

Libro Blanco

Construcción de Bodega 15

Construcción de Bodega 15



Contenido

Prólogo	2
1. Presentación	4
2. Fundamento legal y objetivo del Libro Blanco	7
3. Antecedentes	10
4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del Proyecto	16
5. Vinculación del Proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales	19
6. Síntesis ejecutiva del Proyecto	27
7. Acciones realizadas	30
8. Seguimiento y control	38
9. Resultados y beneficios alcanzados	40
10. Informe final del servidor público responsable de la ejecución del Proyecto	41
11. Glosario de términos	43
12. Abreviaturas	46
13. Fuentes consultadas	47
14. Tablas	48
15. Anexos	49



Prólogo

La relevancia de la transparencia y rendición de cuentas radica en que son instrumentos y mecanismos que posibilitan que todas las decisiones gubernamentales y administrativas estén al alcance del público en forma clara, accesible y veraz, posibilitando elevar la calidad del servicio público, así como establecer condiciones para sustentar la eficacia y eficiencia en el quehacer de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal y de los Servidores Públicos, a fin de transparentar y optimizar los resultados de la gestión pública gubernamental.

Al respecto, las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal con base al marco normativo asociado a la transparencia y la rendición de cuentas, han desarrollado esfuerzos coordinados y sistemáticos para su cumplimiento, que han conllevado al establecimiento de procedimientos estables e instrumentos técnicos para generar una rendición de cuentas efectiva, lo que contribuye a transparentar el uso y la aplicación de los recursos federales de que disponen los Titulares de las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, así como los Servidores Públicos en el desempeño de sus funciones.

Lo antes descrito adquiere mayor connotación, dada la obligación de las Dependencias y Entidades, ante el cambio de la gestión gubernamental, de proporcionar información estratégica sobre los resultados y logros gubernamentales alcanzados en los asuntos bajo la responsabilidad y el estado que éstos guardan; así como formalizar que los servidores públicos realicen una entrega-recepción de los recursos públicos que tuvieran asignados al separarse de sus cargos o comisiones. Del mismo modo que las acciones, actividades y asuntos pendientes o en proceso de atención al cierre de la gestión, con el objeto de que quienes los sustituyan en sus obligaciones cuenten con los elementos necesarios y suficientes que les permitan cumplir con las tareas y compromisos inherentes al desempeño de sus funciones. Todo ello de conformidad con lo que establecen los acuerdos emitidos por la Secretaría de la función Pública (SFP).¹

¹ "ACUERDO por el que se establecen las Bases Generales para la rendición de cuentas de la Administración Pública Federal y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión."

"ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal."
"Oficio Circular No. SP/100/535/2017 de la Titular de la Secretaría de la Función Pública dirigido a los Titulares de las Dependencias, Órganos Administrativos Desconcentrados, Entidades Paraestatales de la Administración Pública Federal, de la Procuraduría General de la República y de las Empresas Productivas del Estado."

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018 prevé el acceso a la información y la rendición de cuentas², en consecuencia, se desarrolló el Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018³, el cual contiene objetivos, estrategias, líneas de acción y metas específicas, con el propósito de impulsar un gobierno abierto que fomente la rendición de cuentas en la Administración Pública Federal. Asimismo, establece la apertura de datos de manera que cualquier interesado pueda acceder a ellos y reutilizarlos y facilitar la participación ciudadana para la mejora de los programas, que deriven en la generación de espacios para la colaboración entre el gobierno, la sociedad civil y el sector privado.

La intención de lo ya referido y de las acciones asociadas, es la de contar con elementos fehacientes que permitan constatar el resultado de los objetivos trazados y el correcto destino de los medios y recursos que los Servidores Públicos han tenido bajo su administración o resguardo. Este es un proceso que debe hacerse en forma clara y oportuna, evidenciando el uso de los recursos públicos asignados.⁴

Dentro de dicho contexto, la Administración Portuaria Integral de Tampico S.A. de C.V. (APITAM), ha decidido la elaboración de un libro blanco que busca cumplir con los programas anteriormente señalados y transparentar que durante la gestión 2013-2018 se concretó la construcción de una obra relevante y trascendente para el desarrollo propio del puerto, el cual ponemos a consideración de la sociedad en general que se verá beneficiada con dichas acciones.

² "VI.A. Estrategias y líneas de acción transversales, Gobierno Cercano y Moderno" del PND 2013-2018: "Garantizar el acceso a la información y a la protección de los datos personales, fomentando la rendición de cuentas."

³ "Programa para un Gobierno Cercano y Moderno 2013-2018."

⁴ "ACUERDO por el que se reforma el diverso que establece las Disposiciones que deberán observar los servidores públicos al separarse de su empleo, cargo o comisión, para realizar la entrega-recepción del informe de los asuntos a su cargo y de los recursos que tengan asignados."

1. Presentación

Este documento ha sido elaborado con el propósito de sustentar y hacer del conocimiento público las actividades realizadas durante el desarrollo del proyecto “Construcción de bodega 15 en la APITAM”, la cual fue construida para cumplir con las necesidades de mayores áreas de almacenamiento para utilización del puerto, ante la demanda de nuevos clientes y al mismo tiempo disponer de infraestructura más competitiva.

El período documentado se ubica en los ejercicios presupuestales 2015 y 2016, la elaboración de las etapas previas a la construcción inicia años atrás con la planeación y posterior preinversión, iniciando con el estudio de factibilidad, el cual da sustento al registro en cartera y la posterior asignación de recursos a fin de trabajar en la obtención de los elementos para la obra, entre los que se encuentra el proyecto ejecutivo. La construcción propiamente de la obra inició el 21 de noviembre de 2016 y culminó el 31 de diciembre del mismo año.

La bodega se encuentra ubicada dentro de la poligonal que conforma el recinto portuario del Puerto de Tampico, en las en las coordenadas 22°16"N, 97°47"0, en la parte sureste del estado de Tamaulipas, colindando con el estado de Veracruz a través del río Pánuco a 10 km de su desembocadura en el

Golfo de México. Colinda al norte con el municipio de Altamira y al este con el municipio de Madero con los cuales forma la zona Metropolitana. Las principales características del proyecto son:

- Edificación de un nivel con superficie de 3000 m²
- Cimentación a base de zapatas
- Muros de mampostería
- Estructura metálica de soporte
- Techumbre a base de armaduras de acero y cubierta de lámina galvanizada
- Acondicionamiento de instalaciones

Para la construcción de la bodega 15, en todas las etapas vinculadas desde su planeación hasta su construcción y puesta en operación, se vieron implicadas las Dependencias y Entidades que a continuación se enlistan:

- Secretaria de la Función Pública
- Secretaria de Hacienda y Crédito Público
- Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes
 - Coordinación General de Puertos y Marina Mercante

- Dirección General de Puertos
- Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.
- Gobierno del Estado de Tamaulipas

PUERTO TAMPICO

Datos generales del puerto

Tampico es uno de los principales puertos en la costa este de México, sirviendo de entrada y salida, para productos mineros, petroquímicos, acero, madera y otros productos industriales.

Tipo de Puerto: Puerto de Altura. Por su ubicación es un puerto fluvial, localizado en las márgenes del río Pánuco, se desarrolló para dar servicio a las compañías instaladas en la zona, además de dar servicio a grandes empresas de todo el mundo en sus terminales públicas con 2,147 metros lineales de muelles, 6 terminales privadas y 10 patios para la construcción de plataformas marinas.

Zona de influencia: Ofrece aproximadamente 20 servicios regulares de líneas navieras que lo enlazan con más de 100 países en todo el mundo incluyendo Canadá, Estados Unidos, Cuba, República Dominicana, Brasil, Venezuela, Europa, Australia y Singapur entre otros.

En lo que se refiere a su proceso de expansión, un elemento clave son sus 44 km. de frente de agua en ambas márgenes del río. La APITAM promueve intensamente el desarrollo de estos territorios, sirviendo de enlace entre inversionistas e instancias federales o estatales involucradas en este proceso de expansión.

Tampico se fundó a petición de Fray Andrés de Olmos y por licencia del Virrey Don Luís de Velasco en 1554. Seis años después se le concedió la categoría de Villa de San Luís Potosí la cual adquiere cierta importancia como puerto de altura. Mediante decreto gubernamental del 12 de noviembre de 1824, fue declarada la nueva ciudad como un puerto marítimo, lo cual ayudo a atraer colonizadores desde todas partes del mundo. Esta migración enérgica favoreció el desarrollo comercial y económico del puerto de la ciudad. Después de la salida de los españoles, el área se repobló; en 1823 el presidente de México Antonio López de Santa Anna otorgo el permiso para fundar la actual ciudad de Tampico con el nombre de Santa Anna de Tamaulipas, que mudo el nombre a Tampico a la caída de Santa Anna.

En 1863 la compañía central de ferrocarril se encargó de construir la primera línea ferroviaria de San Luís Potosí a Tampico, lo cual comenzó con la construcción de varias instalaciones del puerto, incluyendo escolleras y muelles, el tráfico marítimo sobre un canal de

navegación con una profundidad de 28 pies. El primer embarcadero se construyó en 1870; las escolleras y el dragado se complementaron en 1889 incluyendo instalaciones de carga, también fueron construidos 3 almacenes y 4 muelles de 145 metros cada uno, los cuales se concluyeron en 1903.

