

PMDP

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO
 PORTUARIO DE **PROGRESO** Y **PUERTOS**
PESQUEROS Y **TURÍSTICOS** DE **YUCATÁN**
2020-2025

MARINA
 SECRETARÍA DE MARINA

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

**PUERTOS
 Y MARINA
 MERCANTE**
 COORDINACIÓN GENERAL



GOBIERNO DE MEXICO | MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
 OF. 3412/2022
 15 NOV. 2022



AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

(Handwritten signature)

CONTENIDO

Puerto de Progreso

1.	Recursos y competitividad del puerto de Progreso.....	2
1.1	Alcance legal del PMDP.....	2
1.2	Instalaciones portuarias.....	4
1.3	Comunidad portuaria.....	5
1.3.1	Cesionarios.....	13
1.3.2	Autoridades.....	13
1.3.3	Prestadores de servicio.....	15
1.4	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad.....	15
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Progreso.....	19
2.1	Diagnóstico de la competitividad del puerto.....	26
2.2	Retos para el desarrollo del puerto.....	51
3.	Estrategia para el desarrollo portuario del puerto de Progreso.....	53
3.1	Visión y misión del puerto de Progreso.....	53
3.2	Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto.....	53
3.3	Metas e indicadores.....	54
3.4	Zonificación maestra para el desarrollo portuario.....	58

ANEXO: Puertos pesqueros.

4.	Recursos y competitividad de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán.....	64
4.1	Alcance legal del PMDP.....	64
4.2	Instalaciones portuarias.....	78
4.3	Comunidad portuaria.....	104
4.3.1	Cesionarios.....	104
4.3.2	Prestadores de servicio.....	111
4.4	Vocación de puerto, área de influencia y conectividad.....	118
5.	Diagnóstico y retos de desarrollo de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán.....	133
5.1	Diagnóstico de la competitividad del puerto.....	133
5.2	Retos para el desarrollo del puerto.....	148
6.	Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán.....	151
6.1	Visión y misión de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán.....	151
6.2	Objetivos estratégicos y metas.....	151
6.3	Zonificación maestra para el desarrollo portuario.....	153



1. Recursos y competitividad del puerto de Progreso

La formulación del nuevo Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Progreso 2020-2025 (PMDP), inicia en Puerto Progreso con un análisis de su infraestructura, cesionarios, servicios existentes y del movimiento histórico de pasajeros, carga y embarcaciones. Se valoran y analizan los resultados de metas y objetivos establecidos en el PMDP anterior, se integran las nuevas estrategias que permitan actualizar y alcanzar la visión de largo plazo, la misión, los objetivos y las metas contenidas en el presente documento.

La planeación estratégica del PMDP se basa entre otros aspectos, en temas estratégicos establecidos en el Sistema Portuario Nacional y en las perspectivas establecidas en un pronóstico de ingresos resultado de las proyecciones del movimiento de pasajeros y de la carga comercial, para ello se utiliza una metodología de suavizamiento exponencial doble de los datos históricos disponibles.

De esta forma, el PMDP cumple con los lineamientos establecidos por la Dirección General de Puertos de la Secretaría de Marina y atiende los aspectos asociados a la operación general del puerto, a la logística con autoridades, a los distintos cesionarios, prestadores de servicio, maniobristas y en general a la comunidad portuaria.

1.1 Alcance legal del PMDP

La Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. (API Progreso), ahora Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. (ASIPONA Progreso), recibió el Título de Concesión para la administración del puerto de Progreso el 6 de mayo de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre del mismo año. Cabe mencionar que con fecha 15 de febrero de 2006, fue publicado el acuerdo de delimitación y determinación del recinto portuario correspondiente al puerto de Progreso. Las áreas concesionadas se describen y detallan en: "Figura 1 Plano de delimitación del puerto de Progreso."

Con base en lo dispuesto en los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, así como en la cláusula décima del título de concesión, se cuenta con un Programa Maestro de Desarrollo autorizado para el periodo 2020-2025.

Los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios en el puerto previstos en este Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como los cesionarios o prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar uno u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos y similares. Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

Las condiciones y/o adjudicación de los contratos están en función de lo establecido en la legislación vigente y la ubicación de los nuevos negocios estará en función de la disponibilidad de espacios o sus necesidades de operación. Las limitaciones o restricciones de las cesiones estarán definidas en cada uno de los contratos que la ASIPONA Progreso firme con los interesados.

El PMDP en su conjunto tiene una vigencia de 5 años, por lo que en año 2025 deberá revisarse para adecuar los pronósticos, las estrategias y ajustarse a las condiciones socioeconómicas, de mercado y a los nuevos desarrollos, en consecuencia, deberá someterse a consideración y aprobación de la Secretaría de Marina. No obstante, para



SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

el marco de planeación se considera un horizonte de por lo menos 20 años, esto significa que la estrategia planteada en el PMDP tiene una visión de largo plazo.

La importancia del presente PMDP, radica en que se convierte en el documento rector de la ASIPONA Progreso, en él se establecen los lineamientos para la identificación y justificación de los usos, destinos y modos de operación previstos, así como las medidas y previsiones que garanticen su desarrollo sustentable.

Derivado de lo anterior, los objetivos que se establecen en el PMDP serán a mediano y largo plazo; sin embargo, en algunos casos las acciones y las estrategias para alcanzarlos serán a corto plazo. Dichas acciones, así como las iniciativas, se desarrollarán en detalle en el Programa Operativo Anual (POA), donde además se establecerán actividades específicas que servirán de base para vigilar el funcionamiento de las áreas en favor de la ASIPONA Progreso.



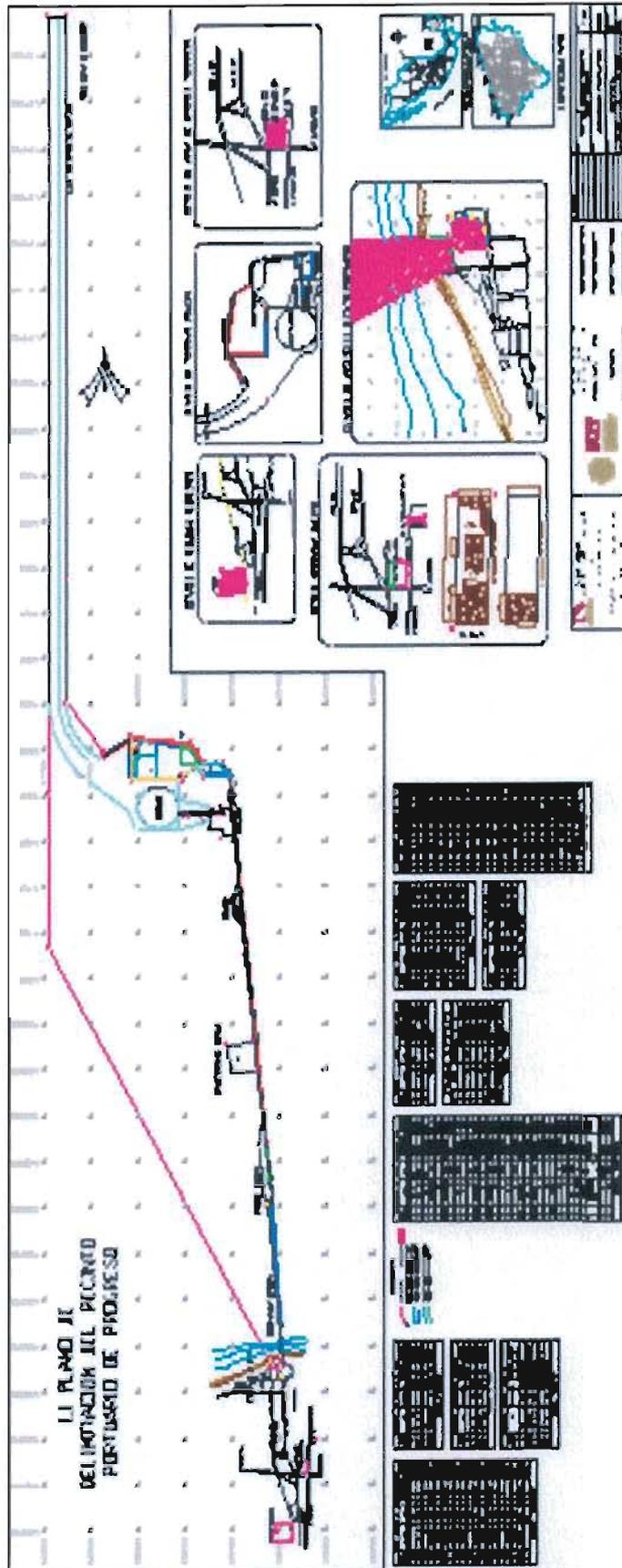


Figura 1 Plano de delimitación del puerto de Progreso.



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

N



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

1.2 Instalaciones portuarias

En este apartado se describen las principales obras de infraestructura, las distintas zonas operativas, actividades específicas y equipamiento del puerto de Progreso, la información detallada puede observarse en el plano de instalaciones del puerto de Progreso, anexo al presente documento. Las instalaciones existentes responden a las líneas de negocio identificadas: cruceros turísticos y carga comercial, ésta última comprende el manejo de mercancías en diferentes presentaciones como carga general, contenerizada, granel agrícola, minerales, hidrocarburos y fluidos.

Los enlaces terrestres del estado de Yucatán hacia el puerto de Progreso son de primer orden, inicia con una conexión de 33 kilómetros hacia la ciudad de Mérida, capital del estado, la cual comprende una carretera de cuatro carriles que permite una adecuada comunicación terrestre. A su vez, la capital se enlaza vía terrestre con las principales ciudades de los estados de Campeche, Chiapas y Quintana Roo.

Los límites del puerto se encuentran determinados por el trazo de una línea poligonal imaginaria que une los puntos siguientes: para la superficie marítima desde la intersección de la línea de costa con el meridiano 89°39'.00, continúa hacia el norte hasta el paralelo 21°28'.00, continuando hacia el oeste hasta el meridiano 89°43'30" y continuando al sur hasta la intersección con la línea de costa para continuar hacia el este hasta el punto de arranque.

Tabla 1 Resumen general de áreas

Recinto Portuario del puerto de Progreso	
Polígonos	Superficie (m2)
Polígono de agua	10,381,656.35
Polígono de tierra	636,362.68
Total de área concesionada	11,018,019.03



En términos generales, las Reglas de Operación del puerto de Progreso identifican como terminal de uso particular a la:

- a. Terminal de Hidrocarburos.

Y de uso público, las siguientes instalaciones:

- b. Terminal Terrestre.
- c. Muelle de Pescadores.
- d. Terminal de Cruceros.
- e. Terminal de Usos Múltiples (TUM1).
- f. Terminal de Usos Múltiples (TUM3).
- g. Terminal de Contenedores.
- h. Terminal de Granel Agrícola.
- i. Instalación de Fluidos.
- j. Muelle de servicios.
- k. Duques de Alba






a. Terminal de Hidrocarburos

Muelle 9, con 260 m (853 pies) de banda de atraque con 9.75 m de calado. Operan buque tanques con eslora de hasta 202 m (662.7 pies) y 28.4 m (93.2 pies) de manga, o de hasta 190 m (623.4 pies) de eslora y 32.3 m (106 pies) de manga. Tiene áreas de servicios y vialidades con una superficie de 1.6 Ha.

b. Terminal Terrestre

Superficie ubicada en el kilómetro 33 de la carretera Mérida – Progreso y cuenta con 3.44 Ha para los servicios conexos del puerto. Existe una segunda área de 0.7 hectáreas que se destina al estacionamiento de vehículos y para fines de pesaje de los camiones, auxiliando al puerto a aliviar los problemas de congestión en la entrada y salida de los vehículos.

c. Muelle de Pescadores

Superficie de 2,242.60 metros cuadrados consistente en un muelle de concreto dotado de dos balizas de señalamiento marítimo, bitas y defensas, que se utilizará para permitir la entrada a peatones al área con fines turísticos.

d. Terminal de Cruceros

Muelle de espigón con 2 bandas de atraque, Norte y Sur de 300 m (1,082.7 pies) de largo cada una, con capacidad para recibir cruceros con hasta 9 m (29.5 pies) de calado. Muelle de transbordadores con una banda de atraque de 70 m de largo, con capacidad para recibir embarcaciones con hasta 6 m de calado.

de 5.1 Ha donde se ubica la Terminal Turística y estacionamientos de los camiones y vehículos para el transporte de pasajeros.

e. Terminal de Usos Múltiples (TUM1)

Muelle 3, con 195 m de banda de atraque, con capacidad para recibir embarcaciones de hasta 7.00 m (23 pies) de calado.

Muelle 4, con 164 m de banda de atraque, con capacidad para recibir embarcaciones de hasta 7.00 m de calado.

En la TUM1, se cuenta con un patio de una superficie de 2.36 Ha al norte del Muelle 3, un Almacén Fiscalizado con una superficie de 0.35 Ha, un Almacén de Refrigerados y PVIZI con una superficie de 0.17 Ha y otras construcciones menores para servicios generales con una superficie de 0.21 Ha.

f. Terminal de Usos Múltiples (TUM3)

Muelle 7, con una longitud de 265 m, con capacidad para recibir embarcaciones con un calado de 9.75 m que será compartido con la Instalación de Fluidos. Áreas de patios y vialidades con superficie de 3.25 Ha al norte del Muelle 7.

g. Terminal de Contenedores

Muelle 5, con 215 m de banda de atraque, con capacidad para recibir embarcaciones de hasta 7.0 m (23 pies) de calado.

Muelle 6, con 270 m de banda de atraque y con un calado de 9.75 m.

Patio de Contenedores 13.8 Ha y un almacén de 0.25 Ha.



SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
CARRERA PUNTA MÉRIDA, 1000
CIUDAD DE MÉXICO, D.F.



ad

h. Terminal de Granel Agrícola

Muelle 8, con 186 m de banda de atraque, con un calado de 9.75 m. Áreas de almacenamiento, patios y vialidades con superficie de 2.7 Ha.

i. Instalación de Fluidos

Superficie de 2.4 Ha al norte de la Terminal de Usos Múltiples 3 (TUM3). El Muelle 7, descrito anteriormente es compartido.

j. Muelle de Servicios

Muelle con 75 m de banda de atraque con 5 m de profundidad, es destinada para los servicios de remolque y lanchaje en servicio.

k. Duques de Alba

Dos zonas de atraque con calado de 6.50 m para recibir barcasas. Zona de atraque 1 con 2 duques de alba de 9m x 6 m y una plataforma rectangular de 16m x 10.2m y una pasarela de 16.8m x 8.0m. Zona de atraque 2 con 2 duques de alba de 9m x 6 m y una plataforma-pasarela rectangular de 27m x 16m. Un área de vialidad de 30 metros de longitud x 10m de ancho y una báscula para control de pesaje.

Aduana

Terreno ganado al mar con una superficie de 3.5 Ha, destinado a las instalaciones para el funcionamiento de la Aduana.

Terminal Intermedia

Superficie de 1.0 Ha y cuenta con dos Muelles de 200 m (652.2 pies) de largo que actualmente no están habilitados para la recepción de buques. En esta área se encuentran la bodega y el edificio administrativo de ASIPONA Progreso.

Obras de protección

Para garantizar la seguridad y operaciones del puerto, existe una infraestructura a base de dados de concreto de 7 y 10 toneladas cada uno, los cuales configuran los rompeolas que protegen fundamentalmente las zonas de relleno:

- Rompeolas (lado expuesto) de 6,068 metros de longitud, 3 metros de ancho de corona y 5 metros de altura de corona sobre N.B.M.I. (Nivel de Bajamar Media Inferior).
- Rompeolas (lado protegido) de 3,310 metros de longitud, 1.15 metros de ancho de corona y 3.4 metros de altura sobre N.B.M.I.

Señalamiento marítimo.

El puerto de Progreso cuenta con señalamiento marítimo que cumple con las normas internacionales IALA (International Association of Lighthouse Authorities), la cual estandariza las características de las boyas que delimitan las zonas de agua navegables. El señalamiento está integrado fundamentalmente por:

- Faro de Progreso y radar ración.
- Boya de recalada.



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

Inf



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA



- Una baliza a lo largo del rompeolas y otra en el vértice del muelle de granos y la terminal múltiple.
- Dos balizas de enfilación consistentes en dos torres de aluminio: la baliza anterior cuenta con una altura de 12 metros sobre el nivel medio del mar, y la baliza posterior con una altura de 26 metros sobre el nivel medio del mar, ambas cuentan con linternas direccionales y omnidireccionales de luz blanca.
- Dos luces de situación cabecera del muelle de cruceros.
- Luz de intersección color ámbar en la esquina Oeste del muelle7.

Áreas de navegación

Canal de Navegación principal, con 7.4 Km. (3.9 Millas Náuticas) de longitud en su sección recta y 150.00 metros de ancho; en su sección curva 1.4 kilómetros de longitud hasta conectar con la dársena de ciaboga, de 150 metros de ancho al inicio de la curva y al final de la curva 280 metros de longitud, con una profundidad de 11.75 metros (NBMI) y un calado oficial de 9.75 metros.

Dársena de Ciaboga principal, con un diámetro de 450 metros y una profundidad de 11.75 metros, el calado máximo oficial es de 9.75 metros.

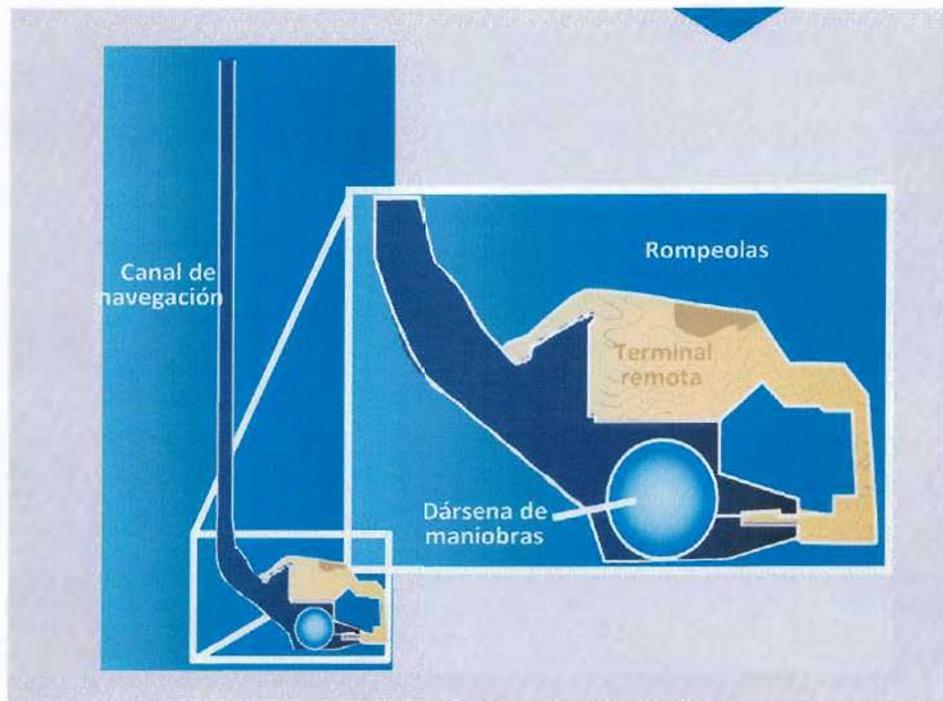


Figura 2 Áreas de navegación



✓

El puerto dispone de tres fondeaderos que en total suman 2,553.61 hectáreas:

- El primero (AA11) para embarcaciones con carga peligrosa, tiene un calado de 7.00 metros y se encuentra ubicado al poniente del canal de navegación a la altura de la boya de recalada, sus coordenadas:

Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°42'00".

Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°42'00".



Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°43'30".

Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°43'30".

- El segundo fondeadero (AA12) es para embarcaciones mayores en general y cruceros que requieran calado superior de 7.00 metros, se encuentra localizado al oriente del canal de navegación a la altura de la boya de recalada, sus coordenadas:

Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°39'00".

Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°39'00".

Latitud norte 21°28'00", Longitud oeste 89°41'00".

Latitud norte 21°25'00", Longitud oeste 89°41'00".

- El tercer fondeadero (AA10) es para embarcaciones con calado inferior o igual a 7.00 metros y se localiza en el lado poniente del puerto a la altura del kilómetro 5 de viaducto. Sus coordenadas:

Latitud norte 21°23'00", Longitud oeste 89°42'30".

Latitud norte 21°22'00", Longitud oeste 89°42'30".

Latitud norte 21°23'00", Longitud oeste 89°43'30".

Latitud norte 21°22'00", Longitud oeste 89°43'30".

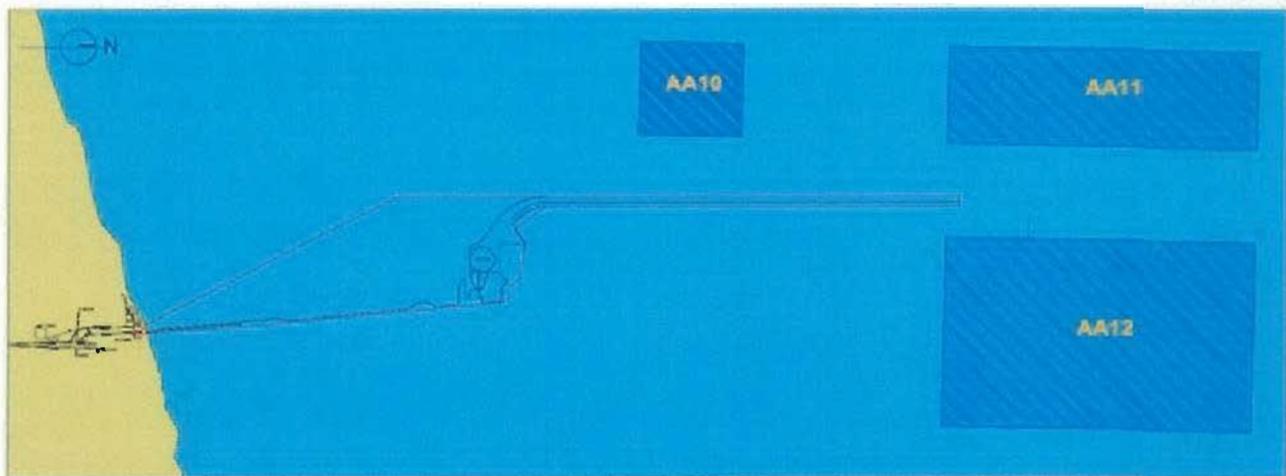


Figura 3 Zonas de fondeo

Obras de atraque

Actualmente el puerto cuenta con 11 posiciones de atraque, mismas que se agrupan en la denominada Terminal Remota, concentrando de esta forma las operaciones de terminales e instalaciones en esta zona del puerto.

Vías férreas

El puerto de Progreso no cuenta con infraestructura ferroviaria, las cargas que requieren transportarse por ferrocarril se trasladan a la ciudad de Mérida (33 kilómetros) donde enlazan con la línea ferroviaria Mayab, la cual conecta con Medias Aguas y Coatzacoalcos en el estado de Veracruz.



ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO DE PROGRESO
MARINA



Vías férreas

El puerto de Progreso no cuenta con infraestructura ferroviaria, las cargas que requieren transportarse por ferrocarril se trasladan a la ciudad de Mérida (33 kilómetros) donde enlazan con la línea ferroviaria Mayab, la cual conecta con Medias Aguas y Coatzacoalcos en el estado de Veracruz.

Vialidades

El acceso al puerto es a través de un viaducto de comunicación y se encuentra construido en dos secciones, la primera con una longitud de 2 kilómetros que inicia en el área de acceso terrestre y termina en la denominada Terminal Intermedia. Esta primera sección consiste en dos viaductos construidos sobre el mar a base de pilas, pilotes y trabes de concreto, ambos poseen dos carriles de circulación, el que se identifica como "viaducto alterno" es el que actualmente se utiliza para el tránsito de carga y mide 2.15 km. La segunda sección es de aproximadamente 5.9 kilómetros y son obras de relleno protegidas con rompeolas que permiten cuatro carriles con 4.5 metros de ancho y finaliza en la Terminal Remota.

Tabla 2 Obras de atraque y tipos de carga.

PUERTO PROGRESO					
	Muelle	Longitud de Atraque (m)	Calado oficial (m)	Superficie (m ²)	Tipos de Carga
TUM1	3	195	7	24,800	General suelta y unitizada
	4	164 con tramo adicional de 24 metros con un ángulo de 168°	7		General suelta y unitizada
Terminal de Contenedores	5	215	7	115,000	Contenedores Semiespecializado.
	6	270	9.75		Contenedores Especializado
TUM3	7	265	9.75	50,000	General, minerales y fluidos
Terminal de Granel Agrícola	8	186	9.75	23,500	Graneles agrícolas
Terminal de Hidrocarburos	9	260	9.75	16,000	Petróleo y sus derivados
Terminal de Cruceros	CN	300	9	NA	Pasajeros
Terminal de Cruceros	CS	300	9	NA	Pasajeros
Transbordadores	F	70	6	NA	Transbordadores
Servicios	Servicios	75	5.5	NA	Servicios
Duques de Alba		100 cada posición de atraque	5.5	NA	Mineral
Total	7 muelles comerciales (carga), 2 para pasajeros, 1 para transbordadores, 1 para servicios y 2 posiciones de atraque para barcazas.				



