invertir en la adquisición de equipos nuevos de tecnología de punta, mejorar las operaciones e incrementar los rendimientos de los equipos. El inventario del equipo en el puerto es como se muestra en la siguiente tabla, el cual opera a su máxima capacidad, lo que indica que a mediano y largo plazo será insuficiente para la demanda proyectada en su horizonte inmediato. El cumplir con tales proyecciones dependerá del grado de especialización del equipo asignado por las permisionarias y su organización interna, así como de los compromisos de productividad que estos establezcan en el futuro.

Equipo	Cantidad	Equipo	Cantidad
Grúas pórtico de muelle	4	Tractocamiones	48
Grúas pórtico de patio 6x3+1	4	Tractor ferroviario	3
Grúas pórtico de patio 3x2+1	3	Plataformas	59
Grúas de 50 a 100 Ton.	1	Remolcadores	4
Grúas de 25 a 50 Ton.	6	Equipo mecanizado	3
Montacargas 50,000- 92,000 lb.	5	Succionadoras	8
Montacargas 30,000- 50,000 lb.	3	Almejas	26
Montacargas 20,000- 30,000 lb.	2	Tolvas	26
Montacargas 10,000- 20,00	5	Cargadores	9
Montacargas 4,000- 10,000 lb.	60	Frontales	

## II.5 CARACTERÍSTICAS OPERATIVAS DE LA INSTALACIONES

### II. 5. 1 OBRAS DE ATRAQUE Y MUELLES.

Para el manejo de mercancías el puerto cuenta con instalaciones de usos múltiples y terminales especializadas, con 20 posiciones de atraque en 10 muelles con disposición marginal y en espigón, las cuales pueden recibir embarcaciones con un calado máximo de hasta 10.00 metros. El puerto no presenta problemas importantes de congestionamiento, los muelles tienen una utilización que varía entre el 24 % y el 67 % de su capacidad, por lo que el puerto dispone de capacidad suficiente para atender la demanda a mediano plazo.

### II. 5. 2. OBRAS DE ALMACENAMIENTO.

Para el almacenamiento de mercancías se cuenta con instalaciones como patios, cobertizos y bodegas para carga general suelta, unitizada, contenerizada, graneles y fluidos, los cuales operan con altos porcentajes de ocupación en los límites de libre almacenaje o más tiempo (Ver tablas), lo que imposibilita el flujo acelerado de mercancías y disminuyen su eficiencia operativa. Aunque el grado de utilización de su capacidad dinámica es suficiente para las demandas actuales, el problema se presenta en el movimiento de mercancías de los almacenes por no existir alternativas viables fuera del puerto y por las bajas cuotas de almacenaje, lo que permite a los usuarios el no tener la necesidad de buscar otros espacios para el resguardo de sus productos. Asimismo este rubro representa el más importante ingreso para la API, aunque en términos operativos es de bajo rendimiento.

Muelle	Principales productos operados	Barcos/ Año 1994	Carga (Miles de Ton.)	Utiliza- ción (%)
Muelle N°1	Carga General Suelta	209	589.50	67.00
Muelle N°2	Carga General Suelta	209	588.50	67.00
Muelle N°4 Sur	Maíz, sorgo, frijol y garbanzo	17	307.40	28.00
Muelle N°4 Norte	Maíz, sorgo, frijol y garbanzo	287	1,434.30	24.00
Muelle N°6 Norte		34	386.40	25.00
Muelle N°6 Sur	Unitizada y contenedores	190	485.00	55.00
Muelle Cementos	Cemento	8	96.60	0.07
	Granel mineral	113	392.00	9.00
Muelle Aluminio	Mineral de Aluminio	17	307.00	55.00
	Fluidos	113	392.00	39.00
Muelle Contenedores	Carga general contenerizada y granel agrícola	249	1,940.00	38.00

<b>Instalación</b>	<b>Capacidad Dinámica (Miles ton/Año)</b>	<b>% Ocupación</b>
Bodega Carga General	3,290.74	17
Cobertizo Carga General	215.06	17
Patio Carga General	1,576.22	17
Bodega Aduana	347.97	17
Patio Contenedores Llenos	214.62 TEUS	46
Patio Contenedores Vacíos	176.42 TEUS	46
Patio Consolidación	64.24 TEUS	46
Bodega Consolidación	524.84 TEUS	46
Bodega General Agrícola	912.50	10
Silos	2,190.00	10
Bodega Azucares	730.00	1
Tanques Mieles	985.00	1

<b>Instalación</b>	<b>Capacidad Dinámica (Miles ton/Año)</b>	<b>% Ocupación</b>
Silos Cemento	255.00	12
Silos Aluminio	200.70	12
Tanques CMT	1,344.30	23
Tanques LATEX	1,047.50	23
Tanques TMG	255.50	23
Bodega Automotriz	67,786 Unidades	63

Los rendimientos obtenidos en la mayor parte de las maniobras presentan valores menores que los estándares mínimos establecidos en las Reglas de Operación del puerto, a excepción de la carga unitizada y los graneles agrícolas en maniobra semimecanizada. Tales diferencias no son significativas a excepción del granel agrícola mecanizado, en este sentido se concluye que los sistemas operativos, así como los equipos tendrán que modernizarse para satisfacer adecuadamente las proyecciones de eficiencia que demandará el crecimiento en el volumen de mercancías operadas en las diferentes terminales del puerto; ello se podrá lograr con la competencia libre entre los prestadores de servicios, los cuales serán operados por empresas privadas.

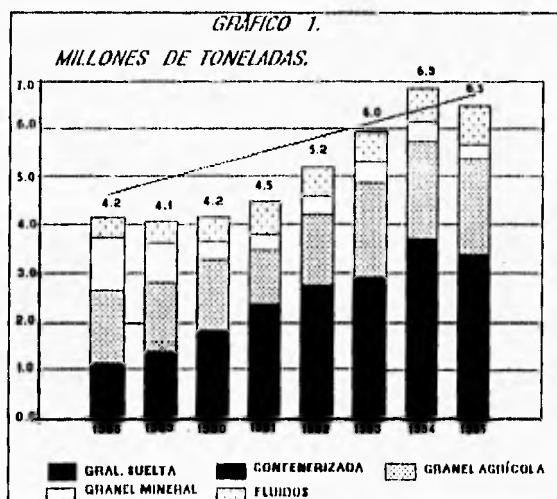
## II. 6 MOVIMIENTO DE CARGA.

### II.6.1 MOVIMIENTO ACTUAL

En el periodo 1988-1995 el movimiento de carga, sin incluir petróleo y derivados, del puerto de Veracruz creció a una tasa media anual de 6.5 %. el mayor volumen de carga operado se registró en 1994 con 6.9 millones de toneladas, seguido por 1995 con 6.5 millones de toneladas representando una caída de 23.7 % respecto al año anterior, debido a la baja de las importaciones de carga contenerizada. (Ver Tabla)

AÑO	VOLUMEN DE CARGA (Millones de toneladas)
1988	4.2
1989	4.1
1990	4.2
1991	4.5
1992	5.2
1993	6.0
1994	6.9
1995	6.5
T.M.C.A. %	6.5

Como se puede observar en el gráfico1, los contenedores son el principal tipo de carga que maneja el puerto, siguiéndole en importancia el granel agrícola; sin embargo, las tasas medias de crecimiento anual más elevadas se alcanzan en contenedores y en la carga general suelta con 21.7% y 10.2% respectivamente. A nivel nacional en 1995, este puerto manejó el 40.9% de los contenedores y el 37.5% del granel agrícola.



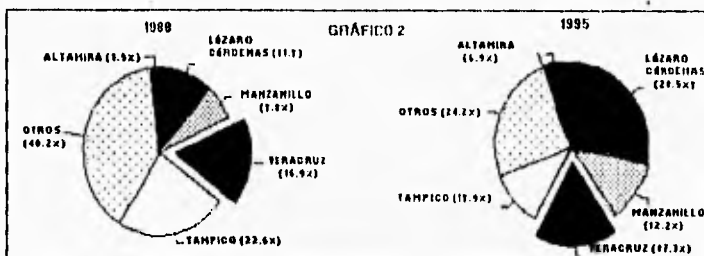
Entre 1988 y 1995, el puerto de Veracruz presentó un ligero aumento en su participación en la carga operada a nivel nacional; sin embargo, en 1995 ésta disminuyó respecto a 1994 en casi tres puntos porcentuales, pasando de 20.1% a 17.3%, como se indica en la tabla siguiente.