En ese mismo tiempo importantes campos petroleros empezaron a ser desarrollados en el área, lo que trajo como consecuencia un aumento general en el comercio de la región. En 1914 se formó el Gremio Unido de Alijadores, que 7 años después se constituye en la sociedad cooperativa de la actualidad y operador del Puerto.

Finalmente, la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A, de C.V. fue creada el 29 de junio de 1994, lo que actualmente conocemos como APITAM.

**LIC. EDUARDO RAFAEL LUQUE
ALTAMIRANO**

Director General

**Administración Portuaria Integral
de Tampico**

2. Fundamento legal y objetivo del Libro Blanco

Fundamento legal

De acuerdo con lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, entre las atribuciones de la Secretaría de la Función Pública (SFP) se encuentran: inspeccionar y vigilar el ejercicio del gasto público federal y su congruencia con los presupuestos de egresos; organizar y coordinar el desarrollo administrativo integral de las dependencias y entidades a fin de que los recursos patrimoniales sean aprovechados y aplicados con criterios de eficiencia; establecer normas y lineamientos en materia de planeación; formular y conducir la política de la Administración Pública Federal (APF) para implementar acciones que propicien la transparencia en la gestión pública y la rendición de cuentas, así como vigilar y supervisar que los servidores públicos cumplan con las obligaciones inherentes a su empleo, cargo o comisión, atendiendo a los principios de legalidad, honradez, lealtad, imparcialidad y eficiencia que rigen en el desempeño de la función pública, dentro del régimen de responsabilidades de los servidores públicos.

Asimismo, el presente Libro Blanco se presenta con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (última reforma publicada en el DOF el 27 de agosto de 2018): Artículos 6, 25, 26 Apartado "A", 90 y 134; Ley de Planeación: Artículos, 1, 3, 9, 17, 21, 22, 23, 24, 27 y 32; Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017): Artículos 3, 11 fracciones V y VI, 12, 15, 68, 110 y 113; Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental (publicado en el DOF el 11 de junio de 2003): Artículos 2 fracción II, 27, 30, 37 y 38; Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015): Artículos 3, fracciones VII y IX, 4, 8, 24 fracciones V y VI, 113 Fracciones I, II, VIII, y 116; Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: Artículos 1, 9, 17 Bis, 36, 37 fracción XXV, 46, 48, 49 y 50; Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública: Artículos 1, 2 fracciones I y II, 3 Apartado "A" fracciones I, V y XII, 9 fracción I, 13 fracción III y 38 fracción I; Ley Federal de las Entidades Paraestatales 1, 2, 9, 11, 28, 46, 47, 48, 49, 50, 51 y 58.

Asimismo, el presente Libro Blanco se presenta con fundamento en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (última reforma publicada

en el DOF el 27 de agosto de 2018): Artículos 6, 25, 26 Apartado "A", 90 y 134; Ley de Planeación: Artículos, 1, 3, 9, 17, 21, 22, 23, 24, 27 y 32; Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública (última reforma publicada en el DOF el 27 de enero de 2017): Artículos 3, 11 fracciones V y VI, 12, 15, 68, 110 y 113; Reglamento de la Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública Gubernamental (publicado en el DOF el 11 de junio de 2003): Artículos 2 fracción II, 27, 30, 37 y 38; Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública (publicada en el DOF el 4 de mayo de 2015): Artículos 3, fracciones VII y IX, 4, 8, 24 fracciones V y VI, 113 Fracciones I, II, VIII, y 116; Ley Orgánica de la Administración Pública Federal: Artículos 1, 9, 17 Bis, 36, 37 fracción XXV, 46, 48, 49 y 50; Reglamento Interior de la Secretaría de la Función Pública: Artículos 1, 2 fracciones I y II, 3 Apartado "A" fracciones I, V y XII, 9 fracción I, 13 fracción III y 38 fracción I; Ley Federal de las Entidades Paraestatales 1, 2, 9, 11, 28, 46, 47, 48, 49, 50, 51 y 58.

Con apego al cierre administrativo sexenal, el 06 de julio del 2017 se publicó el Acuerdo por el que se establecen las bases generales para la rendición de cuentas de la APF y para realizar la entrega-recepción de los asuntos a cargo de los servidores públicos y de los recursos que tengan asignados al momento de separarse de su empleo, cargo o comisión. Posteriormente el 24 de julio de 2017 se emitió el Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la APF, los que a su vez se complementan con el Oficio Circular de fecha 9 de noviembre de 2017, mediante el cual se establece dar cumplimiento al artículo noveno del Acuerdo que establece las bases generales y el Acuerdo del 05 de diciembre de 2017 que reforma el diverso por el que se establecen los lineamientos generales; todo lo anterior complementa al Manual Ejecutivo para la Entrega-Recepción y Rendición de Cuentas 2012-2018 expedido por la SFP. Finalmente, se considera el Acuerdo del Consejo Nacional del Sistema Nacional de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Protección de Datos Personales, por el que se aprueban los Lineamientos generales en materia de clasificación y desclasificación de la información, así como para la elaboración de versiones públicas (publicado en el DOF el 15 de abril de 2016), lineamientos primero, cuarto y trigésimo octavo.

En este entendido, el presente libro blanco, ha sido integrado conforme a lo establecido en los Lineamiento Generales en sus artículos 35 y 36.

Objetivo del Libro Blanco

Como documento público gubernamental, el objetivo de este libro blanco es la integración cronológica de la evidencia documental, que contiene los elementos suficientes que permitan sustentar las acciones conceptuales, legales, presupuestarias, administrativas, técnicas, operativas y de seguimiento realizadas durante el desarrollo y ejecución de la obra en cuestión y con ello dejar constancia de los resultados obtenidos.

3. Antecedentes

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

En el PMDP del puerto de Tampico, se establece la planeación estratégica para que éste disponga de infraestructura y servicios portuarios para el traslado eficiente de bienes hacia o desde su región de influencia, aproveche sus ventajas competitivas, desarrolle nuevos negocios, fortalezca la coordinación de la comunidad portuaria e impulse su crecimiento y el de la economía regional.

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

En infraestructura de almacenamiento el puerto cuenta con las áreas y equipo especializado siguiente:

- Patios
- Bodegas
- Cobertizos
- Silos

Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto

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

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

Diagnóstico de Competitividad

Análisis de conectividad

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

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

Actualmente el calado oficial y los limitados espacios disponibles en las terminales públicas limitan que pueda participar competitivamente en las rutas de contenedores que atienden a los diversos mercados más cercanos.

Análisis del mercado relevante

La ubicación del puerto con respecto a los centros de producción y consumo del país y a los otros puertos del Golfo de México, las características de su infraestructura y conectividad ferroviaria y carretera con dichos centros han

definido su perfil comercial e industrial y las condiciones de su participación en sus mercados local, de cabotaje y de la región noreste.

El mercado de cabotaje consiste básicamente en dos movimientos. El primero referente al envío de cemento a granel por vía ferroviaria hacia su terminal en Tampico, en donde acopia el material y lo distribuye a las terminales de Coatzacoalcos, Veracruz y Quintana Roo. El segundo es el de gasolinas y diésel que envía a los puertos de Veracruz, Campeche y Yucatán.

En el segmento de granel mineral, los puertos del Golfo-Caribe manejaron 22.0 millones de toneladas en 2015, de las cuales Tampico opero solo 1.0 millones equivalentes al 4.5%. En la línea de negocio de carga en general, manejo 666.7 mil toneladas en 2015, de un mercado de 3.7 millones de toneladas compartido con el puerto de Altamira.

Análisis de la demanda

Las perspectivas de crecimiento de la economía mexicana a largo plazo son favorables, lo que conllevará a un incremento en los volúmenes de mercancías movilizadas en los distintos puertos; también se tiene proyectado un incremento en la inversión en infraestructura y en plantas productivas. En este contexto el puerto registrará un movimiento estable de carga manejada, considerando tres posibles escenarios de crecimiento.

- Escenario base: se estima que el puerto pase del manejo de 6.4 millones ton en 2015 a 8.3 millones en 2035.
- Escenario medio: se proyecta que en 20 años incremente en 86% su movimiento total de carga.
- Escenario optimista: se proyecta la duplicidad de su movimiento de carga en 15 años.

Análisis de la oferta

La infraestructura del puerto se encuentra en buenas condiciones de operación gracias al mantenimiento realizado en los últimos años. Tiene capacidad suficiente para atender la carga en las líneas de negocio en que participa, cuenta con capacidad integral para manejar 25.3 millones de toneladas.