Andadores peatonales

Conforme las reglas de operación, dentro del recinto portuario (con excepción de los servicios de seguridad y mantenimiento), queda estrictamente prohibida la circulación peatonal en los viaductos. En el caso particular de

2



- Oficinas de autoridades administrativas.
- Antiguas bodegas del muelle fiscal.
- Casetas de seguridad.
- Cisternas.

Áreas de almacenamiento

Se cuenta con una capacidad aproximada de 6.8 hectáreas, donde existen áreas con el equipamiento especializado para el manejo adecuado de todo tipo de carga.

Tabla 3 Áreas de almacenamiento

Denominación	Cantidad	Superficie (m2)
Patio de maniobras (TUM3)	1	32,500.00
Bodega de usos múltiples	1	5,592.53
Patio de maniobras (TUM1)	1	23,603.83
Almacén fiscalizado	1	3,352.05
Almacén refrigerado	1	1,710.00
Antiguas Bodegas de muelle fiscal (sin uso)	1	1,652.38
Total		68,410.79

		Capacidad (ton)
Silo	5	53,321.00
Total		53,321.00

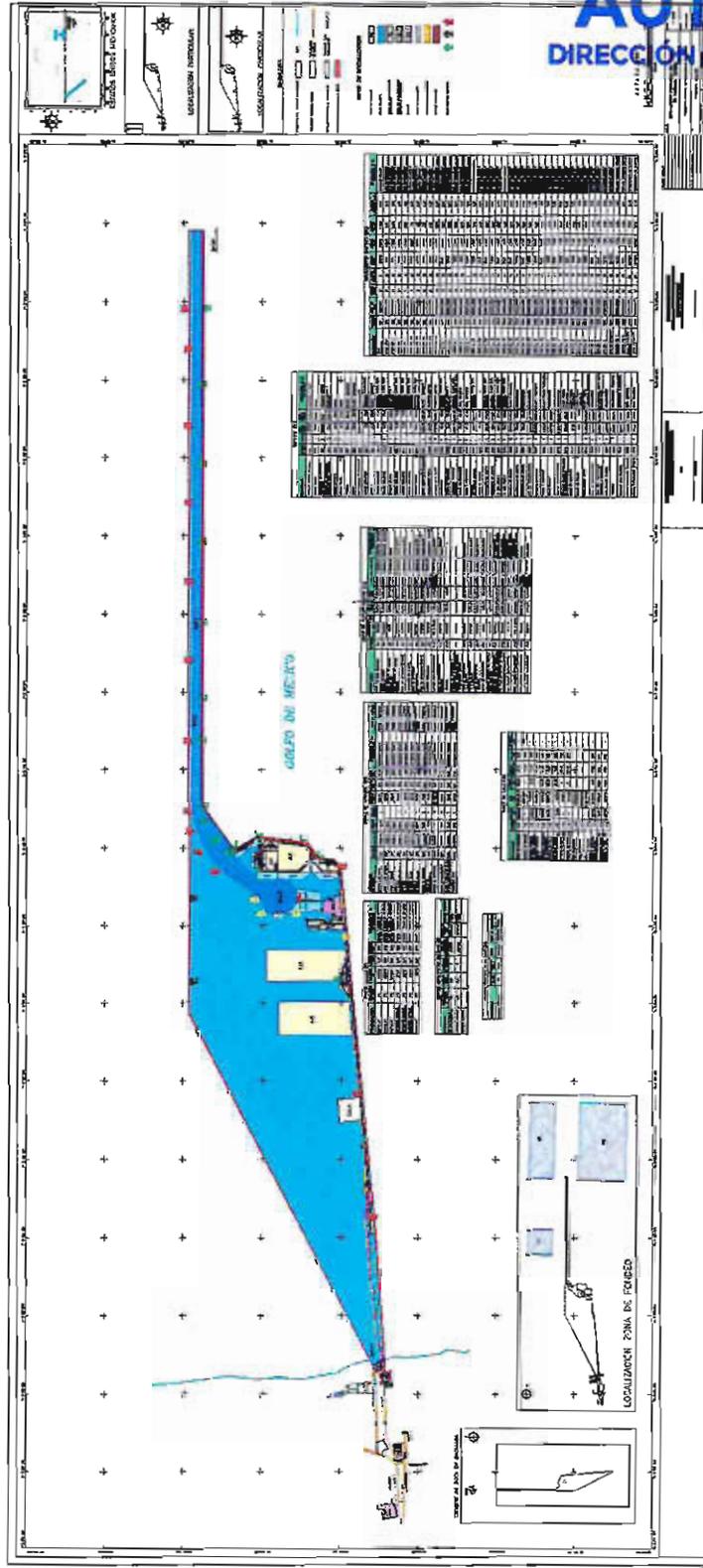




OF 4981/25
03 SEP. 2025

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL



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

Figura 4 Plano de instalaciones del puerto de Progreso.

1.3 Comunidad portuaria

La ASIPONA Progreso, en los términos de su concesión, se encarga de administrar las áreas e instalaciones del Recinto Portuario de Progreso, vigila y supervisa la adecuada utilización de las instalaciones y su eficiente operación, para ello ha conformado una comunidad portuaria integrada principalmente por cesionarios, autoridades, prestadores de servicio y prestadores de servicios conexos.

1.3.1 Cesionarios

Son las personas físicas o morales que en los términos señalados por ASIPONA Progreso operan una terminal o instalación portuaria, en la siguiente tabla se describen:

Tabla 4 Relación de cesionarios del puerto

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de Zonificación	No. de Registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie otorgada	
						Agua	Tierra
Multisur, S.A. de C.V.	C001	1PaE	API- PRO001-002/96.M7.P 1	23 de junio 2030	Construir, aprovechar y explotar una terminal para el manejo y almacenamiento de graneles agrícolas.	9,450.00	17,189.75
PEMEX Logística	C002	2PaE	APIPRO01-005/99.M3.P 1.	1 de mayo 2039	Terminal portuaria de uso particular, especializada para la carga, la descarga y el manejo de petróleo y sus derivados.	24,112.00	41,595.00
SSA México, S.A. de C.V.	C003	3PuE	API- PRO001-006/01	7 de noviembre de 2040	El uso, aprovechamiento y explotación de la Terminal especializada de cruceros de uso público.		56,000.00
Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V.	C004	4PuE	API- PRO01-018/05	30 de junio de 2025	Terminal portuaria de uso público especializada para el manejo de contenedores.		138,033.60
Operadora de Sites S.A. de C.V.	C005	5PaE	API- PRO01-019/06; P2. M1	16 de julio de 2024	Instalación de infraestructura telefónica para el servicio telefonía celular.		64.00
Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V.	C006	6PaE	API- PRO01-071/15. M1	14 de mayo de 2035	Instalación de uso público, especializada para recepción, carga y descarga, almacenamiento y manejo de fluidos.		24,000.00
Teléfonos de México, S.A.B. de C.V.	C007	7PaE	APIPRO01-021/06.M4.P 4	6 de marzo de de 2024	Instalación de infraestructura telefónica para el servicio telefónico en la ampliación del muelle de Progreso.		22.63
Diques Peninsulares, S.A. de C.V.	C008	29PaE	API- PRO01-074/15 M1	14 de marzo de 2031	Uso, aprovechamiento y explotación de una terminal de reparación y mantenimiento a embarcaciones.	6,518.82	19,472.50
H. Ayuntamiento de Progreso de Castro.	C010	22PuN	APIPRO01-057/14.M1	3 de marzo de 2024	Uso, aprovechamiento y explotación del área cedida (unión de malecones) para fines turísticos.		1,759.18





Tabla 5 Relación de cesionarios del puerto (continuación)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de Zonificación	No. de Registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie otorgada	
						Agua	Tierra
Desarrolladora Ricsa S.A. de C.V.	C011	19PuE	APIPRO01-097/17.M1	20 de febrero de 2032	Usar, aprovechar y explotar el área cedida y el desarrollo turístico.		4,156.74
Hamburg Süd México S.A. de C.V.	C013	24PuE	APIPRO01-095/17.M2.P2	21 de febrero 2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor.		52.01
Manufacturera Lee de México S. de R. L. de C.V.	C014	24PuE	APIPRO01-098/18	2 de abril de 2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor.		153.04
Amerisa Logistics, S. de R.L. de C.V.	C015	24PuE	APIPRO01-106/19	23 de enero de 2029	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor.		202.18
Asociación Mexicana de Agentes Navieros, A. C.	C016	24PuE	APIPRO01-112/19;	Se firma convenio de prórroga y modificación 22 de agosto de 2022. Pendiente de Registro	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor.		



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

1.3.2 Autoridades

En el marco para fortalecer e impulsar las acciones coordinadas con las autoridades que realizan actividades operativas, administrativas o por mandato de ley en el recinto portuario, se han asignado de manera ordenada espacios que aseguran su correcta vinculación con la comunidad portuaria y el cumplimiento de sus funciones, las autoridades instaladas en el puerto son las siguientes:

Tabla 5 Relación de autoridades del puerto

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso (ASIPONA Progreso)	30PaE	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Instituto Nacional de Migración Secretaría de Gobernación	11PuE	Revisión de visas y documentos migratorios de tripulación y pasajeros para el legal ingreso y salida de personas del territorio nacional.
Procuraduría Federal de Protección al Ambiente (PROFEPA)	12PuE	Realizar acciones de inspección, verificación y vigilancia para garantizar la protección de los recursos naturales.
Sanidad Internacional, Secretaría de Salud	13PuE	Otorgar la plática libre a bordo, operar los servicios de sanidad internacional y revisar las condiciones de la tripulación y pasajeros para garantizar que no se producirá la introducción o propagación de una enfermedad o daño a la salud.
Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Alimentaria (SENASICA)	14PuE	Inspección física de productos y expedición de certificados sanitarios para asegurar la calidad e inocuidad de animales, vegetales y subproductos.



COORDINACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
SECRETARÍA DE MARINA

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Aduana Marítima de Progreso.	15PuE	Vigilancia y custodia de las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal, así como autorizar la internación de mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los procedimientos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria.	16PuE	Encargado de implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el puerto mediante el establecimiento del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), así como el Convenio para la seguridad de la Vida Humana en el mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.
Capltania de Puerto	17PuE	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones, vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad, supervisión de las vías navegables en materia de seguridad en la navegación la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Secretaría de Marina (SEMAR)	1	Armada de México, institución militar nacional de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

1.3.3 Prestadores de servicio

Se cuenta con la relación de los prestadores de servicios y conexos que operan actualmente en el recinto portuario, lo cual ha permitido en términos de eficiencia, seguridad y captación de ingresos, regularizar dichas actividades.

Tabla 6 Relación prestadores de servicio del puerto

Prestador	Servicio Portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta servicio
Servicios Marítimos Peninsular, S.A. de C.V.	Servicio de lanchaje exclusivo a pilotos.	APIPRO02-007/98 M2. P5	23 mayo de 2026	Recinto portuario
Equimar Progreso, S.A. de C.V.	Servicio portuario de remolque en Progreso, Yuc.	APIPRO02/95.M3. P3	20 de marzo de 2024	Recinto portuario
Multisur, S.A. de C.V.	Maniobras y amarre de cabos.	APIPRO02-005/96-M3. P2	30 de junio de 2025	Recinto portuario
Navalmex Combustibles S.A. de C.V.	Suministro de combustible.	APIPRO02-017/05.M6. P4	1 de enero 2023	Recinto portuario
Combustibles del Sureste S.A. de C.V.	Suministro de combustible	APIPRO02-032/09. P5.M3	19 de enero 2023	Recinto portuario
Nicolás Alberto León Paredes	Suministro de agua potable a través de pipas	APIPRO02-038/11. P4.M1.	5 de septiembre del 2023	Recinto portuario
Gestión y Servicios Portuarios de México S.A. de C.V.	Maniobras y amarre de cabos.	APIPRO02-039/11.M1.P1	25 de julio del 2031	Recinto portuario
Gestión y Servicios Portuarios de México S.A. de C.V.	Reparación a embarcaciones a flote	APIPRO02-040/11.P2.M1	25 de agosto de 2026	Recinto portuario



2



Combustibles del Caribe S.A. de C.V.	Venta, suministro y transporte de combustible a embarcaciones y empresas	APIPRO02-041/11.P2.M2	06 de septiembre de 2023	Recinto portuario
Combustibles del Sureste de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.	Venta, suministro y transporte de combustible a embarcaciones y empresas	APIPRO02-042/13M2.P2	17 de julio de 2023	Recinto portuario
Servicios Flores Tadeo, S.A. de C.V.	Suministro de agua potable a través de pipas	APIPRO02-046/15	29 de mayo de 2023	Recinto portuario
Servicios Flores Tadeo, S.A. de C.V.	Recolección de Aguas Residuales	APIPRO02-055/19	28 de mayo de 2023	Recinto portuario
Agencia Consignataria Peninsular, S.C.P.	Avituallamiento	APIPRO02-050/16M2.P1	21 de octubre de 2024	Recinto portuario
Proveedora de Barcos Avimar, S.A. de C.V.	Servicio de Avituallamiento	APIPRO02-051/17.P1.M1	26 de agosto de 2026	Recinto portuario
Proveedora de Barcos Avimar, S.A. de C.V.	Lanchaje	APIPRO02-063/21	26 de marzo de 2027	Recinto portuario
Ecología y Manejo de Residuos, S.A. de C.V.	Recolección y Transporte de residuos peligrosos	ASIPONAPRO02-064/22	01 mayo de 2025	Recinto portuario
Marelub, S.A. de C.V.	suministro de lubricantes y grasas a buques	ASIPONAPRO02-065/22	30 de junio de 2025	Recinto portuario
Maritime Procurement Services, S. A. P. I. de C. V.	Recolección de basura y desechos	APIPRO02-054/18.P1.M1.	13 de septiembre de 2024	Recinto portuario
Mexrom, S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIPRO02-058/19	29 de mayo de 2023	Recinto portuario
Petroservicios Yucatán, S.A. de C.V.	Suministro y Transporte de combustible a embarcaciones y a empresas.	APIPRO02-056/19	05 de junio de 2023	Recinto portuario
Gestión y Servicios Portuarios de México S.A. de C.V.	Avituallamiento	APIPRO02-047/15	27 de noviembre de 2023	Recinto portuario
Víctor Manuel Esquivel Ek	Recolección Aguas Residuales	APIPRO02-060/20	02 de julio de 2024	Recinto Portuario
Combustibles, Lubricantes y Servicios Yucalpetén S.A.	Suministro de Combustible a Embarcaciones	APIPRO02-061/20	21 de octubre de 2025	Recinto Portuario



SECRETARÍA DE MARINA
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINAS MERCANTES
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Handwritten signature or mark in blue ink.



ADMINISTRACIÓN DEL PUERTO DE YUCALPETÉN
 No. 1

Tabla 8 Relación prestadores de servicio conexos del puerto

Prestador	Servicio Portuario	Registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta servicio
Multisur, S.A. de C.V.	Uso preferente de infraestructura y almacenaje.	No aplica	4 de julio de 2031	Recinto portuario
Gestión y Servicios Portuarios de México S.A. de C.V.	Reparación, lavado y monitoreo de contenedores	No aplica	27 de noviembre de 2023	Recinto portuario
Agencia Consignataria Peninsular, S. C. P.	Reparación, lavado y monitoreo de contenedores	No aplica	21 de octubre de 2024	Recinto portuario
Especializados en Transporte y Movilización Integral S. A. de C. V.	Servicio de Barreras contenedoras	No aplica	21 de octubre de 2023	Recinto portuario
Multimodal del Mayab	Servicio de Barreras contenedoras	No aplica	1 de julio de 2023	Recinto portuario
M& Almacenaje y Logística S. A. de C. V.	Mantenimiento, lavado y monitoreo de contenedores	No aplica	21 de julio de 2023	Recinto portuario
Match Corporate Group, S.A. de C.V.	Fumigación	No aplica	23 de marzo de 2025	Recinto portuario
Fumigaciones Técnicas y Sistemas Ambientales, S.A. de C.V.	Fumigación	ASIPONAPRO03-001/22	13 de septiembre de 2026	Recinto Portuario

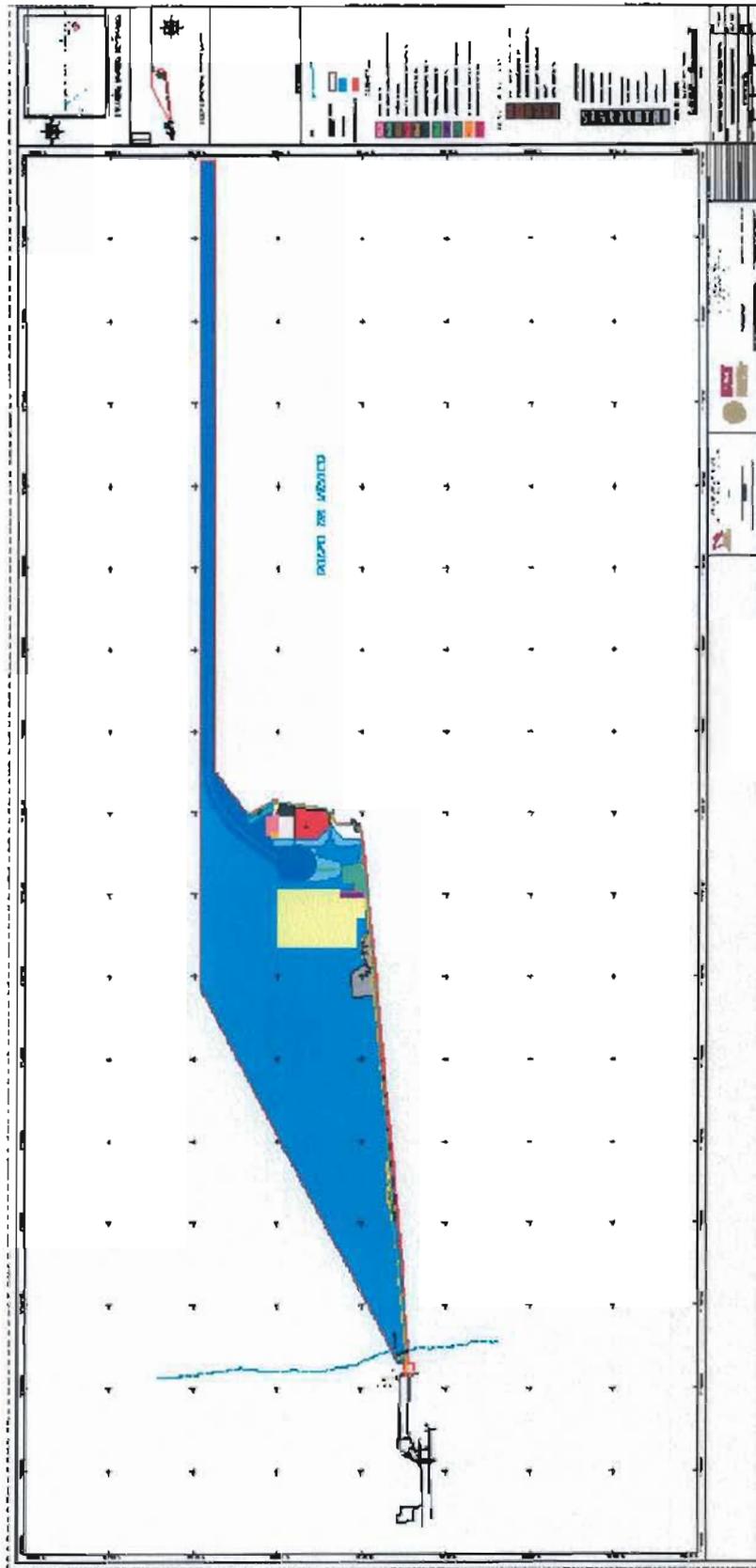


SECRETARÍA DE MARINA
 COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
 Y MARINA MERCANTE
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

(Handwritten signature)



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 5 Plano de cesionarios del puerto de Progreso

1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

Vocación del puerto

En los últimos años el puerto de Progreso ha detonado sus vocaciones principales y se ha consolidado como un puerto comercial y turístico, además ofrece potencial para los servicios de mantenimiento y reparación a embarcaciones o plataformas petroleras, lo que podría representar una nueva línea de negocio. Su estratégica ubicación geográfica lo coloca en una región con crecimiento poblacional alto y con importantes atractivos turísticos.

De manera específica ha desarrollado infraestructura portuaria que le ha permitido el fortalecimiento y la operación de ocho líneas de negocio:

► **Petróleo y derivados.** Se constituye como una de las cargas importantes del puerto y cumple una función estratégica como abastecedor de combustibles a la península. Representa el mayor movimiento de carga en el puerto de Progreso, en el 2019 manejó 2.2 millones de toneladas, lo que figura el 38.9% de la carga total del puerto.

Es previsible que las actividades económicas y la población de la península de Yucatán continúen creciendo a una tasa superior al promedio del país. Este dinamismo habrá de reflejarse en el volumen de hidrocarburos que se muevan por puerto Progreso en los próximos años, logrando mantener el movimiento de carga en los próximos años.

► **Granel Agrícola.** Se maneja en el puerto un promedio anual de 2.4 millones de toneladas, lo que la posiciona como la segunda carga en importancia al representar el 43.5% de la carga total del puerto. La mayoría de los graneles agrícolas que se operan son utilizados por las industrias aceitera, harinera, galletera y la elaboración de alimentos balanceados para el sector pecuario (avícola, porcícola, bovinos de leche y bovinos de carne). Los cuales tienen una importante presencia en la industria regional y también para el consumo humano.

Dos factores constituyen la razón de la importancia del movimiento de granos por la vía marítima, el primero es la escasa posibilidad de producción agrícola en la región y el segundo es la relativa cercanía del puerto respecto de la salida del flujo de granos de exportación proveniente de la cuenca del Mississippi.

► **Contenedores.** En el 2019 la terminal especializada manejó 725 mil toneladas, representando el 12.8% de la carga total operada en el puerto. Los principales usuarios de contenedores de este puerto son las empresas establecidas en Yucatán y que tienen presencia en actividades de maquila, procesadoras de alimentos y bebidas, industria de la confección, sector mueblero, agroindustrial, entre otras. Este rubro de carga se incrementó un 67% en el último año, lo que significó abrir nuevos mercados en Inglaterra, Nueva Zelanda, Alemania e incrementando el flujo hacia Estados Unidos.

► **Carga general.** Refleja un movimiento estacionario promedio anual de 80 mil toneladas y son básicamente: alimento para cerdo, azúcar, maquinaria, cemento, entre otros. Sin embargo, en el 2019 se operaron 135 mil toneladas, lo que representó el 2.4% de la carga total del puerto. Esto se originó por la entrada al país de aerogeneradores provenientes de España y República Popular de China principalmente, lo cual no se considera una carga sostenida para los próximos años.

► **Granel mineral.** Se constituye como una línea comercial estable en los últimos años que atiende principalmente al segmento de empresas que operan en la región el coque de petróleo, fosfatos y fertilizantes. Esta carga con sus 110 mil toneladas operadas en el 2019 representó el 2.0% de la carga total del puerto.

Este tipo de carga tiene características muy particulares derivadas del valor económico del producto que se moviliza y sus costos logísticos, su potencial está sujeto en primera instancia a lograr que su traslado del sitio de explotación al puerto y al destino final, se realice a un costo congruente con el precio de venta final, por ejemplo: los agregados pétreos y la sal.

► *Otros fluidos.* Durante 2019 se operaron 23 mil toneladas, lo cual representa el 0.4% de la carga total del puerto. Los productos principalmente operados son: el aceite, la estearina de palma, cebo y aceite de soya. El movimiento histórico registrado puede evidenciar que es un segmento de mercado muy limitado a ciertas empresas que poseen la logística y capacidad de almacenamiento, quedando al margen otros sectores que lo demandan y que actualmente son abastecidos por vía terrestre a precios muy elevados.

► *Cruceros.* La industria de cruceros a nivel mundial es indudablemente uno de los segmentos más dinámicos del turismo, su crecimiento ha provocado transformaciones sustanciales en la zona de influencia del puerto, tanto en las maneras de vacacionar como en la economía, infraestructura, seguridad y servicios en las localidades receptoras.

Progreso tiene una localización muy conveniente para los puertos base (home ports) del interior del Golfo de México: Galveston, Houston, Nuevo Orleans, Biloxi, Mobile y Tampa, esto ha permitido consolidarse como un puerto turístico, en el 2019 arribaron 146 cruceros y sumaron un total 471 mil pasajeros.

► *Hidrocarburos comerciales.* En el 2015 se asigna un contrato de cesión parcial de derechos que tiene por objeto el establecimiento y entrada en operación de una terminal de fluidos en el recinto portuario, misma que representa un potencial para importar productos que actualmente son abastecidos por transporte terrestre. En su entrada en operaciones manejó 108 mil toneladas, que comparativamente con el 2019 en el cual se operaron 1,443 mil toneladas, representa un incremento significativo.

Las reformas en materia energética han permitido que las opciones de carga en la nueva terminal operen productos derivados del petróleo, lo cual ofrece un escenario con un importante crecimiento en los próximos años.