Puerto	Estructura porcentual (%)		
	1988	1994	1995
Lázaro Cárdenas	11.6	24.1	28.5
Veracruz	16.9	20.1	17.3
Manzanillo	6.8	11.4	12.2
Tampico	22.6	9.3	10.9
Altamira	1.9	7.1	6.9
Resto de Puertos	40.2	28.0	24.2
<b>Total Nacional</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

De acuerdo al volumen de carga operada, en 1995 ocupó el segundo lugar a

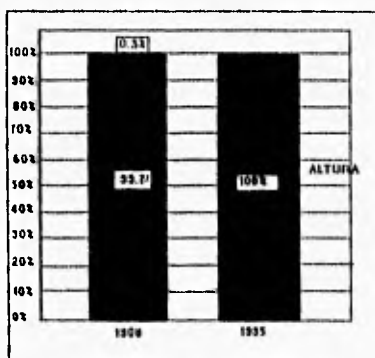


nivel nacional, y conjuntamente con Lázaro Cárdenas, Manzanillo y Tampico manejó cerca del 70% de la carga movilizada a través del sistema portuario nacional. Ver gráfico 2



El puerto de Veracruz se caracteriza por ser fundamentalmente un puerto de altura (ver gráfico 3), registrándose un cambio importante en la estructura porcentual del movimiento de carga de altura entre 1988 y 1995, al pasar la carga contenerizada de 13.4% a 33.9%, el granel agrícola de 36.3% a 30.4% y el granel mineral de 26.3% a 5.1%, como se muestra en la tabla.

Gráfico 3



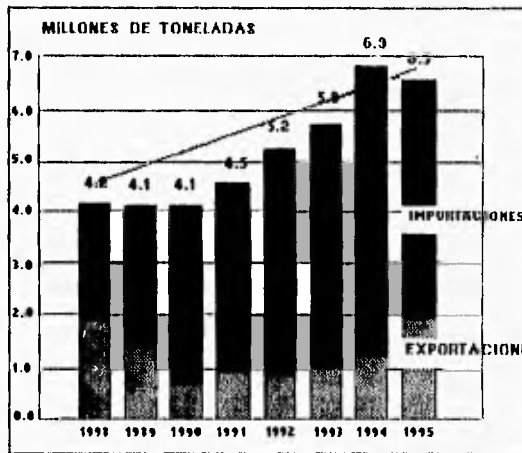
Tipo de Carga	Estructura Porcentual (%)	
	1988	1995
General suelta	13.9	18.0
General Contenerizada	13.4	33.9
Granel Agrícola	36.3	30.4
Granel Mineral	26.3	5.1
Fluidos	10.2	12.6
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

En el período 1988-1995, el puerto de Veracruz se caracteriza por ser un puerto más importador que exportador; en 1995 las exportaciones tienen una menor participación que en 1988 y pasan de representar el 47% a 32.1% del movimiento total de la carga en tráfico de altura, mientras que las importaciones incrementan su participación de 53% a 67.9%. Las importaciones crecen a una tasa media anual de 10.4% en tanto que las exportaciones apenas crecen en 0.9% anualmente entre 1988 y 1995.

Año	Volumen de carga de altura (Miles de Toneladas)		
	Importación	Exportación	Total
1988	2,201.4	1,950.5	4,151.9
1989	2,620.3	1,447.9	4,068.2
1990	3,620.7	710.7	4,135.4
1991	3,424.2	1,037.1	4,485.3
1992	4,251.7	933.1	5,184.8
1993	4,812.1	1,106.5	5,918.6
1994	5,542.0	1,335.1	6,877.1
1995	4,400.7	2,077.8	6,478.5
<b>T.M.C.A.%</b>	<b>10.4</b>	<b>0.9</b>	<b>6.6</b>

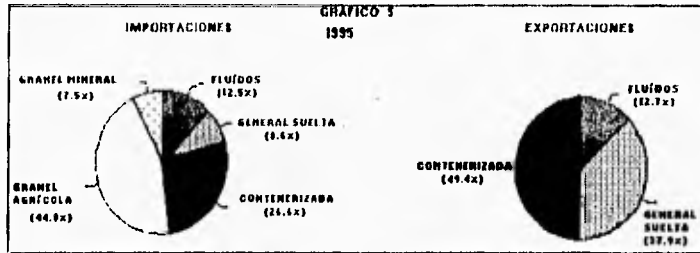
En 1995 las importaciones alcanzaron un total de 4.4 millones de toneladas, 20.6% menos que en 1994; y las exportaciones un total de 2.1 millones de toneladas, registrando un aumento de 55.6% respecto a 1994. Ver Gráfico 4

Gráfico 4



En 1995 los graneles agrícolas fueron la principal carga importada y los contenedores la principal carga exportada. Los contenedores representaron el 26.6% de las importaciones y el 49.4% de las exportaciones.

Es importante destacar que en 1995 la estructura porcentual de las exportaciones e importaciones varió respecto a 1994; destacando la mayor participación del granel agrícola en las importaciones que creció cerca de ocho puntos porcentuales y la carga contenerizada y la carga contenerizada en las exportaciones, que disminuyó su participación del 60.7% a 49.4%, ver la tabla y el gráfico 5.



Tipo de Carga	Importaciones (%)			Exportaciones (%)		
	1988	1994	1995	1988	1994	1995
General Suelta	15.7	15.1	8.6	11.8	30.7	37.9
General	12.2	29.6	26.6	14.6	60.7	49.4
Contenerizada						
Granel Agrícola	39.1	37.0	44.8	32.2	—	—
Granel Mineral	18.4	7.4	7.5	35.2	—	—
Fluidos	14.6	10.8	12.5	5.2	9.0	12.7
<b>Total</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>

En 1995 las importaciones cayeron en 20.6% respecto a 1994 y los volúmenes importados más importantes fueron los graneles agrícolas y la carga contenerizada, destacando en el primero los de trigo, maíz, soya y sorgo; ambos tipos de carga registraron disminuciones de 3.9% y 28.9% respectivamente con relación a 1994. ver Tabla.

IMPORTACIONES				
Tipo de carga	Producto	Volumen (miles de ton)		Var %
		1994	1995	
Gral. Fraccionada	Arroz	56.6	3.4	-94.0
	Madera	7.3	5.7	-21.9
	Otros	7.3	0.5	-93.2
	Total	71.2	9.6	-86.5
Gral. Unitizada	Acero	348.4	134.4	-61.4
	Otros	419.3	233.2	-44.4
	Total	767.7	367.6	-52.1
Gral. Contene- rizada	Carga neta	1,360.4	929.8	-31.7
	Tara llenos	271.2	189.2	-30.2
	Cons. vacios	10.6	49.4	366.0
	Total	1,642.2	1,168.4	-28.9
Granel Agricola	Trigo	741.6	675.2	-9.0
	Maiz	242.3	421.2	73.8
	Soya	335.7	318.8	-5.0
	Sorgo	587.5	290.0	-50.6
	Otros	143.2	265.8	85.6
	Total	2,050.3	1,971.0	-3.9

IMPORTACIONES				
Tipo de Carga	Producto	Volumen (miles de ton)		Var %
		1994	1995	
Granel Mineral	Chatarra	143.2	120.0	-16.2
	Alumina	—	56.9	—
	Fierro de esponja	93.5	51.4	-45.0
	Fertilizante	136.1	49.5	-63.6
	Otros	38.7	50.3	30.0
	Total	411.5	328.1	-20.3
Fluidos	Aceite vegetal	303.5	302.5	-0.3
	Prods. Químicos	99.8	101.7	1.9
	Otros	195.7	151.8	-22.4
	Total	599.0	556.0	-7.2
<b>Total</b>		<b>5,541.9</b>	<b>4,400.7</b>	<b>-20.6</b>

En 1995 las exportaciones crecieron en 55.6 respecto a 1994 y los volúmenes exportados más importantes fueron la carga contenerizada y la general suelta, destacando en esta última las exportaciones de tubos de acero; ambos tipos de carga registraron aumentos de 26.4% y 95.1% respectivamente con relación a 1994.

<b>EXPORTACIONES</b>				
<b>Tipo de Carga</b>	<b>Producto</b>	<b>Volumen (miles de ton)</b>		<b>Var %</b>
		<b>1994</b>	<b>1995</b>	
Gral.	Azúcar	—	142.1	—
Fraccionada	Frijol	41.4	33.9	-18.1
	Otros	—	7.0	—
	<b>Total</b>	<b>41.4</b>	<b>183.0</b>	<b>342.0</b>
Gral.	Tubo	286.8	363.8	26.8
Unitizada	Autos	47.1	98.9	110.0
	Palanquilla	—	52.1	—
	Ácido Tereftático	—	32.4	—
	Otros	28.6	57.7	101.7
	<b>Total</b>	<b>362.5</b>	<b>604.9</b>	<b>66.9</b>
Gral.	Carga neta	545.2	784.7	43.9
Contene- rizada	Tara llenos	101.4	155.0	52.9
	Conts. vacíos	164.3	85.7	-47.8
	<b>Total</b>	<b>810.9</b>	<b>1,025.4</b>	<b>26.5</b>
Fluidos	Melaza	91.1	252.1	176.7
	Otros	29.2	12.3	-57.9
	<b>Total</b>	<b>120.3</b>	<b>264.4</b>	<b>119.8</b>
<b>Total</b>		<b>1,335.1</b>	<b>2,077.7</b>	<b>55.6</b>

## II. 6. 2. MOVIMIENTOS A FUTURO. (1994-2008)

El elemento básico para determinar los requerimientos y adecuaciones futuras de Veracruz es la carga que se anticipa movilizar. Esta depende del escenario macroeconómico previsto para México en materia de:

- Crecimiento.
- Comercio exterior.
- La situación de los mercados internacionales relevantes.
- Las acciones para hacer más atractivo y eficiente el puerto.
- Las acciones que realicen otros puertos para desarrollarse.

