

VI.8 Justificación de usos, destinos y formas de operación.

VI.8.1 Los tráficos portuarios.

El puerto de Topolobampo se caracteriza por atender tráficos de bajo valor agregado, graneles minerales y agrícolas, y carga general suelta. El hinterland del puerto es regional y el mayor volumen operado dentro de la carga comercial, con casi 1 millón de toneladas, lo representa la carga general fraccionada y el tráfico se realiza entre Topolobampo y La Paz.

La carga total operada por el puerto está compuesta casi exclusivamente por movimientos de buques de cabotaje y el volumen operado con estos tráficos es el 86 % del total de las mercancías transportadas en Topolobampo. El tráfico de altura es apenas el 13 % del volumen total de cargas y se compone únicamente de tráficos de importación.

El puerto carece de tráficos de exportación, no tiene al presente foreland ya que no existen registros estadísticos de exportación de mercancías desde el año 2000.

En los muelles de PEMEX y el de contenedores de API-TOPO, se moviliza aproximadamente el 84% de la carga total operada en el puerto. Es decir que en dos frentes de agua se lleva a cabo la mayoría de los movimientos de carga y descarga de mercancías y bienes transportados por vía marítima.

De los 585 arribos *de buques* registrados estadísticamente por la API, sólo 37 realizan tráfico de altura de importación, 236 corresponden a tráficos de cabotaje y el resto son transbordadores que enlazan al puerto de Topolobampo con el de La Paz.

La terminal de PEMEX con 1.9 millones de toneladas, concentra el grueso de las operaciones portuarias; el uso, aprovechamiento y explotación del espacio portuario responde a la integración industrial de esta paraestatal, y a sus políticas de recepción, almacenamiento en sus plantas de combustibles y a sus mecanismos de distribución y comercialización.

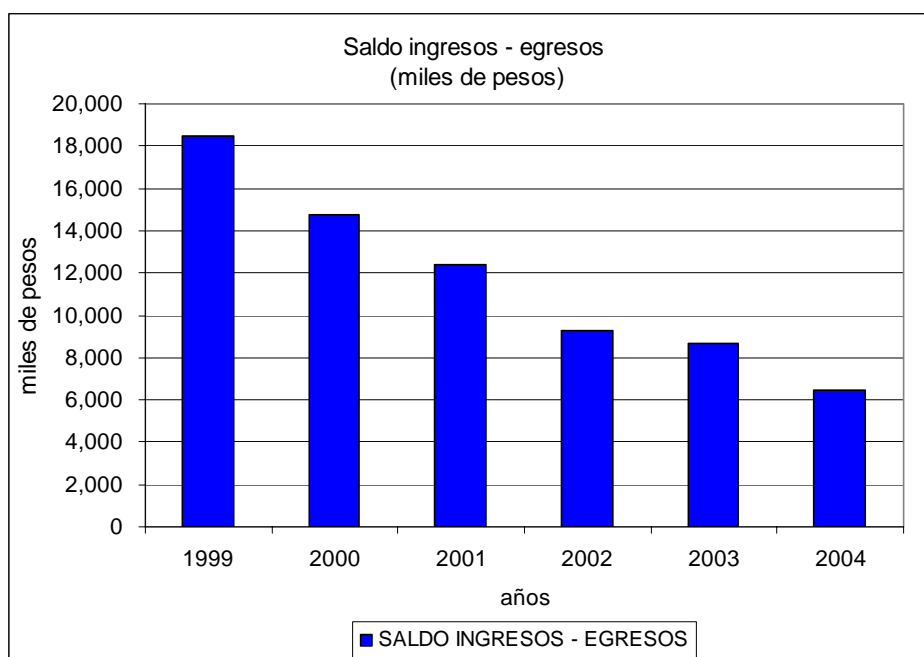
Esta terminal opera en el puerto como una economía de enclave, con total prescindencia de las operaciones en las instalaciones administradas por la API, y utiliza el transporte marítimo porque después del transporte por ductos resulta el medio de transporte más económico, lo que le permite maximizar ahorros por el transporte masivo.

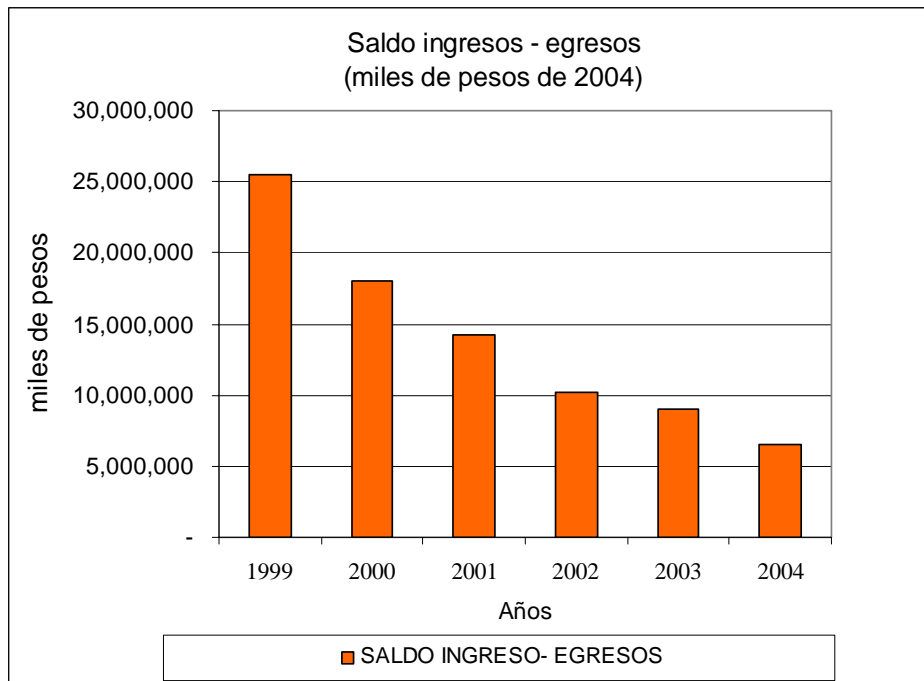
VI.8.2 El posicionamiento financiero del puerto.

Las fuentes de recursos de un puerto se encuentran en las tarifas de infraestructura portuaria; las contraprestaciones por los contratos de cesión parcial de derechos; las maniobras; el almacenaje y otros.

Dentro de las tarifas de infraestructura destaca la cuota de puerto fijo que es la menor en comparación a la cuota que por este concepto se abona en Mazatlán y en Guaymas. En relación al puerto de Mazatlán la reducción es de un 28% aproximadamente y con respecto al de Guaymas el diferencial es mayor y alcanza a un 68%.

El uso de las tarifas de puerto fijo como un instrumento de promoción del puerto; el bajo grado de utilización de la infraestructura y la capacidad instalada, la ocupación de frentes de agua por empresas cesionarias que no operan desde hace por lo menos dos años; la operación con tráficos comerciales de bajo valor agregado que se efectúan en pequeña escala y otras causas, producen un debilitamiento en el financiamiento del puerto, y en el período 1999-2004 los ingresos netos en pesos corrientes, se reducen de \$ 18.4 millones a sólo \$ 6.5 millones, aspecto que se puede apreciar a continuación.





En la caída de los excedentes netos ocurridos en la API-TOPO destaca la disminución de los ingresos de puerto fijo; cuyo nivel a precios corrientes en el año 2004 es apenas superior al del año 1999, pero la disminución más importantes en los recursos de API se expresa en la fuerte baja del ingreso portuario en concepto de atraque, que es un 48% inferior en pesos corrientes al del año 1999. Y por último el ingreso por maniobras que en el año 2004 es prácticamente igual al del año 1999.

Al efectuar una segmentación de los ingresos portuarios por períodos, se observa que las reducciones más importantes se produjeron entre los años de 2002 y el de 2004: para los ingresos de puerto fijo y maniobras los ingresos caen entre el 37% y el 45% con respecto al año 2002; para el atraque la caída es sustantiva y el ingreso por este concepto de infraestructura portuaria, en el año 2004, disminuye un 72% con relación a los recursos obtenidos en el 2002.