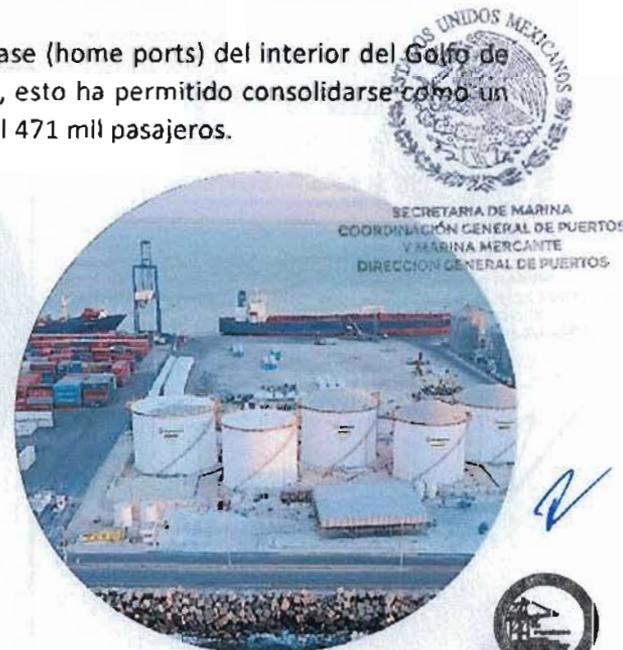


Figura 6 Instalación de Fluidos

Línea de negocio potencial:

Cabotaje comercial y Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), este segmento de negocio tiene potencial de desarrollo a través de una nueva conectividad marítima hacia la península de Yucatán, con nuevas rutas regulares en embarcaciones mexicanas, entre los puertos de Tampico y Veracruz con el puerto de Progreso.

El objetivo es ofrecer alternativas logísticas para el abasto del mercado de consumo en la península de Yucatán con insumos, materiales de construcción y productos manufacturados del Centro, Bajío y Noreste del país. Esta ruta podría extenderse hacia puertos del Caribe, principalmente en Guatemala, Honduras, Cuba y Las Bahamas; así como a puertos norteamericanos en los estados de Texas y Florida.

Área de influencia

La zona de influencia de puerto Progreso (Hinterland) la constituye la península de Yucatán y algunos estados del norte y centro del país, siendo el más representativo el Distrito Federal. Sin embargo, es el propio estado de Yucatán su principal receptor o emisor de las cargas que pasan por el puerto, esto en razón que los posibles servicios de carga para el abasto de los estados de Quintana Roo y Campeche siguen resolviéndose principalmente por vía terrestre a partir de los centros de acopio principalmente de la ciudad de México.

Los principales productos que se importan y cuyo destino se ha identificado en los distintos estados del país, son: soya, maíz, trigo, productos para maquila, aceites vegetales, maquinaria, papel, resinas, jarabe de maíz, coque, entre otros. El estado de Yucatán representa históricamente el 95.2% de la carga total de altura de importación operada en el puerto

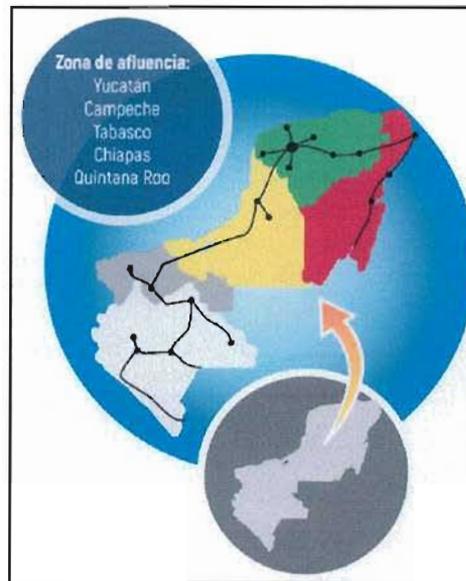


Figura 1 Zona de influencia del puerto.

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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Tabla 7 Carga de altura hacia los estados.

Año	Campeche	Yucatán	Quintana Roo	Distrito Federal	Nuevo León	Puebla	Otros estados
2019	1,037	3,048,414	30,864	36,818	21,181	2,613	22,050
2018	2,818	3,185,062	33,548	37,297	15,586	2,530	14,874
2017	1,189	2,518,660	21,476	35,338	29,528	2,003	46,203
2016	3,869	2,428,656	17,955	33,350	20,316	1,020	48,425
2015	8,991	2,157,297	15,026	33,802	17,859	306	58,428
2014	16,786	1,928,906	18,513	27,708	12,264	159	42,500
Total	34,690	15,266,995	137,383	204,313	116,734	8,631	232,480
%	0.2%	95.4%	0.9%	1.3%	0.7%	0.1%	1.5%

Fuente: ASIPONA Progreso

En materia de transporte de carga por cabotaje, este se realiza principalmente enlazando con los puertos de los estados del Golfo de México: Campeche (puerto Lerma), Tamaulipas (puerto Madero) y Veracruz (Pajaritos, Coatzacoalcos, Tuxpan y Veracruz). En el Pacífico con los estados de Michoacán (puerto de Lázaro Cárdenas) y Sinaloa (puerto de Topolobampo).

Tabla 8 Carga de cabotaje (toneladas) en los estados.

Año	Campeche	Veracruz	Tamaulipas	Michoacán	Sinaloa
2019		2,697,505			
2018	-	2,510,362	-	-	69,223
2017	22,899	2,607,593	-	-	31,800
2016	266,196	1,957,940	213,714	-	94,410
2015	220,914	1,384,888	220,849	4,526	70,850
2014	89,130	1,216,684	566,604	4,399	67,422
Total	599,139	12,374,972	1,001,167	8,925	333,705
%	4.2 %	86.4%	7.0%	0.1%	2.3%

Fuente: ASIPONA Progreso

Las distintas cargas que se identifican son: hidrocarburos en los puertos de Campeche, Veracruz y Tamaulipas, maíz blanco en Sinaloa y varilla en Michoacán.

En cuanto al Foreland, puerto Progreso cuenta con rutas comerciales que lo comunican de manera directa a los Estados Unidos con los puertos de Galveston, Panama City, Nueva Orleans, Port Manatee y Houston; en el Caribe con La Habana y Kingston; en Centro América con Santo Tomás de Castilla, Puerto Cortés, Puerto Limón, Manzanillo, Cartagena y Santa María. Adicionalmente el puerto cuenta con vías de comunicación terrestre y aérea, que lo enlaza a nivel nacional e internacional.

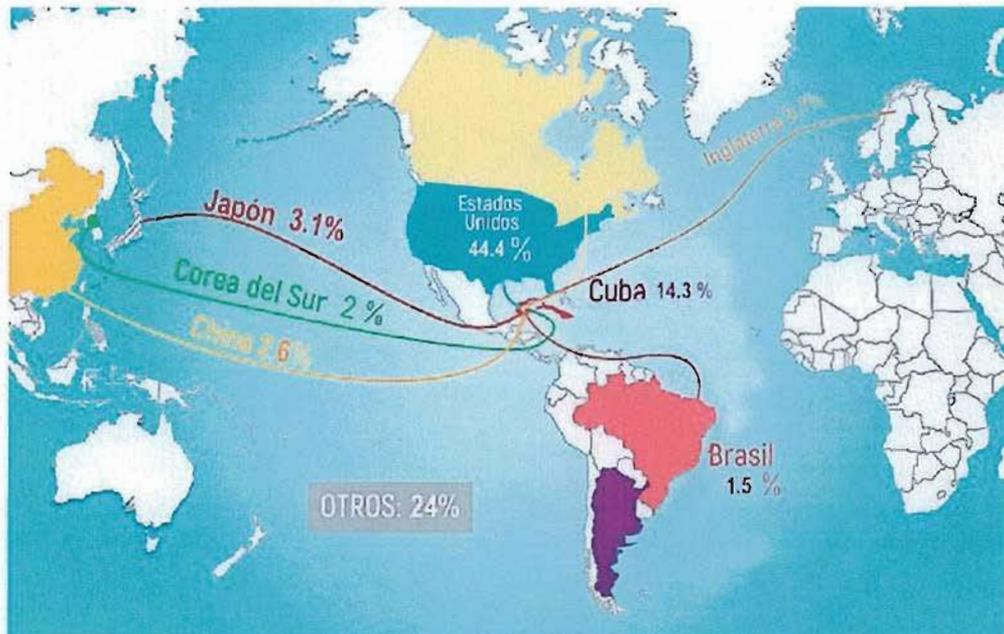


Figura 2 Foreland de puerto Progreso.




Tabla 9 Carga de altura a los principales países

Año	Cuba	Estados Unidos	Corea del Sur	Japón	República Popular China	Nueva Zelanda	Alemania	Brasil	Inglaterra	Otros
2019	68.51	206.58	16.79	18.59	23.07	6.2	8.63	13.32	65.94	68.51
2018	59.36	229.89	16.18	17.74	22.28	9.07	12.33	19.37	109.82	231.18
2017	66.37	171.20	12.52	19.45	21.19	1.9	2.30	3.37	0.11	60.98
2016	64.13	145.57	10.37	8.99	6.12	0.00	2.20	2.66	0.00	43.37
2015	52.59	164.1	0.00	6.03	0.00	0.00	5.43	2.87	0.00	66.27
2014	32.42	144.75	0.00	8.15	0.00	0.00	0.66	0.93	0.00	74.49
Total	343.38	1062.09	55.86	78.95	72.66	17.17	31.55	42.52	175.87	544.8
%	14.16%	43.80%	2.30%	3.26%	3.00%	0.71%	1.30%	1.75%	7.25%	22.97%

Fuente: ASIPONA Progreso. Carga en miles de toneladas. No incluye hidrocarburos.

Tabla 10 Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio.

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos Importación	Principales productos Exportación
Carga General	Estados Unidos, España, India y República Popular de China.	Aerogeneradores y partes, cemento, maquinaria, plásticos	Alimento para cerdo, azúcar, maquinaria.
Contenedores	Estados Unidos, Cuba, Brasil, Jamaica, República Popular de China, Inglaterra, Nueva Zelanda.	Azulejos, equipo de cómputo, resinas, textiles, aires acondicionados, cartón corrugado	Aceite de canola, adhesivos, alimento para camarón, azulejos, bebidas no alcohólicas, carne de cerdo y pollo congelado, cerveza, reciclados, cuerdas de propileno, hortalizas, miel, prendas de vestir.
Granel Agrícola	Estados Unidos, Cuba, Brasil, Jamaica, República Popular de China, Inglaterra, Nueva Zelanda.	Maíz amarillo, blanco, soya, trigo y canola.	
Granel mineral	Estados Unidos	Coque de petróleo, fosfatos, fertilizantes	
Petróleo y derivados	Estados Unidos	Gasolina Magna, Premium, turbosina y diésel.	
Otros fluidos	Estados Unidos, Costa Rica	Aceite y estearina de palma, cebo y aceite de soya.	
Hidrocarburos comerciales	Estados Unidos.	Gasolina Magna, Premium, turbosina y diésel.	

Fuente: ASIPONA Progreso

Conectividad

Puerto Progreso se constituye como un nodo logístico para el abastecimiento de los estados de la península de Yucatán, tanto en productos de consumo básico de la población, como para los sectores industriales, agropecuarios, comercio y turismo internacional.

La conectividad marítima del puerto corresponde a la participación de líneas navieras regulares, siendo los servicios de carga contenerizada los de mayor alcance, en cuanto a puertos y países.

En cruceros, se conecta con los puertos origen de los pasajeros: Galveston, Mobile Alabama y Nueva Orleans y con sus diferentes destinos turísticos entre los que se encuentra Cozumel.



Figura 3 Enlaces marítimos y comerciales.

SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS 75

Tabla 11 Principales líneas navieras en puerto Progreso.

Carga General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos	Cruceros
<ul style="list-style-type: none"> Mediterranean Shipping 	<ul style="list-style-type: none"> Hamburg Süd México, SA de CV Línea Peninsular, INC Melfi Marine Corp. Seaboard Marine México CMA CGM Zim American Integrated Cosco Shipping Lines 	<ul style="list-style-type: none"> Pacnav de México, SA de CV Clipper Bulk Shipping LTD 	<ul style="list-style-type: none"> United Bulk Carriers 	<ul style="list-style-type: none"> PEMEX LOGÍSTICA 	<ul style="list-style-type: none"> Nordic Tankers 	<ul style="list-style-type: none"> Carnival Cruise Line Royal Caribbean International

Fuente: ASIPONA Progreso



Figura 4 Enlaces terrestres, zona de influencia.

El servicio ferroviario no conecta directamente con el puerto de Progreso, la infraestructura ferroviaria que conecta con el resto del país llega hasta la ciudad de Mérida (33 kilómetros) donde opera la Compañía Ferroviaria Chiapas Mayab, S.A. de C.V., en la cual se cargan y descargan los productos que requieren moverse por puerto Progreso.



Tabla 12 Distancias carreteras principales ciudades (kilómetros).

Ciudad	Progreso	Dos Bocas	Coatzacoalcos
Mérida, Yucatán	34	565	725
Tizimín, Yucatán	187	758	918
Valladolid, Yucatán	203	722	881
Campeche, Campeche	199	388	548
Cancún, Quintana Roo	349	865	1,026
Playa del Carmen	327	848	1,008
Chetumal, Quintana Roo	630	659	738

Fuente: SCT

Tabla 13 Distancias ferroviarias a principales ciudades.

Ciudad	Mérida
Campeche, Campeche	208
Escárcega, Campeche	325
Coatzacoalcos, Veracruz	929

Fuente: SCT.



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



Figura 5 Red ferroviaria, región Sureste de México¹



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

¹ Fuente: Compañía de Ferrocarriles Chiapas-Mayab SA de CV. Recuperado de: <http://www.fccm.com.mx/chiapas.html>

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del puerto de Progreso

En este apartado se muestra un pronóstico de las perspectivas de mercado para el manejo de la carga comercial en el puerto de Progreso, y que corresponde a sus diferentes líneas de negocio, las cuales son: cruceros, carga general, contenedores, graneles agrícolas, minerales, hidrocarburos comerciales, fluidos petroleros y fluidos no petroleros.

Este pronóstico se basa en la consolidación de los negocios actuales y en las perspectivas de la situación económica del país. Que de acuerdo con las expectativas económicas de fuentes oficiales de instituciones como INEGI, Banco de México y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), suponen un escenario de bajo crecimiento interno y externo. Es por ello que en el análisis del pronóstico se presentan en tres escenarios: Base, Medio y Optimista.

La estimación de la carga se realiza para los próximos veinte años utilizando un modelo de suavizamiento exponencial doble de los datos históricos anuales de 2008 al 2019. La serie de datos proyectados se inicia en 2020 y finaliza en 2040. Asimismo, se evalúa la infraestructura instalada, conectividad del puerto, nuevos mercados, clientes, retos y desafíos, así como diversos factores internos como es el caso de la viabilidad económica en infraestructura y equipamiento portuario.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

En segmentos anteriores se mencionan las conexiones terrestres y marítimas que tiene el puerto, así como los mercados que atiende, sin embargo, hay que destacar que no basta con enlazar al puerto con los distintos nodos comerciales, también hay que atender las condiciones requeridas del transporte marítimo y terrestre, la infraestructura portuaria demandada para la navegación, atraque, almacenaje y manejo de las mercancías en este sentido resulta fundamental atenderlos y cumplir los requerimientos logísticos del ámbito portuario nacional e internacional.

Con relación a las condiciones del transporte marítimo, la tendencia internacional es a operar buques de mayor porte, los cuales requieren un calado mayor al que actualmente posee el puerto de Progreso (9.75 metros), esta condición limita la capacidad del puerto para poder atender los buques de mayor calado que ya operan en las rutas comerciales que cubren el Golfo de México. En este sentido, también la infraestructura portuaria de atraque se encuentra limitada.

En materia de conectividad terrestre, la red carretera descrita anteriormente es de alta especificación y garantiza el traslado seguro de las cargas en camiones en configuración full. Sólo es de observarse el conflicto en el acceso al puerto como resultado de compartir las vialidades y atravesar la ciudad de Progreso.

Análisis del mercado relevante

Las expectativas de incremento en la carga se encuentran muy diversificadas; sin embargo, coinciden en que la incertidumbre en la actividad económica mundial entre las principales potencias económicas podría intensificarse y resultar más prolongada de lo esperado, generando una crisis en los mercados financieros y consecuente disminución del movimiento portuario en general.



Ante este escenario, la diversidad de cargas representa para puerto Progreso una ventaja competitiva toda vez que muestra fortaleza en cuatro líneas de negocio: contenedores, granel agrícola, hidrocarburos y cruceros, es decir, no depende de una sola. Así mismo, los costos logísticos de las empresas y desarrollos comerciales que dependen de las operaciones del puerto y definen el hinterland, son menores por su cercanía al puerto.

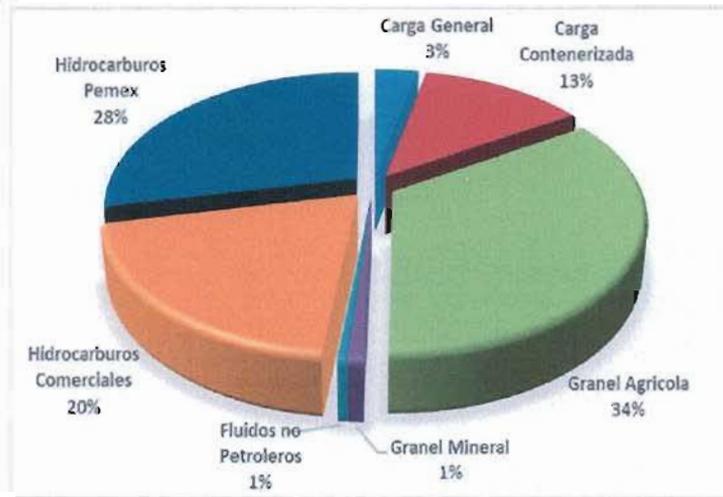


Figura 6 Composición de la carga operada en 2019



Este contexto necesariamente genera incertidumbre sobre las actividades estratégicas, competitividad e indicadores de cumplimiento del puerto de Progreso. Es por eso que el escenario básico de crecimiento y desarrollo del puerto deberá considerar la estimación de variables macroeconómicas, entre las que destacan:

- Los ajustes requeridos en la economía de EUA, en especial de su balance fiscal y de su balance de comercio exterior.
- La inestabilidad política y económica del Medio Oriente que continúa impactando negativamente sobre la producción industrial mundial y en la volatilidad en los precios internacionales del petróleo.
- Las expectativas en las políticas de intercambio comercial principalmente entre EUA y China.
- El crecimiento de las inversiones en el país a efecto de generar mayor crecimiento.

Carga contenerizada.

Es la que representa uno de los retos más importantes para los próximos años, puertos alternos como Veracruz, Coatzacoalcos y Puerto Morelos en el Atlántico, así como Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico representan alternativas reales para esta carga. Los principales productos que se observan son: aceite de canola, alimento para camarón, adhesivos, azulejos, bebidas no alcohólicas, carne de cerdo y pollo congelado, cerveza, reciclados, cuerdas de propileno, hortalizas, miel y prendas de vestir. Siendo la exportación de cerveza lo que ha permitido llegar a nuevos mercados como Inglaterra, Nueva Zelanda y Alemania.



Graneles agrícolas.

Presenta una ventaja competitiva por su relativa cercanía de la salida del flujo de granos de exportación proveniente de la cuenca del Mississippi. Una parte sustancial de los productos generados por estas industrias se comercializa a nivel peninsular y hacia el interior del país.

Este segmento ha crecido aproximadamente el 70% en los últimos diez años, en consecuencia, la infraestructura portuaria se ha fortalecido con la construcción de nuevas bodegas para almacenar granos, colocando a puerto Progreso como el segundo en importancia a nivel nacional, sólo superado por Veracruz.

Granel Mineral.

El movimiento de granel mineral presenta un movimiento histórico importante en el 2008 (515 mil toneladas), el cual estaba constituido por la exportación de material pétreo. Sin embargo, la desaceleración económica de los EUA en años posteriores, provocó se detuviera. Desde entonces, las perspectivas y potencial de carga se concentraron, aunque en menor volumen, en el manejo de coque y el cemento, operando en el 2019 solo 63 mil toneladas, lo que representa aproximadamente el 1% de la carga total de puerto.

El escenario de recuperar el manejo material pétreo se encuentra distante en razón que el puerto de Punta Venado en Quintana Roo, cuenta con la infraestructura especializada en el manejo de este tipo de carga y lo coloca en el tercer destino con mayores exportaciones de minerales a nivel nacional, solamente detrás Lázaro Cárdenas, Michoacán e Isla de Cedros, Baja California.

Fluidos no petroleros.

Históricamente es la carga con menor movimiento en el puerto de Progreso, siendo el aceite de soya, cebo, aceite y estearina de palma, los productos manejados. Sin embargo, con la entrada en operación de la Instalación de Fluidos en el 2018, se potencializa el mercado para el establecimiento de nuevas empresas en la región de la industria aceitera y química. Así mismo, la importación de fluidos que actualmente solo son abastecidos por tierra, con lo que se espera en el mediano plazo el incremento en esta línea de negocio.

Petróleo y sus derivados.

Con una operación promedio superior a los tres millones de toneladas anuales, representa el mayor volumen de carga operada en el puerto, los productos manejados son: gasolina Magna, Premium, turbosina y diésel, siendo históricamente la terminal de hidrocarburos hasta hace poco, el único abastecedor de combustibles de la región.

Sin embargo, con la reforma en materia energética y la puesta en marcha de la instalación de fluidos, actualmente se cuenta con la infraestructura para consolidar este rubro de carga.

Con las proyecciones realizadas, se espera que en el corto plazo la terminal de fluidos se encuentre operando aproximadamente 1.3 millones de toneladas.

Cruceros.

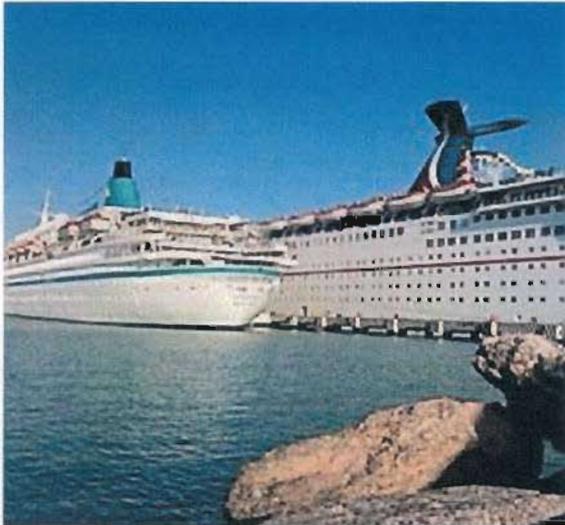
La programación anual de embarcaciones que arriban a puerto Progreso está principalmente integrada por los cruceros de las navieras Carnival Cruise (Triumph, Valor y Fantasy), Royal Caribbean International (Vision of the Seas y Enchantment of the Seas) y Genting Cruise Lines (Dream Cruises).



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



INSTALACIÓN DE FLUIDOS
PUERTO PROGRESO
MARINA



El tiempo promedio de estadía de cada crucero es de 8 horas en la que desembarcan entre 2,000 y 3,000 pasajeros, de los cuales un gran porcentaje se queda en la ciudad de Progreso y otros visitan los distintos destinos turísticos de la región, destacando las zonas arqueológicas de Chichen Itzá, Dzibilchaltún y Uxmal; así mismo, las ciudades coloniales de Izamal y Valladolid.

Cabotaje.

Se promueve y busca el fortalecimiento de la carga de cabotaje principalmente entre los puertos del litoral del Golfo de México, constituyendo una alternativa al tránsito de carga por vía terrestre.

Ante este escenario, puerto Progreso promueve y ofrece a los distintos usuarios las condiciones para el manejo de diversas cargas, en el presente documento y en las Reglas de Operación se define como un puerto habilitado para la navegación de altura y cabotaje, así mismo, se identifican las Áreas de Uso Común y Formas de Operación, en las que se identifican las áreas destinadas para el manejo de mercancías de comercio exterior (incluyendo cabotaje) y las distintas posiciones de atraque.



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



Figura 7 Tendencia del cabotaje total manejado por el puerto de Progreso 2000-2019

La carga en tráfico de cabotaje a través del Puerto de Progreso se concentró principalmente en la entrada de productos derivados del petróleo y dicho movimiento ha mantenido su dinamismo desde hace dos décadas.

El cabotaje de productos petroleros creció 4.7% en promedio al año entre el año 2011 y el 2019, alcanzando un volumen de 2.63 millones de toneladas; sin embargo, derivado de la afectación por la pandemia en el 2020 se alcanzó una carga de 1.70 millones de toneladas, lo que representa una caída del orden del 35%. Así mismo, el cabotaje de carga comercial mantuvo una tendencia decreciente desde 2002, año en el alcanzó un máximo de 253 mil toneladas. En 2019 fueron 101.3 mil toneladas, lo que representó una caída acumulada del 60%. El producto principal del movimiento de cabotaje de carga comercial es el granel agrícola.

Análisis de la demanda

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

Este escenario resulta complejo, no sólo para puerto Progreso sino también resulta complicado para la comunidad económica nacional e internacional, por ello, no solo los indicadores de crecimiento deben ser revisados y moderados constantemente, también se deben incluir los cambios en la política económica de los Estados Unidos, en particular los aranceles.