Con su infraestructura actual, dispone de lo necesario para atender de manera eficiente y competitiva los nichos de mercado de productos como es el granel mineral de cabotaje y carga general que es transportada en buques de hasta 32 pies de calado y bajo costo de flete marítimo, permitiendo en 11 tramos de terminales públicas el atraque inmediato al arribo de la embarcación, lo que representa una menor estadía y bajos costos. En las líneas de negocio de instalaciones especializadas como son las petrolíferas y de construcción de plataformas marítimas, y otras más no menos importantes, la operación integral es

realizada por los cesionarios de las respectivas terminales. Para las terminales públicas, el modelo operativo utilizado es a través de la prestación de servicios por empresas maniobristas y la gestión de los recintos fiscalizados es realizada por la propia APITAM.

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

Respecto al granel mineral, en las terminales de uso público se opera con grúa de almeja, lo cual es suficiente dado el bajo volumen operado en este tipo de carga. El manejo de contenedores registra bajo movimiento, por lo que el equipo que se utiliza para su carga y descarga son las propias grúas de los buques. El bajo volumen de carga operado no demanda disponer d equipo especializado que oferte mayores productividades.

Para el desalojo de mercancías cada una de las terminales dispone de instalaciones suficientes para la transferencia de la carga de sus áreas de almacenamiento al transporte terrestre.

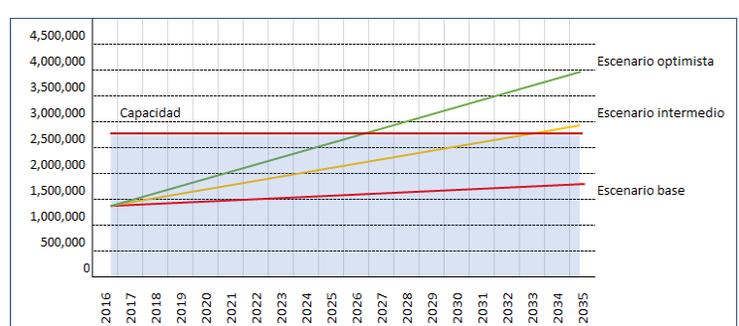
En relación con el Sistema Portuario Nacional, la APITAM ha venido participando en las diversas acciones que ha emprendido la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, con el propósito de concretar la política sectorial de contar con dos sistemas portuarios complementarios, el del Océano Pacífico y el del Golfo de México-Caribe.

En la atención de sus mercados la APITAM al igual que los otros puertos del Golfo, enfrentan la competencia de puertos del sur de Estados Unidos, particularmente en el manejo de carga general, granel y contenedores.

Balance oferta demanda de infraestructura

Con base en los estudios de mercado y de capacidad instalada del puerto, a continuación, se muestra la gráfica comparativa para los próximos 20 años.

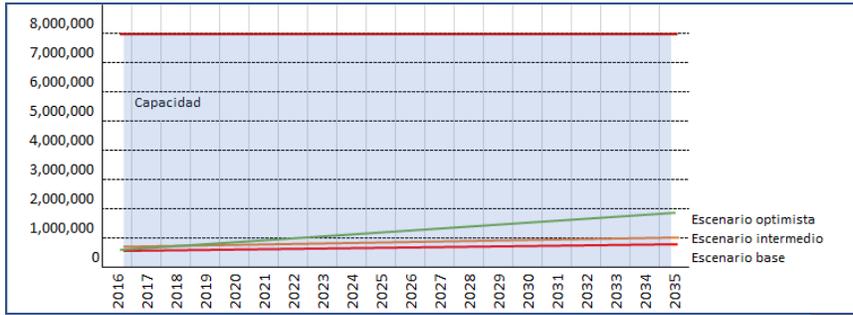
Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Tampico, 2016-2035 (toneladas)



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

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

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



Retos para el desarrollo del Puerto

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

La ubicación y características del Puerto ofrecen beneficios a los clientes en los tramos de atraque públicos, gracias a la infraestructura de almacenaje y doble vía de ferrocarril al costado inmediato a los muelles, así como la interconexión al norte y centro del país. El carácter de puerto fluvial obliga a un elevado volumen de material por dragar anualmente, para mantener las condiciones de profundidad que permitan obtener calados oficiales adecuados para el arribo y salida de buques con cargas importantes.

Replantear el uso y aprovechamiento del recinto portuario, teniendo como desafío trascendental el de migrar del modelo de operador al de impulsor, mediante la estructuración de unidades de negocios portuarios, competitivos y rentables que favorezcan otras inversiones como la privada en beneficio del propio puerto, la región y el país.

Ante esto queda identificado que el principal reto es crecer la productividad, ofreciendo infraestructura y servicios eficientes que garanticen costos ampliando su oferta, mediante una gestión dinámica que considere como principales premisas:

- Consolidar el lugar que ocupa en la movilización de carga general en el noreste del país, así como propiciar en el mediano plazo su participación en la zona centro, impulsando la colaboración y complementariedad con los demás puertos, a fin de fortalecer el hinterland que comparten y apoyar la integración de la red de transporte intermodal para la atención de sus mercados relevantes.
- Superar las limitaciones espaciales resultado del crecimiento del tejido urbano, concretando una alianza productiva con su ciudad, acrecentando los beneficios sociales, culturales, de identidad y económicos que representan el valor patrimonial histórico-portuario, con el propósito de desarrollar una nueva vocación en el ámbito del turismo náutico y del transporte fluvial de pasajeros, así como armonizar el aprovechamiento de los espacios contiguos.

Actualmente, y como uno de los principales retos que enfrenta el sector en materia marítima se encuentra la capacidad para atender buques de mayor calado en diversas terminales portuarias.

4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del Proyecto

CONSTITUCIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

LEYES

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
Ley Federal de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública
Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
Ley de Instituciones de Seguros y Fianzas
Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria
Ley de Planeación
Ley de Puertos
Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente
Ley Federal del Mar
Ley General de Vida Silvestre
Ley General de Bienes Nacionales
Ley de Aguas Nacionales
Ley de Vías Generales de Comunicación
Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos
Ley Federal de las Entidades Paraestatales
Ley de Ingresos de la Federación

REGLAMENTOS

Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas
Reglamento de la Ley de Puertos
Reglamento de la Ley General para la Prevención y Gestión Integral de los Residuos

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Evaluación del Impacto Ambiental

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Residuos Peligrosos

Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la Contaminación de la Atmósfera

Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales

Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente de Trabajo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social

Reglamento de la Ley Federal de Presupuesto y Responsabilidad Hacendaria

Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Reglamento de la Ley Federal de las Entidades Paraestatales

Reglamento del Seguro Social para los Trabajadores de la Construcción por Obra o Tiempo Determinado

CÓDIGOS

Código Fiscal de la Federación

DECRETOS

Presupuesto de Egresos de la Federación

Decreto que establece las Medidas de Austeridad y Disciplina del Gasto de la Administración Pública Federal.

ACUERDOS

Acuerdo por el que se establecen las reglas para la aplicación del requisito de contenido nacional en los procedimientos de contratación de obras públicas que celebren las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal.

Acuerdo por el que se actualizan las Disposiciones Generales para la Transparencia y los Archivos de la Administración Pública Federal y el Manual Administrativo de Aplicación General en las Materias de Transparencia y de Archivos

LINEAMIENTOS

Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.

Lineamientos para el seguimiento de la rentabilidad de los programas y proyectos de inversión de la Administración Pública Federal

Lineamientos para la determinación de los requerimientos de información que deberá contener el mecanismo de planeación de programas y proyectos de inversión

Lineamientos para la elaboración y presentación de los análisis costo y beneficio de los programas y proyectos de inversión

Lineamientos relativos a los dictámenes de los programas y proyectos de inversión a cargo de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal

MANUALES

Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas

ESPECIALES

Título de Concesión de la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.

Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Tampico

Programa Operativo Anual

5. Vinculación del Proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo y Programas Sectoriales, Institucionales, Regionales y/o Especiales.

El proyecto de Construcción de Bodega 14 en la APITAM tiene vinculación con los siguientes instrumentos:

- Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2013-2018;
- Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2014-2018;
- Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes (PSCT) 2013-2018;
- Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones (PIITC) 2013-2018;
- Programa Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) 2007-2030;
- Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Tampico 2012-2017

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO



El proyecto en cuestión dentro del esquema general del PND se encuentra fuertemente ligado a su objetivo principal, el cual indica **Llevar a México a su máximo potencial**; a su vez se ubica dentro de la cuarta Meta Nacional denominada un **México Próspero** y finalmente se concentra en la primera Estrategia Transversal **Democratizar la Productividad**.

Meta Nacional IV

Un **México Próspero** que promueva el crecimiento sostenido de la productividad en un clima de estabilidad económica y mediante la generación de igualdad de oportunidades. Lo anterior considerando que una infraestructura adecuada y el acceso a insumos estratégicos fomentan la competencia y permiten mayores flujos de capital y conocimiento hacia individuos y empresas con el mayor potencial para aprovecharlo. Asimismo, esta meta busca proveer condiciones favorables para el desarrollo económico, a través de una regulación que permita una sana competencia entre las empresas y el diseño de una política moderna de fomento económico enfocada a generar innovación y crecimiento en sectores estratégicos.