Para incorporar el impacto de esos elementos, se realizaron proyecciones de carga que se basan tanto en el efecto de factores macroeconómicos sobre la carga (PIB de México y de EUA; términos de intercambio; tipo de cambio; importaciones y exportaciones) como en información específica adicional sobre Veracruz. Por ejemplo, la entrada en operación de la terminal de ferrobarriles, la ampliación de la terminal semiespecializada de contenedores y la construcción de diversas instalaciones para fluidos, graneles, etc.

Las proyecciones se basaron en los siguientes supuestos macroeconómicos:

Variable	Crecimiento promedio anual 1993-2008
PIB México (mil. de \$ de 1980)	4.7
INPC México (Base 1978=100)	6.1
Salario mínimo (\$ de 1978)	3.4
Tasa de interés real (Cetes)	5.3
Índice de tipo de cambio real	-0.2
PIB EUA (Bill. de dls de 1985)	3.0



Las proyecciones se presentan para comercio de altura (importaciones y exportaciones, por tipo de carga relevante en ese movimiento). Los resultados de dichas proyecciones son los siguientes:

RESUMEN DE PROYECCIONES DE CARGA  
(MILES DE TONELADAS)

Tipo de carga	Real 1993	Proyecciones			TCMA 1993-1995	TCMA 1993-2000	TCMA 2001-2008
		1995	2000	2008			
CARGA GENERAL	2,973	3,604	5,846	11,056	10.1	8.3	8.3
-CONTENERIZADA	1,987	2,425	3,997	7,740	10.5	10.5	8.6
- SUELTA	986	1,179	1,849	3,316	9.3	9.7	7.7
GRANEL AGRÍCOLA	1,901	2,049	2,474	3,835	3.8	3.8	5.7
GRANEL MINERAL	449	483	580	786	3.7	6.7	3.8
FLUIDOS	642	784	1,303	2,315	10.4	10.5	7.4
(VIA FERR/RO.RO.)	0	432	592	810	N.S	6.5	4
SUBTOTAL	5,965	7,352	10,795	18,802	11	8.8	8.2
PETRÓLEO Y DER.	1,380	1,489	1,803	2,520	3.9	3.9	4.0

CAPÍTULO III.  
ANÁLISIS ECONÓMICO,  
POLÍTICO Y SOCIAL.

---

### **III. ANÁLISIS ECONÓMICO, POLÍTICO Y SOCIAL.**

#### **III.1 ANÁLISIS ECONÓMICO.**

##### III.1.1 TARIFAS POR EL USO DE INFRAESTRUCTURA.

De acuerdo con las bases fijadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, las Administraciones Portuarias Integrales podrán percibir ingresos mediante las cuotas que cobran a las embarcaciones por el uso de la infraestructura concesionada por el Gobierno Federal a estas administraciones, con el fin de que recuperen el costo que ocasiona utilizar la infraestructura portuaria y proveer los distintos servicios, así como generar recursos para nuevas inversiones. Para ello se fijaron tarifas máximas por el uso de los bienes en función de las características de la embarcación, los mecanismos, períodos de vigencia, así como la regulación tarifaria; suprimiéndose total o parcialmente en esta última cuando las causas que le dieron origen dejen de existir, o así lo dictamine la Comisión Federal de Competencia.

Para el puerto de Veracruz se tienen autorizadas las tarifas máximas que se muestran en la tabla siguiente, las cuales fueron expedidas por la SHCP a partir del 1ro. de diciembre de 1995.

Actualmente la aplicación de estas tarifas en los puertos del país, no están a su nivel máximo, debido a que existe una etapa de transición donde se establece un subsidio para disminuir el impacto en el pago que tienen que realizar los usuarios. Desde el inicio de su aplicación se diferenciaron de acuerdo al tipo de tráfico, siendo para el tráfico de cabotaje un nivel del 60% y 80% para el tráfico de altura; asimismo éstas se revisan cada semestre incrementándose 10% y actualizando sus costos de acuerdo a la inflación promedio emitida por el Banco de México, hasta llegar a su nivel del 100%. En el caso de Veracruz este nivel actualmente se cubre al máximo debido a su tipo de tráfico, el cual es de altura en su totalidad.

Para el tipo de embarcaciones pesqueras, no se realiza el cobro por el uso de la infraestructura portuaria a propuesta de las asociaciones y cooperativas; las cuales realizan negociaciones con la APIVER para el establecimiento de las cuotas que éstas deberán pagar.

TARIFA	MONTO	UNIDAD DE MEDIDA
1. Puerto para embarcaciones comerciales:		
1.1 Fijo	\$ 6,140.00	Por embarcación de 500 o más unidades de arqueo bruto o de 45 o más metros de eslora.
1.2 Variable	\$ 0.49	Por unidad de arqueo bruto o fracción de las embarcaciones de 500 o más unidades de arqueo bruto, o de 45 o más metros de eslora.
2. Diarías	\$ 28.98	Por unidad o fracción de permanencia en el puerto para embarcaciones de menos de 500 unidades de arqueo bruto, o de menos de 45 metros de eslora.
3. Atraque para embarcaciones comerciales:		
3.1 Muelles no especializados para movimiento de carga contenerizada.	\$ 1.14	Por metro o fracción de eslora de la embarcación y hora o fracción de tiempo de atraque.
3.2 Muelles especializados para movimiento de carga contenerizada	\$ 3.94	Por metro o fracción de eslora de la embarcación y hora o fracción de tiempo de atraque.
3.3 Embarcación abarloada, anejorada o acoderada.	50%	Pagarán el 50% de los que resulte del cálculo de la cuota de atraque, según los puntos 3.1 y 3.2.
4. Muelleaje	\$ 1.48	Por tonelada o fracción de carga embarcada o desembarcada.
5. Puerto para embarcaciones pesqueras:		
5.1 Fijo	-	Por embarcación de 15 metros o más de eslora o que no posean superestructura descubierta.
5.2 Variable	-	Por unidad de arqueo bruto o fracción de la embarcación de 15 metros o más de eslora e que no posea superestructura descubierta.
6. Atraque para embarcaciones pesqueras:		
6.1 Atraque para embarcaciones pesquera abarloada, anejorada o acoderada	-	Por metro o fracción de eslora de la embarcación y día o fracción de más de 1 hora de tiempo de atraque. Pagarán el 40% de lo que resulte del cálculo de la cuota de atraque, según el punto 6 anterior.

## III.1.2. CONTRAPRESTACIÓN Y FONDO DE RESERVA.

CONTRAPRESTACIÓN. Se refiere a un costo integrado en las tarifas por el uso de infraestructura, que corresponde a una tasa del 7% del valor de la infraestructura portuaria en las tarifas de puerto fijo, puerto variable y atraque. Este concepto se manifiesta a la Federación en función del flujo de embarcaciones que arriban al puerto. Debido a la aplicación de la tarifa en la etapa de transición, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público estableció el coeficiente llamado tarifa "A" para el pago de estas contraprestaciones en función de la utilidad resultante de los ejercicios semestrales, diferenciando estos valores de acuerdo al tipo de tráfico; para Veracruz los conceptos de los coeficientes por contraprestación se muestran en el próximo cuadro. La APIVER pago por este concepto \$2.64 millones de pesos en 1994 y \$5.25 millones en el período de enero a noviembre de 1995, que representa en promedio en 4.59% de sus ingresos totales.

FONDO DE RESERVA. Al igual que las contraprestaciones este valor se encuentra integrado en la tarifa por el uso de infraestructura, y corresponde al valor de la depreciación de las obras; que puede ser utilizado directamente por la API o bien enterarlo a la Federación, integrando un fondo por la SHCP, del cual se puede hacer uso cuando así lo requiera la Administración Portuaria vía presupuesto. En Veracruz, los valores de los coeficientes para este fondo se observan en el siguiente cuadro como tarifa "B". En el caso de Veracruz, la API optó por la utilización de los recursos del fondo de reserva en forma directa manejado en su programa de inversiones, por lo cual no tiene obligación de enterar dichos recursos a la Federación. En 1995 la APIVER utilizó \$72.6 millones, para cumplir sus compromisos programados en inversiones de nueva infraestructura, que representa en promedio el 88% de sus ingresos totales, tales recursos se obtuvieron de transferencias federales, inversiones privadas y la utilización del fondo de reserva.

---

## Valores en \$

Concepto	Tarifa "A" Contraprestación.	Tarifa "B" Fondo de Reserva
Puerto Fijo (por embarcación)	38.80	16.06
Puerto Variable (por TRB)	0.0781	0.0336
Atraque General (por MEH)	0.4806	0.1091
Atraque Contenedores (por MEH)	1.5754	0.4501

Fuente: Tarifas vigentes autorizadas para el primer semestre de 1996 por la SHCP

TRB: Tonelada de registro bruto.