Dentro del período en análisis, 1999-2004, se comprueba una fuerte caída en los ingresos por maniobras, rubro que se ve afectado por las oscilaciones en la carga comercial, en particular en la carga general que es levemente inferior a la del año 1999 y el granel agrícola de importación que fue afectado por el fuerte incremento de los fletes marítimos en los bulk-carriers.

Otro detalle a destacar en el financiamiento del puerto de Topolobampo, es la ausencia de ingresos en concepto de almacenaje, este es un rubro comercial en el que la API-TOPO no obtiene los recursos que corresponden a este giro de actividad comercial.

El uso, aprovechamiento y explotación del espacio dentro del puerto de Topolobampo tiene ciertas características que se originan con la firma de los contratos de las distintas empresas localizadas al interior del puerto. Existen áreas destinadas a las actividades portuarias específicas, otras de apoyos y servicios y algunas como la fábrica de pan, el local de abarrotes, el de venta de snacks y otros sin vinculación directa con las actividades portuarias.

Dentro de las áreas con contratos de cesión parcial de derechos, resalta la ocupada por la empresa MAREDEN (Productos Pesqueros de Topolobampo S.A. de CV.), que con 3.46 has, es la tercera en superficie dentro del puerto, y dispone de un importante frente de agua para su operación. Esta empresa adquirió en el año de 1999 los derechos a Mareden S.A. de C.V., sin embargo no realiza operaciones desde el año 2003.

La compañía que opera con los transbordadores, Baja Ferries, realiza en las áreas operativas de la terminal de transbordadores sus operaciones y el movimiento de cargas y de pasajeros; en la operación marítima sus arribos al puerto con el Ferry representan el 53% del total registrado en el puerto de Topolobampo. A pesar de la importancia y significación de estos tráficós, el uso de las áreas terrestres de operación no genera ningún ingreso para el puerto.

Pemex, otro de los importantes cesionarios del puerto, transporta fluidos que responden a la integración vertical de la empresa y que responden a sus políticas de distribución y comercialización de combustibles que sólo puede efectuar a través del puerto, ya que no dispone a la fecha de una red de poliductos que sustituyan el transporte marítimo, y abona una contraprestación unitaria que es algo mayor al 10 % de lo que paga en el puerto de Progreso.

En este sentido, PEMEX usa y aprovecha la infraestructura portuaria en el canal de acceso, la dársena de ciaboga y otras áreas de navegación, y si bien registra más del 50 % de la carga total operada en el puerto y el 24 % de los arribos al puerto, apenas contribuye con el 13% de los ingresos totales de la API-TOPO, es decir que existe una marcada desproporción entre el uso, aprovechamiento y explotación del espacio portuario, y los recursos que API-TOPO obtiene por la operación de PEMEX resultan muy bajos en función al uso y explotación de la infraestructura del puerto.

El ingreso medio del puerto de Topolobampo en las operaciones en las que actúa parcialmente como Tool-Port, al ceder en forma parcial los derechos de uso, aprovechamiento y explotación del espacio portuario se obtiene del análisis de las contraprestaciones abonadas por los distintos cesionarios del puerto, con relación al área ocupada, y se observa que los importes resultantes son significativamente bajos. El valor medio abonado por los cesionarios por el uso, aprovechamiento y explotación de la plataforma terrestre de operaciones del recinto portuario es de sólo \$1,58/m² al mes o de \$19/m² por año.

Al comparar este valor medio del puerto de Topolobampo con Guaymas, otro de los puertos de la región, y que también tiene una estructura de tráficos semejantes se observa que el valor medio del espacio terrestre de la API-TOPO es menor, y solo representa el 43 % del ingreso medio de Guaymas (\$ 44/m²).

Con respecto a las erogaciones totales, éstas crecen más del 100 % entre 1999 y el 2002, impulsadas por el rubro de construcciones y el pago de la contraprestación al gobierno federal; en el 2004 resultan superiores en un 89% a las del año 1999.

Con ingresos que tienden a disminuir en términos reales y erogaciones crecientes, la capacidad de generación de excedentes para el desarrollo de la infraestructura portuaria resulta muy limitada.

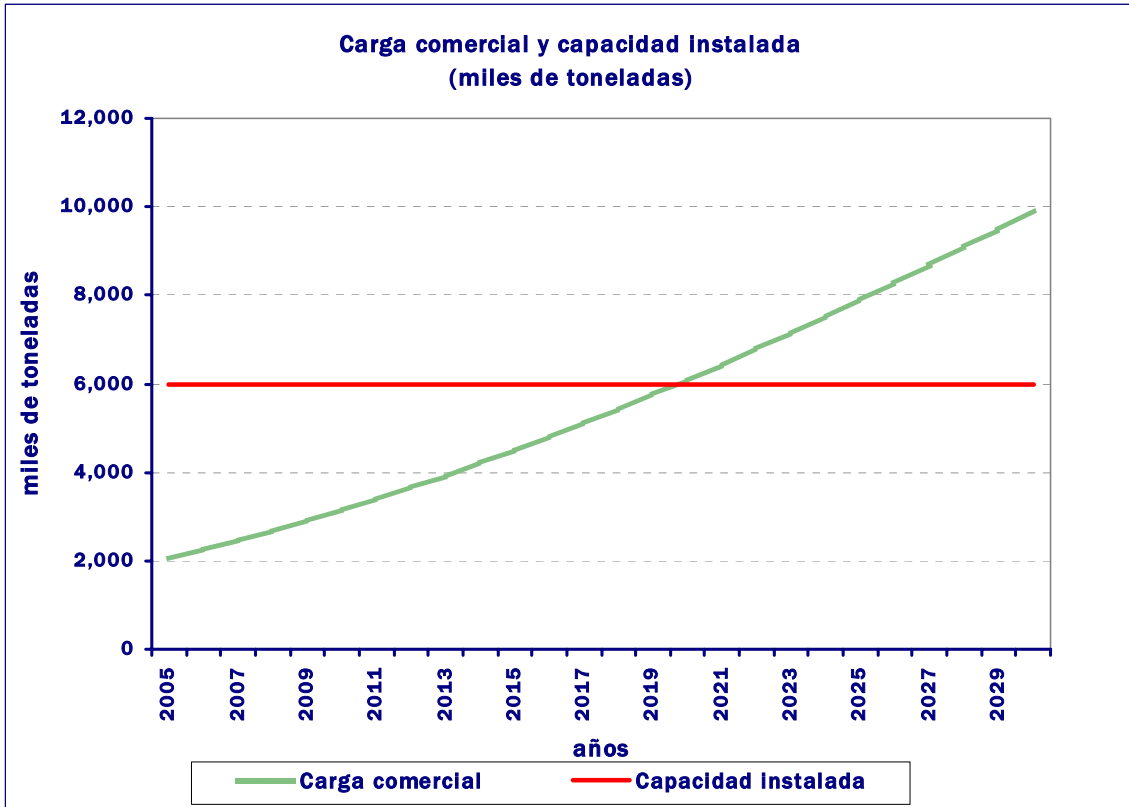
En un período muy corto de tiempo, apenas cinco años, los ingresos netos del puerto se redujeron en un 65%, caída muy significativa que requiere del análisis y evaluación de la valoración del espacio portuario, las tarifas portuarias aplicadas y los tráficos asociados, es decir una revaloración de su política de ingresos y de su posición como puerto.

Se debe establecer con claridad si el puerto de Topolobampo es un puerto con características de promoción a la península de Baja California, o debe transformarse en un puerto comercial, que esté en condiciones de cumplir con sus obligaciones de autosuficiencia financiera, que es uno de sus objetivos centrales de operación y desarrollo, para capitalizar al puerto con la incorporación de nueva infraestructura portuaria y ofrecer mayor valor agregado.