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

Tabla 14 Movimiento histórico del puerto por línea de negocio (toneladas)

Año	Total	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Fluidos no Petroleros	Hidrocarburos Comerciales	Hidrocarburos Pemex Logística
2009	3,572,342	35,336	302,682	1,312,487	34,936	29,980	-	1,856,921
2010	3,902,694	34,549	346,074	1,481,572	93,124	25,906	-	1,921,469
2011	3,930,185	39,414	381,781	1,450,343	191,067	21,527	-	1,846,053
2012	4,065,956	59,680	397,428	1,426,796	221,199	23,065	-	1,937,788
2013	3,894,362	42,525	444,444	1,428,556	67,968	18,699	-	1,892,170
2014	4,252,463	53,602	442,345	1,603,471	99,240	20,622	-	2,033,183
2015	4,491,029	90,445	443,367	1,642,794	108,583	23,562	-	2,182,278
2016	5,369,261	72,047	441,222	2,090,548	106,500	124,943	-	2,534,001
2017	5,676,084	112,061	522,204	2,002,717	80,033	20,750	209,045	2,729,274
2018	6,598,548	184,576	874,147	2,255,395	143,580	21,185	376,309	2,743,356
2019	7,272,237	238,023	925,654	2,502,361	63,449	32,227	1,443,943	2,066,580
2020	5,655,734	135,892	725,980	2,457,538	110,475	23,830	966,119	1,235,900

Fuente: Dirección General de Puertos

Se espera que las actividades económicas y la población de la península de Yucatán continúen creciendo a una tasa superior al promedio del país, Yucatán creció en el 2018 en aproximadamente el 3.5%, colocándolo entre los seis estados de mayor crecimiento a nivel nacional.

Tabla 15 Tasas de crecimiento de la carga en puerto Progreso. Escenario Base.

Años	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021 - 2040	2.23%	1.45%	1.10%	-0.12%	1.93%	0.78%

Tabla 16 Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Base.

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	6,958,343	192,833	807,355	2,334,560	115,148	3,487,713	20,736
2022	7,379,879	223,941	864,645	2,417,601	72,006	3,775,044	26,641
2023	7,694,541	258,533	906,763	2,364,722	96,977	4,039,050	28,496
2024	7,976,500	249,673	947,017	2,379,906	104,317	4,270,890	24,696
2025	8,379,376	235,226	988,359	2,373,783	92,736	4,665,882	23,390
2026	8,770,114	256,667	1,031,108	2,372,853	94,973	4,988,554	25,959
2027	8,545,772	238,008	1,009,278	2,228,312	92,405	4,957,968	19,801
2028	9,106,846	271,215	1,101,539	2,310,201	89,376	5,313,020	21,497
2029	8,669,141	245,988	1,018,547	2,314,510	89,353	4,980,366	20,377
2030	9,245,784	280,307	1,111,655	2,399,566	95,112	5,337,021	22,122
2031	8,809,775	254,235	1,027,902	2,404,042	99,762	5,002,865	20,970
2032	9,384,347	289,705	1,121,865	2,492,388	96,492	5,361,131	22,766
2033	8,940,650	262,758	1,037,342	2,497,037	96,468	5,025,465	21,580
2034	9,531,851	299,418	1,132,169	2,588,801	102,685	5,385,350	23,428
2035	9,090,147	271,568	1,046,870	2,593,630	107,706	5,048,168	22,207
2036	9,678,929	309,456	1,142,567	2,688,943	104,175	5,409,678	24,109
2037	9,229,091	280,672	1,056,484	2,693,959	104,149	5,070,973	22,853
2038	9,835,639	319,831	1,153,061	2,792,959	110,862	5,434,116	24,811
2039	9,388,119	290,082	1,066,188	2,798,169	116,282	5,093,881	23,518
2040	9,991,871	330,554	1,163,651	2,900,999	112,470	5,458,665	25,533




El escenario en la carga de cabotaje base supone la competencia entre dos empresas navieras por la ruta de cabotaje en el Golfo de México. Una naviera ofrecería un servicio de cabotaje de carga rodada entre los puertos de Veracruz y Progreso, iniciando operaciones con un buque y llegando a operar hasta tres buques en esta ruta en el año 2022.

Una segunda línea naviera realizaría la ruta regular entre Tampico - Veracruz - Progreso y el puerto de Santo Tomás de Castilla en Guatemala, con buques multipropósito en tráfico mixto, de cabotaje y TMCD, haciendo una escala semanal y posteriormente arribará dos veces por semana con un segundo buque.

De esta manera, la estimación del escenario base es la siguiente:



Tabla 17 Pronóstico de carga cabotaje (toneladas). Escenario Base.

Año	Ro-Ro	Var.	Lo-Lo	Var.	Total cabotaje	Var.	Carga potencial	Part. Del puerto
2021	368,750	316.67%	331,200	147.16%	699,950	214.58%	16,441,299	4.26%
2022	763,313	107.00%	441,600	33.33%	1,204,913	72.14%	16,846,602	7.15%
2023	1,017,750	33.33%	476,928	8.00%	1,494,678	24.05%	17,261,907	8.66%
2024	1,041,158	2.30%	498,390	4.50%	1,539,548	3.00%	17,687,459	8.70%
2025	1,065,105	2.30%	508,358	2.00%	1,573,463	2.20%	18,123,513	8.68%
2026	1,089,602	2.30%	518,524	2.00%	1,608,126	2.20%	18,570,326	8.66%
2027	1,114,663	2.30%	528,896	2.00%	1,643,559	2.20%	19,028,165	8.64%
2028	1,140,300	2.30%	539,474	2.00%	1,679,774	2.20%	19,497,303	8.62%
2029	1,166,527	2.30%	550,262	2.00%	1,716,789	2.20%	19,978,019	8.59%
2030	1,193,357	2.30%	561,268	2.00%	1,754,625	2.20%	20,470,597	8.57%
2031	1,220,805	2.30%	572,494	2.00%	1,793,299	2.20%	20,975,332	8.55%
2032	1,248,883	2.30%	583,944	2.00%	1,832,827	2.20%	21,492,524	8.53%
2033	1,277,607	2.30%	595,622	2.00%	1,873,229	2.20%	22,022,480	8.51%
2034	1,306,992	2.30%	607,534	2.00%	1,914,526	2.20%	22,565,517	8.48%
2035	1,337,053	2.30%	619,686	2.00%	1,956,739	2.20%	23,121,955	8.46%
2036	1,367,805	2.30%	632,080	2.00%	1,999,885	2.20%	23,690,755	8.44%
2037	1,399,265	2.30%	644,721	2.00%	2,043,986	2.20%	24,273,548	8.42%
2038	1,431,448	2.30%	657,616	2.00%	2,089,064	2.20%	24,870,677	8.40%
2039	1,464,371	2.30%	670,768	2.00%	2,135,139	2.20%	25,482,496	8.37%
2040	1,498,052	2.30%	684,183	2.00%	2,182,235	2.20%	26,109,365	8.35%



SECRETARÍA DE MARINA
 COMISIÓN GENERAL DE PUERTOS Y ZONAS MARÍTIMAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



En el escenario Medio, se estima que puerto Progreso presente el incremento en algunas cargas que se acercan al promedio de crecimiento de la región, como son los hidrocarburos y otros fluidos. Para el caso de las otras cargas se estima puedan reflejar un crecimiento mayor en respuesta a un potencial crecimiento mayor de la región y desarrollo de nuevos negocios.

Tabla 18 Tasas de crecimiento de la carga en puerto Progreso. Escenario Medio.

Años	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021 - 2039	3.78%	3.10%	1.96%	0.31%	3.05%	1.97%



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

Tabla 19 Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Medio.

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	7,263,152	214,412	846,013	2,401,755	120,836	3,652,578	27,557
2022	7,789,637	251,260	955,039	2,541,112	104,479	3,904,381	33,366
2023	8,186,301	293,282	1,051,346	2,555,176	128,607	4,123,684	34,206
2024	8,522,995	286,662	1,147,380	2,586,118	121,937	4,348,098	32,801
2025	9,076,282	284,339	1,249,256	2,638,046	119,658	4,751,869	33,113
2026	9,600,846	318,854	1,357,236	2,683,672	124,941	5,080,709	35,435
2027	9,414,901	303,724	1,346,026	2,589,976	103,343	5,038,881	32,951
2028	10,154,217	350,051	1,477,744	2,694,300	100,113	5,496,208	35,801
2029	9,782,875	321,319	1,374,476	2,708,552	100,235	5,244,330	33,962
2030	10,561,022	370,330	1,508,978	2,817,652	106,858	5,720,304	36,900
2031	10,181,429	339,934	1,403,528	2,832,556	112,249	5,458,157	35,005
2032	10,979,618	391,784	1,540,873	2,946,651	108,741	5,953,537	38,033
2033	10,580,713	359,628	1,433,193	2,962,237	108,873	5,680,701	36,080
2034	11,421,026	414,482	1,573,441	3,081,555	116,067	6,196,279	39,201
2035	11,013,233	380,462	1,463,486	3,097,855	121,923	5,912,320	37,188
2036	11,875,264	438,494	1,606,698	3,222,636	118,112	6,448,919	40,404
2037	11,446,572	402,503	1,494,419	3,239,683	118,256	6,153,382	38,330
2038	12,354,306	463,897	1,640,658	3,370,176	126,070	6,711,860	41,645
2039	11,916,039	425,822	1,526,005	3,388,003	132,430	6,404,272	39,506
2040	12,847,315	490,772	1,675,335	3,524,471	128,291	6,985,522	42,924


Tabla 20 Pronóstico de carga cabotaje (toneladas). Escenario Medio

Año	Ro-Ro	Var.	Lo-Lo	Var.	Total Cabotaje	Var.	Carga Potencial	Part. del puerto
2021	413,000	316.67%	370,944	147.16%	783,944	214.58%	18,414,255	4.26%
2022	854,911	107.00%	494,592	33.33%	1,349,503	72.14%	18,868,194	7.15%
2023	1,139,880	33.33%	534,159	8.00%	1,674,039	24.05%	19,333,336	8.66%
2024	1,166,097	2.30%	558,197	4.50%	1,724,294	3.00%	19,809,954	8.70%
2025	1,192,918	2.30%	569,361	2.00%	1,762,279	2.20%	20,298,335	8.68%
2026	1,220,354	2.30%	580,747	2.00%	1,801,101	2.20%	20,798,765	8.66%
2027	1,248,423	2.30%	592,364	2.00%	1,840,786	2.20%	21,311,545	8.64%
2028	1,277,136	2.30%	604,211	2.00%	1,881,347	2.20%	21,836,979	8.62%
2029	1,306,510	2.30%	616,293	2.00%	1,922,804	2.20%	22,375,381	8.59%

2030	1,336,560	2.30%	628,620	2.00%	1,965,180	2.20%	22,927,069	8.57%
2031	1,367,302	2.30%	641,193	2.00%	2,008,495	2.20%	23,492,372	8.55%
2032	1,398,749	2.30%	654,017	2.00%	2,052,766	2.20%	24,071,627	8.53%
2033	1,430,920	2.30%	667,097	2.00%	2,098,016	2.20%	24,665,178	8.51%
2034	1,463,831	2.30%	680,438	2.00%	2,144,269	2.20%	25,273,379	8.48%
2035	1,497,499	2.30%	694,048	2.00%	2,191,548	2.20%	25,896,590	8.46%
2036	1,531,941	2.30%	707,929	2.00%	2,239,762	2.20%	26,534,941	8.44%
2037	1,567,176	2.30%	722,088	2.00%	2,289,037	2.20%	27,189,027	8.42%
2038	1,603,221	2.30%	736,529	2.00%	2,339,396	2.20%	27,859,237	8.40%
2039	1,640,095	2.30%	751,260	2.00%	2,390,862	2.20%	28,545,967	8.37%
2040	1,677,817	2.30%	766,285	2.00%	2,443,461	2.20%	29,249,625	8.35%

En el escenario Optimista, todas las cargas rebasan el pronóstico de crecimiento de la región y se ajustan de manera importante hacia el alza, esto en respuesta a un posible incremento del ritmo de la actividad económica que pueda originarse por estímulos fiscales, monetarios o cambios en la políticas comerciales, locales e internacionales.

Tabla 21 Tasas de crecimiento de la carga en puerto Progreso. Escenario Optimista.

Años	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021 - 2039	6.03%	6.38%	3.00%	2.10%	3.09%	4.57%



Tabla 22 Pronóstico de carga por línea de negocio (toneladas). Escenario Optimista.

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	7,567,961	235,992	884,672	2,468,950	126,524	3,817,444	34,379
2022	8,199,395	278,579	1,045,433	2,664,622	136,951	4,033,718	40,091
2023	8,678,061	328,031	1,195,929	2,745,630	160,236	4,208,319	39,916
2024	9,069,491	323,651	1,347,743	2,792,329	139,557	4,425,305	40,905
2025	9,773,187	333,453	1,510,153	2,902,310	146,581	4,837,856	42,835
2026	10,431,578	381,041	1,683,363	2,994,490	154,910	5,172,865	44,910
2027	10,343,478	373,115	1,711,785	2,959,552	115,826	5,136,912	46,289
2028	11,373,750	439,635	1,937,933	3,099,898	114,616	5,731,014	50,654
2029	11,168,479	413,078	1,858,748	3,137,765	117,058	5,593,436	48,395
2030	12,298,274	486,723	2,104,312	3,286,561	127,383	6,240,337	52,959
2031	12,080,009	457,321	2,018,329	3,326,708	136,522	6,090,532	50,597
2032	13,293,682	538,854	2,284,975	3,484,465	135,096	6,794,924	55,368
2033	13,047,621	506,304	2,191,610	3,527,029	137,974	6,631,805	52,899
2034	14,378,833	596,569	2,481,149	3,694,286	150,144	7,398,798	57,887

[Handwritten signature]



2035	14,117,118	560,533	2,379,768	3,739,413	160,917	7,221,182	55,305
2036	15,547,467	660,466	2,694,165	3,916,741	159,236	8,056,338	60,521
2037	15,252,624	620,570	2,584,080	3,964,586	162,629	7,862,938	57,822
2038	16,821,830	731,207	2,925,469	4,152,591	176,973	8,772,316	63,274
2039	16,508,138	687,037	2,805,933	4,203,317	189,671	8,561,728	60,452
2040	18,194,565	809,524	3,176,631	4,402,644	187,689	9,551,923	66,153

Tabla 23 Pronóstico de carga cabotaje (toneladas). Escenario Óptimo.

Año	Ro-Ro	Var.	Lo-Lo	Var.	Total Cabotaje	Var.	Carga Potencial	Part. del puerto
2021	479,080	316.67%	430,295	147.16%	909,375	214.58%	21,360,536	4.26%
2022	991,696	107.00%	573,727	33.33%	1,565,423	72.14%	21,887,105	7.15%
2023	1,322,261	33.33%	619,625	8.00%	1,941,886	24.05%	22,426,670	8.66%
2024	1,352,672	2.30%	647,508	4.50%	2,000,181	3.00%	22,979,547	8.70%
2025	1,383,784	2.30%	660,459	2.00%	2,044,243	2.20%	23,546,068	8.68%
2026	1,415,611	2.30%	673,666	2.00%	2,089,277	2.20%	24,126,568	8.66%
2027	1,448,170	2.30%	687,142	2.00%	2,135,312	2.20%	24,721,392	8.65%
2028	1,481,478	2.30%	700,885	2.00%	2,182,362	2.20%	25,330,896	8.62%
2029	1,515,552	2.30%	714,900	2.00%	2,230,452	2.20%	25,955,442	8.59%
2030	1,550,409	2.30%	729,199	2.00%	2,279,609	2.20%	26,595,400	8.57%
2031	1,586,070	2.30%	743,784	2.00%	2,329,854	2.20%	27,251,151	8.55%
2032	1,622,549	2.30%	758,660	2.00%	2,381,209	2.20%	27,923,087	8.53%
2033	1,659,867	2.30%	773,832	2.00%	2,433,699	2.20%	28,611,606	8.51%
2034	1,698,044	2.30%	789,308	2.00%	2,487,352	2.20%	29,317,120	8.48%
2035	1,737,099	2.30%	805,096	2.00%	2,542,195	2.20%	30,040,044	8.46%
2036	1,777,052	2.30%	821,198	2.00%	2,598,123	2.20%	30,779,029	8.44%
2037	1,817,924	2.30%	837,622	2.00%	2,655,282	2.20%	31,536,193	8.42%
2038	1,859,737	2.30%	854,374	2.00%	2,713,698	2.20%	32,311,984	8.40%
2039	1,902,511	2.30%	871,462	2.00%	2,773,400	2.20%	33,106,858	8.37%
2040	1,946,268	2.30%	888,891	2.00%	2,834,414	2.20%	33,921,287	8.35%

Estas tres perspectivas de crecimiento (Base, Medio y Optimista), se presentan como los distintos escenarios probables para los próximos veinte años y son presentados por línea de negocio de manera particular.

Para el caso del movimiento de contenedores en TEU'S, se vinculan las proyecciones de carga en sus tres escenarios y se aplica una estimación de la estacionalidad histórica: aproximadamente 4.98 ton/TEU'S.

Tabla 24 Pronóstico de contenedores en TEU'S.

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Base	162,090	173,592	182,047	190,129	198,429	207,012	202,629	221,152	204,490	223,183
Media	169,851	191,740	211,075	230,355	250,809	272,487	270,237	296,681	275,949	302,952
Optimista	177,612	209,888	240,102	270,581	303,188	337,963	343,669	389,072	373,174	422,475

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Base	206,368	225,233	208,263	227,301	210,176	229,389	212,107	231,496	214,055	233,622
Media	281,781	309,355	287,737	315,894	293,819	322,571	300,029	329,389	306,370	336,351
Optimista	405,213	458,746	440,002	498,131	477,777	540,898	518,796	587,336	563,337	637,761

Considerando los tres escenarios del movimiento de carga y aplicando la estacionalidad histórica de toneladas por buque, se analiza el pronóstico del arribo de embarcaciones por tipo de carga durante el periodo de 2021 - 2040.



Tabla 25 Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Base.

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

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	668	23	308	84	8	239	6
2022	715	26	330	87	5	259	8
2023	753	30	346	85	7	277	8
2024	784	29	361	85	8	293	7
2025	823	28	377	85	7	320	7
2026	865	30	393	85	7	342	8
2027	845	28	385	80	7	340	6
2028	912	32	420	83	6	364	6
2029	854	29	389	83	6	342	6
2030	922	33	424	86	7	366	6
2031	865	30	392	86	7	343	6
2032	933	34	428	89	7	368	7
2033	874	31	396	89	7	345	6
2034	944	35	432	93	7	369	7
2035	885	32	399	93	8	346	7
2036	954	36	436	96	8	371	7
2037	895	33	403	96	8	348	7
2038	966	38	440	100	8	373	7
2039	906	34	407	100	8	349	7
2040	977	39	444	104	8	374	8

✓



ASAMBLAJA DEL INSTITUTO PORTUARIO NACIONAL MARINA

Tabla 26 Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Medio.

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	701	25	323	86	9	250	8
2022	770	30	364	91	8	268	10
2023	829	35	401	91	9	283	10
2024	881	34	438	93	9	298	10
2025	949	33	477	94	9	326	10
2026	1019	38	518	96	9	348	10
2027	1005	36	514	93	7	346	10
2028	1096	41	564	96	7	377	11
2029	1036	38	524	97	7	360	10
2030	1131	44	576	101	8	392	11
2031	1070	40	536	101	8	374	10
2032	1167	46	588	106	8	408	11
2033	1103	42	547	106	8	390	11
2034	1204	49	600	110	8	425	12
2035	1139	45	558	111	9	405	11
2036	1243	52	613	115	9	442	12
2037	1175	47	570	116	9	422	11
2038	1283	55	626	121	9	460	12
2039	1214	50	582	121	10	439	12
2040	1324	58	639	126	9	479	13

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

✓



ADMINISTRACIÓN DEL INPT
PUERTO NACIONAL
MARINA

Tabla 27 Pronóstico de buques por línea de negocio. Escenario Optimista.

Año	Total	General	Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
2021	735	28	338	88	9	262	10
2022	825	33	399	95	10	277	12
2023	905	39	456	98	12	289	12
2024	978	38	514	100	10	303	12
2025	1074	39	576	104	11	332	13
2026	1174	45	642	107	11	355	13
2027	1177	44	653	106	8	352	14
2028	1318	52	739	111	8	393	15
2029	1276	49	709	112	8	384	14
2030	1431	57	803	118	9	428	16
2031	1385	54	770	119	10	418	15
2032	1552	63	872	125	10	466	16
2033	1502	60	836	126	10	455	16
2034	1684	70	947	132	11	507	17
2035	1631	66	908	134	12	495	16
2036	1828	78	1028	140	12	552	18
2037	1769	73	986	142	12	539	17
2038	1984	86	1116	149	13	602	19
2039	1921	81	1071	151	14	587	18
2040	2153	95	1212	158	14	655	19



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



COMANDO EN JEFE DEL SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS Y MARINA

Pronóstico de Cruceros y Pasajeros.

A continuación, se presenta las tablas con el pronóstico del arribo tanto de cruceros como de pasajeros:

Tabla 28 Pronóstico de movimiento de cruceros y pasajeros. Escenario Base.

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cruceros	4	109	123	125	132	133	125	129	130	134
Pasajeros	12,698	309,391	348,135	353,508	374,521	376,388	379,422	382,481	385,565	388,673

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Cruceros	134	139	139	144	144	149	149	154	155	160
Pasajeros	391,807	394,966	398,150	401,360	404,596	407,858	411,147	414,462	417,803	421,172

Tabla 29 Pronóstico de movimiento de cruceros y pasajeros. Escenario Medio.

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cruceros	6	116	130	137	141	143	139	143	144	149
Pasajeros	17,279	329,300	366,419	386,243	399,790	405,418	411,802	418,287	424,873	431,564

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Cruceros	150	155	156	161	162	168	169	175	176	182
Pasajeros	438,360	445,263	452,274	459,396	466,631	473,979	481,443	489,024	496,725	504,547

Tabla 30 Pronóstico de movimiento de cruceros y pasajeros. Escenario Optimista.

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Cruceros	8	123	136	148	150	154	153	159	161	168
Pasajeros	21,861	349,210	384,702	418,978	425,059	434,448	442,395	450,488	458,730	467,121

Año	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
Cruceros	170	177	179	187	189	197	199	207	210	219
Pasajeros	475,667	484,368	493,229	502,252	511,440	520,797	530,324	540,025	549,904	559,964

Análisis de la oferta

Puerto Progreso ostenta la mejor infraestructura portuaria en el sureste y con la capacidad para el manejo eficiente de diversas cargas. Presenta servicio regular a Estados Unidos se constituye como el principal acceso de combustible y granos a la península de Yucatán. Su ubicación geográfica y los atractivos naturales, culturales y arqueológicos de la región, lo han consolidado como un destino significativo dentro de una de las rutas de cruceros más importantes del mundo.

La infraestructura para la navegación de acceso al puerto (canal) se encuentra en condiciones óptimas de operación para un calado de 9.75 metros, en este mismo sentido, la dársena de ciaboga y las posiciones de atraque 6, 7, 8 y 9. Con menor calado las posiciones de atraque 3, 4 y 5, con 7 metros.

Análisis oferta (cabotaje).

La carga en la nueva ruta regular de cabotaje y TMCD se operará primordialmente en las posiciones de atraque denominadas: muelles 3 y 4, en donde tendrán uso preferencial las embarcaciones mexicanas o comprometidas a su abanderamiento mexicano que realicen tráfico de cabotaje, TMCD o mixto; así mismo, cuenta un polígono determinado, que estarán a cargo de la ASIPONA Progreso y podrán operar personas morales, para efectuar operaciones con mercancías en la superficie designada para dicha operación.

La ASIPONA Progreso en coordinación con la autoridad aduanera, operadores y empresas transportistas, llevarán a cabo la operación de tráfico de cabotaje, cuya carga, descarga y transporte de mercancía nacional o nacionalizada serán confinadas dentro del polígono colindante a los muelles 3 y 4 con una superficie de 24,800 m² en la zona conocida Terminal de Usos Múltiples 1 (TUM 1). Sin embargo, se prevé que el área quedará saturada al segundo año del inicio de operaciones y por lo tanto se requiere capacidad adicional desde 2021.

En la siguiente tabla se muestran las principales características de la infraestructura de puerto Progreso para la atención de buques y el manejo de carga comercial.

Tabla 31 Infraestructura de puerto Progreso.

PUERTO PROGRESO					
	Muelle	Longitud de atraque (m)	Calado oficial (m)	Superficie (m ²)	Tipos de carga
TUM1	3	195	7	24,800	General suelta y unitizada
	4	164	7		General suelta y unitizada
Terminal de Contenedores	5	215	7	115,000	Contenedores Semiespecializado.
	6	270	9.75		Contenedores Especializado
TUM3	7	265	9.75	50,000	Carga general, minerales y fluidos
Terminal de Granel Agrícola	8	186	9.75	23,500	Graneles agrícolas
Terminal de Hidrocarburos	9	260	9.75	16,000	Petróleo y sus derivados
Terminal de Cruceros	CN	300	9	NA	Pasajeros
Terminal de Cruceros	CS	300	9	NA	Pasajeros
Transbordadores	F	70	6	NA	Transbordadores
Servicios	Servicios	75	5	NA	Servicios
Duques de Alba		100 cada posición de atraque	5.5	NA	Mineral
Total: 7 muelles comerciales (carga), 2 para pasajeros, 1 para transbordadores, 1 para servicios y 2 posiciones de atraque para barcazas.					