MEH: Metro/eslora/hora

### III.1.3 TARIFAS POR SERVICIOS PORTUARIOS.

Los servicios portuarios que se prestan en el puerto de Veracruz, como son maniobras de carga general y contenedores, pilotaje, lanchaje, avituallamiento, amarre de cabos, entre otros, son realizados por operadores y prestadores de servicios privados, mediante contratos de cesión parcial de derechos o prestación de servicios, que operan con tarifas autorizadas y registradas por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte a través de la Dirección General de Puertos, donde algunas de ellas son reguladas y otras fijadas libremente.

Las principales operadoras para el servicio de maniobras en el puerto son ICAVER que opera en la terminal especializada de contenedores, y cuyo tope tarifario actual se estimó en 140 dólares por maniobra integrada; Corporación Integral de Comercio Exterior S.A de C.V., Operadora Portuaria del Golfo S.A de C.V. y Compañía Terminal de Veracruz S.A de C.V., que operan con tarifas diferenciales por tipo de carga, en otras instalaciones del puerto. Asimismo los servicios conexos operan con tarifas autorizadas y registradas por la Secretaría. Algunas de las tarifas para los diferentes servicios portuarios se muestran a continuación.

**SERVICIOS PORTUARIOS CONEXOS.**

Servicio	Tarifa en \$	Unidad
Remolque	1.05	HP/HR
Pilotaje	0.55	\$ por TRB más
	4.00	por pie calado

Fuente: Tarifas vigentes en 1990, Dirección General de Puertos, SCT.

TRB: Tonelada de registro bruto.

HP: Hora de pilotaje.

HR: Hora de remolque.

**Tarifas en la terminal especializada de contenedores**  
Valores en \$

Concepto	Contenedor lleno	Contenedor vacío
1.- Maniobras a bordo		
a) De buque a patio o viceversa	718.00	504.00
b) Reacomodo en una misma línea	337.00	236.00
c) Reacomodo en línea diferente	989.00	692.00
2.- Maniobras en tierra		
d) De patio a vehículo de transporte terrestre o viceversa	156.00	110.00
3.- Maniobras adicionales en tierra		
e) Movimientos a solicitud del usuario		
4.- Llenado-Vaciado		
Llenado vaciado en la terminal a solicitud del usuario, por cada tonelada o fracción	20.00	

Fuente: Tarifas vigentes para 1990, Dirección General de Puertos, SCT.

**Tarifas por maniobras de carga (Promedio)\*  
(en \$ por tonelada)**

Concepto de maniobra	Desembarque/ Embarque	Entrega/ Recepción	Maniobra Integrada**
a) Carga General fraccionada	38.77	14.69	
b) Carga General por unidades de más de 1000 kg.	66.35	26.35	
c) Por unidad (Automóviles y Camiones)	36.15	12.42	
d) Contenedores			
Llenos	357.25		
Vacíos	225.03		
e) Cuotas especiales			
Productos agrícolas a granel			25.77
Minerales y fertilizantes			30.38
Azúcar			21.92
Chatarra			16.96
Saquería			42.75
Tubos			22.89

Fuente: Tarifas vigentes a partir del 1.º de enero de 1996, Dirección General de Puertos, S.C.I.

\* Cuotas promedio de sus tarifas diferenciales.

\*\* Comprende maniobras de buque a vehículo de transporte terrestre o viceversa.



### III.1.4 CONTRAPRESTACIÓN POR EL USO DE ÁREAS E INSTALACIONES.

Las Administraciones Portuarias Integrales están facultadas para cobrar por el uso, aprovechamiento y explotación de terrenos, áreas de agua ocupadas e instalaciones, propiedad del Gobierno Federal, que se encuentran dentro del recinto portuario concesionado a ellas y que a su vez sean cedidas a sociedades mercantiles.

Conforme lo establecido en la Ley de Puertos, los que tengan concesiones dentro de la API o que se interesen por una área del recinto, celebrarán contratos de cesión parcial de derechos. Por la cesión parcial está autorizada, por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, a cobrar hasta el 12% anual del valor de los inmuebles cedidos y del área de agua ocupada. En la fijación de estos montos la API puede cobrar menos si así conviene a los intereses del puerto dependiendo del volumen de inversiones que realizará el cesionario, el tiempo de la fase pre-operativa y el período de maduración del proyecto. Para el caso de Veracruz, donde existe escasez de terrenos, se puede establecer desde el principio un porcentaje cercano al 12% anual. Por este concepto la API actualmente no paga contraprestación al Gobierno Federal.

La Administración Portuaria Integral de Veracruz ha obtenido por este concepto, 8.9 millones en el período enero-noviembre de 1995, que representan el 7.7% de sus ingresos totales.

Asimismo por el concepto de las concesiones en el puerto y que no han celebrado contrato de cesión parcial de derechos con la APIVER, se tienen reportados ingresos a la Federación por \$1.46 millones al 25 de enero de 1996, ver el siguiente cuadro.

NUM.	Empresa	Oficio de notificación de la Contraprestación		Oficio de la requisición del pago		Situación sobre el pago	Importe pagado\$	Observaciones
		Número	Fecha	Número	Fecha			
1.-	Almacenes Nacionales de Depósito, S.A. de C.V.	501.501.-386	5-sep-94	116.307.-032	22-nov-94	Pagado	1'135,574	Pagado de conformidad firmó contrato con API Veracruz, el 01-ene-95
2.-	Aluminio y Derivados de Veracruz, S.A. de C.V.	501.510.-387	16-nov-94	116.307.-033	16-nov-94	Pagado	44,792	Pagado de conformidad firmó contrato con APIVER, el 17-feb-95
3.-	Cementos Apasco S.A. de C.V.	501.510.-382	5-sep-94	116.307.-062	17-dic-94	Pagado	101,441	Pagado de conformidad.
4.-	Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V.	501.510.-385	5-sep-94	116.-756	24-nov-94	Sin comprobante de pago	0	Se inconformó y se le ratificó la contraprestación
5.-	Compañía Mexicana de Transportaciones S.A. de C.V.	501.510.-381	5-sep-94	116.307.-027	16-nov-94	Sin comprobante de pago	0	No ha presentado pago alguno por concepto de contraprestación al Gobierno Federal
6.-	Grupo Industrial Astro, S.A. de C.V.	501.510.-383	5-sep-94			Sin comprobante de pago	0	Pagará a partir de la entrega del área concesionada
7.-	Latex Distribuidora, S.A. de C.V.	501.510.-384	5-sep-94	116.307.-030	16-nov-94	Pagado	175,730	Se inconformó y se le ratificó la
8.-	Terminal Marítima Especializada, S.A. de C.V.	501.510.-385	5-sep-94				0	Contraprestación Se dejó sin efecto pago de Contraprestación mediante oficio 510-577.

### III.1.5 SITUACIÓN FINANCIERA.

#### BALANCE GENERAL.

Al 30 de noviembre de 1994, la API de Veracruz registró un activo total de \$57.4 millones y para la misma fecha de 1995 ascendió a \$64.3 millones, lo que significa un incremento de 12.1%. En el mismo período, el activo circulante registró un decremento del 80.4% debido a una disminución importante de las disponibilidades. El activo fijo tuvo un crecimiento de 2.6 veces por la adquisición de inmuebles, representando el 9.6% del activo total. El activo diferido tuvo un crecimiento importante al alcanzar \$47.4 millones en el período, el cual equivale al 73.7% del activo total y está destinado a la inversión en infraestructura principalmente.

El pasivo total tuvo una disminución del 24.6%, al pasar de \$27.0 a \$20.4 millones en el período analizado. El pasivo circulante, representó el 20.7% del activo total y registró un decremento del 50.7% en el lapso en estudio, pasando de \$27.0 a \$13.4 millones.

La APIVER no tiene deudas a largo plazo. En el período señalado, pasa la partida de provisiones del pasivo circulante al diferido, teniéndose un monto de \$7.0 millones en este rubro.

El capital contable era de \$30.3 Millones en 1994, el cual aumentó a \$49.9 millones al 30 de noviembre de 1995, que significa un incremento importante de 1.4 veces. Este concepto representa el 68% del activo total y prácticamente está formado por las utilidades del ejercicio anterior y del actual, ya que el capital social de la APIVER sólo es de \$73,984.00, que representa el 0.1% del activo total.