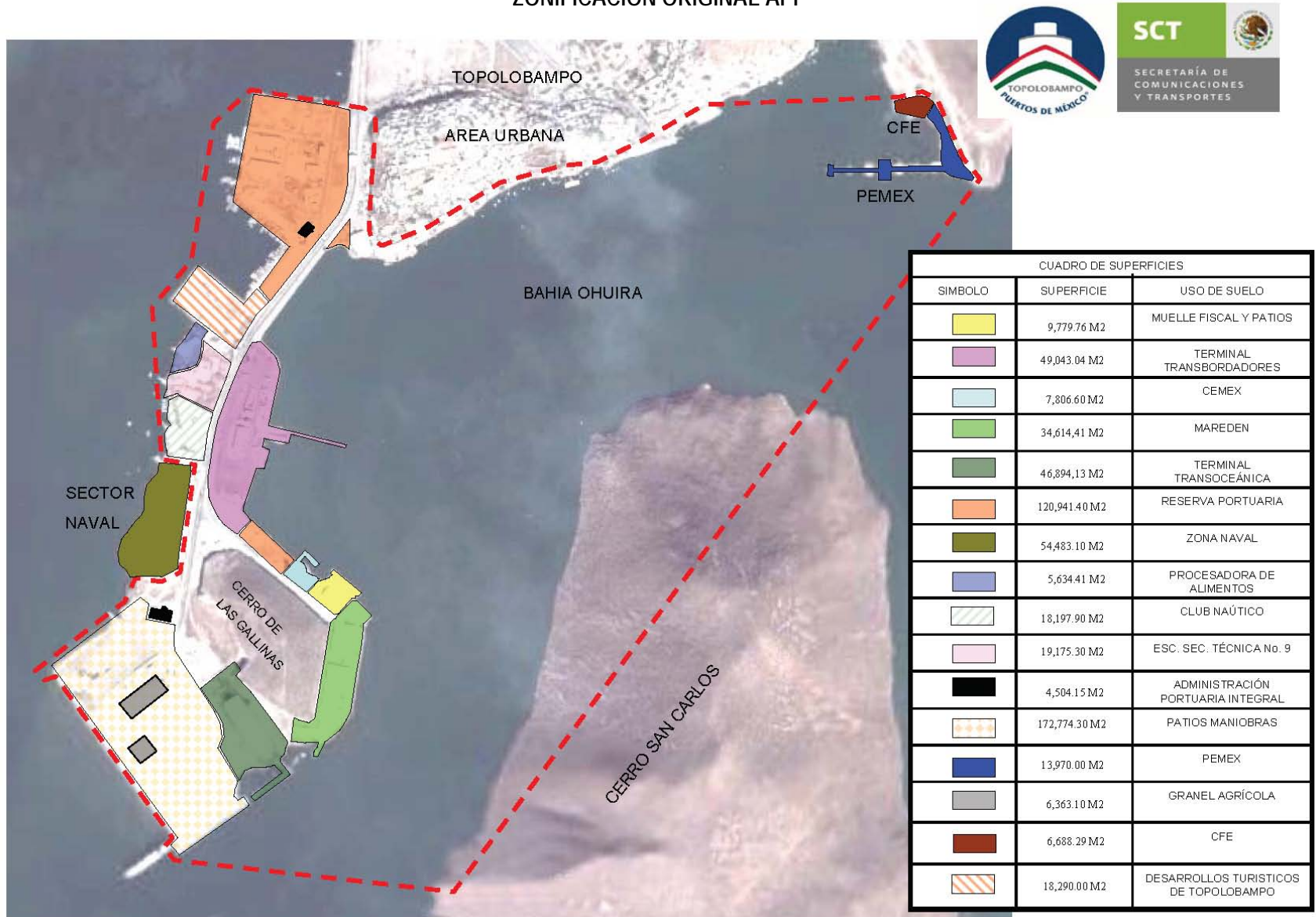
VI.8.2.1 Operación Actual.

El puerto de Topolobampo se construyó y amplió con terrenos ganados al mar, y cuenta con una superficie terrestre operativa, sin áreas de reserva, vialidades y otros usos, de sólo 40 has (en n.r.); existe un cerro en su interior “La Gallina” que la limita aún más y produce problemas logísticos y de operación. El uso de la capacidad instalada se observa en la siguiente gráfica.

RELACIÓN CARGA CAPACIDAD



ZONIFICACIÓN ORIGINAL API



En las sesiones efectuadas en el análisis DAFO, se planteó como iniciativa del puerto la ampliación de las superficies disponibles para cesionar, y en este sentido la propuesta se orientó a liberar áreas actualmente ocupadas por el cerro de “Las Gallinas”.

La devastación del cerro podría ampliar la capacidad del puerto ganando nuevas áreas de operación, no obstante lo cual este proyecto requiere de inversiones del orden de unos U\$S 10' millones. Estas inversiones deben ser autofinanciables, es decir que debe efectuarse el análisis de costo beneficio según los lineamientos definidos por la Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para la evaluación de proyectos de inversión de entidades o dependencias, y deben analizarse como unidades económicas o de negocio y los indicadores a obtener como la tasa interna de retorno o el valor presente neto, deben determinarse en términos constantes y alcanzar una tasa del 12 % para el caso de la TIR. El valor presente neto del flujo de fondos futuros se debe descontar con una tasa del 12%. Los rendimientos ubicados por debajo de estos niveles, no cumplen con las condiciones mínimas para la aprobación de los proyectos de inversión.

Dichos lineamientos se definieron conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, al Reglamento Interior de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y al Manual de Normas Presupuestarias para la Administración Pública Federal. Estas evaluaciones de proyectos de inversión se deben presentar con los indicadores de rentabilidad que resultan de la cuantificación de costos y beneficios. En particular, debe formularse una estimación del Valor Presente Neto (VPN) y de la Tasa Interna de Retorno (TIR) que se calculan conforme a la siguiente base analítica:

Para el Cálculo del Valor Presente Neto (VPN):

$$VPN = \sum_0^n \frac{(I_t - C_t)}{(1+r)^t}$$

Donde:

- I t = Ingresos totales en el periodo t
- C t = Costos totales en el periodo t
- r = Tasa de descuento
- n = número de años del horizonte de evaluación
- t = año calendario, en donde el año -1 será el del inicio de las erogaciones de inversión.

Para el cálculo de la Tasa Interna de Retorno (TIR):

$$\sum_0^n \frac{(I_t - C_t)}{(1+i)^t} = 0$$

Donde:

- n = número de años del horizonte de evaluación
- t = año calendario, en donde el año -1 será el del inicio de las erogaciones de inversión.
- C t = Costos totales en el periodo t
- I t = Ingresos totales en el periodo t
- i = es la TIR

Debido a que el análisis de costo beneficio debe considerar el proyecto de inversión de la API para la desbastación del cerro "La Gallina", como una unidad económica y/o de negocio que obtenga rendimientos positivos y a tasas de retorno superiores al 12%, es muy probable que con la estructura actual de cargas comerciales de bajo valor agregado, y tráficos industriales que conforman cadenas de integración vertical de empresas privadas y públicas, y con el número de barcos operados en éstos tráficos predominantemente de cabotaje, difícilmente se obtendrán las tasas de retorno a la inversión que cumplan con las condiciones mínimas establecidas por la S.H.C.P.

El hinterland y el foreland del puerto de Topolobampo constituyen el área de influencia económica del puerto, y dependen de su integración como nodo de transporte con la interfase terrestre, nacional y/o regional.

Cuando un puerto no puede ampliar y extender el área económica de influencia, es decir su hinterland y su foreland, su vida económica útil se limita, y probablemente enfrente un proceso de acotamiento tecnológico sucesivo que preanuncia su debilitamiento estructural.

En la medida en que el puerto no supere sus cuellos de botella y restricciones en la interfase terrestre del modo ferroviario (corredor otorgado en concesión a la empresa FERROMEX), será un puerto sólo de carácter regional sin proyección internacional al suroeste de U.S.A, y sus políticas de expansión y crecimiento están limitadas por restricciones externas causadas entre otras razones por la insuficiente infraestructura ferroviaria sobre las que el puerto tiene nula capacidad de decisión, y únicamente puede realizar gestiones con la empresa privada y las autoridades de la S.C.T. para impulsar mejoras en el corredor ferroviario.