Handwritten signature or mark.



En materia de rendimientos, puerto Progreso ofrece estándares de productividad por tipo de carga y se establecen las medidas para su cumplimiento a través de las Reglas de Operación. En el caso de contenedores, existe un área de oportunidad en razón de que comparativamente con otros puertos nacionales, los rendimientos no son los más altos.

Desde el punto de vista operativo, puerto Progreso ha consolidado el movimiento y características de embarcaciones por línea de negocio, manteniendo un entorno de seguridad en las maniobras y operaciones portuarias.

Tabla 32 Resumen de los rendimientos en puerto Progreso.

Terminal	Muelle	Clasificación de la carga		Productividad (THBO)
TUM1	3	Carga General Fraccionada	Baja	25
			Alta	60
		Carga General Unitizada	Descarga manual	40
			Baja	75
		Alta	135	
		Granel mineral	Almeja	270
	Fluidos no petroleros	No especializado	110	
	Hidrocarburos comerciales	Semiespecializado AD	160	
		Semiespecializado BD	190	
	4	Carga General Fraccionada	Baja	25
			Alta	60
		Carga General Unitizada	Descarga manual	40
			Baja	75
		Alta	135	
Granel mineral		Almeja	270	
Fluidos no petroleros		No especializado	110	
Hidrocarburos comerciales		Semiespecializado AD	160	
	Semiespecializado BD	190		
Terminal de Contenedores	5	Contenerizada	Semiespecializado	20 (*)
	6	Contenerizada	Especializado	20 (*)
TUM3	7	Carga General Fraccionada	Baja	25
			Alta	60
		Carga General Unitizada	Descarga manual	40
			Baja	75
		Alta	135	
		Granel mineral	Almeja	270
	Fluidos no petroleros	No especializado	110	
	Hidrocarburos comerciales	Semiespecializado AD	160	
		Semiespecializado BD	190	
		Especializado	900	
Granel agrícola		No especializado	270	
Terminal de Granel Agrícola	8	Granel agrícola	Semiespecializado	470
			No especializado	270
Terminal de Hidrocarburos	9	Petróleo y sus derivados	Especializada	400
Total: 7 muelles comerciales				

(*) Productividad contenedores: CHBO [Caja Hora Buque Operación]

Tabla 33 Resumen de los rendimientos (cabotaje) en puerto Progreso.

Terminal	Muelle	Clasificación de la carga		Productividad (THBO)
TUM 1	3	Carga rodada (Cabotaje)	Ro Ro (especializada)	300
		Carga rodada (Cabotaje y TMCD)	Lo Lo (semi especializada)	126
	4	Carga rodada (Cabotaje)	Ro Ro (especializada)	300
		Carga rodada (Cabotaje y TMCD)	Lo Lo (semi especializada)	126

Tabla 34 Características de los buques que recibió puerto Progreso en 2019.

Línea de negocio	Total buques	Eslora máxima (m)	Embarque máximo (TEU's / ton / pasajeros)	Eslora tipo de buque (m)	Calado máximo (m)
Carga General	34	190	26,600 ton	57% eslora 100 - 190	9.45
				43% eslora < 100	
Carga Contenerizada	230	230	7,308 TEU-s	47% eslora 116 - 230	9.75
				53% eslora < 116	
Granel Agrícola	91	200	35,812 ton	97% eslora 176 - 200	9.94
				3% eslora < 176	
Granel Mineral	8	183	24,020 ton	60% eslora 172 - 183	9.75
				40% eslora < 172	
Fluidos no Petroleros	10	185	24,184 ton	56% eslora 129 - 185	9.14
				44% eslora < 129	
Hidrocarburos comerciales	87	228	42,208 ton	44% eslora 176 - 228.2	9.75
				56% eslora < 176	
Hidrocarburos PEMEX LOGÍSTICA	92	186	31,500 ton	99% eslora 176 - 228.2	9.75
				1% eslora < 176	
Cruceros	146	295	3,703 pasajeros	97% eslora 250 - 295	9.94
				3% eslora < 250	

El otro tipo de movimiento lo constituye el de cruceros; para lo cual se dispone de una terminal especializada para la atención de los pasajeros, y de acuerdo a las proyecciones en el arribo de cruceros, se estima que puerto Progreso cuenta con la infraestructura suficiente para atender la demanda en los próximos veinte años.

Finalmente, el servicio de transbordadores se mantiene a la expectativa de poder entrar a competir en la medida se detonen nuevos mercados.



Cálculo de la capacidad instalada

Carga comercial.

Para el cálculo de la capacidad instalada de cada línea de negocio, se tomó en consideración la productividad medida en THBM (Ton-Hora-Buque-Muelle), ya que este indicador refleja en forma más adecuada la situación de ocupación de los frentes de atraque, para ello se tomaron los datos estadísticos oficiales de puerto Progreso y de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Para evitar esperas, se considera aplicar como máximo el 50% del tiempo disponible de muelle para buques de contenedores, como medida de seguridad para minimizar posibles tiempos de espera de las embarcaciones. Para cargas a granel se puede aceptar como máximo una ocupación de muelle de hasta el 70%; lo anterior con base en las recomendaciones de la ONU-UNCTAD en su Manual para la Planificación y el Desarrollo Portuario.

Con base en lo anterior, la capacidad instalada del puerto de Progreso para el manejo de carga comercial se resume en el siguiente cuadro:

Tabla 35 Capacidad instalada por línea de negocio y terminal (toneladas)

LÍNEA DE NEGOCIO	TERMINAL	MUELLE	PRIMERA MANIOBRA	SEGUNDA MANIOBRA	TERCERA MANIOBRA
CARGA GENERAL	TUM 1	3	96,360	343,100	946,080
		4	135,656		
	TUM 3	7	101,714		
CONTENERIZADA	TUM 1	4	149	0	996,450
	TERMINAL DE CONTENEDORES	5	1,044,884	1,030,030	
		6	1,044,884		
GRANEL AGRÍCOLA	TUM 1	3	551,855	1,635,200	4,541,184
	TUM 3	7	156,338		
	TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA	8	3,329,265		
GRANEL MINERAL	TUM 1	3	19,520	0	1,261,440
	TUM 3	7	128,673		
	DUQUES DE ALBA	D1 Y D2	1,941,540		
PETRÓLEO Y DERIVADOS	TUM 1	3	460,500	1,606,000	7,156,273
		4	717,517		
	TUM 3	7	3,551,955		
	TERMINAL PEMEX	9	3,119,665		
OTROS FLUIDOS	TUM 3	7	25,505	0	630,720



Tabla 36 Capacidad instalada integral por línea de negocio y terminal (toneladas)

LÍNEA DE NEGOCIO	TERMINAL	MUELLE	PRIMERA MANIOBRA	SEGUNDA MANIOBRA	TERCERA MANIOBRA	CAPACIDAD INTEGRAL
CARGA GENERAL	TUM 1	3	96,360	343,100	946,080	333,729
		4	135,656			
	TUM 3	7	101,714			
CONTENERIZADA	TUM 1	4	149	0	996,450	996,450
	TERMINAL DE CONTENEDORES	5	1,044,884	1,030,030		
		6	1,044,884			
GRANEL AGRÍCOLA	TUM 1	3	551,855	1,635,200	4,541,184	4,037,458
	TUM 3	7	156,338			
	TERMINAL DE GRANEL AGRÍCOLA	8	3,329,265	2,686,400		
GRANEL MINERAL	TUM 1	3	19,520	0	1,261,440	1,261,440
	TUM 3	7	128,673			
	DUQUES DE ALBA	D1 Y D2	1,941,540			
PETRÓLEO Y DERIVADOS	TUM 1	3	460,500	0	7,156,273	7,156,273
		4	717,517			
	TUM 3	7	3,551,955	1,606,000		
	TERMINAL PEMEX	9	3,119,665	0		
OTROS FLUIDOS	TUM 3	7	25,505	0	630,720	25,505
TOTALES			16,425,980	7,300,730	15,532,147	13,810,855

En el cuadro anterior, el muelle 7 se considera de uso compartido para el manejo de: minerales, otros fluidos, hidrocarburos comerciales (combustóleo, Diesel, asfalto, magna, premium y turbosina) y granel agrícola.

Es la empresa Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V. (Hidrosur) quien opera la instalación de fluidos (hidrocarburos comerciales), y de conformidad a los Términos y Condiciones de Prestación de Servicios (TCPS) autorizados por la Comisión Reguladora de Energía (CRE), se establece una capacidad de despacho de 12,500 barriles por día por bahía, mismos que representan 2.72 millones de toneladas (900 THBM), a diferencia de PEMEX LOGÍSTICA que presenta en su Terminal de Hidrocarburos un rendimiento promedio de 348 THBM; esta diferencia en los rendimientos entre terminales radica fundamentalmente en que dependen de las capacidades de descarga de las embarcaciones y de que los depósitos de Hidrosur se localizan en la misma terminal, mientras que PEMEX LOGÍSTICA utiliza ductos y bombea su producto fuera del puerto.

Por lo que respecta a la operación de contenedores, en el siguiente cuadro se indica la capacidad estimada medida en TEU'S, considerando un peso estimado de 4.98 ton/TEU en promedio, que toma en cuenta la combinación de contenedores llenos y vacíos, lo anterior con base en los registros estadísticos existentes.



Tabla 37 Capacidad instalada integral en el Puerto de Progreso, por líneas de negocio, muelle y terminal, 2020 (toneladas).

Línea de negocio	Muelle	Terminal	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad Integral
Cabotaje y TMCD		Sub-total:	1,480,000	550,000	1,480,000	550,000
Cabotaje Buque Roll on Roll off	Muelle 3 60PuS	TUM 1	930,000	360,000	930,000	360,000
Cabotaje / TMCD Buque Lo - Lo Multipropósito	Muelle 4 59PuS	Para altura cabotaje mixto y/o TMCD 9PuS	550,000	190,000	550,000	190,000

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

Tabla 38 Capacidad en muelles de la Terminal de Contenedores

Terminal	Muelle	Tipo de carga	Productividad (CH80)	Capacidad (Ton)	Capacidad (TEU's)
Terminal de Contenedores	5	Contenerizada Semiespecializado	20	996,450	200,090
	6	Contenerizada Especializado	20		
Capacidad estimada en muelle				996,450	200,090



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

Cruceros.

En el caso específico de la terminal turística del puerto de Progreso, se cuenta con un muelle de espigón con 2 bandas de atraque Norte/ Sur de 300 m de largo cada una y un calado oficial de 9 m, así mismo, un muelle de transbordadores con una banda de atraque de 70 m de largo y un calado oficial de 6 m. Para las actividades logísticas con pasajeros, autotransporte y servicios, se cuenta con un patio de 5.1 ha.

El elemento esencial de la capacidad de servicios para cruceros está dado por las facilidades para el atraque de los buques. Debido a su itinerario, los cruceros programan su llegada al puerto con una anticipación de cuando menos 1 año y con pocas variaciones en el transcurso del mismo.

La estadía de los buques en el puerto se realiza fundamentalmente en el día, con el objeto de brindar a los pasajeros la posibilidad de visitar la ciudad y los sitios de interés de la localidad. En este sentido, en condiciones normales el arribo de los cruceros se da en las primeras horas del día y zarpan al atardecer del mismo día.

Por lo anterior la capacidad de recepción de cruceros en el puerto de Progreso, estaría limitada a un máximo de 470 buques por año,



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA

considerando 2 posiciones de atraque y una ocupación como máximo del 65% para evitar incurrir en problemas de asignación de muelles por simultaneidad en el arribo. Así mismo, debido a la estacionalidad en el arribo de los cruceros, que provoca una mayor concentración en la llegada de embarcaciones en los meses de octubre a febrero de cada año, podría presionar en incrementar la capacidad instalada de atraque cuando se alcance un número superior de 300 cruceros por año.

Balance de oferta y demanda de infraestructura

Carga comercial.

Como resultado del análisis comparativo entre la capacidad instalada y el pronóstico de carga esperada por línea de negocio, se concluye que el puerto de Progreso está llegando al límite de su capacidad en algunas líneas de negocio, como es la contenerizada, adicionalmente derivado del desarrollo del Proyecto de Ampliación y Modernización del Puerto de Progreso, se incrementarán considerablemente las cargas de ciertas líneas de negocio, las cuales no se ven reflejadas en las proyecciones actuales.

Tabla 39 Capacidad actual del puerto de Progreso vs. demanda de servicios

Tipo de carga	Tráfico de carga 2019	Capacidad Actual (ton/año)	% de la capacidad actual	Demanda de Servicios (ton/año) al 2025		
				"Escenario Base"	"Escenario Medio"	"Escenario Optimista"
Carga General	238,023	333,729	71%	235,226	284,339	333,453
Contenerizada	925,654	996,450	93%	988,359	1,249,256	1,510,153
Granel Agrícola	2,502,362	4,037,458	62%	2,373,783	2,638,046	2,902,310
Granel Mineral	63,450	148,192	43%	92,736	119,658	146,581
Petróleo y derivados	3,510,526	7,156,273	49%	4,665,882	4,751,869	4,837,856
Otros fluidos	32,226	25,505	126%	23,390	33,113	42,835
TOTAL	7,272,241	12,697,607	57%	8,379,376	9,076,282	9,773,187
Contenedores en TEU's/Año	153,319	200,090	77%	198,466	250,855	303,244

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



N

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Para el análisis no se consideraron nuevas instalaciones y se mantienen los rendimientos de operación por línea de negocio. Estimando los distintos escenarios, las comparaciones resultan de la siguiente manera:

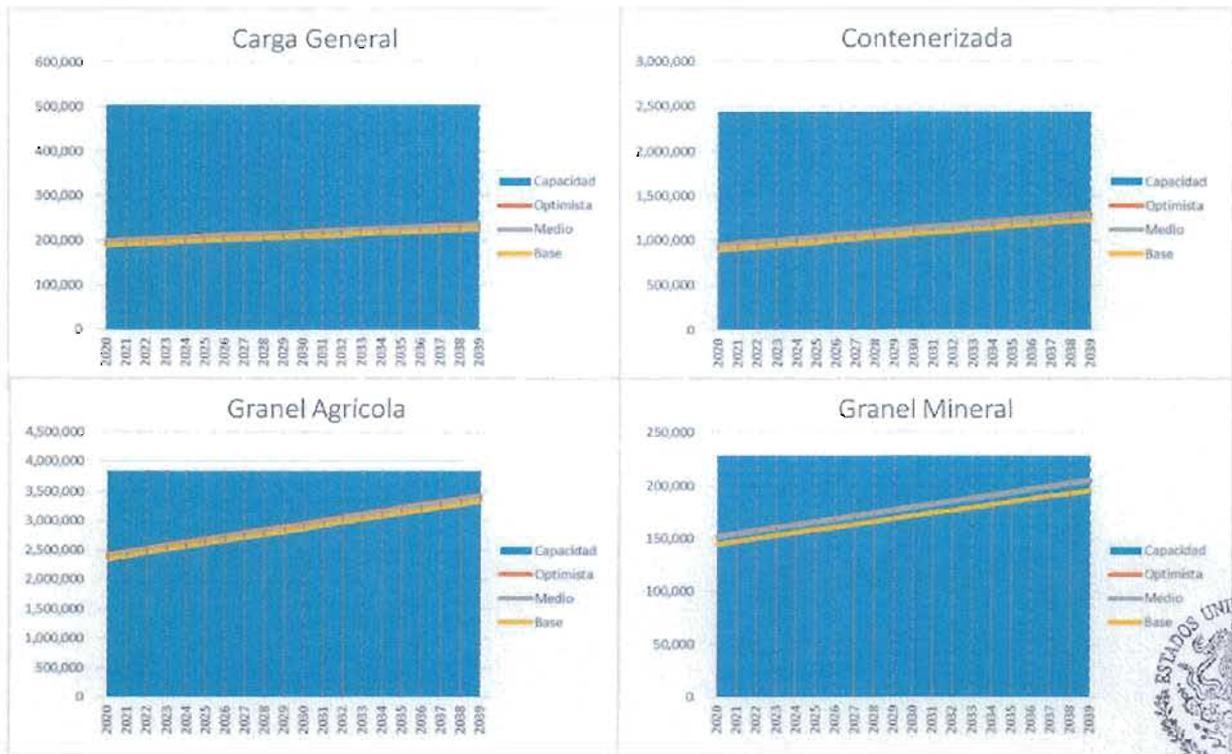


Figura 8 Comparativa de oferta y demanda por línea de negocio (2020-2039)

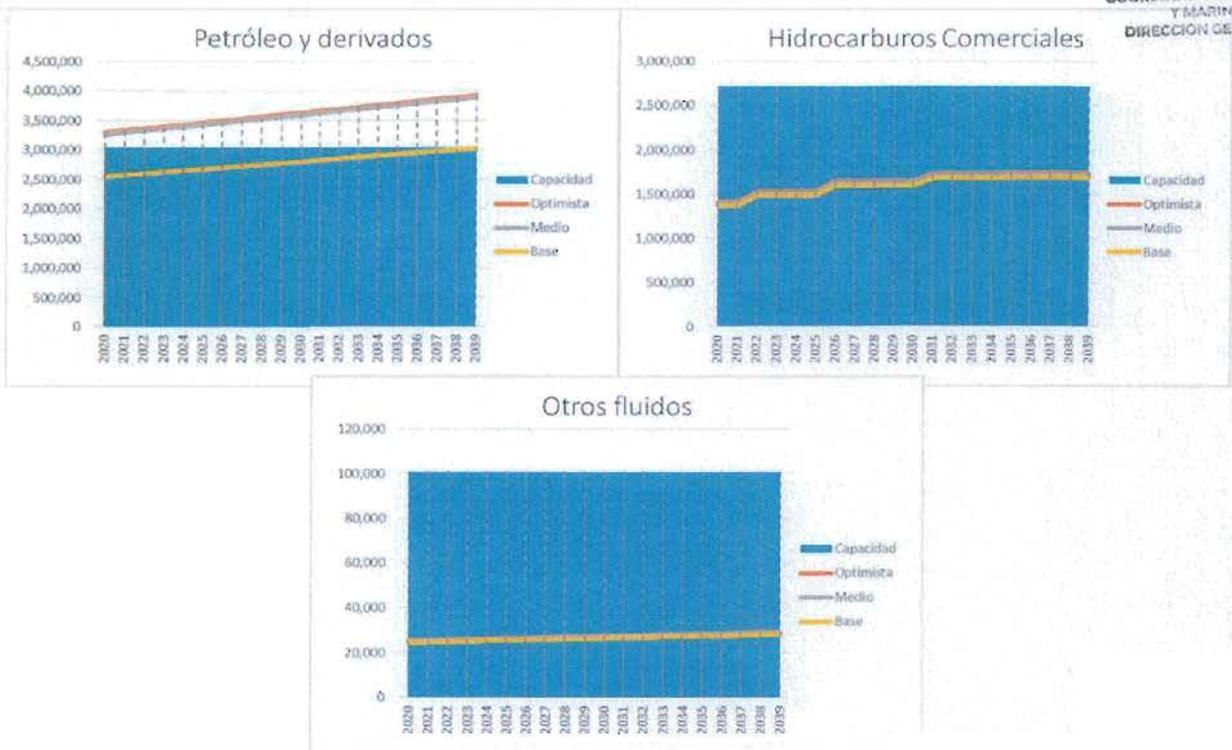


Figura 9 Comparativa de oferta y demanda por línea de negocio (2020-2039)

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

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Cruceros.

De acuerdo con las proyecciones en el arribo de cruceros, se estima la llegada de 136 cruceros en el año 2020 y comparativamente en el horizonte de análisis (2020 – 2039), se estima que se cuenta con la capacidad instalada suficiente para atender la demanda de servicios.

El número máximo de cruceros recibido en Progreso en un año ha sido de 157, siendo esto en el 2008.

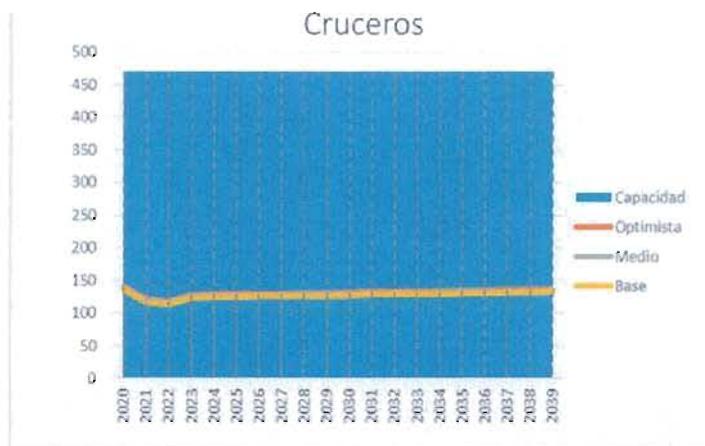


Figura 10 Comparativa de oferta y demanda de cruceros (2020-2039)



Análisis financiero para la Inversión en Infraestructura

En este apartado se resume la proyección de los principales ingresos y estados de resultado de la ASIPONA Progreso para el periodo del 2020 al 2025. Los cuales se generan con base en los pronósticos de carga, buques, servicios de infraestructura, ocupación de espacios y la prestación de servicios portuarios.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Tabla 40 Proyección flujo de efectivo (millones)

CONCEPTO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
DISPONIBILIDAD INICIAL	54.23	7.37	95.38	25.00	12.15	12.15
INGRESOS PROPIOS						
VENTA DE SERVICIOS	286.38	315.88	337.87	346.33	307.00	311.91
PRODUCTOS FINANCIEROS	7.07	6.73	6.00	5.00	4.00	4.00
TOTAL DE ENTRADAS	293.45	322.61	343.87	351.33	311.00	315.91
GASTO CORRIENTE DE OPERACIÓN						
SERVICIOS PERSONALES	28.74	27.89	25.46	40.74	24.11	24.11
MATERIALES Y SUMINISTROS	3.27	7.47	7.94	7.50	6.45	6.58
SERVICIOS GENERALES	125.05	161.42	250.17	244.70	185.73	193.05
GASTO DE INVERSIÓN	62.08	57.55	60.30	58.39	94.71	92.18
OBRA PÚBLICA	62.08	57.55	60.30	58.39	94.71	92.18
TOTAL DE EGRESOS	219.14	254.33	343.87	351.33	311.00	315.91
DISPONIBILIDAD FINAL	128.54	75.65	95.38	25.00	12.15	12.15

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

Tabla 41 Proyección estados de resultados (millones).

CONCEPTO	2020	2021	2022	2023	2024	2025
INGRESOS						
INFRAESTRUCTURA	108.29	141.44	152.23	158.73	157.59	159.06
Puerto	70.72	77.77	97.43	101.78	94.60	95.48
Atraque y desatraque	10.79	12.77	10.37	11.26	17.65	17.78
Muellaje	21.90	29.79	30.04	31.84	30.60	30.88
Almacenaje	3.93	16.36	12.59	12.00	12.83	12.95
Tarifa de seguridad por contenedores	0.95	4.75	1.80	1.85	1.91	1.97
CESION DE TERRENOS	174.72	161.23	170.00	173.30	146.49	149.91
SERVICIOS CONEXOS	13.22	20.57	15.64	14.30	2.92	2.94
TOTAL INGRESO	296.23	323.24	337.87	346.33	307.00	311.91
Costo por infraestructura:	221.79	251.15	258.24	259.16	227.24	231.37
Servicios Personales	11.12	11.21	12.00	15.85	10.84	10.85
Materiales y Suministros	1.61	5.09	5.00	5.08	2.84	2.89
Servicios Generales	71.19	58.16	71.00	78.28	54.01	54.76
Obra pública	107.12	112.79	60.29	58.38	86.68	88.54
Conservación y mantenimiento	30.75	63.90	109.95	101.57	72.87	74.33
Costo de promoción y ventas	3.71	5.57	6.00	7.00	5.92	5.98



Contraprestación	12.94	14.28	17.00	18.00	14.46	14.68
TOTAL COSTO DE OPERACIÓN	238.44	271.00	281.24	284.16	247.62	252.03
Gastos de administración	32.19	28.86	32.00	34.00	36.37	36.73
Depreciaciones y amortizaciones	17.01	10.07	12.00	12.00	19.00	19.00
UTILIDAD DE OPERACIÓN	8.59	13.31	12.63	16.17	4.01	4.15
Productos financieros	6.07	5.09	6.00	5.00	4.00	4.00
Utilidad antes de impuestos y P.T. U	14.66	18.40	18.63	21.17	8.01	8.15
Impuesto sobre la renta.	11.23	9.06	12.00	14.00	7.01	7.15
Participación de trabajadores en las utilidades	4.24	3.68	1.80	2.22	0.80	0.82
UTILIDAD DEL EJERCICIO	(0.81)	5.66	4.83	4.95	0.20	0.18

En esta proyección, puede observarse que durante los años proyectados se mantiene un nivel de ingreso que permite a la ASIPONA Progreso enfrentar sus gastos operativos y de inversión. Con esta disponibilidad se definen las metas que atienden las estrategias de desarrollo del puerto.