**BALANCE GENERAL DE LA API DE VERACRUZ**  
**AL 30 DE NOVIEMBRE DE 1995.**  
**Miles de Pesos.**

Concepto	1994	1995	% 1995	T.C. %95/94
Activo	57,360.4	64,317.5	100.0	12.1
-Circulante	55,015.1	10,759.7	16.7	-80.4
-Fijo	2,336.5	6,190.1	9.6	164.9
-Diferido	8.8	47,367.7	73.7	538,169.3
Pasivo	27,028.2	20,376.3	31.7	-24.6
-Circulante	27,028.2	13,336.3	20.7	-50.7
-Fijo	-	0.0	0.0	-
-Diferido	-	7,040.0	10.9	-
Capital Contable	30,332.2	43,941.2	68.3	44.9
-Capital Social	50.0	74.0	0.1	48.0
-Resultado		39,473.9	61.4	-
Ejercicio Anterior				
-Resultado del	30,282.2	1,529.2	2.3	-95.0
Ejercicio				
-Exce. (Insu) Act.		2,864.1	4.4	-
Cap				
Pasivo + Capital	57,360.4	64,317.5	100.0	12.1

T.C. = Tasa de Crecimiento

**BALANCE GENERAL DE LA API DE VERACRUZ  
AL 30 DE NOVIEMBRE DE 1995.  
Miles de Pesos.**

Concepto	1994	1995	% 1995	T.C. %95/94
Activo	57,360.4	64,317.5	100.0	12.1
-Circulante	55,015.1	10,759.7	16.7	-80.4
-Fijo	2,336.5	6,190.1	9.6	164.9
-Diferido	8.8	47,367.7	73.7	538,169.3
Pasivo	27,028.2	20,376.3	31.7	-24.6
-Circulante	27,028.2	13,336.3	20.7	-50.7
-Fijo	-	0.0	0.0	-
-Diferido	-	7,040.0	10.9	-
Capital Contable	30,332.2	43,941.2	68.3	44.9
-Capital Social	50.0	74.0	0.1	48.0
-Resultado Ejercicio Anterior		39,473.9	61.4	-
-Resultado del Ejercicio	30,282.2	1,529.2	2.3	-95.0
-Exce. (Insu) Act. Cap		2,864.1	4.4	-
Pasivo + Capital	57,360.4	64,317.5	100.0	12.1

T.C. = Tasa de Cambio

## ESTADO DE RESULTADOS.

En el período enero-noviembre de 1995, los ingresos alcanzaron un monto total de 114.4 millones que respecto a lo obtenidos en el mismo período de 1994, de \$77.1 millones representan un incremento del 48.3%, lo cual se debió principalmente a los ingresos derivados de la infraestructura, el almacenaje, la renta de equipo especializado y las concesiones de servicios.

Los egresos en el mismo período registraron un monto de \$111.8 millones, significando un crecimiento de 3 veces respecto a los de enero-noviembre de 1994. Lo anterior se debe a que en dicho año la APIVER casi no tuvo gastos de mantenimiento de la infraestructura mientras que en 1995 los gastos por infraestructura participaron con el 84.6% de los egresos totales, los gastos de administración con el 7.9% y el pago de contraprestaciones con el 4.7%.

La cuenta de ingresos financieros pasó de \$3.7 millones en 1994 a \$5.6 millones con un crecimiento de 51.3%, lo anterior se debe a que la API de Veracruz mantiene la mayor parte de sus disponibilidades en inversiones financieras que le proporcionan intereses considerables.

En el período de análisis la APIVER disminuyó sus utilidades netas en un 95% al pasar de \$30.3 millones en 1994 a \$1.5 millones en 1995, cifra que representa el 1.3% de los ingresos totales. La disminución de la utilidad se debe en primer lugar al crecimiento considerable de los gastos de infraestructura que subieron más de 5 veces, no pudiéndose identificar en el estado de resultados en que rubros se hicieron los egresos, y en segundo lugar porque está provisionándose el 68.7% para el pago de ISR (Impuesto Sobre la Renta) en lugar del 35%. Ver siguiente tabla.

**ESTADO DE RESULTADOS DE LA API DE VERACRUZ**  
**AL 30 DE NOVIEMBRE DE 1995**  
 (Miles de Pesos)

Concepto	1994	1995	PPRI* en 1995	T.C. % 95/94
<b>INGRESOS</b>	77,104.2	114,365.1	100.0	48.3
Infraestructura y almacenaje	54,832.3	62,565.1	54.7	14.1
Arrendamiento	719.1	21,455.9	18.8	-
De espacios	719.1	5,342.9	4.7	643.0
De equipo semiespecializado	-	16,113.0	14.1	-
Concesiones y Servicios	14,888.8	8,860.1	7.7	-40.5
Otros (Ing. diversos)	6,664.0	21,484.0	18.8	222.4
<b>EGRESOS</b>	36,913.2	111,802.4	97.8	202.9
Infraestructura	17,999.6	94,643.5	82.8	425.8
Arrendamiento de espacios	-	3,039.8	2.7	-
Cont. de Pres. de Servicios	8,676.1	-	-	-
Gastos de Administración	7,592.5	8,868.2	7.9	16.8
Contraprestación	2,645.0	5,250.9	4.6	98.5
<b>UTILIDAD OPERACIONAL</b>	40,191.0	2,562.7	2.2	-93.6
<b>GASTOS E INGRESOS FINAN.</b>	3,740.6	2,322.6	2.0	-37.9
<b>UTILIDAD ANTES DE IMPUESTO</b>	43,931.6	4,885.3	4.3	-88.9
ISR	13,649.4	3,356.1	2.9	-75.4
PTU	-	-	-	-
<b>UTILIDAD NETA</b>	30,282.2	1,529.2	1.3	-95.0

\* PARTICIPACIÓN PORCENTUAL RESPECTO A LOS INGRESOS EN 1995

### III.1.6 RAZONES FINANCIERAS.

De acuerdo con los ejercicios de la APIVER para los meses de agosto y noviembre de 1994 y junio, julio agosto y noviembre de 1995, se tienen los siguientes resultados:

#### LIQUIDEZ.

En los meses del presente año la API ha tenido problemas de liquidez, ya que el índice de liquidez inmediata tuvo valores inferiores a 1, de 0.30 en junio 0.71 en agosto y de 0.50 en noviembre. lo mismo se concluye de la relación de activo circulante a pasivo circulante, la cual tiene valores bajos, menor que 2 que es el índice recomendable para que una empresa no presente problemas de liquidez.

#### SOLVENCIA.

La solvencia de la APIVER es adecuada, ya que tiene un apalancamiento bajo en noviembre de 1995, por cada peso de pasivo la empresa disponía de \$3.16 de activo y \$2.16 de capital contable, lo cual le da capacidad a la APIVER de cubrir sus deudas a corto plazo.

#### RENTABILIDAD.

En el período analizado, la API había obtenido rentabilidades adecuadas, salvo en el mes de junio y sobre todo en noviembre del año en curso, debido a que tuvo rentabilidades abajo del 40%. En noviembre de 1995 los indicadores de rentabilidad representados por la utilidad neta entre el ingreso total, el capital contable y el activo total tuvieron valores de 1%, 3% y 2% respectivamente, lo que representa una rentabilidad negativa en términos reales de 46.2% respecto al ingreso total, de 44.2% del capital contable y de 45.2% con relación al activo total.

#### PRODUCTIVIDAD.

La productividad financiera de la APIVER se considera buena en el lapso analizado. El período de cobranza promedio mejoró de 11 días obtenidos en agosto de



1994 a 2 días en el mes de noviembre de 1995.

La APIVER cuenta con un fuerte respaldo para endeudamiento, medido por la relación activo fijo/capital contable, la cual es relativamente baja ya que en noviembre de 1995, alcanzó un valor de 0.14, mayor en 14 veces al obtenido en agosto de 1994. Lo anterior se debió a la adquisición de activos fijos (inmuebles y equipos) por \$4.6 millones en el período. La relación anterior significa que por cada peso de capital contable de la APIVER, 14 centavos financiaron la adquisición de activo fijo.

El movimiento de la inversión, expresado como la relación de ingresos totales entre el activo total aumentó de 1.13 en agosto de 1994 a 1.78 en noviembre de 1995, no obstante que la API de Veracruz ha iniciado su programa de inversión con la construcción de infraestructura portuaria a la que destinó \$47.4 millones, los cuales representaron el 73.7% de su activo total.

En virtud de que el activo fijo de la APIVER es bajo, el 9.6% respecto al activo total, el indicador de ingreso total entre el activo fijo fue de 18.48 en noviembre de 1995, lo que significa que cada peso de activo fijo produjo 18.48 pesos de ingreso.