Con la actual estructura del mercado de cargas del puerto y su área económica de influencia, Topolobampo se encuentra acotado únicamente al ámbito regional en el que predominan actividades primarias de producción ictícola, agrícola y frutihortícola, y el transporte de carga general fraccionada a La Baja, todas estas cargas son de bajo valor agregado y no demandan el empleo de las instalaciones de carga general contenerizada que se construyeron antes de la constitución e

integración de la Administración Portuaria Integral de Topolobampo en 1994, es decir que existe subutilización de la infraestructura.

Las condiciones de la economía regional que definen el área económica de influencia del puerto, permiten concluir que a corto y mediano plazo es necesario modificar la zonificación, los usos de suelos y destinos actuales. Por lo tanto es prioritario efectuar una re zonificación para los próximos años.

De todas formas, debe analizarse con sumo cuidado el cumplimiento de las obligaciones contractuales de las empresas cesionarias a efectos de obtener la mayor eficiencia en el uso, aprovechamiento y explotación del espacio portuario, liberando áreas ocupadas e improductivas que resultan estratégicas para la consolidación de las cargas actuales y el futuro desarrollo del puerto.

Al presente existen cesionarios que ocupan frentes de agua y no operan desde hace algunos años, como es el caso de la empresa MAREDEN (Productos Pesqueros de Topolobampo, S.A. de C.V.).

VI.8.3 Zonificación futura.

Resulta conveniente iniciar un proceso de adecuación de usos y zonificación para mejorar la obtención de fondeos del puerto y garantizar la autosuficiencia financiera.

La recuperación de las áreas y frentes de agua improductivos y/o de los espacios terrestres ocupados y operados por empresas que no abonan contraprestación alguna por este concepto, requiere una serie de pasos, acuerdos y negociaciones que permitan alcanzar el objetivo de un uso eficaz de la infraestructura portuaria.

Los nuevos usos, destinos y zonificación del puerto que se integran con las obras de rectificación de bordos y rellenos en áreas de agua para obtener frentes lineales de agua en los que se construirán muelles marginales continuos, se deben realizar previa ejecución de los estudios técnicos y de ingeniería, y evaluando en cada caso con un enfoque de costo beneficio cual es el proyecto más conveniente en función del costo de oportunidad del puerto, en tanto cada una de estas inversiones derivadas de la zonificación y usos propuestos depende del excedente anual que genera el puerto y debe cumplir con el requisito del autofinanciamiento, es decir que deben ser rentables para cumplir con los requisitos establecidos por el manual de normas presupuestarias (unidad de inversión) de la S.H.C.P.

En cada caso, el puerto de Topolobampo seleccionará el proyecto más conveniente y el programa de avance y ejecución de las obras, según la rentabilidad de cada proyecto y de acuerdo a las etapas que le aseguren el mayor retorno económico por la inversión.

VI.8.3.1 Usos y destinos

La consolidación de las cargas existentes, así como la obtención de nuevas cargas y la captura de nuevos mercados, requiere la ejecución de un ordenamiento en los usos y destinos de suelo del puerto, para asegurar el crecimiento sustentable.

Un elemento básico del puerto en la obtención de finanzas sanas que posibiliten la obtención de la autosuficiencia financiera, es la recuperación de las áreas improductivas o de las que no les generan ingresos, a través de los análisis del cumplimiento de las obligaciones contractuales y también del desarrollo de negociaciones con los titulares de derecho de los contratos de cesión parcial, como es el caso del predio ocupado por MAREDEN (Productos Pesqueros de Topolobampo S.A. de C.V.), y del área operativa de la empresa Baja Ferries que es utilizada para el movimiento de carga y pasajeros de los transbordadores, pero que no abona contraprestación por la superficie terrestre aprovechada en su giro comercial.

En los nuevos usos de suelo y zonificación, el polígono 1a de la marina turística (FONATUR) se ubica al noreste de la actual terminal de transbordadores. El polígono 1b de la marina turística (DTT) se ubica al suroeste de los muelles pesqueros y el polígono 1c (Batamote) se ubica al sur del polígono 1b.

En la actual terminal de transbordadores, polígono 2, además de los transbordadores tendrán opción de operar los cruceros turísticos.

Se iniciarán acciones con la empresa Baja Ferries, para negociar el pago de contraprestación por el uso de la plataforma terrestre de la terminal de transbordadores (concurso, licitación u otros).

Al sureste, ampliando la superficie del polígono 2, en el área de reserva territorial se iniciará la rectificación de bordos y se rellenará para obtener frentes lineales de agua disponibles para construir muelles marginales.

El área del muelle fiscal y patios de carga, se destinarán a usos múltiples, (granel agrícola, mineral y carga general), y es el polígono 3.

En el terreno ocupado por MAREDEN (Productos Pesqueros de Topolobampo, S.A. de C.V.), se iniciarán acciones para su recuperación negociando con la empresa a efectos de lograr su consenso y acuerdo. Este es el polígono 4, y se destinará a la operación de alimentos (productos frutihortícolas, pescados, crustáceos y otros) destinados, entre otros, a los mercados asiáticos.

Los muelles e instalaciones de la Terminal Transoceánica de Topolobampo destinados a la operación de graneles agrícolas y minerales integran el polígono 5.

El actual muelle de contenedores en el que operan los graneles minerales y agrícolas y la carga general de API-TOPO, debe ser reestructurado para obtener capacidad de carga en el muelle a efectos de que puedan operar grúas de muelle y equipos mecanizados pesados en el mismo. Este muelle, así como el resto de las áreas que actualmente se utilizan como patios, instalaciones y bodegas de almacenamiento y para las operaciones de transporte terrestre, conforman el polígono 6.

La Terminal de PEMEX, área e instalaciones cesionadas es el polígono 7.

La Terminal de Cemex, área e instalaciones cesionadas es el polígono 8.

Al suroeste del actual muelle de contenedores y de los patios y colindante con los mismos se rellenará un área de agua destinada a muelles marginales en tres posiciones de atraque, con capacidad de carga para que operen grúas de muelle, y con un área adicional para los patios de apoyo y servicio de estas terminales de uso múltiple, que integran el polígono 9.

La API de Topolobampo se encuentra en una fase muy avanzada en tratativas y negociaciones con inversionistas privados para incorporar la operación de granel mineral de hierro destinado a la exportación. La API prestará el servicio de maniobras para el embarque de este producto con destino a los mercados asiáticos y destinará al interior del recinto portuario, las áreas correspondientes para el almacenamiento del granel mineral.

Con el objeto de evitar que el nuevo tráfico introduzca restricciones y estrangulamientos al interior del puerto, la API de Topolobampo cuidará que la operación en el muelle de contenedores; el diseño y configuración de sus áreas operativas, de almacenaje y desalojo, se ubique de forma tal que armonice con las otras operaciones que se realizan actualmente y con el crecimiento del puerto, es decir que la incorporación de este proyecto deberá tener todas las soluciones técnicas necesarias para evitar que con la introducción de este nuevo tráfico se produzcan problemas logísticos al interior del recinto portuario.

Un aspecto muy importante que debe contemplar la API de Topolobampo es la emisión de partículas sólidas a la atmósfera, ya que el almacenaje de mineral de hierro se realizará a cielo abierto, y su operación según los vientos predominantes, podría actuar como un disparador de partículas que se mezclen con los graneles agrícolas que también se almacenan a cielo abierto.

Es necesario la obtención de los dictámenes ambientales y las manifestaciones de impacto ambiental (MIA) que aseguren la compatibilidad de este proyecto con las tráfico actuales de la API, en particular de los graneles agrícolas.

En la primera etapa, el proyecto de exportación de mineral de hierro operará inicialmente en el muelle de contenedores; (polígono 6), colinda con el canal principal en un área de tráfico mayor con profundidad de -12 m, lo que exigirá

aumentar la profundidad a -14 m. que es la requerida por los barcos que operarán esta carga. La longitud del canal y la plantilla considerada demandarán una elevada inversión.