Así mismo, en materia de inversiones mayores, es posible estimar los recursos federales que han de gestionarse para complementar los montos.



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



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



2.2 Retos para el desarrollo del puerto

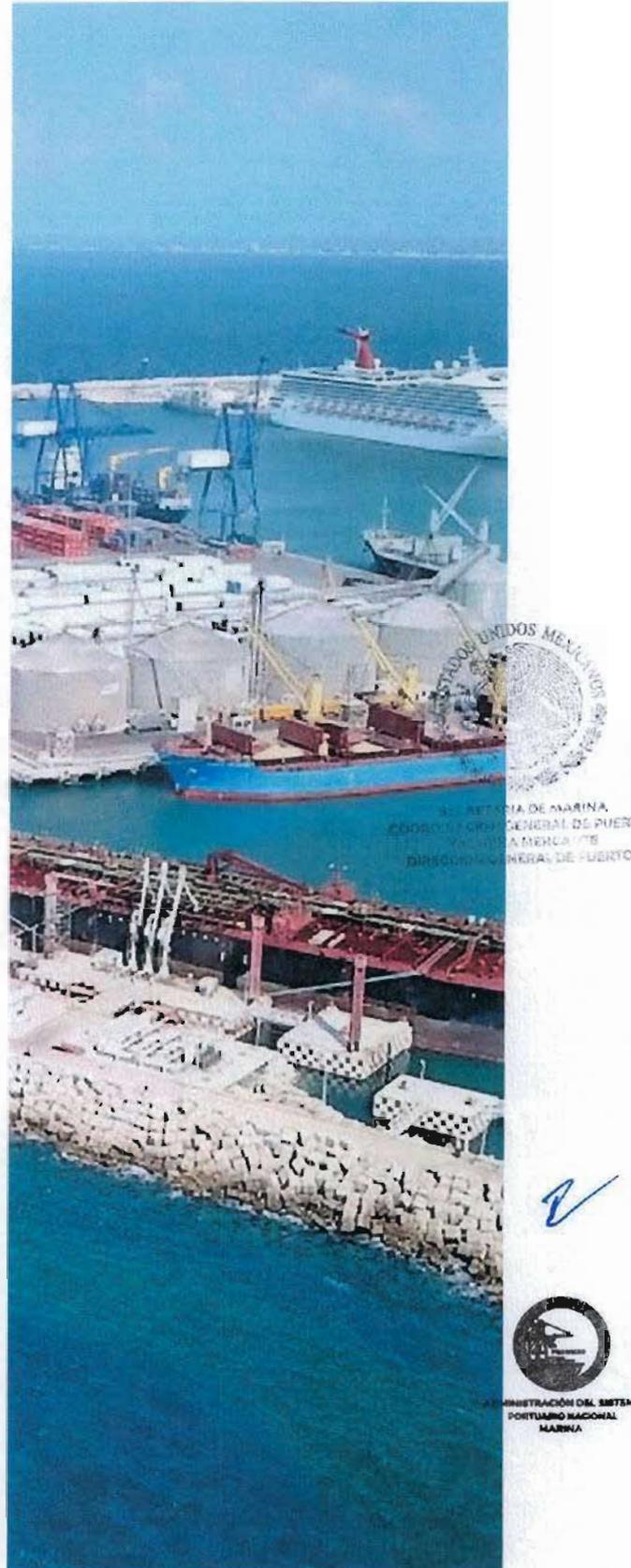
El Puerto de Progreso, con su diversidad de cargas, presenta diferentes retos para mantener, incrementar y captar nuevos clientes. Aunque se coincide en que son los puertos como Veracruz, Coatzacoalcos y Puerto Morelos en el Atlántico así como Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico, por citar los más importantes, los que representan alternativas reales en la competencia dentro de las cadenas logísticas de distribución de carga en el país, Puerto Progreso debe atender las necesidades de la comunidad portuaria y responder con una operación eficiente que fortalezca y mantenga las líneas de negocio establecidas. Así mismo, existe una competencia con el ferrocarril y el autotransporte debido a que ciertas cargas no alcanzan la escala mínima para requerir transporte marítimo.

Adicionalmente, la tendencia del movimiento portuario es hacia utilizar embarcaciones cada vez más grandes y con un calado de 12.8 metros o superior, colocando a puerto Progreso en un escenario de escaso crecimiento en el mediano y largo plazo. En este sentido, se requieren obras de dragado de construcción que permitan la modernización de las instalaciones portuarias hasta alcanzar un calado competitivo; este tipo de obra representa un elevado costo por las características del fondo marino de la región, el cual está constituido por rocas de extrema dureza. Las obras dragado deben incluir no sólo el canal de acceso, sino también la dársena y posiciones de atraque.

Las mismas características rocosas del fondo marino, permiten de manera estratégica se utilice el material producto del dragado en obras de relleno para crear nuevas zonas de tierra (60 Ha aproximadamente) que atiendan los nuevos segmentos de negocio asociados a la carga comercial.

En mayo de 2017 fue inaugurado el nuevo viaducto de acceso al puerto, el cual consiste en una infraestructura de aproximadamente 2.5 kilómetros a base de pilotes y que fue construido atendiendo la necesidad de garantizar el acceso al puerto. Esta obra responde eficientemente y garantiza el flujo vehicular dentro del recinto portuario; sin embargo, existe un conflicto vial en el acceso/salida del puerto, esto en razón de que el flujo de los vehículos de carga atraviesa la ciudad de Progreso, saturando las vialidades.

Existen distintos escenarios urbanísticos explorados para la solución del conflicto vial y que en todo momento reconocen como premisa el interés de los habitantes de la ciudad de Progreso. En este sentido, el Gobierno Estatal propone la



construcción de un viaducto elevado sobre la calle 82 de aproximadamente 1.3 kilómetros, con lo cual la ciudad de Progreso recuperaría sus vialidades, dejando fuera los flujos vehiculares de carga pesada. Por las características de la obra, ésta debe ser conciliada con los distintos sectores de gobierno y sociales para su autorización.

PANDEMIA POR COVID-19

En marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud declaró la pandemia causada por el virus SARS-COV 2 (COVID-19), con lo cual se iniciaría una crisis que afectó a todos los sectores económicos y no solamente al sector de salud pública.

A pesar de que en México el transporte marítimo y la operación portuaria fueron declaradas actividades esenciales, el impacto negativo en el volumen de cargas e ingresos fue inevitable.

De acuerdo con el reporte anual sobre los ingresos de los puertos administrados por las Administraciones Portuarias Integrales, la disminución de ingresos durante el 2020 fue del orden del 6%; sin embargo, el puerto de Progreso no resintió dicha afectación, ya que, si bien los ingresos anuales no presentaron el crecimiento pronosticado, tampoco se tuvo una disminución con respecto al 2019.

Frente al escenario que ha dejado la pandemia, puerto Progreso deberá tomar las medidas e implementar las acciones necesarias para mejorar la operación portuaria, así como la eficiencia en la recepción y manejo de cargas; mejorar la infraestructura portuaria para poder aprovechar las oportunidades de negocios actuales y potenciar el crecimiento del puerto.



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



ADMINISTRACIÓN DEL INSTITUTO
PORTUARIO NACIONAL
MARINA



3. Estrategia para el desarrollo portuario del puerto de Progreso

En este apartado se definen las estrategias de acción que conducirán al puerto de Progreso en un esfuerzo conjunto con la comunidad portuaria, en alcanzar las metas y objetivos a largo plazo, expresando de manera clara con indicadores y unidades de medición el seguimiento y evaluación periódica.



20 ENE. 2025

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

3.1 Visión y misión del puerto de Progreso

VISIÓN

Consolidar al puerto de Progreso como el puerto más importante del sur este mexicano en infraestructura y servicios de clase mundial, constituyéndolo como el elemento estratégico clave de la región".



MISIÓN
SENETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y ANCLAJES
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Impulsar el desarrollo económico de la región a través del comercio y del transporte marítimo en forma sustentable, mediante la administración y operación eficiente y segura del Puerto construyendo infraestructura y generando servicios de clase mundial, coadyuvando de esta manera al desarrollo social."

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

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

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

De acuerdo con el Plan Nacional de Desarrollo 2019 - 2024, en el cual se establece como meta la economía, una de las tareas centrales del actual gobierno federal es impulsar la reactivación económica y lograr que la economía vuelva a crecer a tasas aceptables; por lo que el incremento en el movimiento de carga portuaria contribuirá a mejorar el nivel de vida de la población y al bienestar social de la Nación, mediante la construcción, modernización y conservación de la infraestructura portuaria.

De igual manera, considerando la Política Nacional Marítima, específicamente los intereses número 2, Sistema Portuario Nacional, y el número 7, Comercio Marítimo; con los cuales se busca fortalecer los puertos para garantizar las condiciones necesarias para el intercambio óptimo de mercancías, así como lograr el desarrollo económico de la región, se establecen los objetivos estratégicos del puerto, los cuales se describen a continuación:

Tabla 42 Objetivos estratégicos.

OBJETIVO ESTRATÉGICO	ESTRATEGIA	LÍNEA DE ACCIÓN
Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso.	Establecer las medidas necesarias para alcanzar altos niveles de calidad y eficiencia en las operaciones del puerto.	Supervisar los estándares de productividad y certificar la seguridad de las personas, buques, carga e infraestructura.
	Promover la coordinación para una operación portuaria eficiente y segura.	Establecer medidas para la coordinación de autoridades y usuarios para la operación eficiente y segura de las mercancías que se manejan en el puerto.
	Proporcionar servicios de calidad y competitivos para los cruceros y turistas.	Monitorear la calidad de los servicios que se ofrecen a las líneas de cruceros, pasajeros y tripulantes de los buques.
Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado.	Incrementar y mejorar la oferta del puerto como nodo logístico multimodal.	Identificar los corredores intermodales de cabotaje y rutas de navegación de corta distancia en mercados nicho.
	Incrementar la capacidad de la infraestructura de servicios del puerto.	Mejorar y modernizar la infraestructura portuaria e instalaciones necesarias para la recepción de buques y el manejo de carga.
	Desarrollar infraestructura para la modernización de las instalaciones portuarias.	Formulación de un programa de promoción y captación de ingresos. Desarrollar el proyecto de ampliación y modernización de Puerto Progreso.



3.3 Metas e indicadores

Con base en la planeación estratégica se establecen una serie de iniciativas por línea de negocio que permiten posicionar competitivamente al puerto de Progreso, así mismo, garantizar la operación, modernización y mantenimiento de la infraestructura portuaria. En las siguientes tablas se describen de manera específica las metas e indicadores, se indican sus relaciones con los objetivos estratégicos, definen los tiempos, espacio y forma de medición. Se clasifican en: a) Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento, b) Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento y c) Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

a). - Metas de mantenimiento en infraestructura y equipamiento.

El programa de mantenimiento se deriva de los registros históricos que se tienen del presupuesto anual y que se destina para la conservación de las instalaciones de puerto Progreso, el cual se describe en la siguiente tabla:



Tabla 43 Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable	
			2021	2022	2023	2024	2025			
Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado.	Mantenimiento general a muelles y viaductos.	55,000,000	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a vialidades, cercas y obras de protección.	109,500,000	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a sistema de alumbrado público.	15,500,000	✓	✓	✓			Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a instalaciones eléctricas (baja y media tensión) y red de alumbrado	26,000,000				✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a señalamiento marítimo.	42,000,000	✓	✓	✓	✓		Recinto Portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a edificios dentro del recinto portuario.	56,000,000	✓	✓	✓	✓		Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a instalaciones de la Aduana de Progreso.	15,000,000					✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Servicios y estudios relacionados con las obras	34,000,000					✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Mantenimiento a infraestructura y equipo.		17,000,000	✓	✓	✓	✓	✓	4PuE	Terminal de Contenedores de Yucatán S.A. de C.V.
			27,609,550.00	✓	✓	✓	✓	✓	1PaE	Multisur S.A. de C.V.
		1,618,000.00	✓	✓	✓	✓	✓	3PuE	SSA México S.A. de C.V.	
		5,000,000	✓	✓	✓	✓	✓	19PuE	Desarrolladora Ricsa S.A. de C.V.	
		112,297,326.44	✓	✓	✓	✓	✓	6PaE	Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V.	
	89,478,324.70	✓	✓	✓	✓	✓	2PaE	PEMEX LOGÍSTICA		

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
 COORDINACIÓN GENERAL DE ASUNTOS Y FINANZAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

b). - Metas del programa de inversiones en infraestructura.

Estas inversiones están principalmente orientadas a conservar e incrementar la capacidad operativa del puerto.

Tabla 44 Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025	2026		
Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de	Reforzamiento del Viaducto de Comunicación	132,000,000	✓	✓	✓				Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
	Construcción de caseta y fosa para báscula en muelle 3	5,551,252				✓	✓		Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.



calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado.	Construcción del Edificio SEMAR (alojamiento UNAPROP)	53,000,000								✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.		
	Ampliación del Almacén para carga en muelle 3	15,000,000								✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.		
	Mantenimiento a los elementos estructurales de muelle 6	70,000,000									✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.		
	Mantenimiento a los elementos estructurales de muelle 7	35,000,000									✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.		
	Proyecto de Ampliación y Modernización (dragado y relleno de 80 hectáreas)	12,520,000,000										✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.	
	Inversión en infraestructura y equipo	8,585,000	✓	✓	✓	✓	✓	✓				4PuE	Terminal de Contenedores de Yucatán S.A. de C.V.		
	Inversión en infraestructura y equipo	38,367,750.00	✓	✓	✓	✓	✓						1PaE	Multisur, S.A. de C.V.	
	Inversión en infraestructura y equipo	63,015,888.42	✓	✓	✓	✓	✓	✓						3PuE	SSA México, S.A. de C.V.
	Inversión en infraestructura y equipo	5,000,000	✓											19PuE	Desarrolladora Ricsa, S.A. de C.V.
	Inversión en infraestructura y equipo	43,523,595.99	✓	✓	✓									6PaE	Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V.
	Inversión en infraestructura y equipo	154,171,408.13	✓	✓	✓	✓	✓							2PaE	PEMEX LOGÍSTICA
	Inversión en infraestructura y equipo	146,525,318.00	✓	✓	✓	✓	✓	✓							29PaE

SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El proyecto de Ampliación y Modernización del Puerto de Progreso (dragado y relleno de 80 hectáreas), consiste en la profundización del canal de navegación, curva y canal secundario a la cota -13.30m y dársenas de ciaboga y operativas a la -12.50m; de igual forma se realizará el relleno de 80 hectáreas utilizando producto del dragado, teniendo un periodo de ejecución de 2025 – 2028 con un presupuesto total de 12,520 millones de pesos, los cuales se ejercerán en los años 2025 (\$1,500 MDP, recursos estatales), 2026 (\$3,000 MDP), 2027 (\$5,100 MDP) y 2028 (\$2,920 MDP).

c). - Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

ASIPONA Progreso establece una serie de iniciativas por línea de negocio que permiten instaurar acciones coordinadas con la comunidad portuaria para mantener una operación eficiente y segura.

Tabla 45 Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso.	Cumplir con los estándares de productividad del puerto propuestos en el Comité de Operaciones, POA Y PMDP, de acuerdo con el tipo de carga y operación en muelles.	Porcentaje de rendimientos alcanzados	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
	Cumplir con el porcentaje de ocupación de los muelles por tipo de carga.	Porcentaje de muelles sin	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.





	ocupación máxima							
Mantener un nivel aceptable de riesgo de ocurrencia de accidentes asociados a las operaciones del puerto	Número de accidentes	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
Obtener el grado de satisfacción adecuado de los pasajeros y de las líneas navieras de cruceros	Porcentaje de satisfacción en encuestas	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
Realizar operaciones de la nueva ruta regular de cabotaje y corta distancia.	Número de buques de cabotaje recibidos	✓	✓	✓	✓	✓	Recinto portuario	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.

Con el fin de medir el avance en el cumplimiento de los objetivos estratégicos, se establecen los siguientes indicadores:

Tabla 46 Indicador del desarrollo portuario 1/3

Objetivo estratégico	Promover las inversiones para la modernización de la infraestructura portuaria, así como desarrollar infraestructura de calidad y su mantenimiento para contar con instalaciones portuarias acordes a la demanda del mercado.	
Indicador	Obra ejecutada	
Descripción del indicador	Mide el cumplimiento del programa de obras para el desarrollo de infraestructura	
Método de cálculo	$(\text{Monto real de obra ejecutada} / \text{Monto de obra programada}) * 100$	
Unidad de medida	Porcentaje	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea Base (año)	Meta (año 5)
	No disponible	100 %



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

Tabla 47 Indicador del desarrollo portuario 2/3

Objetivo estratégico	Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso.	
Indicador	Productividad de las operaciones portuarias	
Descripción del indicador	Mide la eficiencia para la carga o descarga de los buques para cada tipo de carga.	
Método de cálculo	$\text{Toneladas o contenedores operados} / (\text{Hora fin de operación} - \text{Hora inicio de operación})$	
Unidad de medida	THBO (Toneladas Hora Buque en Operación) CHBO (Contenedores Hora Buque en Operación)	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea Base (2020)	Meta (año 5)

Carga general suelta = 135 THBO
 Granel agrícola = 470 THBO
 Otros fluidos = 110 THBO
 Contenedores = 20 CHBO
 Carga Ro-Ro = No disponible
 Carga Lo-Lo = No disponible

Carga general suelta = 137 THBO
 Granel agrícola = 472 THBO
 Otros fluidos = 112 THBO
 Contenedores = 22 CHBO
 Carga RO-RO = 375 THBO
 Carga Lo-Lo = 160 THBO





Tabla 48 Indicador del desarrollo portuario 3/3

Objetivo estratégico	Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios para fortalecer la competitividad del puerto de Progreso.	
Indicador	Tiempo de espera de muelle	
Descripción del indicador	Mide el tiempo que tardan los buques para poder atracar en el muelle asignado para maniobras de carga o descarga	
Método de cálculo	[[Tiempo total de estadía en puerto/tiempo en muelle) - 1] * 100	
Unidad de medida	Porcentaje	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Descendente	
	Línea Base (año)	Meta (año 5)
	No disponible	<10%

[Handwritten signature]



3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

En este apartado se detalla el uso de suelo, destino y la forma de operación de los distintos espacios del recinto portuario, identificando principalmente dos tipos de zonas:

- a) Zonas portuarias asignadas.
- b) Nuevas zonas portuarias.

GOBIERNO DE MÉXICO | MARINA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS
06-4556 12023
26 OCT. 2023

AUTORIZADO
DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO

a). - *Zonas portuarias asignadas.* - Son aquellas áreas y/o instalaciones del puerto de Progreso que se encuentran otorgadas mediante contrato de concesión y se encuentran operando dentro del recinto portuario del puerto de Progreso.

Tabla 49 Zonas portuarias asignadas.

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Instalación de granel agrícola	9,450.00	17,189.75	Multisur, S.A. de C.V.
2	Pa	E	Terminal de petróleo y sus derivados	4,407.75	30,736.51	PEMEX LOGÍSTICA
3	Pu	E	Terminal de cruceros		56,000.00	S.S.A. México, S.A. de C.V.
4	Pu	E	Terminal de contenedores		138,033.60	Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V.
5	Pa	E	Instalación de servicio telefonía celular		64.00	Radiomóvil Dipsa, S.A. de C.V.
6	Pa	E	Instalación de fluidos		28,760.65	Hidrocarburos del Sureste, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.



7	Pa	E	Instalación de servicio telefónico		22.63	Teléfonos de México, S.A.B. de C.V.
8	Pu	S	Terminal de usos múltiples 2		41,970.96	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
9	Pu	S	Terminal de usos múltiples 1 (para cabotaje, mixta, transporte marítimo de corta distancia y altura)		22,015.74	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
10	Pu	E	Autoridades administrativas		213.83	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
11	Pu	E	Autoridad migratoria (Oficinas administrativas)		29.70	Instituto Nacional de Migración
12	Pu	E	Autoridad ambiental (Oficinas administrativas)		29.70	Procuraduría Federal de Protección al Ambiente en el Estado de Yucatán
13	Pu	E	Autoridad de sanidad (Oficinas administrativas)		29.49	Servicios de Salud de Yucatán
14	Pu	E	Autoridad Senasica (Oficinas administrativas)		62.36	SENASICA
15	Pu	E	Aduana marítima		29,970.48	Aduana Marítima de Progreso/ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V.
16	Pu	E	Instalación del CUMAR		175.60	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
17	Pu	E	Capitanía de Puerto		1,237.60	Capitanía de Puerto
18	Pu	E	Instalación de servicios (cisterna)		497.25	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
19	Pu	E	Instalación turística- comercial		4,156.74	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
20	Pu	E	Estacionamiento		26,979.16	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
21	Pu	N	Muelle de pescadores	1,561.80	680.22	Ayuntamiento de Progreso de Castro
22	Pu	N	Andador turístico		1,759.18	Ayuntamiento de Progreso de Castro
23	Pu	N	Estacionamiento		1,539.23	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
24	Pu	E	Centro de servicios portuarios (Edificio oficinas)		852.03	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V. y cesionarios (*)
25	Pa	E	Estación rebombeo. PEMEX LOGÍSTICA		3,685.04	PEMEX LOGÍSTICA
26	Pa	E	Instalación PEMEX LOGÍSTICA (oficinas)		281.45	PEMEX LOGÍSTICA
27	Pa	N	Áreas verdes		3,870.08	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
28	Pa	N	Policías y bomberos (oficinas operativas y administrativas)		1,586.65	Ayuntamiento de Progreso de Castro

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



(*) Ver: Tabla 4 Relación de cesionarios del puerto.

Tabla 50 Zonas portuarias asignadas (continúa).

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
29	Pa	E	Terminal de reparación y mantenimiento a embarcaciones y plataformas		19,472.50	Diques Peninsulares, S.A. de C.V./ Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
30	Pa	E	ASIPONA Progreso (Oficinas administrativas)		2,177.59	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
31	Pa	E	Antiguas bodegas muelle fiscal		1,652.38	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso S.A. de C.V.
32	Pa	E	Instalaciones especiales. Trincheras, ductos y canalizaciones		6,892.00	PEMEX LOGÍSTICA

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

b). - *Nuevas zonas portuarias.* Son aquellas áreas y/o instalaciones del puerto de Progreso que presentan potencial de negocio y tienen posibilidad de otorgarse mediante contratos de cesión parcial de derechos. En materia de cabotaje es importante señalar que la falta de articulación entre los diferentes modos de transporte ha generado que la mayor parte de la carga del país se mueva por el autotransporte haciendo un uso intensivo de las carreteras, ya que el transporte marítimo participa con el 32% del total nacional y el cabotaje marítimo con el 5.6%, mientras que cabotaje no petrolero con el 3.9%. En 2019, se manejaron 101 mil toneladas de carga no petrolera en cabotaje, 3.8% del total del cabotaje en este puerto. Por lo anterior, el proyecto de corredores intermodales de cabotaje y corta distancia busca facilitar la integración de las redes de transporte para incrementar la oferta de servicios logísticos y destinar infraestructuras para atender estos tráficos, así como incorporar nuevos mercados con volúmenes de carga suficientes que garanticen la viabilidad de nuevas rutas además de apoyar las políticas públicas nacionales para el desarrollo de la región sur sureste del país.

A continuación, se relacionan las áreas identificadas con potencial de desarrollo; sin embargo, es importante señalar que las tendencias económicas nacionales e internacionales, dejan abierta la posibilidad de ajustarse o provocar cambios en la estrategia actual.

Tabla 51 Zonas portuarias para cesionarios potenciales.

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
33	Pu	S	Terminal de carga comercial, turística y de servicios (de hidrocarburos, granel agrícola, carga general y astillero)		800,000.00
34	Pu	S	Instalación para el procesamiento ecológico y recolección de basura y desechos, aguas residuales y oleosas.		1,000.00
35	Pa	E	Estación Naval Progreso		26,927.04
37	Pu	E	Almacén de carga general		3,000.00
38	Pa	E	Modernización infraestructura portuaria (unión entre muelles 4 y 5)		22,273.85
39	Pu	E	Desarrollo comercial y turístico.		14,368.64
40	Pu	E	Oficinas administrativas.		309.36
41	Pu	S	Modernización infraestructura portuaria (rampa en muelle3)		1,144.99



42	Pu	S	Ampliación almacén de muelle 3	3,510.26
43	Pu	E	Instalación especializada de servicios generales	5,059.15
66	Pu	E	Área de almacenamiento	5,951.95
67	Pa	E	Duques de Alba	3,068.00

Justificación Técnica

Con relación al destino 33PuS, el Puerto de Progreso es la principal entrada de carga por vía marítima y arribo de cruceros para la península de Yucatán; la necesidad de contar con una infraestructura portuaria más segura y eficiente en el Puerto de Progreso, hace indispensable un proyecto de ampliación, mediante la creación de un canal más ancho, más profundo, así como nuevos muelles y áreas de desarrollo, siendo un proyecto completamente justificable pues desde la primera ampliación del puerto, los diferentes tipos de carga manejada en el puerto ha mostrado tasas de crecimiento sostenidas a través del tiempo.