Estrategia Transversal I

Democratizar la Productividad. Implica llevar a cabo políticas públicas que eliminen los obstáculos que impiden alcanzar su máximo potencial a amplios sectores de la vida nacional. Asimismo, significa generar los estímulos correctos para integrar a todos los mexicanos en la economía formal; analizar de manera integral la política de ingresos y gastos para que las estrategias y programas de gobierno induzcan la formalidad; e incentivar, entre todos los actores de la actividad económica, el uso eficiente de los recursos productivos.

Infraestructura de transporte y logística

Una economía que quiere competir a nivel mundial necesita contar con una infraestructura que facilite el flujo de productos, servicios y el tránsito de personas de una manera ágil, eficiente y a un bajo costo. Una infraestructura adecuada potencia la capacidad productiva del país y abre nuevas oportunidades de desarrollo para la población.

Objetivos, estrategias y líneas de acción

Los objetivos describen los motivos fundamentales de la acción de gobierno, aún sin especificar los mecanismos particulares para alcanzarlos. Para cada objetivo se definen estrategias. Las estrategias se refieren a un conjunto de acciones para lograr un determinado objetivo. Finalmente, para dar realidad operativa a las estrategias se puntualizan líneas de acción. Las líneas de acción son la expresión más concreta de cómo el Gobierno de la República se propone alcanzar las metas propuestas.

Objetivo 4.9. Contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Estrategia 4.9.1. Modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia.

Líneas de acción:

- Fomentar que la construcción de nueva infraestructura favorezca la integración logística y aumente la competitividad derivada de una mayor interconectividad.
- Evaluar las necesidades de infraestructura a largo plazo para el desarrollo de la economía, considerando el desarrollo regional, las tendencias demográficas, las vocaciones económicas y la conectividad internacional, entre otros.

Sector marítimo-portuario

- Fomentar el desarrollo de puertos marítimos estratégicos de clase internacional, que potencien la ubicación geográfica privilegiada de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.
- Generar condiciones que permitan la logística ágil y moderna en los nodos portuarios, que apoye el crecimiento de la demanda, la competitividad y la diversificación del comercio exterior y de la economía.
- Ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada.
- Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas.
- Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana.
- Fomentar el desarrollo del cabotaje y el transporte marítimo de corta distancia, para impulsar como vía alterna a la terrestre el tránsito de mercancías.

Enfoque transversal

Estrategia I. Democratizar la Productividad

Líneas de acción:

- Desarrollar una infraestructura logística que integre a todas las regiones del país con los mercados nacionales e internacionales, de forma que las empresas y actividades productivas puedan expandirse en todo el territorio nacional.
- Promover políticas de desarrollo productivo acordes a las vocaciones productivas de cada región.

PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

Objetivo del PNI alineado con las metas del PND

En apego al Sistema Nacional de Planeación Democrática y a través del PNI, el Gobierno de la República busca orientar la funcionalidad integral de la infraestructura existente y nueva del país por medio del siguiente objetivo.

Objetivo 1. Contar con una infraestructura y una plataforma logística de transportes y comunicaciones modernas que fomenten una mayor competitividad, productividad y desarrollo económico y social.

Con el cumplimiento de este objetivo, se busca optimizar las obras de infraestructura de los sectores estratégicos del país a fin de potenciar la competitividad de México y así, asegurar que las oportunidades y el desarrollo lleguen a todas las regiones, a todos los sectores y a todos los grupos de la población.

Estrategias y Líneas de Acción

1. México como una Plataforma Logística Global

Estrategia 1.1 Desarrollar a México como plataforma logística con infraestructura de transporte multimodal que genere costos competitivos y valor agregado, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Líneas de acción:

- 1.1.3 Facilitar el comercio exterior desarrollando proyectos que agilicen los flujos internacionales de carga y descongestionen los accesos a puertos fronterizos marítimos y terrestres.
- 1.1.4 Modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado.

En específico, los objetivos para el periodo 2013-2018 son:

- Contar con dos sistemas portuarios complementarios con cuatro puertos de clase internacional para fortalecer su capacidad en el apoyo de los sectores económicos estratégicos del país.
- Fomentar el desarrollo de la marina mercante, del cabotaje y del transporte marítimo de corta distancia.

Continuando con esta visión, en el mediano plazo se desarrollará infraestructura que consolide la conectividad de todas las regiones del país a una red logística nacional multimodal y que complemente al Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL) por medio de instalaciones estratégicas. Además, se mantendrá y fortalecerá la infraestructura existente con un mantenimiento adecuado de la misma. Asimismo, en el largo plazo, el sector desarrollará infraestructura de clase mundial para ser líderes en el ámbito de conexiones de los puertos terrestres y

marítimos de entrada y salida de mercancías con las redes de transporte internacionales.

PROGRAMA SECTORIAL DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Alineación con el PND

Para contribuir a los objetivos marcados en el PND, el Sector Comunicaciones y Transportes, tiene como visión contar con infraestructura y plataformas logísticas modernas. Se busca que la conectividad logística disminuya los costos de transporte, refuerce la seguridad, cuide el medio ambiente y mejore la calidad de vida de la población mexicana.

Alineación con el PIITC

Los objetivos, estrategias y líneas de acción presentadas en este Programa se empatan con los objetivos del PIITC 2013-2018, que apuntan a llevar a México a su máximo potencial.

Generales para el sector comunicaciones y transportes

- Fomentar la multimodalidad para el traslado eficiente de las personas y mercancías de acuerdo con las distancias y características de la carga.
- Fomentar el desarrollo de una logística avanzada que provea conectividad a los centros que integrarán el SNPL y permita el desarrollo de parques logísticos y puertos interiores intermodales con nuevas modalidades de recintos fiscales estratégicos que agreguen valor a las mercancías.

Alineación de objetivos sectoriales al PND

La alineación de los objetivos sectoriales al PND busca lograr mejores resultados, de manera más efectiva a través de una coordinación oportuna. Por ello, los objetivos del PSCT están alineados a la gran visión de llevar a México a su máximo potencial.

Objetivos, estrategias y líneas de acción

Objetivo 1: Desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Estrategia 1.3 Desarrollar dos sistemas portuarios, el del Golfo y el del Pacífico, resaltando su vocación natural, para que compitan con otros puertos del mundo.

Líneas de acción:

- 1.3.1 Fomentar el desarrollo de puertos marítimos que potencien la ubicación geográfica de México, impulsen las exportaciones, el comercio internacional y el mercado interno.

- 1.3.3 Desarrollar plataformas logísticas con recintos fiscalizados estratégicos en los puertos principales para agregar valor a bienes intermedios e insumos.
- 1.3.4 Desarrollar adecuadamente las terminales marítimas de los puertos estratégicos del país para hacer frente a la demanda.
- 1.3.5 Ampliar la capacidad de los puertos, principalmente en aquellos con instalaciones y terminales saturadas evitando cuellos de botella que frenen el crecimiento económico.
- 1.3.6 Desarrollar y modernizar infraestructura que impulse una relación armónica puerto-ciudad, integrando a las instancias públicas y privadas correspondientes.
- 1.3.7 Realizar obras de modernización, ampliación y/o mantenimiento en infraestructura marítimo-portuaria para impulsar el desarrollo regional en beneficio de las comunidades locales.

Objetivo 2. Contar con servicios logísticos de transporte oportunos, eficientes y seguros que incrementen la competitividad y productividad de las actividades económicas.

Estrategia 2.3 Fortalecer la interconexión de los modos de transporte para lograr una cadena de suministro eficiente.

Líneas de acción:

- 2.3.1 Fomentar la integración logística del transporte de carga a través de la interconexión estratégica de los modos de transporte.
- 2.3.2 Impulsar el desarrollo del transporte de carga multimodal.
- 2.3.3 Sentar las bases del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.
- 2.3.5 Potenciar los puertos como nodos logísticos para crear un sistema integrado de transporte multimodal fomentando el desarrollo de plataformas logísticas.

Objetivo 6. Desarrollar integralmente y a largo plazo al sector con la creación y adaptación de tecnología y la generación de capacidades nacionales.

Estrategia 6.2: Desarrollar los sectores logístico, náutico, ferroviario, aeronáutico y espacial.

Líneas de acción:

- 6.2.1 Incentivar el relanzamiento de la marina mercante mexicana y la construcción naval.

Estrategias transversales

Para llevar a México a su máximo potencial, el Gobierno de la República definió la estrategia transversal: 1. Democratizar la Productividad.

Objetivo 3: Fortalecer el ambiente de negocios en el que operan las empresas y los productores del país.

Estrategia 3.5: Promover inversiones en infraestructura física y de logística para reducir los costos de operación de las empresas.

Líneas de acción:

- a) Fortalecer la infraestructura de transporte y mejorar su conectividad en forma coherente con las necesidades del sector productivo.
- b) Fomentar la multimodalidad para el traslado eficiente de mercancías conforme a las distancias y características de la carga.

Objetivo 4: Establecer políticas públicas específicas que eleven la productividad en las regiones y sectores de la economía.

Estrategia 4.1: Promover un desarrollo regional equilibrado que aproveche las ventajas comparativas de cada región.

Líneas de acción:

- a) Desarrollar infraestructura que favorezca la integración logística y aumente la productividad regional.