En la segunda etapa, se construirá un muelle marginal y las instalaciones de almacenamiento, en el polígono 10, que se destinará a la operación de granel mineral de hierro y que se localiza al oeste-noroeste del patio de contenedores.

La API de Topolobampo debe cuidar que el nuevo muelle y sus áreas operativas, de almacenaje y desalojo, se ubiquen de forma tal que armonicen con las otras operaciones que se realizan actualmente y con el crecimiento del puerto.

El proyecto demanda para su arranque importantes recursos, aún con hipótesis conservadoras, y sin considerar otras inversiones necesarias como por ejemplo las espuelas ferroviarias. Por la magnitud del monto a invertir, que absorberá durante varios años el excedente generado por la API de Topolobampo, es imprescindible realizar una evaluación de la rentabilidad del proyecto y un análisis de costo-beneficio para la puesta en marcha del mismo.

El malecón turístico, en el polígono 11, se rehabilitará y se construirán 4 duques de alba para el servicio de cruceros y el turismo náutico recreativo.

Existen dentro del recinto portuario áreas por desincorporar polígonos 12, 13 y 14.

La instalación de la Comisión Federal de Electricidad, en el polígono 15.

El área donde se prestan servicios conexos, área de uso común, polígono 16.

El área que se pretende incorporar al recinto portuario para una futura Terminal de usos múltiples, polígono 17, para contar siempre con la posibilidad de tener nuevos frentes lineales de agua.

Las instalaciones de atraque áreas de maniobras y operación destinadas para embarcaciones pesqueras y el movimiento de productos pesqueros, polígono 18.

Se cuenta con reserva portuaria en el área A, y en los terrenos FONDEPORT en el área C, las oficinas administrativas de la Administración Portuaria Integral de Topolobampo se localizan en las áreas D.

Fuera del Recinto Portuario se encuentra la Zona Naval, en el área B.

En las obras e inversiones necesarias para los nuevos usos y destinos del puerto de Topolobampo, es necesario contar con estudios previos de carácter técnico, ambiental y de costo beneficio que las justifiquen, de esta manera se optimizan los usos de suelo, y formas de operación del puerto, preservando el desarrollo del puerto de Topolobampo.

VI.8.3.1 Cuadro de las áreas para operaciones portuarias con la determinación de sus usos, destinos y formas de operación, vialidades y áreas comunes.

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|---|---------------------------|--------------------------------|---|----------------------------------|--|--|--|---|---|
| Polígono 1a | Marina Turística - Escala Náutica de FONATUR | Marina Deportiva | Turismo Náutico | <ul style="list-style-type: none"> • 23 posiciones de atraque. • Pernocta. • Servicios de avituallamiento. • Combustible • Edificio Administrativo y de Servicios. | Público | <ul style="list-style-type: none"> • Reacondicionamiento de vialidades para acceso al área • Dragado • Tablestacado • Relleno del área • Edificios administrativos y de servicios • Gasolinera • Muelles • Rampa • Marina seca | Compatible | N/A | 2006-2008 | \$119, 296.0 Recursos Privados |
| Polígono 1b | Marina Turística - Desarrollos Turísticos de Topolobampo | Marina Deportiva | Turismo Náutico | <ul style="list-style-type: none"> • 12 posiciones de atraque. • Muelles. • Restaurante. • Club de Playa. • Pernocta. | Particular | <ul style="list-style-type: none"> • Reacondicionamiento de vialidades para acceso al área. • Instalación de los muelles. • Club de playa • Áreas deportivas • Muelles • Edificio administrativos y de servicios. • Salón de eventos • Mercado turístico | Compatible | N/A | 2007 - 2009 | \$86,460.0 Recursos privados |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|------------------------|---------------------------|---|---|----------------------------------|---|--|--|---|--|
| Polígono 1c | Batamote | Instalación | Pesca Procesadora de Alimentos | <ul style="list-style-type: none"> Fuera de operación | Particular | <ul style="list-style-type: none"> Demolición de infraestructura obsoleta, Reacondicionamiento de: vialidades para acceso Malecón Albercas Restaurante Muelles Edificio administrativo y de servicios | Compatible | <p>BATAMOTE es una concesión otorgada por la SCT , con uso de suelo como procesadora de alimentos. Posteriormente firmo un contrato de Cesión Parcial de Derechos con la API, el 31 de agosto de 1995</p> <p>Para que se pueda desarrollar el proyecto turístico se contempla en el Programa Maestro de Desarrollo el cambio de uso del suelo a turístico.</p> | 2007-2010 | \$40,000.0 Recursos Privados |
| Polígono 2 | API | Terminal | Transbordadores, carga RO-RO, turismo de cruceros, | <ul style="list-style-type: none"> 1'200,000 tons. 255,000 pasajeros por año Muelle de 62.70 mtl Calado 9 mts Superficie: 50,843.04 m2 convencional | Público | <ul style="list-style-type: none"> Pavimentación de patios y área de reserva. Infraestructura para arribo de cruceros Dragado de construcción banda norte muelle trasbordadores Construcción muelle marginal en lado norte de terminal de trasbordadores Demolición de edificios en patio de trasbordadores Rehabilitación de bascula patio de trasbordadores Ampliación de edificio de trasbordadores Reacondicionamiento de acceso principal y adecuación de estacionamiento del área de trasbordadores | Compatible | <p>Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios.</p> | 2006 - 2012 | \$47,500.0 Recursos privados y públicos |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|------------------------------------|---------------------------|---|---|----------------------------------|--|--|--|---|--|
| Polígono 3 | API | Terminal | Usos múltiples Carga General, Granel agrícola y mineral, contenedores automóviles. | <ul style="list-style-type: none"> Muelle de 99 mtl Calado oficial 9.45 mts, capacidad de muelles 730,000 tons. Bodega de 1,600 m2 con capacidad de 105,000 tons. Convencional Sistema semimecanizado. Superficie: 18,142.88 m2 | Público | <ul style="list-style-type: none"> Ampliación de muelle marginal y patios Construcción de duque de alba. | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios. | 2007 - 2012 | \$156,500,0 Recursos Privados y Públicos |
| Polígono 4 | Procesadora de Alimentos – MAREDEN | Terminal | Procesadora de productos pesqueros | <ul style="list-style-type: none"> Sistema mecanizado Carga suelta Dos muelles, de 80 y 57 mts lineales. Superficie: 34,820.80 m2 Capacidad de 574 mil cajas de sardinas Convencional | Particular | Concensuar y negociar la recuperación del área de la empresa MAREDEN, ya sea por la API o por un particular. | Compatible | Se gestionará la recuperación del área por parte de la API y conforme a la normatividad se asignaran nuevos contratos de cesiones parciales de derecho y de prestación de servicios. | 2006 - 2012 | \$358.0 El monto adicional de la inversión se determinará y asignará al momento de la licitación. |
| Polígono 5 | Transoceánica de Topolobampo | Terminal | Manejo y almacenamiento de todo tipo de mercancías | <ul style="list-style-type: none"> Muelle marginal de 135 mtl. Capacidad de 1'300'000 tons. Sistema de carga semimecanizado. Bodega de almacenamiento de 4220 m2. Superficie: 48,894.13 m2 | Particular | <ul style="list-style-type: none"> Ampliación y/o remodelación de muelle. Ampliación de bodegas. | Compatible | N/A (No Aplica). | 2006-2012 | \$8,605.0 Recursos privados |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|------------------------|---------------------------|--------------------------------|---|----------------------------------|--|--|--|---|--|
| Polígono 6 | API. | Terminal | Usos múltiples | <ul style="list-style-type: none"> Muelle de 240 mtl., calado -12 m. Pera de ferrocarril. Maniobras contenedores convencional Bodegas y cobertizo de 6080 m2, 1,923,480 tons de capacidad en patios y capacidad de 130,000 TEU's Dos basculas para camiones. Equipo semimecanizado para minerales. Superficie: 120,941.40 m2 Muelle transbordadores Ro-Ro, calado -9 m | Público | <ul style="list-style-type: none"> Interconexión de fosas sépticas para planta de tratamiento. (2) Construcción de infraestructura para arribo de cruceros turísticos. (2) Construcción de edificio del centro de control de tráfico marítimo. (2) Construcción de módulo para usuarios. (2) Construcción de corredor peatonal. Reforzamiento de muelle de contenedores para soportar grúa de pórtico. (1) | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios. | 2006-2012 | \$59,300.0 Recursos privados y públicos |
| Polígono 7 | PEMEX | Terminal | Petróleo y Derivados | <ul style="list-style-type: none"> Muelle espigón de 250 mtl. por lado, a la -13 m de calado. Especializada. Capacidad de almacenamiento 5'000,000 tons. Ductos. Superficie: 13,970.00 m2 | Particular | <ul style="list-style-type: none"> Ampliación y adecuación del muelle | Compatible | N/A (No Aplica) | 2006-2011 | \$8,000.0 Recursos privados |
| Polígono 8 | CEMEX | Terminal | Granel mineral | <ul style="list-style-type: none"> Muelle en espigón de 60 m. a la -5 m. 2 Silos de 80 m2 Vía de ferrocarril con 4 espuelas Semimecanizada Superficie: 7,808.80 m2 | Particular | Modificación de pasarela del muelle en espigón | Compatible | N/A (No Aplica) | 2006-2011 | \$1,947.0 Recursos Privados |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|------------------------|----------------------------------|---|--|----------------------------------|--|--|---|---|---|
| Polígono 9 | Potencial | Terminal de usos múltiples | Carga general/ contenedores/ graneles agrícolas y minerales/ Automóviles | <ul style="list-style-type: none"> • 150,000 TEU's • Área de patios 200,000 m2 • Calado de 16 mts. • Superficie: 360,000.00 m2 • convencional | Público | <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de bordos de protección para relleno, con producto de dragado. • Construcción de muelles marginales tipo U. de 350m • Patios • Equipamiento | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios. | 2007-2012 | \$195'000.0 Privados y Públicos |
| Polígono 10 | Potencial | Terminal | Graneles minerales | <ul style="list-style-type: none"> • Área de almacenamiento de 36'100 m2 • Capacidad de 100'000 tons. para mineral de hierro • Semimecanizada. • Superficie: 38,100.00 m2 | Particular | <ul style="list-style-type: none"> • Dragado de construcción en canal principal a 16 mts. (1) • Construcción de muelle marginal. • Espuelas ferroviarias, Dragado de canal secundario. • Pavimentación del área. • Sistema de alumbrado. • Construcción de vías férreas, | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios. | 2007-2012 | \$454,800.0 Privados y Públicos |
| Polígono 11 | Municipio de Ahome | Instalación | Turismo de cruceros y náutico | <ul style="list-style-type: none"> • Malecón de 12,635.51 m2 • Carriles de circulación por ambos lados. • Muelle en espigón de 38.8 m por 12 m y pasarela de 12 por 6 m • Convencional | Publico | <ul style="list-style-type: none"> • Construcción de Malecón turístico • Reactivación de muelle Standard • Construcción de cuatro duques de alba y pasarela para recibir cruceros. • Construcción de áreas de recreación. | Compatible | Área en proceso de desincorporación del recinto portuario la cual será entregada/donada al Municipio. | 2006-2012 | \$90,000.0 Privados y Públicos |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requerirán para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|--|---------------------------|--------------------------------|--|----------------------------------|--|--|--|---|--|
| Polígono 12 | Áreas irregulares | Instalación | Turismo náutico | <ul style="list-style-type: none"> Área de 1,151 m2 Convencional | Particular | Área en proceso de desincorporación | Compatible | Área en proceso de regularizar | N/A | N/D (No Disponible Por estar en proceso de desincorporación) |
| Polígono 13 | Club Náutico (Situación irregular) | Instalación | Náutico Deportivo | <ul style="list-style-type: none"> Muelles para embarcaciones menores, 5 slips Instalaciones para estadia de botes Superficie: 18,197.90 m2 | Particular | Área en proceso de desincorporación | Compatible | Área en proceso de regularizar | 2006-2012 | N/D (No Disponible Por estar en proceso de desincorporación) |
| Polígono 14 | Escuela Secundaria Técnica N° 9 | Instalación Educativa | Población Estudiantil | Área de 19,175 m2 Especializada | Público | Área en proceso de desincorporación | Compatible | Área en Proceso de desincorporar | 2006-2012 | N/D (No Disponible Por estar en proceso de desincorporación) |