La falta de zonas de desarrollo en el actual Puerto de Progreso impulsa la necesidad de desarrollar una nueva plataforma en la zona de ampliación del Puerto para el desarrollo de nuevas terminales, en las cuales se atenderá la demanda del mercado regional. De conformidad con el Estudio de Mercado desarrollado, se requieren 80 ha para la atención de hidrocarburos, granel agrícola, carga general y astillero, entre otros, evaluándose aún el requerimiento de nuevas líneas de negocio y estableciéndose un uso público dado que se prevé el manejo de carga general y modo de operación semiespecializado, derivado de la diversidad de cargas y servicios que se proporcionarán.

El desarrollo de la zona 35PuE, se deriva del objetivo de que la Comandancia de la Novena Zona Naval pueda cumplir de manera eficaz y eficiente las tareas asignadas en materia de seguridad nacional y funciones de guardia Costera en las costas de la Península de Yucatán y en las zona marinas mexicanas colindantes con dicho territorio del sureste mexicano, de conformidad con los artículos 2 de la Ley Orgánica de la Armada de México, 4 y 12 de la Ley de Seguridad Nacional; así como, mejorar la coadyuvancia de dicho mando naval con diversas autoridades en materia de seguridad y protección de pasajeros, carga, terminales e instalaciones portuarias del recinto portuario de Progreso, inhibir la comisión de actos ilícitos en contra de la navegación marítima, además de coadyuvar con las funciones de Autoridad Marítima Nacional, como son la navegación segura y el control de tráfico marítimo.

Para el logro de lo anterior, se tiene previsto un proyecto que incluye: graufлот, rampa de botado, 2 Posiciones de atraque (existentes), cobertizo, estacionamiento, helipuerto, edificio para alojamientos, talleres, tanque de combustibles y patio de maniobras, razón por la cual se requirió considerar el área que previamente era reserva portuaria, asignándole un uso particular y modo de operación especializado, ya que será de uso exclusivo para la Secretaría de Marina y sus embarcaciones.

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

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

A fin de asegurar las operaciones portuarias existen espacios destinados a las vialidades, muelles y áreas de agua de uso común, así como las de reserva portuaria.

Tabla 52 Áreas de agua del puerto de Progreso

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
45	Pu	E	Canal de navegación de uso común	2,822,284.33
46	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común	736,146.93
47	Pu	E	Dársenas operativas de cruceros	130,786.28
48	Pa	E	Dársena operativa terminal de hidrocarburos	19,704.25
49	Pu	E	Dársena operativa de granel agrícola	9,450.00
50	Pu	E	Dársenas operativas TUM1	24,136.42
51	Pu	E	Dársena operativa de contenedores	42,516.88
52	Pu	E	Dársena operativa TUM2	39,971.94
53	Pu	S	Dársena muelle de servicios	1,875.39
54	Pu	E	Área de navegación de uso común	435,136.03
55	Pu	S	Área de navegación de uso común	4,929,773.56
56	Pa	E	Dársenas operativas mantenimiento embarcaciones	10,084.07
68	Pa	E	Dársena operativa para duques de alba	7,659.02
69	Pu	N	Dársena operativa de terminal de carga comercial	224,483.36

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



Tabla 53 Áreas de vialidades y de uso común.

Clave de zonificación			Destino	Superficie destinada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
57	Pu	E	Vialidades de uso común (acceso al recinto portuario y viaducto de comunicación)		163,517.01
58	Pu	S	Muelle de carga comercial uso común		5,259.20
59	Pu	S	Muelle de carga comercial uso común para cabotaje, mixta, TMCD y altura		4,355.58
60	Pu	S	Muelle de carga comercial uso común para cabotaje, mixta, TMCD y altura		3,808.07
61	Pu	N	Muelle de servicios de uso común		1,087.54
62	Pu	E	Vialidad alterna (antiguo viaducto)		27,901.06
63	Pu	E	Áreas de almacenamiento de uso común		11,513.39
64	Pu	E	Vialidad externa (viaducto elevado)		13,821.33
65			Reserva portuaria		

Uso. -Pu: público; Pa: particular.

Modo de operación. - S: semi especializado; E: especializado.

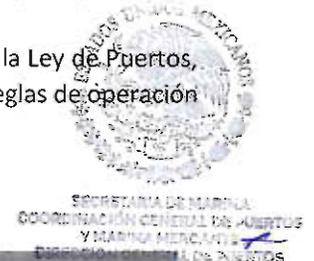
En la siguiente tabla se enlistan los servicios portuarios y las áreas en las que, en términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, reglas de operación y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad correspondientes:

Tabla 54 Servicios portuarios y áreas de servicios en el puerto de Progreso.

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

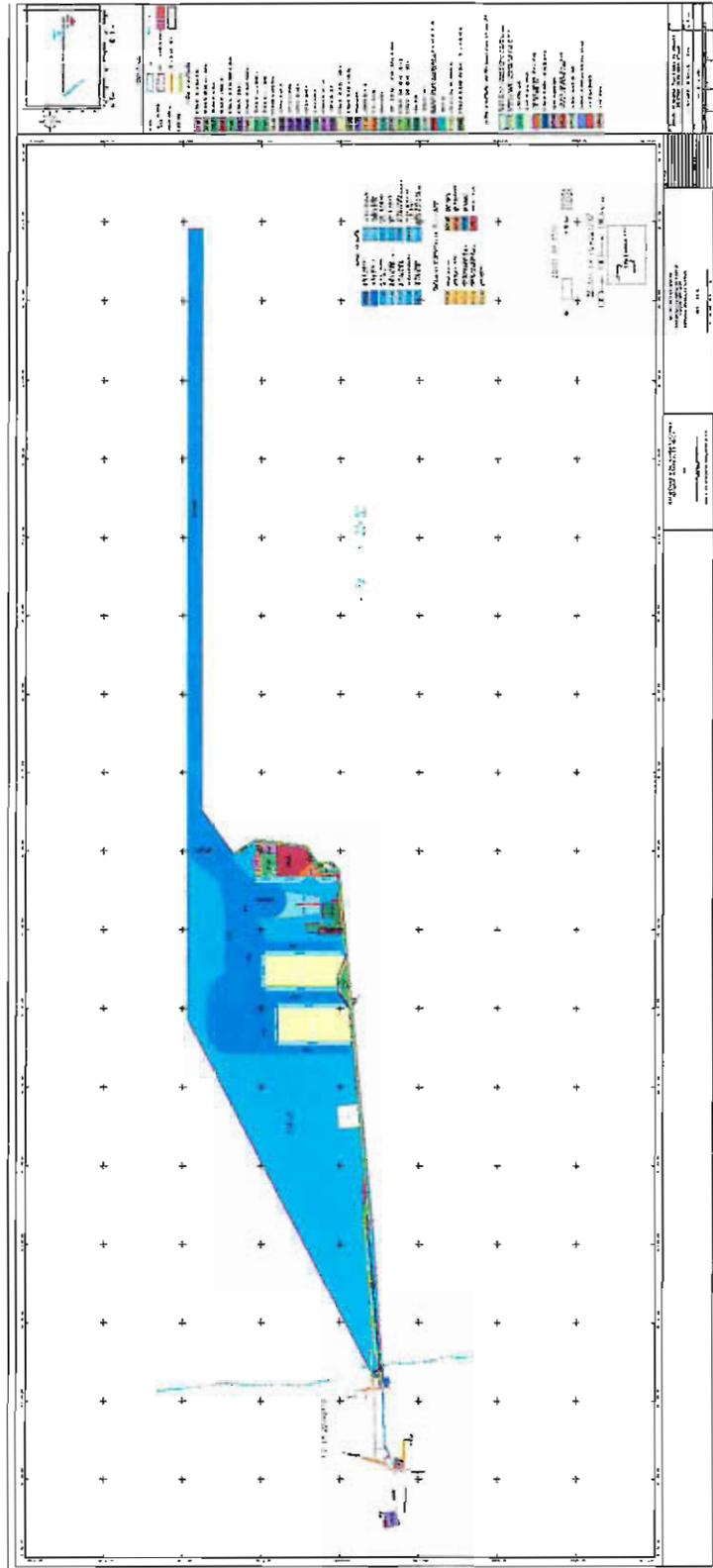
(*) El contrato para el tercer prestador de servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías y el del segundo prestador de servicio de remolque se otorgarán a través de concurso público.

A continuación, se presenta el plano de destinos, usos y modos de operación del puerto de Progreso, en el cual se identifican las distintas zonas asignadas y proyectadas:



Handwritten signature





**ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA
 DIRECCIÓN GENERAL**



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

Figura 11 Plano de destinos, usos y formas de operación de puerto de Progreso

ANEXO: Puertos pesqueros.

4. Recursos y competitividad de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán

El presente anexo del Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Progreso 2020-2025, tiene como propósito establecer la planeación estratégica para que el sistema de puertos de esta entidad federativa produzca una oferta permanente y regular de infraestructura y de servicios portuarios que apoyen el desarrollo de las actividades pesqueras y turísticas del estado, y favorezcan una logística eficiente para el traslado y manejo de los productos de la región y el transporte de pasajeros, con base en el esfuerzo coordinado de la comunidad portuaria para fomentar el desarrollo de los puertos y de su zona de influencia.

Este anexo atiende a la función descriptiva, por lo que fundamentalmente describe los recursos con los que cuentan actualmente para sus operaciones los puertos considerados.



Figura 12 Actividad pesquera en puertos



4.1 Alcance legal del PMDP

Los Contratos de Cesión Parcial de Derechos y de Prestación de Servicios Portuarios celebrados en los puertos y previstos en el presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario, así como los cesionarios y prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad, ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar unos u otros a favor de terceras personas para que exploten, en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

Conforme a la autorización emitida por la autoridad competente, el presente PMDP estará vigente del año 2020 al año 2025. La visión que se ha adoptado en su formulación corresponde a una prospectiva de 20 años, representando ésta el horizonte de planeación en el que se definieron objetivos y estrategias de desarrollo portuario.

En virtud que el desarrollo de los puertos materia del PMDP está sujeto al régimen de concesión establecido en la Ley de Puertos, y que ésta tiene su fundamento en el artículo 28 constitucional, de acuerdo al artículo 29 de la citada Ley, el presente documento se ajustará a las disposiciones en materia de competencia económica. En tal sentido, cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

El concesionario de los puertos pesqueros y turísticos del estado de Yucatán es la empresa mercantil, con carácter paraestatal de la Administración Pública Federal, denominada Administración del Sistema Portuario



Nacional Progreso, S.A. de C.V. (ASIPONA Progreso). Desde el año 1996, en el que obtuvo su carácter de concesionaria integral de dichos puertos, la ASIPONA Progreso tiene la responsabilidad de planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para su promoción, operación y desarrollo, así como elaborar el PMDP y someterlo a la Secretaría de Marina (SEMAR).

En tal sentido y de acuerdo con la modificación al Título de Concesión otorgada el 17 de mayo de 1996, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de septiembre del 2000, a favor de la entonces Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V., ahora ASIPONA Progreso, para incorporar al mismo los puertos pesqueros de Celestún, Sisal, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas, El Cuyo y las terminales de Chuburná y Dzilam de Bravo, se sujetan al presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario las áreas correspondientes a cada uno de dichos puertos, al igual que los accesos y áreas de uso común para la navegación interna y el funcionamiento del puerto.

Con el objetivo de lograr un mayor desarrollo del sistema de puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, en un entorno de sustentabilidad, toca a los integrantes de la comunidad portuaria de cada uno de ellos aportar sus esfuerzos, su desempeño eficiente y sus inversiones para generar y aprovechar sinergias, para lograr una mayor competitividad en el tramo portuario de las cadenas de valor y logística de los productos pesqueros y de turismo náutico, promover actividades que le agreguen mayor valor a los productos manejados y a las actividades realizadas, contribuir al logro de los objetivos estratégicos, estrategias, líneas de acción y metas establecidas en el presente PMDP, dentro de su ámbito de competencia, así como dar cumplimiento a los compromisos derivados de sus correspondientes contratos de cesión parcial de derechos o de prestación de servicios.

Como parte integrante del Título de Concesión otorgado a la ASIPONA Progreso, este PMDP da cumplimiento a los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, identificando y justificando los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas de cada puerto, incluyendo: diagnóstico de la situación de cada uno de ellos, 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 prestan; medidas y previsiones necesarias para garantizar la eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo, y para satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

Como ya se mencionó anteriormente, los puertos a los que hace referencia el presente PMDP, son Celestún, Sisal, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas, El Cuyo y las terminales de Chu-burná y Dzilam de Bravo, para los cuales se muestra abajo, las fechas en que fueron habilitados como puerto o terminal, de los cuales solo dos de ellos cuentan con Acuerdo de Recinto Portuario, mientras en los demás casos se tramita la poligonal del correspondiente recinto portuario ante la Secretaría de Marina.



Figura 13 Actividad turística en puertos



Tabla 55 Habilitación y Publicación de Acuerdo de Recinto Portuario

Puerto	Fecha de habilitación	Fecha del Acuerdo Recinto Portuario	Régimen
Celestún	31-05-74	16-12-87	Cabotaje
Sisal	21-07-97		Cabotaje
Chuburná	21-07-97 y 26-05-03		Cabotaje
Yucalpetén	15-12-69 y 21-07-97	15-12-69 y 01-06-94	Cabotaje
Telchac	21-07-97		Cabotaje
Chabihau	26-05-03		Cabotaje
Dzilam de Bravo	21-07-97 y 26-05-03		Cabotaje
Río Lagartos	21-07-97		Cabotaje
San Felipe	21-07-97		Cabotaje
Las Coloradas	31-05-74 y 26-05-03		Altura y cabotaje
El Cuyo	21-07-97		Cabotaje

Los puertos turísticos y pesqueros de Yucatán, se encuentran localizados a lo largo de la costa Yucateca, por lo que de poniente a oriente se presentan a continuación las áreas de tierra y agua que componen los recintos portuarios publicados o en trámite.

Tabla 56 Superficies de los Puertos Turísticos y Pesqueros

Celestún		Sisal	
Área	Superficie (ha)	Área	Superficie (ha)
Superficie de Tierra	3.9730	Superficie de Tierra	12.3078
Superficie de Agua	23.8656	Superficie de Agua	16.0158
Recinto portuario	27.8385	Polígono Proyecto	28.3237
Yucalpetén		Telchac	
Área	Superficie (ha)	Área	Superficie (ha)
Superficie de Tierra	27.1703	Superficie de Tierra	11.8234
Superficie de Agua	317.2423	Superficie de Agua	51.9064
Polígono Proyecto	344.3929	Polígono Proyecto	53.7298
Chabihau		San Felipe	
Área	Superficie (ha)	Área	Superficie (ha)
Superficie de Tierra	3.6498	Superficie de Tierra	3.5345
Superficie de Agua	17.6488	Superficie de Agua	28.5901
Polígono Proyecto	21.2987	Polígono Proyecto	32.1247
Río Lagartos		Las Coloradas	
Área	Superficie (ha)	Área	Superficie (ha)
Superficie de Tierra	3.6030	Superficie de Tierra	1.5313
Superficie de Agua	82.3680	Superficie de Agua	20.2824
Polígono Proyecto	85.9711	Recinto portuario	21.8138
Chuburná		Dzilam de Bravo	
Área	Superficie (ha)	Área	Superficie (ha)
Superficie de Tierra	3.6328	Superficie de Tierra	4.5135
Superficie de Agua	35.5228	Superficie de Agua	6.7131
Polígono Proyecto	39.1557	Polígono Proyecto	11.2267
El Cuyo			
Área	Superficie (ha)		
Superficie de Tierra	3.0856		
Superficie de Agua	12.8159		
Polígono Proyecto	15.9015		



SECRETARÍA DE MARINA
 COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
 Y ZONAS MERCANTES
 DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Las áreas de los puertos y terminales concesionadas se detallan en los siguientes planos de los recintos portuarios autorizados y de los proyectos de recinto portuario correspondientes, los cuales se presentan a continuación conforme al Acuerdo de Delimitación y Determinación correspondientes, que fueron publicados en la fecha indicada en la Tabla 59.

Figura 14 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Celestún

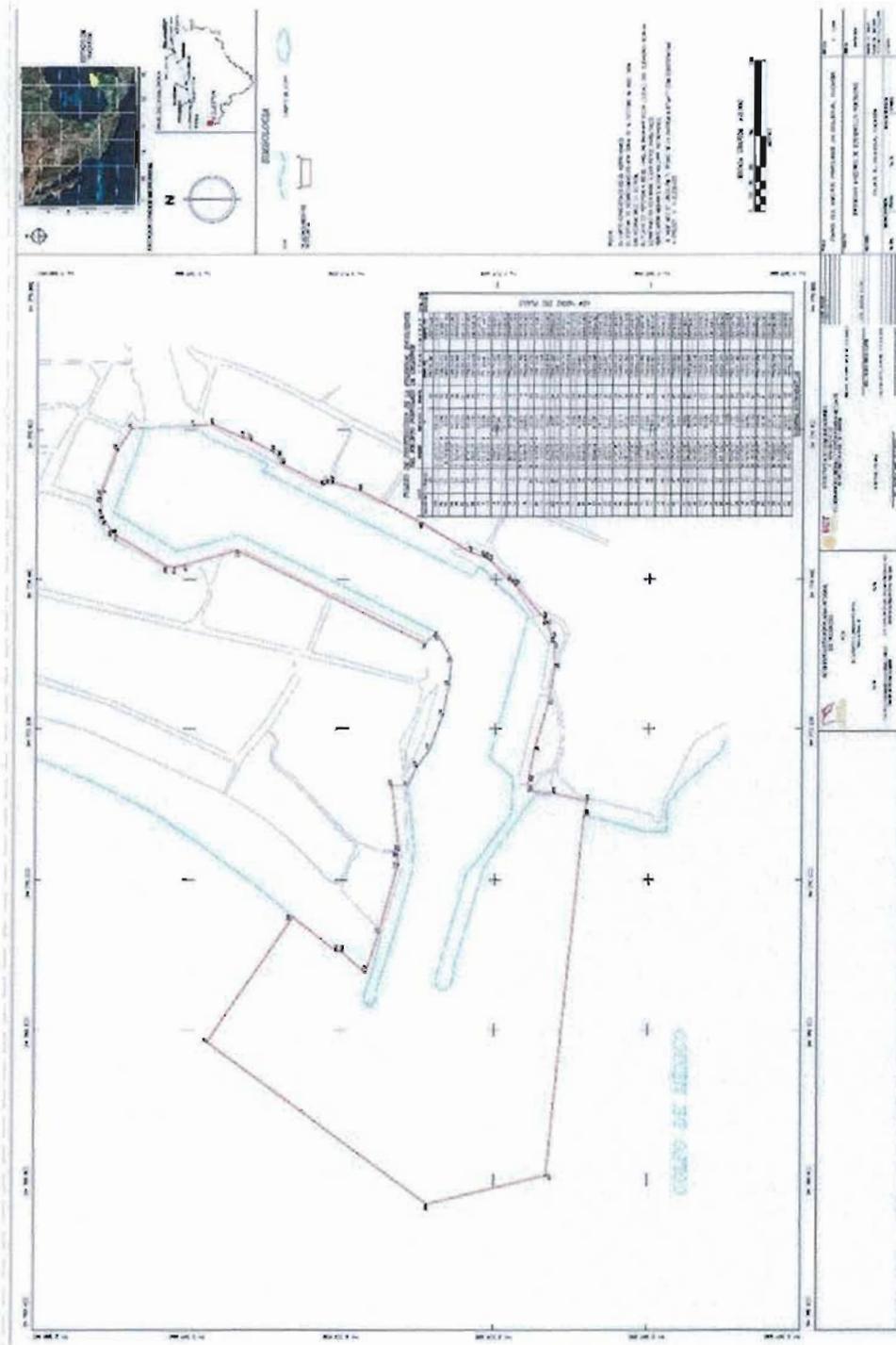
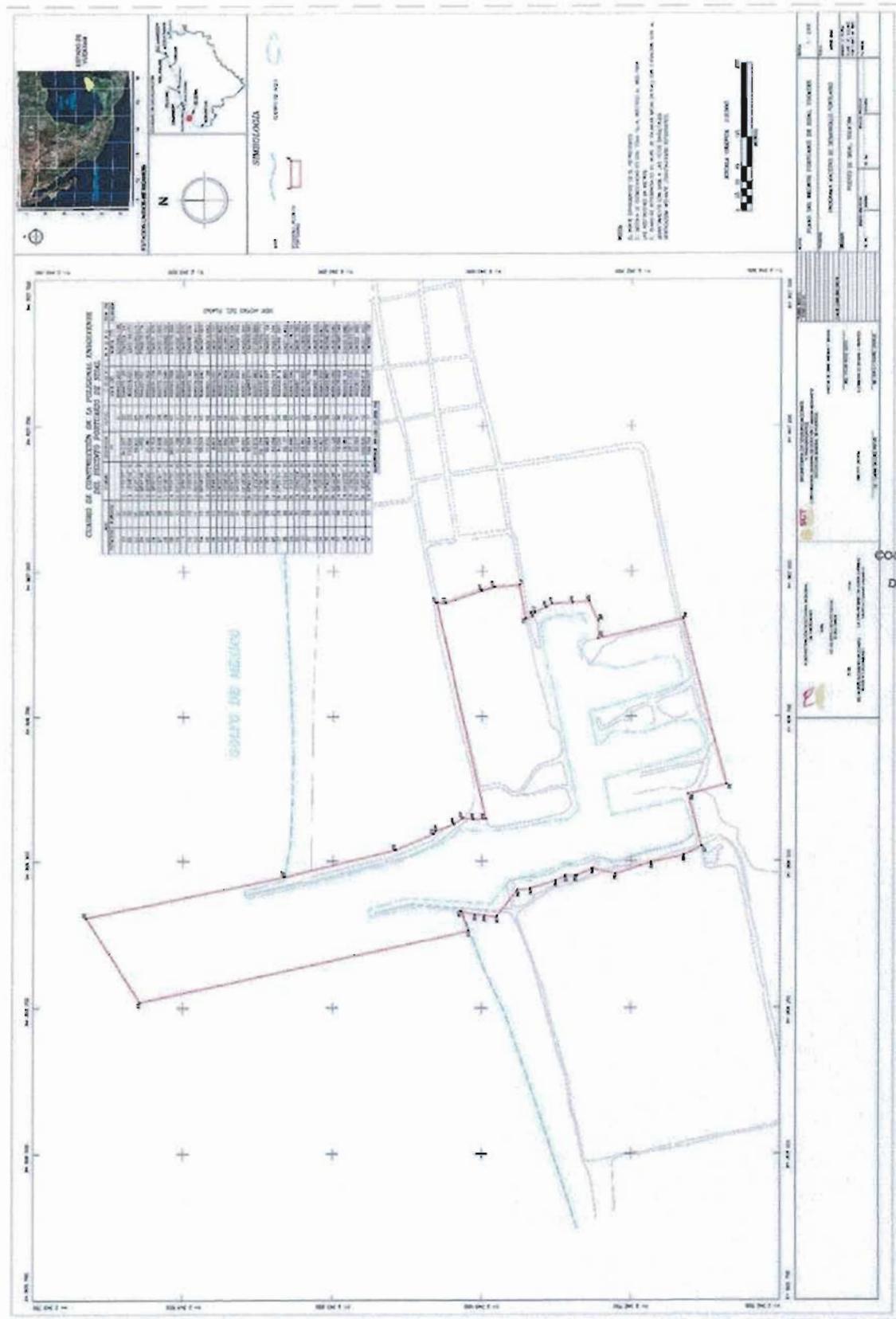


Figura 15 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Sisal



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

(Handwritten signature)



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 16 Plano de delimitación del Recinto Portuario de YucaPETÉN