#### RAZONES FINANCIERAS.

CONCEPTO	AGOSTO 1994	NOVIEMBRE 1994	JUNIO 1995	JULIO 1995	AGOSTO 1995	NOVIEMBRE 1995
<b>1. LIQUIDEZ</b>						
Disponibilidad/Pasivo circulante.	1.69	1.78	0.30	0.83	0.71	0.50
Activo circulante/Pasivo circulante.	1.95	2.04	1.33	1.29	1.03	0.81
<b>2. SOLVENCIA</b>						
Activo total/Pasivo total	1.96	2.04	3.30	3.17	4.51	3.16
Capital contable/Pasivo total	0.96	1.12	2.33	2.17	3.57	2.16
<b>3. RENTABILIDAD</b>						
Utilidad neta/Ingreso total	0.43	0.39	0.36	0.57	0.55	0.01
Utilidad neta/Capital contable	1.00	1.00	0.39	0.59	0.62	0.03
Utilidad neta/Activo total	0.49	0.53	0.27	0.41	0.48	0.02

## CONT. RAZONES FINANCIERAS

CONCEPTO	AGOSTO 1994	NOVIEMBRE 1994	JUNIO 1995	JULIO 1995	AGOSTO 1995	NOVIEMBRE 1995
<b>4. PRODUCTIVIDAD</b>						
Cuentas por cobrar/Ingreso total	10.93	8.91	6.76	5.67	4.08	1.89
Activo fijo/Capital contable	0.01	0.08	0.10	0.07	0.06	0.14
Ingreso total/Activo total	1.13	1.34	0.75	0.72	0.87	1.78
Ingreso total/Activo fijo	248.80	33.00	10.93	16.06	17.79	16.48

## III.1.7 INVERSIONES.

## MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA.

El mantenimiento de la infraestructura en el puerto de Veracruz cuyo monto programado para 1995 se estimó en \$17.5 millones, representó el 8.7% del total de las inversiones para ese año (ver próxima tabla), y comprende diversas obras de rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura existente. En este sentido, la Administración Portuaria Integral de Veracruz reportó un avance global de los trabajos ejecutados del 65.3% del total en el período de enero a septiembre de 1995 con una erogación de \$10.1 millones. En el cuadro se describen las obras de mantenimiento que se contemplaron para 1995 y el grado de avance de los trabajos a la fecha reportada.

COMPROMISOS PARA 1995 DE  
MANTENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA

OBRA	Avances a septiembre de 1995 (%)
1. Rehabilitación del sistema de alumbrado	79.5
2. Pavimentación, terracería y drenaje de patios	100.0
3. Mantenimiento de vías de ferrocarril	94.0
4. Pinturas en patios y vialidades	100.0
5. Demolición de bodegas en el muelle No. 7	100.0
6. Limpieza en patios y vialidades	88.7
7. Mantenimiento de oficina principal y recinto fiscal	92.0
8. Bacheo de patios y vialidades	100.0
9. Mantenimiento de la red eléctrica de alta tensión	75.5
10. Construcción de caseta de campo	100.0
11. Rehabilitación e instalación de defensas en los paramentos de los muelles fiscales.	100.0
12. Instalación de cerca de malla ciclónica en patios P. Linda.	100.0
13. Mantenimiento a techos y portines de diversas bodegas	5.0
<b>Total</b>	<b>65.3</b>

## INVERSIONES PROGRAMADAS 1995-2000.

Las inversiones programadas para el puerto de Veracruz se orientan a resolver problemas que causen cuellos de botella en materia de operación y la reordenación gradual de sus actividades actuales y de su expansión futura. Las inversiones en nueva infraestructura, se encuentran estimadas en el Programa de Inversiones 1995-2000 que se muestra en el cuadro siguiente con un monto de \$692.3 millones, de los cuales \$567 millones corresponden a inversiones que la Administración Portuaria Integral de Veracruz realizará principalmente en los tres primeros años de este programa; asimismo el resto de las inversiones de \$125.3 millones, se espera obtenerlos de los compromisos adquiridos por inversionistas privados establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos. Para cumplir con los compromisos de inversión se tendrán como principales fuentes de financiamiento los fondos de inversión y utilidades por parte de la Administración, los créditos directos del Gobierno Federal y la banca comercial y la inversión privada.

En 1995 se ejecutaron obras de acuerdo al Programa Maestro de Desarrollo, con una inversión de \$66.3 millones que representa el 55% del total programado para ese año, las cuales se describen a continuación.

De las principales obras realizadas se tienen la construcción del rompeolas norte con una asignación de \$20.2 millones con un avance ejercido de 94.4%, que representa 870 metros de construcción de obra física, esto significa un 17.7% del total de la obra; en la ampliación norte del puerto, acceso y camino perimetral se urbanizan terrenos en una superficie de 116 ha., de las cuales el 76.7% se comprometerán con cesiones parciales de derechos y el restante será utilizado para vialidades e instalaciones de la aduana marítima. El avance de éstas obras es del 24.4% del total programado con una asignación en 1995 de 25.1 millones.

La reestructuración del muelle 2 y la demolición de la bodega 9, el avance de los trabajos es del 92.2%, del total de asignación autorizada para 1995 que fue de \$4.3

millones, quedando pendientes obras menores que se ejecutarán en este año.

En la terminal de usos múltiples la asignación realizada en el año de 1995 fue de \$9.5 millones para la construcción de un tramo de muelle de 50 metros de largo por 22 metros de ancho, de los cuales se han ejercido el 9.2% de la asignación autorizada, que representa un avance de los trabajos de construcción del 15%.

Evaluación de las inversiones realizadas en 1995.

Obra	Asignación (millones de \$)	Avance anual (%)	Programado* 1995(millon.de\$)
Rompeolas norte	20.1	94.4	50.0
Ampliación norte, accesos y camino	25.1	24.4	40.0
Restauración del muelle 2 y demolición de la bodega 9	4.3	92.2	5.2
Construcción del muelle de la TUM	9.5	9.2	25.0
Estudios y proyectos, consolas para contenedores y reforestación	7.3	100.0	-
<b>Total</b>	<b>66.3</b>		<b>120.2</b>

\*Montos estimados en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario

TUM: Terminal de usos múltiples.

PROGRAMA DE INVERSIONES 1995-2000 (EN MILES DE \$)

	1995 \$	1996 \$	1997 \$	1998 \$	1999 \$	2000 \$	TOTALES
Total	184,500	223,500	144,700	36,500	45,000	58,000	692,300
Subtotal APIVER	160,300	154,500	112,700	36,500	45,000	58,000	567,000
A) Protección Rompeolas Norte	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000	
B) Relleno y nivelación camino penitral	25,000	25,000	4,500	4,500	5,500	5,500	
C) Construcción camino penitral	5,000	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	
D) Demolición de bodegas	3,200	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	
E) Introducción de servicios zona norte	5,000	5,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
F) Construcción muelle 250 m T.U.M.	25,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
G) Relleno dársena cabotaje	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
H) Reestructuración muelle %2	2,000	7,000	2,000	2,000	2,000	2,000	
K) Oficinas aduana, autoridades y APIVER		3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
L) Andenes 1a y 2a revisión	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	
N) Armp. muelle aluminio primario de granos	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	
O) Barda delimitar recinto portuario	2,500	3,000	2,500	2,500	2,500	2,500	
Q) Habitación vías de F.C.C.	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	
S) Rompeolas antepuerto y deflector	4,500	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	
T) Estacionamiento	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	4,500	
M) Explotación y compra de terrenos	1,700	1,700	1,700	1,700	1,700	1,700	
X) Armp. de patos y obras complementarias	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	
(Terminal de contenedores)	15,000	35,000	7,300	7,300	7,300	7,300	
Y) Habitación de patos de T.U.M. 1a etapa	100	100	100	100	100	100	
I Demolición edificios expropiados	7,800	3,000	25,900	25,900	25,900	25,900	
II Supervisión, estudios y proyectos							
Otros estudios y obras nuevo puerto							

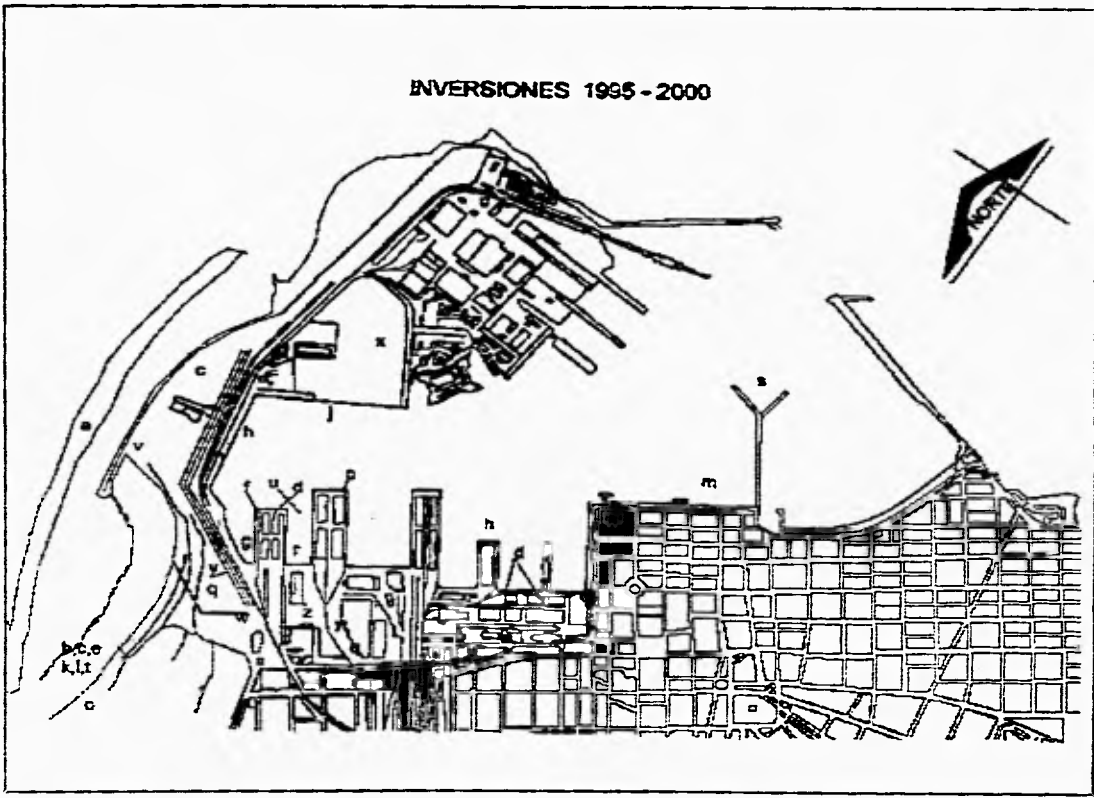
## PROGRAMA DE INVERSIONES 1995-2000 (EN MILES DE \$)