| Localización Plano V.1.1.7.1. y/o VI.8.3.1. | Cesionario / Operación | Terminal / instalación | Mercado a atender (destino) | Capacidad de oferta y forma de operación | Uso (público o particular) | Instalaciones complementarias que se requirieran para garantizar eficiente conectividad marítima y terrestre | Compatibilidad de la terminal / instalación con el arreglo general del Puerto | Condiciones mínimas que se solicitarán ante una eventual licitación, ello con su fundamento legal | Calendario previsto de las distintas etapas de desarrollo y su vinculación con el programa de inversión que se tienen planteado llevar a cabo por la API durante el periodo del PMDP | Monto de Inversión (Miles de pesos) |
|---|-----------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|---|----------------------------|--|---|---|--|---|
| Polígono 15 | CFE | Instalación | Privado Público Industrial | <ul style="list-style-type: none"> *Tratamiento de agua. Semi-especializada *Superficie: 8,538.25 m2 | Particular | N/A | Compatible | N/A | 2007-2012 | No presenta inversiones para este periodo |
| Polígono 16 | Servicios conexos | Instalación | Usuarios portuarios | <ul style="list-style-type: none"> Área de servicios conexos de 316 m2 Convencional | Público | Adecuación de acceso carretero | Compatible | N/A | 2007-2012 | N/D |
| Poligonal 17 | Potencial API | Futura Terminal Usos Múltiples | Usos múltiples | <ul style="list-style-type: none"> 10,500,000.00 m2 | Público y/o particular | Área en proceso de Incorporación | Compatible | Área en proceso de Incorporación al Recinto Portuario. | 2007-2012 | N/D |
| Poligonal 18 | Administración Portuaria Integral | Instalación | Productos del mar, pesca. | <ul style="list-style-type: none"> 30,000.00 ton De 2 a 6 m de profundidad 680m de atraque convencional | Público | Adecuación de acceso carretero Dragados | Compatible | N/A | 2007-2012 | N/D |
| A | Administración Portuaria Integral | Potencial | Reserva portuaria | <ul style="list-style-type: none"> Zona A con 127,318.13 m2 | Público | Introducción de servicios básicos, accesos y vialidades, desmantelamiento del cerro de las Gallinas | Compatible | N/A | N/A | N/A |
| B | ZONA NAVAL | Terminal | Armada de México | <ul style="list-style-type: none"> Área fuera del recinto portuario 54,506.96 m2 | Particular | | Compatible | N/A | N/A | N/A |
| C | Administración Portuaria Integral | Potencial | Terrenos FONDEPORT | <ul style="list-style-type: none"> Zona C con 41,183.95 m2 | Público | Introducción de servicios básicos, accesos y vialidades | Compatible | N/A | N/A | N/A |
| D | Administración Portuaria Integral | Instalación | Usuarios portuarios | <ul style="list-style-type: none"> oficinas en un área de 1,773 m2 convencional | Público | | Compatible | N/A | N/A | N/A |
| E | Báscula 1 | Instalación | Usuarios Portuarios | <ul style="list-style-type: none"> Área patio de contenedores 136 m2 Capacidad 80 ton. | Público | N/A | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios | 2008 – 2012 | 500 Público y/o Privado |
| F | Báscula 2 | Instalación | Usuarios Portuarios | <ul style="list-style-type: none"> Área patio de contenedores 70.5 m2 Capacidad 50 ton. | Público | N/A | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios | 2008 – 2012 | 500 Público y/o Privado |
| G | Báscula 3 | Instalación | Usuarios Portuarios | <ul style="list-style-type: none"> Área Terminal de Transbordadores 136 m2 Capacidad 60 ton. | Público | Reubicación dentro de la misma Terminal de Transbordadores | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios | 2008 – 2012 | 1,385 Público y/o Privado |
| H | Báscula 4 | Instalación | Usuarios Portuarios | <ul style="list-style-type: none"> Ferrocarrilera 137.25 m2 Capacidad 85 ton. | Público | N/A | Compatible | Conforme a la normatividad se asignaran Contratos de Cesiones parciales de Derecho y de Prestación de Servicios | 2008 - 2012 | N/A |