PROGRAMA DE INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE Y COMUNICACIONES

La importancia del sector radica en el tránsito del 100% de la producción nacional, el comercio y el turismo.

- Una infraestructura y logística moderna es indispensable para elevar la productividad, la competitividad, el desarrollo económico y la calidad de vida.
- La conectividad interna del país es imprescindible para un desarrollo regional equilibrado. El objetivo es que los bienes nacionales lleguen a su destino con oportunidad y al menor costo posible. Al acercarse a las comunidades más alejadas se mejora el acceso a la educación, a los servicios públicos básicos, a la generación de empleos y a una mejor calidad de vida.
- La ubicación privilegiada de México es una ventaja para competir y aprovechar mayores oportunidades.

Objetivos por lograr en el sector y beneficios esperados

Puertos

- Nuevos puertos
- Ampliaciones
- Terminal de Cruceros
- Tarifa reducida

Beneficios esperados

- Para el sector comunicaciones y transportes: Incremento de las exportaciones, atracción de inversiones y valor agregado en puntos logísticos a través de 4 grandes puertos de clase internacional y desarrollo de los puertos.

- Para la nación: Un país con crecimiento económico, sustentable y una mejor calidad de vida.

PROGRAMA NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

Temas estratégicos

Los temas estratégicos del Programa Nacional de Desarrollo Portuario se han integrado en 5 cadenas que permiten vincularse con el Programa Sectorial de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con el objetivo máximo del SPN. Estas cadenas son:

- Eficiencia operativa
- Inversiones
- Competitividad
- Relación Puerto-Ciudad
- Aprendizaje

Desarrollo de nuevos puertos e instalaciones

- Optimizar y crear la infraestructura portuaria necesaria para motivar la inserción de los puertos mexicanos en un mayor número de rutas.

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE TAMPICO

El PMDP considera como marco de actuación la meta nacional 4 del PND. Para coadyuvar en el logro de esta meta, este instrumento se suma a la estrategia 4.9.1 del mismo. En relación con el PSCT, tiene el propósito de contribuir a potencializar, de manera complementaria con los demás puertos, la ubicación geográfica del país. Para tal fin, la planeación estratégica contenida en este Programa se vincula directamente con el primer objetivo del PSCT. Sustentado en la importancia del Sistema Portuario Nacional, el PMDP define su objetivo estratégico, estrategias y líneas de acción, con el desafío de potenciar su vocación y aprovechar su infraestructura, su área de influencia y conectividad.

Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Tampico

Objetivo estratégico	Estrategia	Líneas de acción
Transformar al Puerto de Tampico en un recinto logístico productivo, sustentable, multifuncional, de valor agregado y aliado con su ciudad portuaria.	Reformar el modelo de gestión y de aprovechamiento de las vocaciones, espacio y recursos portuarios.	Atraer el establecimiento de nuevas industrias que generen carga al puerto y de actividades de valor agregado.
	Promover la planeación integral y el desarrollo regional-urbano-portuario con sustentabilidad ambiental.	Impulsar la complementariedad entre los puertos mexicanos del Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe.

Meta: Construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

6. Síntesis ejecutiva del Proyecto

Las principales actividades realizadas para dar cumplimiento a la necesidad de mayores áreas de almacenamiento del Puerto son las que a continuación se describen.

PLANEACIÓN Y PREINVERSIÓN

Debido a que la ampliación de la infraestructura del puerto forma parte de un proyecto integral para su desarrollo, las actividades de planeación se encuentran inmersas dentro del PMDP, el cual contempla una serie de conceptos de infraestructura portuaria, consistentes en construcción, operación y mantenimiento, entre ellos está el de bodegas y cobertizos al cual corresponde la obra en cuestión.

Captación de requerimientos

Previo al inicio del ejercicio 2015, se gestionaron los registros en cartera requeridos para la construcción de infraestructura y equipamiento. De esta manera se otorgaron las claves Nos. 1409J3D0004 y 1409J3D0006 para la contratación de servicios relacionados con la obra pública y construcción de bodegas respectivamente, durante el periodo 2015-2016.

Mediante los PEF 2015 y PEF 2016 se obtuvieron asignaciones únicamente clasificadas como recursos propios, las cuales hubo necesidad de modificar dada su insuficiencia. Para el ejercicio 2016 se solicitaron adecuaciones presupuestales para dar cumplimiento a las obras planeadas, lográndose la asignación de recursos fiscales durante el tercer trimestre del citado ejercicio para su erogación antes de la finalización de este.

Integración de elementos de obra

Los elementos requeridos para la construcción de la obra consistieron en la gestión de la autorización de carácter ambiental y elaboración de estudios de preinversión a través de:

- Ingreso de MIA-R ante SEMARNAT para su evaluación y obtención de la autorización de manera condicionada con una vigencia de más de 40 años, la cual aplica de forma global para todos los proyectos planteados en el PMDP.
- Contratación por adjudicación directa para la elaboración de los proyectos ejecutivos para la construcción de las bodegas 14 y 15 por un importe de \$1,250,018.90

LICITACIÓN Y CONTRATACIÓN DE OBRA DE CONSTRUCCIÓN

A finales del ejercicio 2016, se suscribió el contrato para la construcción de la bodega 15 mediante la modalidad de contratación por licitación pública nacional con una inversión inicial de \$14,680,128.89 y una posterior ampliación en monto por \$3,670,032.22.

EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO DE OBRA

La supervisión de la obra se contrató por el procedimiento de adjudicación directa, dadas las disposiciones específicas para el cierre presupuestario 2016 emitidas por la SHCP. Dicha resolución fue avalada por el COP en reunión extraordinaria, ante ello se suscribió el contrato por un importe inicial de \$1,477,425.09 y periodo de ejecución del 28 de noviembre al 31 de diciembre del 2016.

Cabe señalar que ante la inminente construcción de una bodega similar (bodega 14) dentro de la misma zona, cuyos trabajos se realizaron en cierto momento de manera simultánea con los de la bodega 15 y por la necesidad de llevar cabo el seguimiento y control de los mismos, se tomó la decisión de recurrir a los servicios de la empresa de supervisión ya contratada mediante la suscripción de un convenio modificatorio de ampliación por monto, el cual representó un 25% adicional al originalmente pactado. Dicha situación fue prevista y avalada por el COP en su XII reunión de fecha 30 de noviembre del 2016.

Los alcances generales de los trabajos consistieron en:

- Construcción de espacio para almacenamiento de una planta (bodega) en base a proyecto ejecutivo.
- Construcción de oficinas al interior de la bodega con sus respectivos servicios.
- Instalaciones eléctricas, hidráulicas e hidrosanitarias.

INVERSIÓN TOTAL

La inversión total, considerando los importes ejercidos por la obra y supervisión corresponde a: \$19,827,585.47.

7. Acciones realizadas

Para lograr un nuevo desarrollo, el Puerto ha comenzado a emprender una reingeniería de su modelo de gestión, operación y uso y destino de sus espacios terrestres y fluviales, tomando en consideración la dimensión del mercado por atender y las actuales presiones que le ejerce la zona metropolitana en la que se haya inserto, las cuales lo han estado confinando reduciendo su potencialidad de crecimiento y en algunos casos elevando sus costos operativos. Para el caso que nos ocupa, la contribución en infraestructura portuaria implicó las actividades que a continuación se detallan.

ETAPA DE PLANEACIÓN Y PREINVERSIÓN

La planeación se encuentra contenida en el PMDP, el cual contempla como metas específicas la construcción y modernización de infraestructura y equipamiento. Bajo esta premisa se iniciaron las labores referentes a la captación de requerimientos, las cuales implicaron la elaboración de los estudios de factibilidad en su modalidad de ficha técnica (debido a sus montos estimados de inversión los cuales fueron menores a 50 MDP) y su presentación ante la Unidad de Inversiones de la SHCP. Con esta acción se obtuvieron las claves de cartera 1409J3D0004 y 1409J3D006 con vigencia bianual e inversión en: servicios relacionados con la obra pública (proyecto ejecutivo) y construcción de bodegas (14 y 15) respectivamente. Estas inversiones fueron autorizadas en los PEF 2015 y 2016. Las asignaciones se indican en la tabla siguiente, es de señalar que en los 2 ejercicios los recursos fueron clasificados como propios. (Anexos 2.1,2,2, 2.3, 2.4, 2.5)

ASIGNACIONES PEF 2015-2016 (recursos propios)

EJERCICIO	PROGRAMA PRESUPUESTARIO	MONTO ASIGNADO
2015	K004 Proyectos de Construcción de Puertos	10.0 MDP
	K028 Estudios de preinversión	4.5 MDP
2016	K004 Proyectos de Construcción de Puertos	3.45 MDP
	K028 Estudios de preinversión	3.3 MDP

Integración de elementos de obra pública

En el POA 2016, se programaron una serie de obras de inversión, entre estas la construcción de bodegas cuyos elementos por integrar fueron específicamente: autorización en materia ambiental y elaboración de proyecto ejecutivo.