	1995 \$	1996 \$	1997 \$	1998 \$	1999 \$	2000 \$	TOTALES
Total	184,500	223,600	144,700	36,500	45,000	58,000	692,300
Subtotal APIVER	160,300	154,500	112,700	36,500	45,000	58,000	567,000
A) Prolongación Rompeolas Norte	50,000	50,000	50,000				
B) Relleno y nivelación de terrenos	25,000	25,000	5,500				
C) Construcción camino perimetral	5,000	4,500	4,500				
D) Demolición de bodegas	3,200	5,000					
E) Introducción de servicios zona norte	5,000	5,000	3,000				
F) Construcción muelle 250 m. T.U.M.	25,000	2,000					
G) Relleno dársena cabotaje	2,000						
H) Reestructuración muelle #2	2,000						
K) Oficinas aduana, autoridades y APIVER		7,000	2,000				
L) Andenes 1a. y 2a. revisión		3,000					
N) Amp. muelle aluminio p/manejo de granos	5,000	5,000					
O) Barda delimitar recinto portuario	2,500	3,000	2,500				
Q) Habilitación vías de F.F.C.C.	2,500	2,500					
S) Rompeolas antepuerto y deflector			6,000				
T) Estacionamiento	4,500	4,500	5,000				
W) Expropiación y compra de terrenos	1,700						
X) Amp. de patios y obras complementarias (terminal de contenedores)	4,000						
Y) Habilitación de patos de T.U.M. 1a. etapa	15,000	35,000	7,300				
I) Demolición edificios expropiados	100						
II) Supervisión, estudios y proyectos	7,800	3,000	26,900				
Otros estudios y obras nuevo puerto				36,000	45,000	58,000	

## CONT. PROGRAMA DE INVERSIONES 1995-2000 (EN MILES DE \$)

	1995 \$	1996 \$	1997 \$	1998 \$	1999 \$	2000 \$	TOTALES
Subtotal Privados	24,200	69,100	32,000	-	-	-	125,000
J) Amp muelle de contenedores 200 m.		8,000					
M) Muelles de la armada	8,000	10,000					
P) Demolición 9,600 m <sup>2</sup> de muelles	4,000	3,900					
R) Relleno dársena sur cabotaje	2,200	2,200					
U) Muelle usos múltiples		15,000	10,000				
V) Reubicación tuberías de PEMEX	10,000	10,000					
Y) Habilitación patio T.U.M. 2a. etapa		20,000	22,000				
Mantenimiento de instalaciones portuarias	17,550	10,000	8,000	8,000	8,000	7,500	59,050





## III.2 ANÁLISIS POLÍTICO Y SOCIAL.

### III.2.1 INTRODUCCIÓN.

La Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz, tiene especial interés y preocupación en cumplir con todas las leyes y reglamentos establecidos por el Gobierno Federal, para el desarrollo y funcionamiento de su administración.

Es por esta razón que la APIVER a elaborado de manera paralela con el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, una Manifestación de Impacto Ambiental; en ella se cumple totalmente con las condicionantes impuestas por la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca.

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario, contempla la construcción de varias obras, las cuales se describieron ampliamente en el subtema de inversiones, encaminadas principalmente a lograr mayores áreas de estacionamiento y almacenamiento de carga, desalojar las calles que circundan al puerto de trailers, mejorar la vialidad del puerto optimizando los espacios disponibles. La justificación de este programa se basa principalmente en los siguientes objetivos:

- Realizar las adecuaciones mínimas necesarias a la distribución actual de áreas.
- Manejar de manera eficiente la carga que previsiblemente recibirá el puerto.
- Maximizar el aprovechamiento de terrenos y las instalaciones existentes.
- Ampliar el área total del puerto, a fin de resolver dos problemas esenciales: la falta de capacidad de almacenamiento de tránsito y estacionario, y los congestionamientos viales y operativos del puerto y la ciudad.
- Reestructurar y adecuar la vialidad para incrementar la eficiencia de las operaciones actuales y futuras del puerto.
- Ubicar nuevas instalaciones y terminales que correspondan a la demanda que enfrentará el puerto.

De manera congruente con el Programa Maestro, se realizarán en los planes a largo plazo, obras que si bien no son responsabilidad directa de la APIVER, se vinculan con la infraestructura y equipo del puerto, y afectan el desarrollo y viabilidad de todo el programa, tales obras son:

- Reubicación de la Tubería de Petróleos Mexicanos, cuya localización actual afecta la operación de la futura Terminal de Usos Múltiples, así como el tráfico vehicular de la zona de fluidos y de la Terminal Especializada de Contenedores.

- Relocalización de la banda transportadora de granos, para darle mayor fluidez a la Terminal Especializada de Contenedores.

Adicionalmente, se prevén otras actividades tales como: ampliación de la Terminal de Contenedores; reforzamiento del muelle de granos para contenedores; construcción de bodegas estacionarias; instalación de tanques de almacenamiento de fluidos; construcción y equipamiento de bodega refrigerada; terminal roll-on/roll-off; construcción de muelle de servicios turísticos. Todas estas obras serán realizadas por los concesionarios.

### III.2.2 ANÁLISIS POLÍTICO.

La vinculación del Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Veracruz, elaborado por la APIVER, con las normas y regulaciones existentes, se basa principalmente en una revisión de documentos oficiales tales como:

- Plan Nacional de Desarrollo.
- Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas.
- Plan Director Urbano.
- Ecolplán del Estado de Veracruz.

### PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

La revisión del Plan Nacional de Desarrollo (1995-2000), marca el objetivo de armonizar el crecimiento económico con el restablecimiento de su calidad, promoviendo la conservación y aprovechamiento racional de los recursos naturales. Ordenar las zonas y regiones del país con criterios ecológicos; sujetar los proyectos de desarrollo a criterios de cuidado ambiental, detener y revertir la contaminación del agua, mejorar la calidad del aire y adecuar el marco legal; la educación y el uso de nuevas tecnologías; más altas prioridades de protección y restauración del ambiente.

En las políticas de Comunicaciones y Transportes se atiende de manera prioritaria, la conservación de la infraestructura que facilite la provisión de los servicios de comunicaciones y transporte, para la población de bajo ingreso. Estimular el desarrollo del transporte multimodal, mediante una mejor coordinación entre el transporte marítimo y el aéreo, los ferrocarriles y el autotransporte.

En lo que se refiere a la política marcada en este documento, se llega a la conclusión de que existe concordancia con los lineamientos establecidos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Veracruz.

### SISTEMA NACIONAL DE ÁREAS NATURALES.

Considerando como instrumento normativo integrador de la Política Nacional de Conservación, entendida ésta como la preservación de los recursos naturales y culturales, asimismo su uso racional, que contempla todos los Parques Nacionales, Reservas y Refugios y demás áreas protegidas. Por medio de la cual se unifican los criterios para el establecimiento y manejo de las áreas, así como la canalización y racionalización de los recursos, dentro de un marco jurídico adecuado.

En base a lo anterior expuesto, se debe señalar que en la zona donde se desarrolla el Programa Maestro, no existen parques naturales, reservas, refugios ni áreas

protegidas, que pudieran verse alteradas o modificadas.

#### PLAN DIRECTOR URBANO.

Considerando que la finalidad de los objetivos establecidos en éste documento, es contar con los lineamientos específicos, que permitan enfocar la planeación de la ecología urbana, para considerar y respetar la vocación del medio natural y afrontar la problemática ecológica que se presenta actualmente en la entidad, relacionados con los ecosistemas inducidos.

Para la consecución de los objetivos definidos anteriormente, tendientes a alcanzar la conservación, mejoramiento, regeneración y aprovechamiento de los diferentes ecosistemas que componen el territorio estatal, se establece que el desarrollo del Programa Maestro, se encuentra de acuerdo con las políticas que se siguen dentro del estado, en función de las normas y regulaciones que rigen dicho plan.