VI.8.3.2 Relación Programa de Inversión Pública – Polígonos

(VER PÁGINA 89)

(Millones de pesos)

| | | Polígonos | | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|--------|-----------|--------|--------|-------|--------|-------|-------|---------|---------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Clave Programa de Inversión Pública | 1 | | | | | | \$0.8 | | | | | | | | | | |
| | 2 | | \$1.2 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3 | | \$2.0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 4 | | | | | | | | | | \$4.3 | | | | | | |
| | 5 | | | | | | | | | | \$1.5 | | | | | | |
| | 5-A | | \$1.3 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 6 | | | | | | | | | | | \$8.0 | | | | | |
| | 7 | | | \$1.5 | | | | | | | | | | | | | |
| | 8 | | | \$30.0 | | | | | | | | | | | | | |
| | 9 | | | | | | \$2.5 | | | | | | | | | | |
| | 10 | | | | | | | | | | \$6.0 | | | | | | |
| | 11 | | | | | | | | | | | \$3.0 | | | | | |
| | 12 | | | | | | \$2.0 | | | | | | | | | | |
| | 13 | | | | | | \$2.0 | | | | | | | | | | |
| | 14 | | | | | | | | | \$95.0 | | | | | | | |
| | 15 | | | | | | | | | | \$20.0 | | | | | | |
| | 16 | | \$9.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 17 | | \$14.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 18 | | \$2.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 18 | | | | | | \$2.0 | | | | | | | | | | |
| | 20 | | \$2.5 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 21 | | \$5.0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 22 | | \$1.0 | | | | | | | | | | | | | | |
| | 23 | | \$8.0 | | | | | | | | | | | | | | |
| A | | | | | | \$50.0 | | | | | | | | | | | |
| B | | | | | | | | | | \$325.0 | | | | | | | |
| C | | | | | | | | | \$100.0 | | | | | | | | |
| D | | | | | | | | | | | \$60.0 | | | | | | |
| E | | | | | | | | | | \$90.0 | | | | | | | |
| F | \$60.0 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Total | \$60.0 | \$47.5 | \$31.5 | \$0.0 | \$0.0 | \$59.3 | \$0.0 | \$0.0 | \$195.0 | \$454.8 | \$63.0 | \$0.0 | \$0.0 | \$0.0 | \$0.0 | \$0.0 | |

VI.8.3.3 Justificación técnica y económica de cambios de uso y destino en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario

| POLIGONO 1C BATAMOTE | ANTECEDENTES | CAMBIO DE USO y DESTINO | JUSTIFICACION |
|-------------------------|--|--|--|
| | <p>La SCT otorgo una concesión a la empresa Batamote, con uso de suelo, para procesadora de alimentos.</p> <p>El 31 de agosto de 1995, celebra contrato de cesión parcial de derechos con la Administración Portuaria Integral de Topolobampo, con el mismo uso de suelo.</p> <p>Desde la celebración del contrato, Batamote a cumplido con sus obligaciones contractuales, pero debido a la escasez de materia prima básicamente atún y sardina, desde que se le otorgo la cesión parcial, no ha producido.</p> | <p>La empresa Batamote Procesadora de Alimentos ha solicitado el cambio de uso y el cambio del destino, a la atención de turismo náutico y turismo de recreo, para la instalación de una marina turística.</p> | <p>La actividad turística de embarcaciones de recreo ha crecido en el Mar de Cortes y se hace necesario infraestructura que brinde servicios adecuados y de primera calidad al turismo nacional e internacional.</p> <p>Se revisará la procedencia legal y al otorgarse un cambio de uso y de destino en este polígono, se hará un nuevo avalúo del área para fijar la contraprestación correspondiente.</p> <p>Se tendrá que presentar y someter al Consejo de Administración de la API un proyecto ejecutivo y de construcción para el desarrollo turístico, para la instalación de un marina turística.</p> <p>Se pretende una inversión inicial, en su primera etapa de \$40 millones de pesos, para la demolición de infraestructura obsoleta y la construcción de infraestructura básica que comprenderá el reacondicionamiento de vialidades de acceso al área, malecón, restaurante, muelles y edificio administrativo y de servicios.</p> <p>Esta inversión será privada, por parte de la empresa Batamote.</p> |

| POLÍGONO 9 TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES | ANTECEDENTES | USO y DESTINO | JUSTIFICACION |
|--|--|---|---|
| | <p>Actualmente la API de Topolobampo cuenta con una Terminal de Usos Múltiples, en la cual se mueven cargas de gráneles agrícolas, gráneles minerales (fertilizante), maniobras de contenedores vía terrestre en la pera de ferrocarril, arribo de cruceros turísticos y caga general. La Terminal cuenta con solo un muelle de 240 mts. de longitud, lo que ocasiona, en cierta temporada, la demora de embarcaciones, que esperan poder atracar.</p> | <p>El uso será público y se destinara esta superficie, para la instalación de una Terminal de Usos Múltiples, mediante la generación de terrenos que se ganarán al mar, de 20 Ha aproximadamente, habilitando patios para contenedores con capacidad de 150,000 TEU's, y la construcción de dos muelles de 350 mts., cada uno, para recibir embarcaciones con calado de 16 mts.</p> | <p>A partir del 2007, se iniciara con el movimiento de exportación de mineral de hierro en grandes cantidades (2 millones de toneladas aproximadamente, por año, de una sola mina), aunque se tiene destinado el polígono 10, para llevar a cabo esta maniobra, con capacidad de almacenamiento de hasta 100.000 tons., resultará insuficiente si se toma en cuenta las solicitudes de otros yacimientos de minerales que existen en el norte y centro del Estado de Sinaloa y al sur de Sonora., aunado con la apertura del Tratado de Libre Comercio, en el año 2008, para el libre trafico de gráneles agrícolas y minerales (fertilizantes), se han recibido solicitudes para la instalación de Terminales Graneleras. Lo que ha originado la previsión de instalar una Terminal de Gráneles Minerales, en el Puerto.</p> <p>Debido a la necesidad de buscar nuevas alternativas por la saturación de los puertos de Long Beach y Los Ángeles, el Proyecto del Corredor Comercial entre Asia, Topolobampo y Dallas, cobra gran relevancia, lo que ha originado que las grandes empresas que se dedican al movimiento de contenedores estén solicitando espacios para la instalación de Terminales de Contenedores y Plataformas Multimodales en el Puerto de Topolobampo.</p> |