En materia ambiental, la autorización se gestionó de manera integral y anticipada para todo el plan de desarrollo del puerto, para ello, el 30 de julio de 2013 la promovente APITAM presentó la MIA-R del proyecto denominado “Desarrollo Industrial y Portuario del Puerto de Tampico” para su correspondiente evaluación y dictaminación, mediante el ingresó ante la DGIRA del oficio APIT-0P-0993/2013 de fecha 22 de julio del mismo año. Como resultado de dicha evaluación el 28 de marzo de 2014 la Subsecretaría de Gestión para la Protección Ambiental, dependiente de SEMARNAT emitió el Oficio No. SGPA/DGIRA/DG/02919, mediante el cual resolvió la autorización del proyecto de manera condicionada, con una vigencia de 11 años para las etapas de preparación del sitio y construcción del proyecto, asimismo otorgó 30 años para las etapas de operación y mantenimiento. (Anexo 1.1)

Con los recursos antes señalados se procedió a la contratación del proyecto ejecutivo, lo cual se hizo constar mediante el Acta correspondiente a la 6ª Reunión de Trabajo Ordinaria del COP de la APITAM de fecha 20 de julio de 2016. En dicha reunión se expuso la necesidad de la construcción de las bodegas y mediante acuerdo se avaló la contratación requerida. Los aspectos más relevantes son los que a continuación se enuncian: (Anexos 3.1, 3.2)

Contrato No.: APITAM-GIN-10/2016

- Objeto del contrato: Proyectos ejecutivos para la construcción de bodegas 14 y 15
- Procedimiento de contratación: Adjudicación directa
- Fecha de adjudicación: 24 de agosto de 2016
- Contratista: Escamar Construye, S.A. de C.V.
- Monto total sin IVA: \$1'250,018.90
- Periodo de ejecución: 25/08/2016 al 07/10/2016

El alcance de los trabajos consistió en:

- Levantamientos topográficos para ambos emplazamientos (bodega 14 y 15)
- Estudios de mecánica de suelos
- Diseño arquitectónico
- Diseño estructural
- Instalaciones
- Catálogos de conceptos
- Planos
- Memorias descriptivas
- Especificaciones particulares

ETAPA DE CONTRATACIÓN

Contratación para la Construcción de la Obra

La inversión en obra y supervisión para la bodega 15 se financió en su totalidad con recursos fiscales, para ello hubo modificaciones al presupuesto, las cuales se realizaron mediante las adecuaciones presupuestarias siguientes en el Módulo de Adecuaciones Presupuestarias MAPE de la SHCP, con el folio No. 2016-9-J3D-20 del 18/11/2016, y No. 2016-9-J3D-32 del 9/01/2017, amparados con los OLI J3D/DG/OLI/008/2016 y J3D/DG/009/2016 de fechas 28/12/2016 y 30/12/2016, respectivamente. De esta manera la SHCP autorizó 47.38 MDP suministrados en dos partes, la primera por 23 MDP en el mes de noviembre de 2016 y la segunda por 24.38 MDP en diciembre del mismo año, los cuales debían ser erogados durante el ejercicio vigente. (Anexo 4.1)

El procedimiento de contratación para la ejecución de la obra se llevó a cabo mediante licitación pública nacional, los aspectos y eventos más relevantes fueron los siguientes. (Anexos 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3)

Contrato No.: APITAM-GIN-18/2016

- Objeto del contrato: Construcción de bodegas 14 y 15 parte: Bodega 15
- Contratistas: Ingeniería y Construcción de Obra Civil y Eléctrica, S.A. de C.V. y Construcciones y Desarrollos en Ingeniería y Arquitectura, S.A. de C.V.
- Importe del contrato: \$14,680,129.89

Convocatoria:

- No. Licitación: LO-009J3D001-E22-2016
- Publicación CompraNet: 28 de octubre de 2016
- Publicación DOF: 01 de noviembre de 2016

Visita al sitio: 01 de noviembre de 2016

Junta de aclaraciones: 01 de noviembre de 2016

Presentación y Apertura de Propuestas: 07 de noviembre de 2016, con la recepción de nueve propuestas

Fallo: 17 de noviembre de 2016

Firma del Contrato: 18 de noviembre de 2016

Período de ejecución: del 21 de noviembre al 31 de diciembre de 2016

Garantías:

- Anticipo: \$5,872,051.56 equivalente al 40% del monto original contratado
- Cumplimiento: \$1,468,012.89 equivalente al 10% del monto original contratado

Contratación para la Supervisión Externa

Como se indicó en el apartado anterior, la supervisión fue compartida con la construcción de la bodega 14, justificada con una ampliación en su respectivo contrato. El antecedente de tal determinación fue el siguiente: la construcción de la bodega 15 inicio el 21 de noviembre de 2016 y los servicios de supervisión se contrataron una semana después por adjudicación directa. La propuesta del procedimiento de contratación quedo asentada por acuerdo en el Acta correspondiente a la 10ª Reunión Extraordinaria del COP celebrada el 28 de octubre del 2016. Asimismo, quedo ratificada en la Justificación Técnica, donde se atendió la instrucción de la Subsecretaría de Egresos de SHCP relativas a las disposiciones específicas para el cierre presupuestario del ejercicio vigente. Los aspectos correspondientes a dicha contratación son los que a continuación se señalan. (Anexos 6.1, 6.2.1, 6.2.2, 6.2.3)

Contrato No.: APITAM-GIN-19/2016

- Objeto del contrato: Construcción bodegas 14 y 15 parte: Supervisión bodega 15
- Contratista: K & B Constructora, S.A. de C.V.
- Importe del contrato: \$1,477,425.09

Solicitud de Cotización: 18 de noviembre de 2016

Empresa invitada: K & B Constructora, S.A. de C.V.

Adjudicación por excepción

- Justificación técnica: 18 de noviembre de 2016
- Fecha de adjudicación: 25 de noviembre de 2016

Firma del Contrato: 28 de noviembre de 2016

Período de ejecución: del 28 de noviembre al 31 de diciembre de 2016

Garantía: Cumplimiento por \$147,742.51 equivalente al 10% del monto original contratado

ETAPA DE EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO

El inicio de los trabajos se formalizó con la entrega física y puesta a disposición del área donde se ejecutaría la obra, la cual se llevó a cabo mediante reunión en el sitio el día 21 de noviembre de 2016, con la participación de personal de la API y las Contratistas.

Al inicio de los trabajos y durante las excavaciones para la cimentación, se detectó el nivel freático por arriba de la cota de desplante referida originalmente en el proyecto, lo que motivó la solicitud de nuevos sondeos para adecuaciones y modificaciones al procedimiento constructivo, dicha consecuencia derivó en la formalización de un convenio modificadorio de ampliación en monto. (Anexos 5.1.4, 6.2.4)

Convenio modificadorio construcción

Al inicio de la etapa de cimentación y por cuestiones meteorológicas atípicas previas a la construcción, hubo la necesidad de formalizar un convenio modificadorio por monto, cuya justificación quedo fundamentada en los siguientes aspectos: derivado de las lluvias atípicas presentadas a finales del mes de noviembre surgió la necesidad de realizar adecuaciones al proyecto ejecutivo, dado que, por la anegación del terreno, disminuyó la capacidad portante del suelo debiendo rediseñar la cimentación propuesta. Lo anterior dio paso a la autorización de volúmenes adicionales de obra y conceptos extraordinarios por adecuación de proyecto. Los aspectos generales del convenio fueron los siguientes: (Anexo 5.1.5)

Convenio No.: APITAM-GIN-18-1/2016

- Dictamen Técnico: 28 de noviembre de 2016
- Tipo de convenio: Convenio modificadorio por ampliación en monto
- Fecha de celebración: 28 de noviembre de 2016
- Importe de Ampliación: \$3,670,032.22
- Monto total contratado: \$18,350,161.11
- Endoso de fianza de cumplimiento: \$1,835,016.11, equivalente al 10% del monto total contratado.

Convenio modificadorio supervisión

El dictamen técnico que dio origen a la justificación del convenio tiene como antecedente la 12ª Reunión del COP celebrada el 30 de noviembre del 2016, donde se informó del procedimiento de contratación de la construcción de la bodega 14, y se tomó la decisión para la ampliación del monto al contrato de supervisión de la bodega 15, para llevar a cabo el seguimiento y control de la bodega 14. La urgencia en la adjudicación de los servicios fue a consecuencia de la asignación de recursos federales, los cuales debían ser ejercidos en forma

puntual dentro del ejercicio presupuestal vigente. Los aspectos generales del convenio fueron los siguientes: (Anexo 6.2.5)

Convenio No.: APITAM-GIN-19-1/2016

- Dictamen Técnico: 14 de diciembre de 2016
- Tipo de convenio: Convenio modificadorio por ampliación en monto
- Fecha de celebración: 14 de diciembre de 2016
- Importe de ampliación: \$369,356.27
- Monto total actualizado: \$1,846,781.36
- Endoso de fianza de cumplimiento: \$184,678.13, equivalente al 10% del monto total contratado.