#### ECOPLÁN DEL ESTADO DE VERACRUZ.

Dentro de las políticas actuales del Gobierno Federal y Estatal, se contemplan acciones a corto y mediano plazo, y dentro de los lineamientos estratégicos se incluye el mejoramiento de la infraestructura portuaria, lo cual indica que las obras del Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Puerto de Veracruz, no se contraponen a lo estipulado en dicho programa y se apoya como una de las alternativas para este fin.

#### III.2.3 ANÁLISIS SOCIAL.

Actualmente la actividad portuaria dentro del Puerto de Veracruz, genera 7,000 empleos directos aproximadamente, promueve la actividad comercial del estado y contribuye de manera importante a la generación de empleos en la construcción de obra civil del recinto. Además el Puerto de Veracruz atiende a una población estimada de 40

millones de personas en su zona de influencia, participando de ésta forma en la generación de empleos indirectos.

De manera específica el Programa Maestro de Desarrollo Portuario elaborado por la APIVER, tiene las siguientes finalidades que repercutirán de manera social:

- En lo que respecta a la economía; se producirán impactos benéficos significativos no sólo en Veracruz, sino también la derrama económica esperada con la puesta en marcha de este programa generará un gran impacto en la economía del país.

- Con la construcción de las obras contempladas en el Programa Maestro, se generarán suficientes empleos, que demandarán mano de obra especializada, durante en tiempo de ejecución, por lo que habrá una mayor estabilidad económica en la región.

- El estilo y la calidad de vida mejorarán de manera considerable para los trabajadores portuarios y para la población en general, ya que además de empleos directos e indirectos, se mejorarán las condiciones de seguridad vial y de tránsito en todo el municipio de Veracruz.

- La población del municipio de Veracruz se verá beneficiada en incontables formas, por un lado se verá librada del gran congestionamiento vial que se produce por los trailers estacionados en las inmediaciones del puerto y por otro lado, las condiciones de insalubridad que se generan por el número de transportes que arriban al lugar, se disminuirá en su totalidad por las áreas de descanso y los comedores que se construirán.

- Dentro de las áreas de interés histórico localizadas en el puerto, se tiene el Castillo de San Juan de Ulua, este monumento histórico se beneficiará al construirse un camino directo, facilitando el transporte de los vehículos ligeros.

En la realización de todas las actividades y obras a realizar dentro del Programa Maestro, la APIVER elaboró un adecuado programa de trabajo con el objeto de reducir

los tiempos de exposición de los asentamientos urbanos y trabajadores portuarios a la emisión de gases, polvos y ruidos; de la misma forma el adecuado mantenimiento del equipo y maquinaria traerá como consecuencia la reducción de dichas emisiones. Para beneficiar la economía local, se tratará en lo posible contratar mano de obra de la comunidad local.

En lo que respecta al ámbito educativo, la APIVER a desarrollado un plan en el cual destacan los siguientes objetivos:

- a) Elaborar e implementar el programa de visitas de niños (nivel básico) con el objeto de que conozcan su puerto.
- b) Readecuar e implantar un nuevo programa de visitas de universitarios al puerto.
- c) Elaborar material educativo y cultural a distintos niveles para dar a conocer el puerto a la comunidad.
- d) Firmar convenios con escuelas, universidades e instituciones culturales.

En lo que se refiere a la capacitación, la APIVER a proporcionado cursos a su personal, destinados a eficientar los procesos técnicos, operacionales y administrativos, entre los que destacan:

- Curso de Administración Portuaria, en Rotterdam.
- Curso para Directores de Puerto, en Dallas Texas.
- Gerencia y liderazgo.
- Formación Básica para Supervisores.
- Relaciones Humanas.
- Calidad Total.
- Seguridad Total.
- Seguridad e Higiene.

CAPÍTULO IV.  
CONCLUSIONES.

---



## IV. CONCLUSIONES.

El Puerto de Veracruz debido a su posición estratégica y a su amplia zona de influencia (en la que se sitúa la Cd. de México), es el más importante de la costa Este del país; esto implica grandes movimientos de carga, descarga, almacenamiento y transporte de mercancías (actualmente se manejan 7 millones de toneladas al año), que requieren de cada vez más y mejores procesos técnicos, operacionales y administrativos eficientes para lograr una mejor productividad.

En el Puerto de Veracruz al igual que los demás puertos del país, basándose en el nuevo marco jurídico, se han establecido nuevas políticas que fomentan y promueven la inversión de los sectores privado y social; permitiéndoles incorporarse a las actividades portuarias con la finalidad de mejorar la infraestructura, equipo y servicios que ofrece el puerto y de esta manera optimizar los procesos realizados en el mismo.

Ejemplos de esta incorporación de los sectores privado y social son las adjudicaciones por medio de licitación de las concesiones de la Terminal de Contenedores y la Terminal de Usos Múltiples, así como los contratos para la prestación de los diversos servicios que otorga el puerto. Que en el caso de la Terminal de Contenedores se ha logrado una mayor eficiencia en el manejo de los mismos.

Todo este proceso de otorgamiento de concesiones lo lleva a cabo la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz, empresa que actualmente pertenece al Gobierno Federal y que en el futuro serán vendidas sus acciones a particulares para que ejerzan estos la función exclusiva de la administración del puerto.

Debe entenderse que todo este proceso no es una desincorporación o venta directa de terrenos, infraestructura, áreas de agua etc. a particulares, sino más bien es un proceso de reestructuración del Puerto de Veracruz mediante Concesiones y/o Permisos para que los particulares para que puedan prestar los servicios que ofrece

el puerto, realizándolos en una forma eficiente.

Con este proceso el Gobierno Federal se libera de una serie de subsidios que otorgaba al puerto para el desarrollo de infraestructura, debido a que el objetivo primordial que se busca alcanzar, es que la APIVER sea financieramente autónoma.

De esta manera se termina así con burocratismos, sindicalismos y falta de productividad injustificados que daban una mala imagen del puerto a nivel internacional, y hacían que las empresas navieras buscaran otros puertos por donde transportar sus mercancías dentro y fuera del país.

El Puerto de Veracruz a lo largo de la historia de México ha influido en el desarrollo económico del País de manera determinante, y lo seguirá logrando siempre que se tomen las políticas correctas que permitan su desarrollo, como ésta de privatización.

De manera particular, la zona de desarrollo del puerto se ha visto beneficiada con la derrama económica, producida por el contrato de mano de obra para la construcción de las diversas instalaciones contempladas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, y los diversos empleos directos generados en la prestación de servicios. Además la construcción de las obras originará un impacto positivo a todos los habitantes del puerto, un ejemplo claro de esto es la mejora de la vialidad en el entorno del recinto portuario.

De esta manera se logra concluir que la Privatización del Puerto de Veracruz o su proceso de reestructuración es en esencia positiva para el desarrollo de la región de influencia, el estado y por consecuencia de México.

## BIBLIOGRAFÍA.

- **Ley de Puertos y su Reglamento.**  
Secretaría de Comunicaciones y Transporte.  
Agosto de 1993.
  
- **Ley de Navegación.**  
Secretaría de Comunicaciones y Transporte.  
Enero de 1994.
  
- **Indicadores de Rendimiento Portuario 1989.**  
Sistema Nacional Portuario S.C.T.  
Subsecretaría de Transportes  
Dirección General de Puertos y Marina Mercante.
  
- **Síntesis histórica del Puerto de Veracruz.**  
Alejandro Hernández Zamudio.
  
- **Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Veracruz.**  
Administración Portuaria del Puerto de Veracruz.  
Nov 1994.
  
- **Proceso Descriptivo de la Terminal de Contenedores, Puerto de Veracruz, México.**  
Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.  
Junio de 1995.
  
- **Manifestación de Impacto Ambiental, para el Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Veracruz.**  
Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.  
Nov 1994.

- Programa Operativo Anual del Puerto de Veracruz.  
Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.  
1995.
  
- Estudio Económico del Puerto de Veracruz.  
Sistema Nacional Portuario S.C.T.  
Subsecretaría de Transportes.  
Dirección General de Puertos y Marina Mercante.  
1995.
  
- Diario Oficial de la Federación.  
"Título de Concesión para la Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz".  
1o. de febrero de 1994.
  
  
- "Contrato de Cesión Parcial de Derechos para la Terminal de Contenedores".  
Administración Portuaria Integral del Puerto de Veracruz.  
Agosto de 1995.
  
  
- El Puerto de Veracruz y su Participación dentro de la Economía Nacional.  
Alfredo Hernández Hernández e Isaúl Sibaja Salgado.  
Veracruz, México 1989.  
Tesis.
  
  
- La Integración de México al Comercio Internacional a través de los Puertos de Tuxpan y Veracruz.  
Puertos Mexicanos, S.C.T.  
México, 1993.
  
  
- Reglas de Operación del Puerto de Veracruz.  
Comité de Operación del Puerto de Veracruz.  
1994.