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | | <p>La industria de Cruceros esta considerando el destino de Topolobampo, como una alternativa cada ves mas viable, los que hace necesario contar con una instalación mas apropiada para esta importante actividad, que genera divisas importantes para la región y el país.</p> <p>Hay interés de parte de la CFE, de tener un área de almacenamiento, de carbón mineral para usarlo como combustible en la generación de emergía eléctrica en la Termoeléctrica de Topolobampo, la cual actualmente funciona con combustóleo.</p> <p>Por lo antes expuesto, se hace necesaria la construcción de una Terminal de Usos Múltiples, la cual dará solución a las demandas de infraestructura portuaria que exigen las nuevas cargas.</p> <p>El proyecto comprende la construcción de bordos de protección, para relleno con producto del dragado del canal principal de navegación a -16 mts., área de patios de 2, 000,000 m2 aproximadamente, con capacidad de 150,000 TEUS, la construcción de dos muelles de 350 mts. cada uno, con capacidad para soportar grúas de pórtico para el movimiento de contenedores.</p> |
|--|--|--|---|

| POLÍGONO 10 GRANELES MINERALES | ANTECEDENTES | CAMBIO DE USO y DESTINO. | JUSTIFICACIÓN |
|---|--|---|--|
| | <p>Área de reserva del patio de contenedores, por la cual no se obtiene contraprestación alguna y de muy poco uso.</p> | <p>Se solicita el cambio de uso a particular de esta área que actualmente forma parte del Patio de Contenedores, de la Terminal de Usos Múltiples, de uso público.</p> <p>Se plantea el cambio de destino para Recepción, Almacenamiento y Maniobras de minerales pétreos (mineral de hierro, cobre, arena, etc.)</p> | <p>Topolobampo es el puerto natural del norte de Sinaloa, para la salida de minerales, ya que se encuentran importantes yacimientos de hierro y cobre en la región, situación que simplifica las maniobras y costos de operación de los comercializadores.</p> <p>Se tienen proyecciones de exportación de 2, 000,000.00 de toneladas al año, por 20 años aproximadamente , según las reservas probadas, solamente de la Mina Mazomique, en el Municipio de Choix, así mismo, de otras minas en el centro del Estado y el sur del Estado de Sonora.</p> <p>El mineral llegara en un inicio por transporte terrestre (camión) y posteriormente por ferrocarril.</p> <p>En una primera etapa API, habilitara un área de 36,100 m2, con capacidad de 100,000 tons., tomando como parámetro el mineral de hierro, la cual se designara como Polígono 10 y se destinara para la recepción y el almacenamiento de los minerales.</p> <p>Las obras y el equipo que se necesita es el siguiente: carpeteo de la superficie en cuestión, alumbrado, Cargador Frontal y Track Mobile, necesarios para llevar a cabo las maniobras.</p> <p>En una segunda etapa, se invertirá en la construcción de un muelle marginal, espuelas ferroviarias, dragado de canal secundario.</p> <p>La API de Topolobampo, será quien brinde el servicio de las maniobras de descarga y carga de los minerales al barco, y después de un tiempo determinado se hará una Licitación Publica para otorgar las maniobras a un particular.</p> |

| POLÍGONO 6 Y POLÍGONO 2 BASCULAS | ANTECEDENTES | CAMBIO DE USO y DESTINO. | JUSTIFICACIÓN |
|--|--|---|--|
| | <p>1.- Desde su creación y hasta la actualidad el servicio de pesaje ha sido proporcionado y administrado por la entidad.</p> <p>2.- Los gastos de mantenimiento, selección y pago de personal, seguros de los equipos, cursos de capacitación para personal y en general todos los costos que ha requerido este servicio, han sido a costa de la entidad.</p> <p>3.- Existen dos áreas de básculas camioneras en la Terminal de Usos Múltiples; una báscula camionera</p> | <p>Los equipos de básculas y los edificios que comprenden las instalaciones de las básculas, que administra la entidad por su cuenta, se podrán otorgar a un tercero por medio de un Contrato de Cesión Parcial de Derechos, resultado de una Licitación Pública.</p> | <p>1.- Justificación Técnica:</p> <p>Las básculas camioneras que se encuentran en el recinto Portuario, tienen en promedio 20 años de instaladas y trabajando. En base a los cambios tecnológicos en los equipos de pesaje, las básculas del puerto se pueden considerar obsoletas aunque están dando el servicio.</p> <p>De acuerdo a las modificaciones a la NORMA 012 de la SCT, las básculas camioneras que operan en el Recinto Portuario de Topolobampo, tendrían que ser modificadas o bien remplazadas, por sus características de capacidad y dimensiones. La báscula ferrocarrilera si cumple con los requisitos que marca la norma.</p> <p>Independientemente de la NORMA 012 de la SCT, la báscula que se encuentra dentro del patio de trasbordadores, se tiene que reubicar, debido al crecimiento en el movimiento de carga, porque operativa y logísticamente en el lugar donde está ubicada, impide el desarrollo de las maniobras.</p> <p>En la Licitación pública que se celebre, se especificará en las Bases del Concurso que los gastos que generen las modificaciones y los cambios de equipo, serán erogados por el ganador.</p> <p>Se cuenta con cuatro instalaciones de básculas dentro del Recinto Portuario, la superficie total ocupada por las Instalaciones es de 480 .00 m2</p> |

| | <p>mas en el patio de la Terminal de Trasbordadores y una báscula ferrocarrilera, de reciente adquisición que se encuentra ubicada en la entrada norte del Recinto Portuario.</p> <p>4.- Aunque el servicio de pesaje se proporciona de manera constante de acuerdo a las Reglas de Operación del Puerto, hay que destacar que el mayor uso de estos equipos es durante la temporada de carga de gráneles agrícolas (mayo-octubre), también se utiliza en los gráneles minerales de importación</p> | | <p>2.- Justificación Financiera:</p> <p>La Administración Portuaria Integral de Topolobampo, considera justificable que el servicio de pesaje, se otorgue a un tercero mediante un Contrato de Cesión Parcial de Derechos, por las siguientes circunstancias:</p> <p>De acuerdo a un análisis financiero elaborado sobre el servicio de pesaje, tomando como base el ejercicio 2007, que ha sido cuando mayor utilidad hubo por la prestación de este servicio, y cobrando la tarifa de \$0.93 centavos que actualmente se cobra, se presenta el siguiente cuadro:</p> <table border="1" data-bbox="1077 691 1998 1139"> <thead> <tr> <th>CONCEPTO</th> <th>2007</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INGRESOS</td> <td>\$ 660,497.00</td> </tr> <tr> <td colspan="2">COSTOS</td> </tr> <tr> <td>Mano de obra</td> <td>205,137.00</td> </tr> <tr> <td>Mantenimiento</td> <td>231,448.00</td> </tr> <tr> <td>Seguros de bienes</td> <td>84,157.00</td> </tr> <tr> <td>Indirectos</td> <td>14,951.00</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>535,693.00</td> </tr> <tr> <td>Resultado antes de I.S.R.</td> <td>124,804.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>Si la entidad cesionara este servicio a un privado, se podría obtener una mayor utilidad, cobrando una contraprestación fija por la superficie donde se encuentran las instalaciones y otra variable cobrando un porcentaje sobre los ingresos, ejemplo:</p> | CONCEPTO | 2007 | INGRESOS | \$ 660,497.00 | COSTOS | | Mano de obra | 205,137.00 | Mantenimiento | 231,448.00 | Seguros de bienes | 84,157.00 | Indirectos | 14,951.00 | TOTAL | 535,693.00 | Resultado antes de I.S.R. | 124,804.00 |
|---------------------------|---|--|--|----------|------|----------|---------------|--------|--|--------------|------------|---------------|------------|-------------------|-----------|------------|-----------|-------|------------|---------------------------|------------|
| CONCEPTO | 2007 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INGRESOS | \$ 660,497.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COSTOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mano de obra | 205,137.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mantenimiento | 231,448.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Seguros de bienes | 84,157.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Indirectos | 14,951.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL | 535,693.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Resultado antes de I.S.R. | 124,804.00 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | <p>(fertilizantes) y a partir de finales del año 2007, se ha estado utilizando en el pesaje de los gráneles minerales de exportación el cual se recibe todo el año.</p> | | <p>Contraprestación Fija:</p> <p>La suma de las cuatro áreas es de 480 m2, El % que se cobraría sobre la contraprestación sería el 12%, sobre el valor del avalúo elaborado por un perito certificado.</p> <p>Contraprestación Variable:</p> <p>Se cobrará un porcentaje del 10% por tonelada pesada.</p> <p>3.- Conclusión:</p> <p>Se considera conveniente para la entidad ceder la prestación del servicio de pesaje a un tercero por las siguientes razones:</p> <p>Los cambios de equipo y las obras civiles que se tienen que hacer con motivo de la modificación de los equipos, serían por cuenta del cesionario.</p> <p>El pago al personal, al mantenimiento, seguros de bienes y gastos indirectos, sería a costa del cesionario.</p> <p>Se contaría con un servicio de mejor calidad y con equipo más moderno</p> |
|--|---|--|--|