Los trabajos referentes a la supervisión comprendieron las siguientes actividades: recopilación de información, revisión de los trabajos, revisión y aprobación de estimaciones, reportes semanales de avances de obra con fotografías y filmaciones, integración de los archivos derivados de la realización de los trabajos, registro y recepción física de los mismos, finiquito de obra, dictámenes técnicos, informes, bitácoras, programas, memoria descriptiva, movilización de los recursos por vía terrestre o marítima, mano de obra, materiales, herramientas, equipo de seguridad, equipo de trabajo y demás cargos respectivos.

CIERRE ADMINISTRATIVO DE LA OBRA

Los aspectos más relevantes que se presentaron previamente al cierre administrativo de la obra fueron los siguientes: (Anexos 5.1.6, 6.2.6)

- La terminación de los trabajos fue el día 31 de diciembre de 2016.
- El día 03 de enero de 2017, mediante oficio emitido por la Supervisión externa se notificó de la conclusión de sus conceptos y actividades respectivas, realizando la revisión final de los trabajos ejecutados por la Contratista para verificar la correcta terminación de éstos.
- Con fecha 06 de enero de 2017 la Supervisión a través de oficio, emite la notificación de los resultados de la verificación final señalando las siguientes deficiencias: conceptos de aplicación de pintura, colocación de luminarias, fabricación de portones y construcción de registros eléctricos.
- Mediante nota de bitácora se da la indicación al superintendente de obra para la reparación de deficiencias, por instrucciones del residente de obra y otorgando un plazo hasta el 04 de febrero de 2017.

- Vencido el plazo para efectuar las reparaciones, por medio de oficio fechado el 04 de febrero de 2017, la Supervisión hace del conocimiento a la residencia de obra de la falta de reparaciones por concluir debido a la presencia de precipitaciones fluviales, por lo cual se concede un nuevo plazo para su solventación, estableciendo como fecha límite el 05 de marzo de 2017.
- Finalmente, con fecha 07 de marzo de 2017 la Supervisión notifica por oficio de la terminación de la obra, habiendo verificado las reparaciones y constatando su total terminación.

Las actividades correspondientes al cierre administrativo de la obra quedaron sustentadas mediante la documentación para los trabajos de construcción y supervisión que a continuación se señalan:

Cierre de la Construcción

- Aviso de terminación de los trabajos: 02 de enero de 2017
- Verificación física de la terminación de los trabajos: 07 de marzo de 2017
- Acta Entrega-recepción: 09 de marzo de 2017
- Fianza de vicios ocultos: \$1,835,016,03 equivalente al 10% del monto total ejercido
- Finiquito: 08 de mayo de 2017
- Acta Administrativa de extinción de derechos y obligaciones: 09 de mayo de 2017

Cierre de la Supervisión Externa

- Aviso de terminación de los trabajos: 03 de enero de 2017
- Acta Entrega-recepción: 09 de marzo de 2017
- Finiquito: 08 de mayo de 2017
- Acta Administrativa de extinción de derechos y obligaciones: 09 de mayo de 2017

RETOS PARTICULARES

Entre los retos principales que se presentaron durante la construcción de la obra, se encuentran los siguientes:

- Limitantes por la operación propia del puerto, la cual no podía ser suspendida por cuestiones económicas, compromisos adquiridos y operatividad.

- Tiempo de ejecución, debido a los compromisos de inversión y a las disposiciones de la SHCP en cuanto a la autorización de recursos fiscales, lo cual motivo a realizar las contrataciones en tiempos reducidos.
- Cambios al proyecto desde el arranque de la obra, resultando en adecuaciones por redimensionamiento estructural desde la cimentación, por circunstancias meteorológicas debido a la presencia de lluvias torrenciales atípicas, las cuales provocaron la pérdida de capacidad portante del suelo.
- Compartición del servicio de supervisión debido a la construcción de 2 bodegas en forma simultánea.

8. Seguimiento y control

Conformación de expedientes unitarios de contratación

Desde la fase de preinversión el proyecto cuenta con su debido seguimiento, el cual se llevó a cabo desde la integración de los elementos de obra, procedimiento de contratación, ejecución y conclusión de esta, lo cual está sustentado con cada expediente de contratación generado y debidamente documentado de manera física. Para nuestro caso de obra pública, la estructura del expediente se encuentra conformada en lo general por los grupos documentales siguientes:

- Planeación o antecedentes
- Proceso de licitación/excepción
- Proceso de contratación
- Seguimiento / ejecución de obra
- Modificación(es) al contrato
- Terminación del contrato

A su vez, cada grupo contiene la documentación de acuerdo con la modalidad de contratación a saber: licitación pública, invitación a cuando menos tres personas y adjudicación directa.

BEOP e informes de supervisión

De manera particular y para cada contrato de obra pública, la BEOP constituye el elemento de control que por ley se debe cumplir, sin embargo, dada su naturaleza, solo incluye los aspectos más relevantes del desarrollo de la obra, por lo cual se complementa con toda la serie de oficios, notificaciones e informes que se van generando.

Asimismo, contiene lo más relevante del seguimiento diario de los trabajos, reuniones de carácter técnico derivadas de los propios informes en los que se dan a conocer todos aquellos aspectos que de alguna u otra manera afectaron la ejecución de la obra conforme a los programas previamente establecidos y las adecuaciones que de éstas fueron surgiendo.

Dado que este elemento de seguimiento es de carácter obligatorio en cualquier obra pública o servicio relacionado con las mismas, se abrió una BEOP para

cada uno de los contratos vinculados al proyecto. Los puntos aspectos más relevantes del seguimiento y control de la obra fueron los siguientes:

- Solicitud y aprobación de conceptos extraordinarios; por modificaciones a la cimentación debidamente dictaminados y justificados.
- Autorización de convenio modificatorio por ampliación en monto; para cumplir con los conceptos extraordinarios.
- Compartición de la supervisión; mediante la formalización de un convenio modificatorio en monto con la supervisora de obra de la bodega 15, para realizar la correspondiente a la bodega 14.
- Solicitud de reparación de deficiencias; situación que se presentó posteriormente a la notificación y verificación de la terminación de los trabajos.
- Verificación de la solventación de deficiencias; con el apoyo de la supervisión se notificó de la terminación de la obra, habiendo verificado las reparaciones y constatando su total terminación.
- Cierre administrativo de los trabajos de obra y supervisión; mediante la emisión de la documentación respectiva.

Avance Físico – Financiero de Obra

En cuanto al avance de obra y aplicación de recursos, el control se realizó principalmente a través de lo reportado mediante la presentación, revisión y aprobación de estimaciones y generadores a cargo de la Supervisión Externa, lo cual se resume en la tabla siguiente:

No. Estimación	Periodo	Avance físico %	Monto \$	Físico acumulado %	Financiero acumulado \$
1	21/11/2016 12/12/2016	60.04	11,016,903.21	60.04	11,016,903.21
2	13/12/2016 20/12/2016	19.96	3,663,224.95	80.00	14,680,128.16
3	21/12/2016 31/12/2016	20.00	3,670,032.22	100.00	18,350,160.38

9. Resultados y beneficios alcanzados

La construcción de la bodega 15 ha permitido alcanzar y a la vez dar cumplimiento a las metas siguientes:

- Metas de competitividad: eficientar los espacios a través de la redefinición de las áreas de almacenamiento, de acuerdo con su capacidad de carga y optimización de los muelles.
- Metas de capacidad: optimización de áreas y servicios portuarios creando áreas de almacenamiento en los muelles 10 y 11.
- Metas de eficiencia: Alojamiento de mercancías en un volumen importante, generando para los clientes seguridad de resguardo en la permanencia de las cargas

De manera general el contar con mayor infraestructura portuaria ha contribuido a mejorar la productividad y la eficiencia operativa del Puerto, lo cual ha permitido mantener e incrementar el volumen de carga y tráfico al puerto de Tampico, motivando con ello su crecimiento comercial.

10. Informe final del servidor público responsable de la ejecución del Proyecto

En apego a lo dispuesto por el Capítulo II, artículo 36, apartado décimo, del Acuerdo por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal, se pone a disposición el presente informe de resultados.

El factor más importante del proyecto fue concluir los trabajos de construcción en las zonas correspondientes a los muelles 10 y 11 a fin de atender a las necesidades de mayores áreas de almacenamiento, ante la creciente demanda de nuevos clientes y con ello contar con infraestructura más competitiva, a partir del cumplimiento de los aspectos más importantes inherentes al proyecto, entre los que se destacan:

Aspectos técnicos: Debido a que el proyecto está vinculado a labores de construcción se previó la realización del proyecto ejecutivo a manera de contar con el conjunto de planos, memorias y catálogos de conceptos que definieron adecuadamente la proyección de espacios para almacenamiento.

Aspectos económicos: Aunque la inversión 2015 y 2016 autorizada fue con cargo a recursos propios, debido a que no se contó con asignación presupuestal en los correspondientes PEF, se logró con oportunidad la obtención de recursos públicos y su respectiva erogación dentro del período estipulado.

Aspectos legales: Con base en el Título de Concesión otorgado por la SCT a favor de la APITAM; se tienen las siguientes obligaciones en la Condición Decimoquinta, 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 garantice la máxima seguridad y eficiencia.”

Aspectos ambientales: Se presentó una MIA-R (modalidad regional), en la cual se manifestaron una serie de obras que en su momento se vislumbró serían realizadas por esta Administración o por los cesionarios instalados en el recinto

portuario. Entre las obras descritas, se encuentran las bodegas y cobertizos, dando cumplimiento a este elemento para poder iniciar la obra.

En conclusión, la presente obra ha contribuido a que los clientes potenciales del puerto se decidan por la utilización del puerto como una opción que le da viabilidad al manejo de sus mercancías, asimismo ha permitido mantener cautiva y en algunos casos incrementar la cartera de clientes del puerto ofreciendo mejores condiciones en infraestructura.

11. Glosario de términos

Acta

Documento en el que se hace constar la reseña detallada de un evento, así como de las consideraciones y acuerdos adoptados en una reunión, asamblea, junta, consejo o corporación, que tiene valor legal una vez que ha sido aprobada y, en su caso, firmada por todas las personas que intervienen; derivado de ello, este documento tiene fuerza obligatoria sobre los acuerdos en ella contenidos.

Bitácora

Instrumento técnico de control de los trabajos, el cual sirve como medio de comunicación convencional entre las partes que firman el contrato y estará vigente durante el desarrollo de los trabajos y en el que deberán referirse los asuntos importantes que se desarrollen durante la ejecución de la obra y servicios relacionados con la misma.

Contratista

Se refiere a la persona o empresa que es contratada por una organización para realizar la construcción de una obra civil.

Contrato

Acuerdo de voluntades para crear o transferir derechos y obligaciones, a través del cual se formalizan los actos para la realización de obras públicas y servicios relacionados con las mismas.

Convenio

Acuerdo y sus anexos, así como adiciones o modificaciones acordadas.

Convocante

Unidad administrativa responsable de llevar a cabo el procedimiento de adjudicación del contrato.

Convocatoria a la licitación pública

El documento que contiene los requisitos de carácter legal, técnico y económico con respecto a las obras o servicios objeto de la contratación y las personas interesadas en realizarlas o prestarlos, así como los términos a que se sujetará el

procedimiento de contratación respectivo y los derechos y obligaciones de las partes.

Foreland

Área a la que se conecta un determinado puerto, mediante rutas marítimas de exportación o importación.

Hinterland

Representa la zona terrestre de origen o destino de las mercancías o pasajeros que pasan a través de un puerto determinado. Es, de forma resumida, su zona de influencia territorial.

Informe

Unidad de medida que consiste en una descripción escrita de los trabajos ejecutados, incluyendo en su caso, informe fotográfico, resultados de laboratorio, conclusiones y recomendaciones.

Licitante

Empresa o persona física que se manifiesta interés por participar o presentarse en una licitación.

Memoria descriptiva

Unidad de medida que consiste en el resumen de todos los elementos, recursos, criterios y metodología que interviene en la ejecución de un estudio, proyecto, ejecución de obra, puesta en operación, mantenimiento o supervisión de los trabajos ejecutados, incluyendo informes, conclusiones, recomendaciones y en su caso, informe fotográfico.

Nivel freático

Corresponde al lugar en el que se encuentra el agua subterránea. En este nivel la presión de agua del acuífero igual a la presión atmosférica.

Obra

Trabajos de construcción motivo de la licitación y sujetos al proyecto.

Proyecto ejecutivo

Conjunto de planos, croquis, especificaciones, catálogo de conceptos, normas, documentos, datos e información a los que deberá sujetarse la ejecución de la obra.

Residente de la obra

Persona física designada previo a la iniciación de los trabajos como responsable directo de la supervisión, vigilancia, control y revisión de los trabajos y que representa a la entidad ante el contratista y ante terceros en asuntos relacionados con la ejecución de los trabajos en el lugar en que éstos se realizan.

Superintendente de construcción o de obra

Persona física que el contratista presente a la entidad con los antecedentes técnicos y currículum para su representación durante el transcurso de los trabajos.

Superintendente de supervisión

Técnico aceptado por la entidad para que le apoye en la supervisión de los trabajos.

Terraplén

Macizo de tierra que se levanta para hacer un camino. Su finalidad es dar la altura necesaria y resistir las cargas de tránsito que se transfieren por las capas superiores y distribuir los esfuerzos a través de su espesor para transmitirlos al terreno natural.

12. Abreviaturas

- APITAM:** Administración Portuaria Integral de Tampico S.A de C.V.
- BEOP:** Bitácora Electrónica de Obra Pública
- COP** Comité de Obra Pública
- DOF:** Diario Oficial de la Federación
- MIA:** Manifestación de Impacto Ambiental
- OLI:** Oficio de Liberación de Inversión
- PMDP:** Programa Maestro de Desarrollo del Puerto
- PEF:** Presupuesto de Egresos de la Federación
- POA:** Programa Operativo Anual
- SEMARNAT:** Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- SCT:** Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- SFP:** Secretaría de la Función Pública
- SHCP:** Secretaría de Hacienda y Crédito Público

13. Fuentes consultadas

ACUERDO por el que se establecen los Lineamientos Generales para la regulación de los procesos de entrega-recepción y de rendición de cuentas de la Administración Pública Federal.

http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5491652&fecha=24/07/2017

Sitio Web de la Administración Portuaria Integral de Tampico

<https://puertodetampico.com.mx/>

Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018.

<http://pnd.gob.mx/wp-content/uploads/2013/05/PND.pdf>

Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018.

<http://presidencia.gob.mx/pni/consulta.php?c=1>

Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf

Programa de Inversiones en Infraestructura de Transporte y Comunicaciones 2013-2018

http://www.sct.gob.mx/fileadmin/GITS/PIITC_-_SCT.pdf

Programa Nacional de Desarrollo Portuario 2007-2030

<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pndp/pndp-pres.pdf>

Manual ejecutivo para la entrega-recepción y rendición de cuentas 2012-2018. Noviembre 2017.

https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/276538/Manual_Ejecutivo_PDF__29_nov_2017.pdf

Manual de Organización de la Administración Portuaria Integral de Tampico, S.A. de C.V.

http://www.puertodetampico.com.mx/Sitio/documents/Manual_de_Organizacion.pdf

CompraNet

<https://compranet.funcionpublica.gob.mx/web/login.html>

Cuenta Pública de la SHCP

http://finanzaspublicas.hacienda.gob.mx/es/Finanzas_Publicas/Cuenta_Publica

14. Tablas

Tabla 01. Cuadro de Inversión Presupuestal

Ejercicio fiscal	Clave de cartera	Asignación PEF MDP	Modificado MDP	Ejercido (\$)
2015	1409J3D0006	10.0 RP	0.0	0.0
2016		3.4 RP	1.30 RP 47.38 RF 48.68	18,350,160.38* 1,477,425.09 **
Total				19,827,585.47

*Obra

**Supervisión

RP: Recursos Propios

RF: Recursos Fiscales

Tabla 02. Oficinos de Liberación de Inversión, original y modificados

Ejercicio fiscal	Fecha	Numero OLI
2016	OLI Original	J3D/DG/OLI/001/2016
	OLI Modificado	J2U/DG/OLI/008/2016 J2U/DG/OLI/009/2016
	28/12/2016 30/12/2016	

15. Anexos

PLANEACIÓN Y PREINVERSIÓN

Anexo 1

- 1.1 Resolutivo Autorización MIA

Anexo 2

- 2.1 Estudio de factibilidad, modalidad ficha técnica proyecto ejecutivo
- 2.2 Registro en cartera de inversión proyecto ejecutivo
- 2.3 Estudio de factibilidad, modalidad ficha técnica obra
- 2.4 Registro en cartera de inversión obra
- 2.5 Presupuesto de Egresos de la Federación 2015, 2016

Anexo 3

- 3.1 Acta 6ª Reunión de Trabajo Ordinaria del COP
- 3.2 Expediente contratación, elaboración de proyecto ejecutivo (**CONTIENE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL**)

CONTRATACIÓN, EJECUCIÓN Y SEGUIMIENTO

Anexo 4

- 4.1 Oficios de Liberación de Inversión, originales y modificados 2016

Anexo 5

- 5.1 Expediente de contratación, construcción bodega 15 (**CONTIENE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL**)
 - 5.1.1 Documentos Planeación
 - 5.1.2 Documentos Licitación
 - 5.1.3 Documentos Contratación
 - 5.1.4 Documentos Seguimiento y Ejecución
 - 5.1.5 Documentos Modificación al Contrato
 - 5.1.6 Documentos Terminación-Cierre

Anexo 6

- 6.1 Acta 10ª Reunión de Trabajo Extraordinaria del COP
- 6.2 Expediente de contratación, supervisión de obra (**CONTIENE INFORMACIÓN CONFIDENCIAL**)
 - 6.1.1 Documentos Planeación
 - 6.1.2 Documentos Excepción a Licitación
 - 6.1.3 Documentos Contratación
 - 6.1.4 Documentos Seguimiento y Ejecución

- 6.1.5 Documentos Modificación al Contrato
- 6.1.6 Documentos Terminación-Cierre