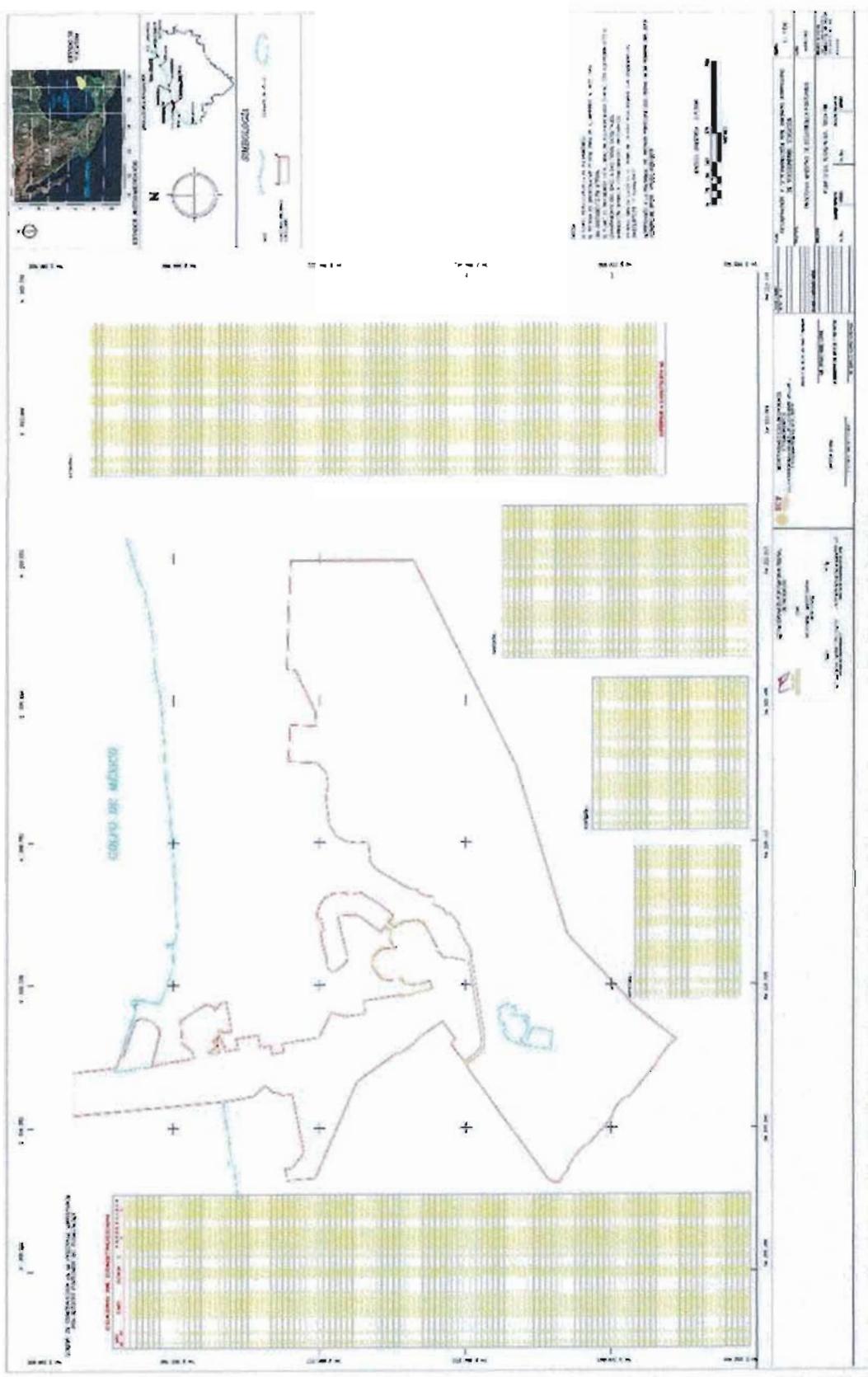
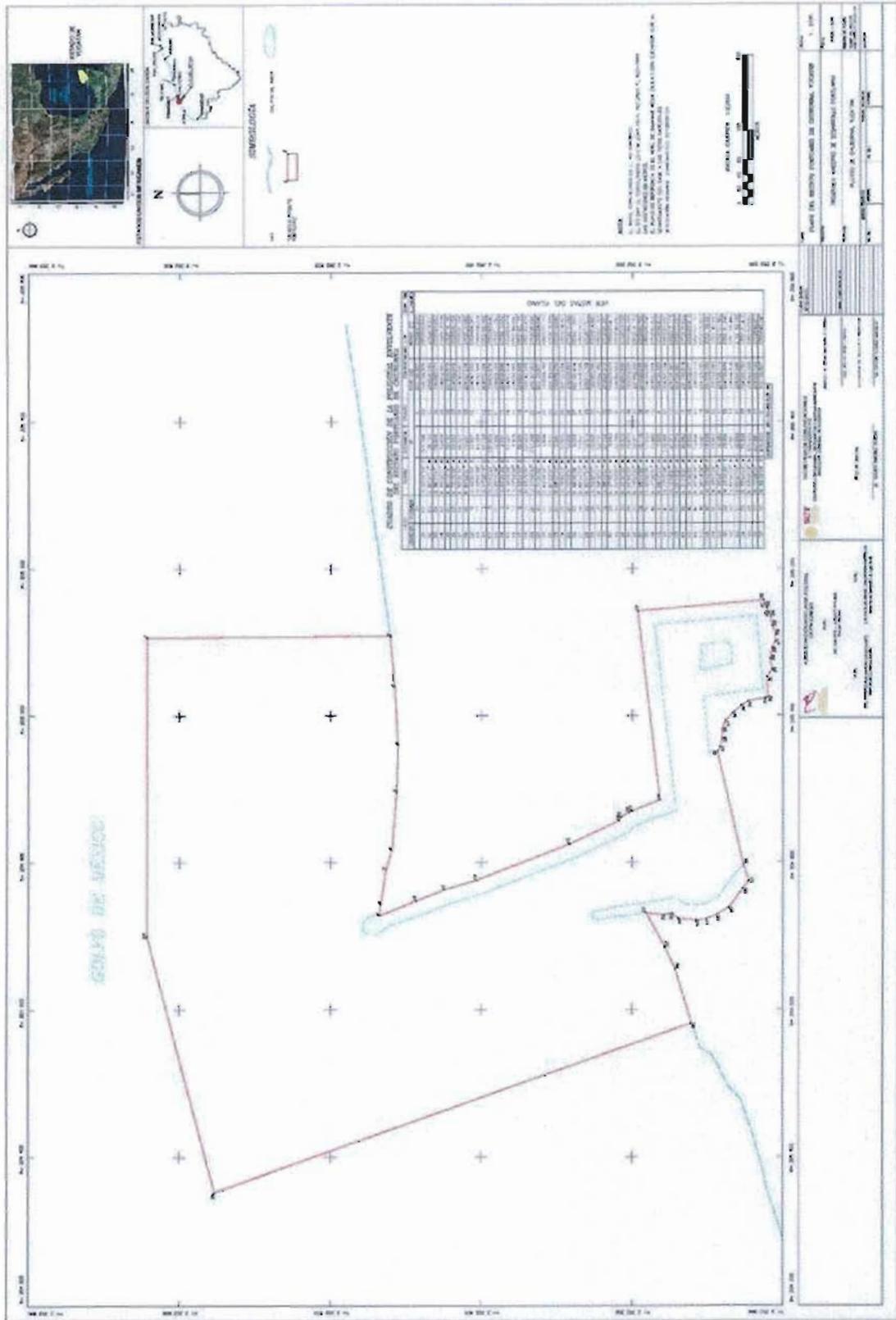


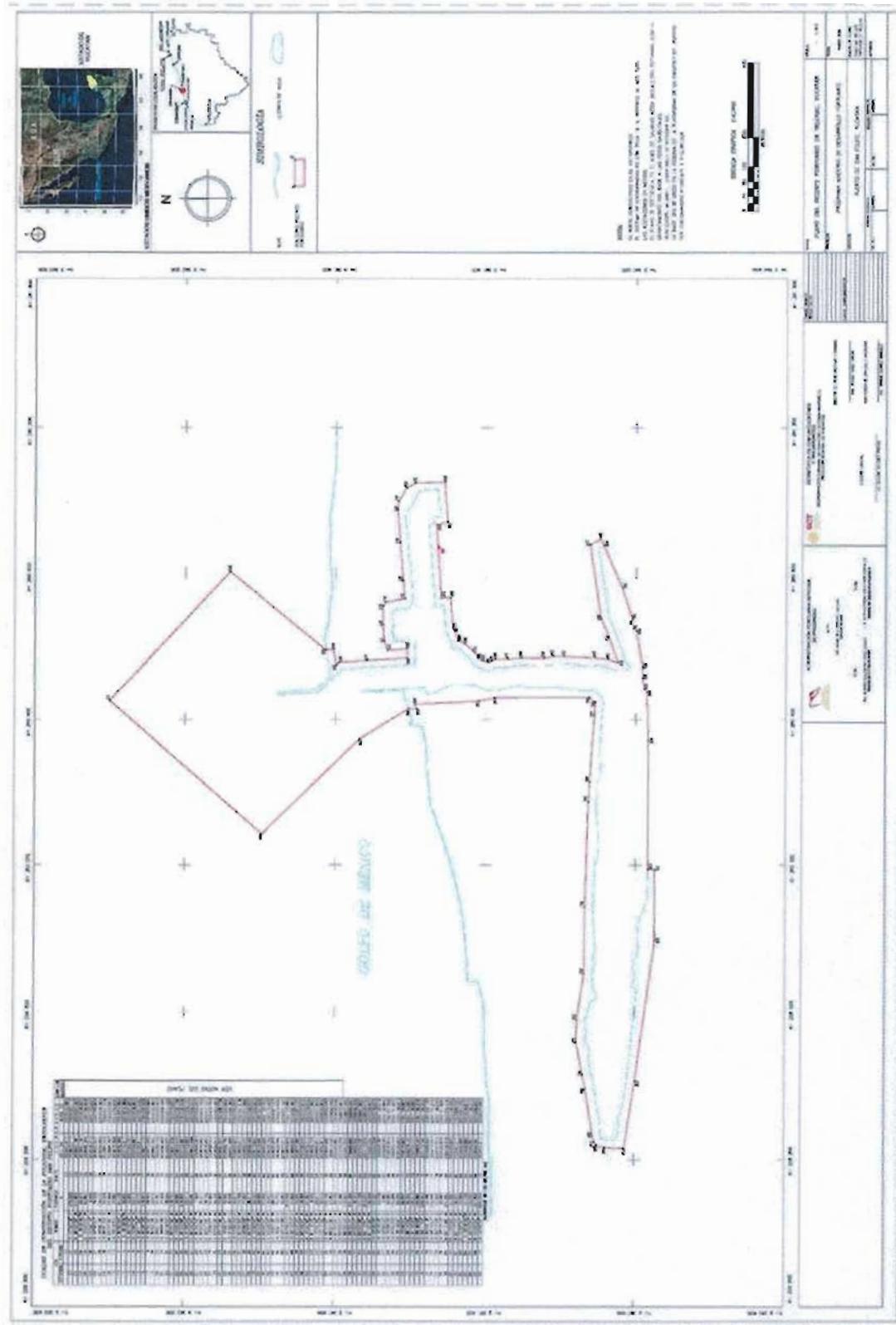
Figura 17 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Chuburná



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



Figura 18 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Telchac



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
 SECRETARIA DE MARINA
 COORDINACION GENERAL DE PUERTOS
 Y MARINA MERCANTE
 DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

ADMINISTRACION DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

Figura 19 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Chahihau

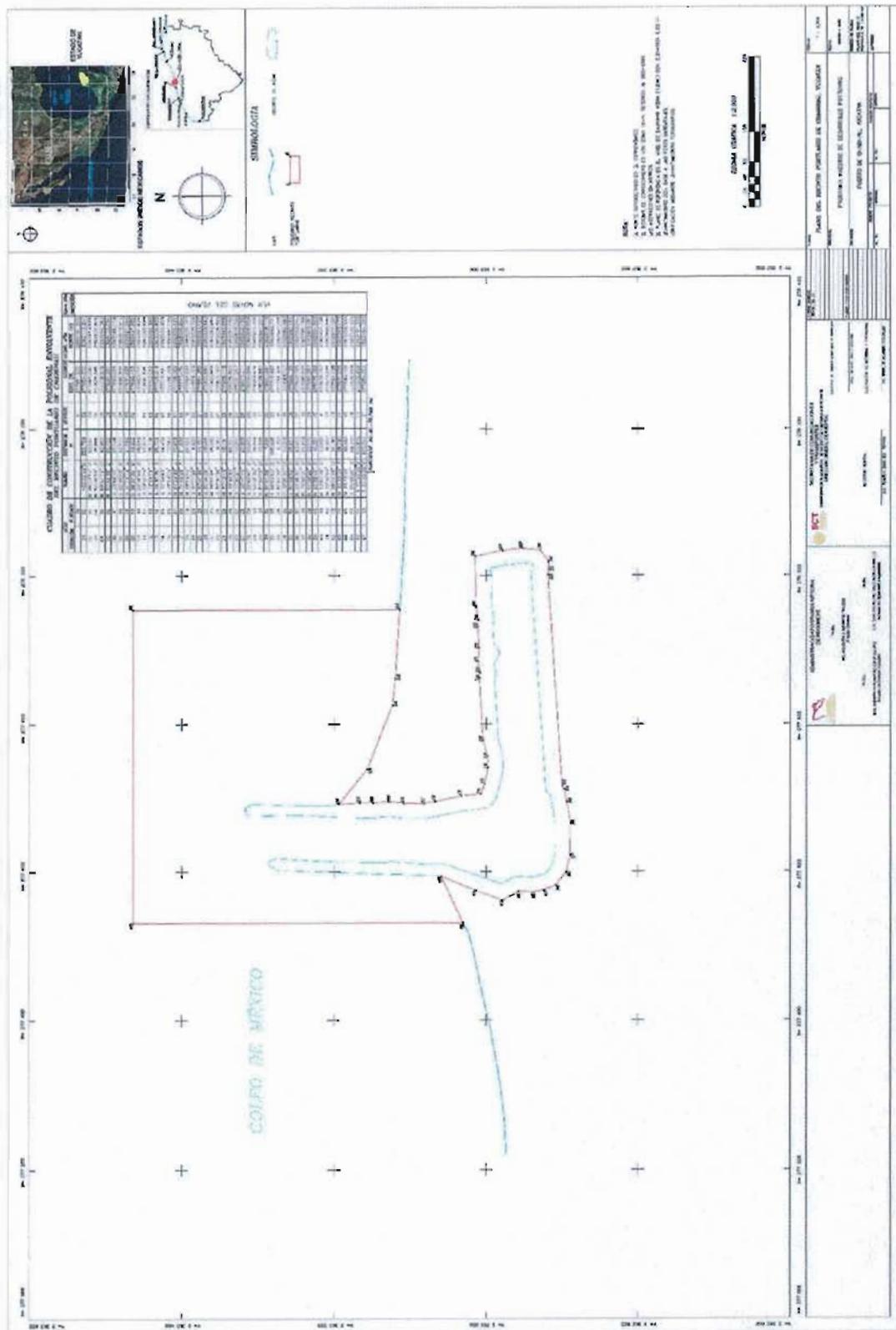


Figura 20 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Dzilam de Bravo

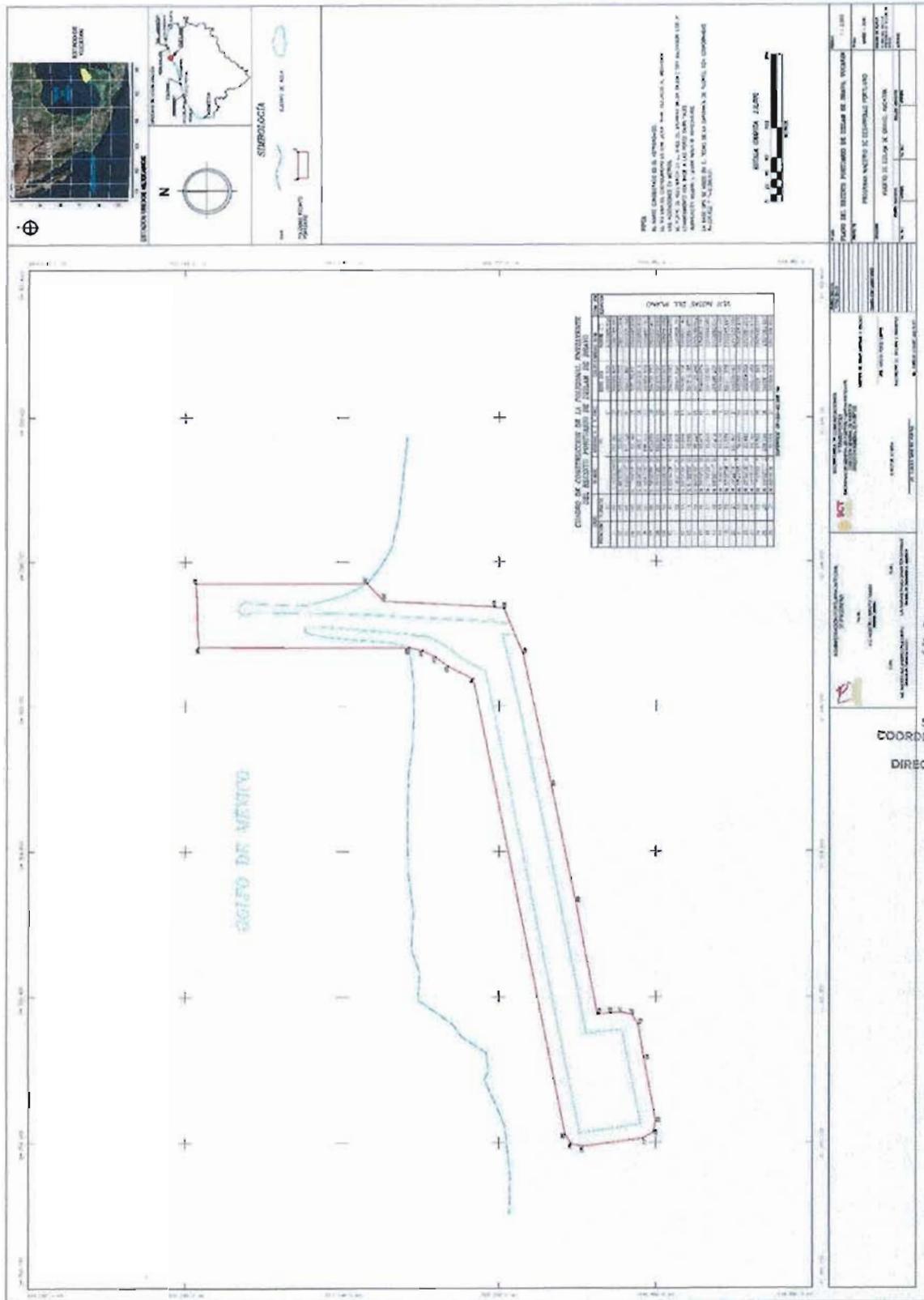
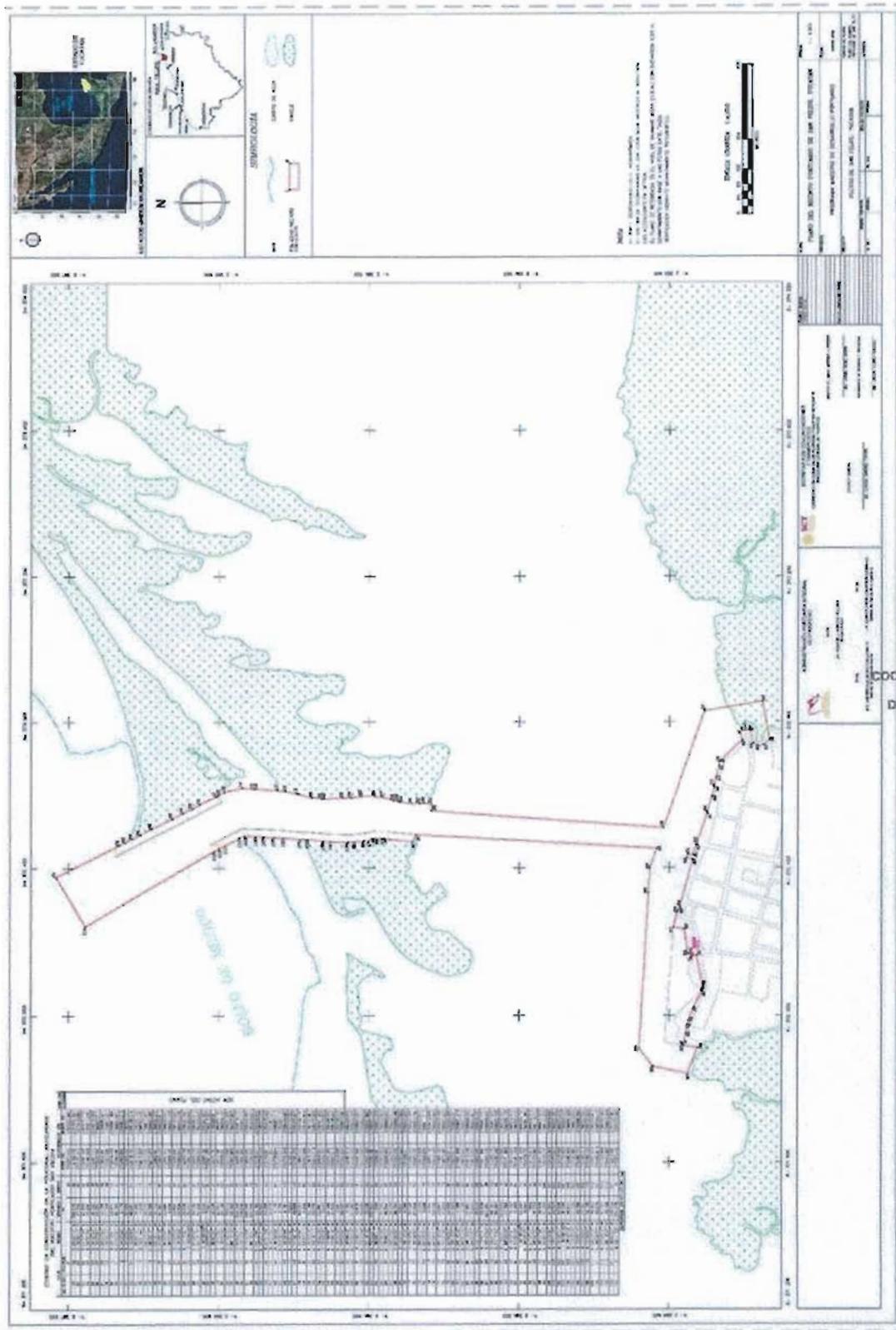


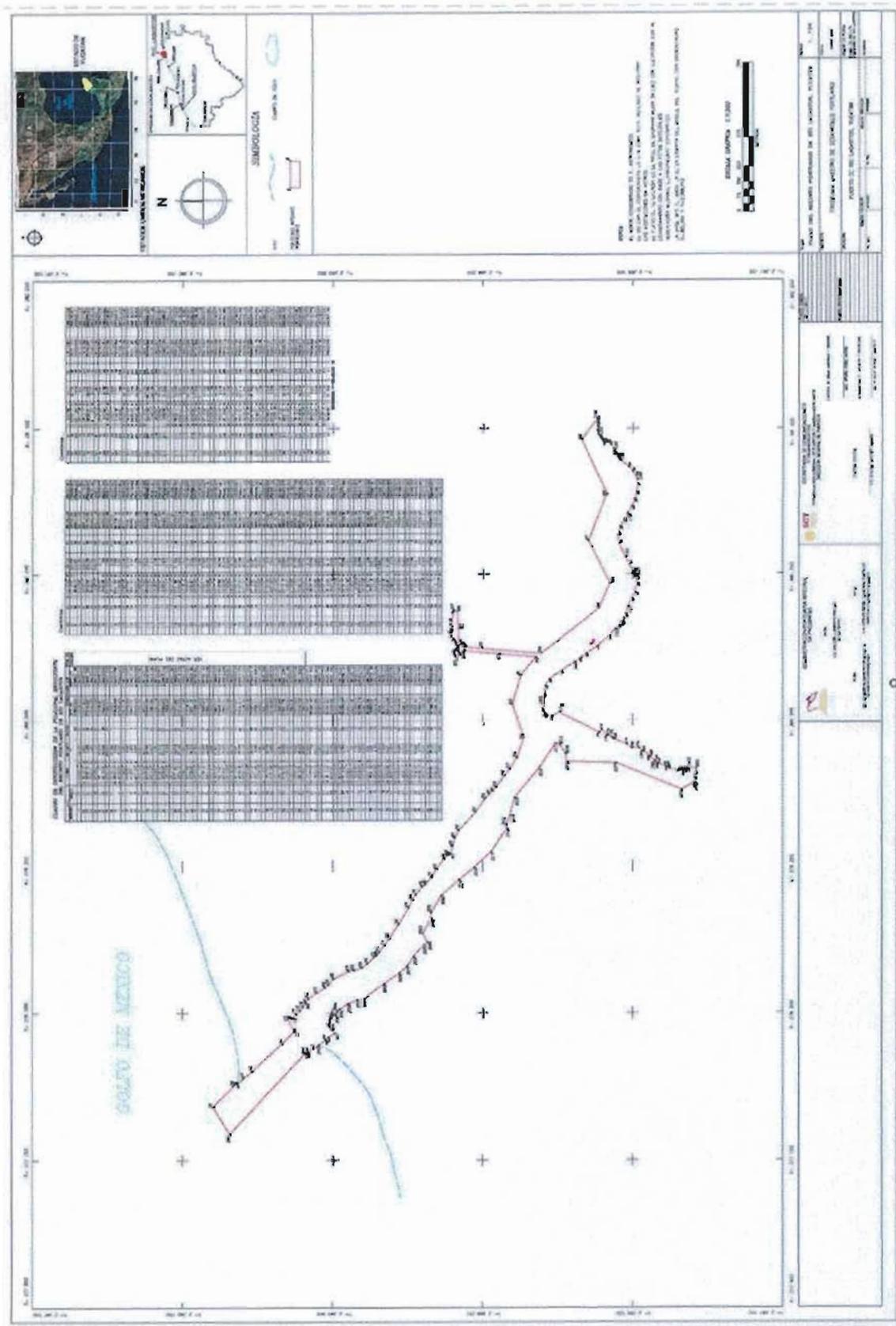
Figura 21 Plano de delimitación del Recinto Portuario de San Felipe



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



Figura 22 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Rio Lagartos



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

[Handwritten signature]

ADMINISTRACIÓN DEL INTENTO PORTUARIO NACIONAL MARINA

Figura 23 Plano de delimitación del Recinto Portuario de Las Coloradas

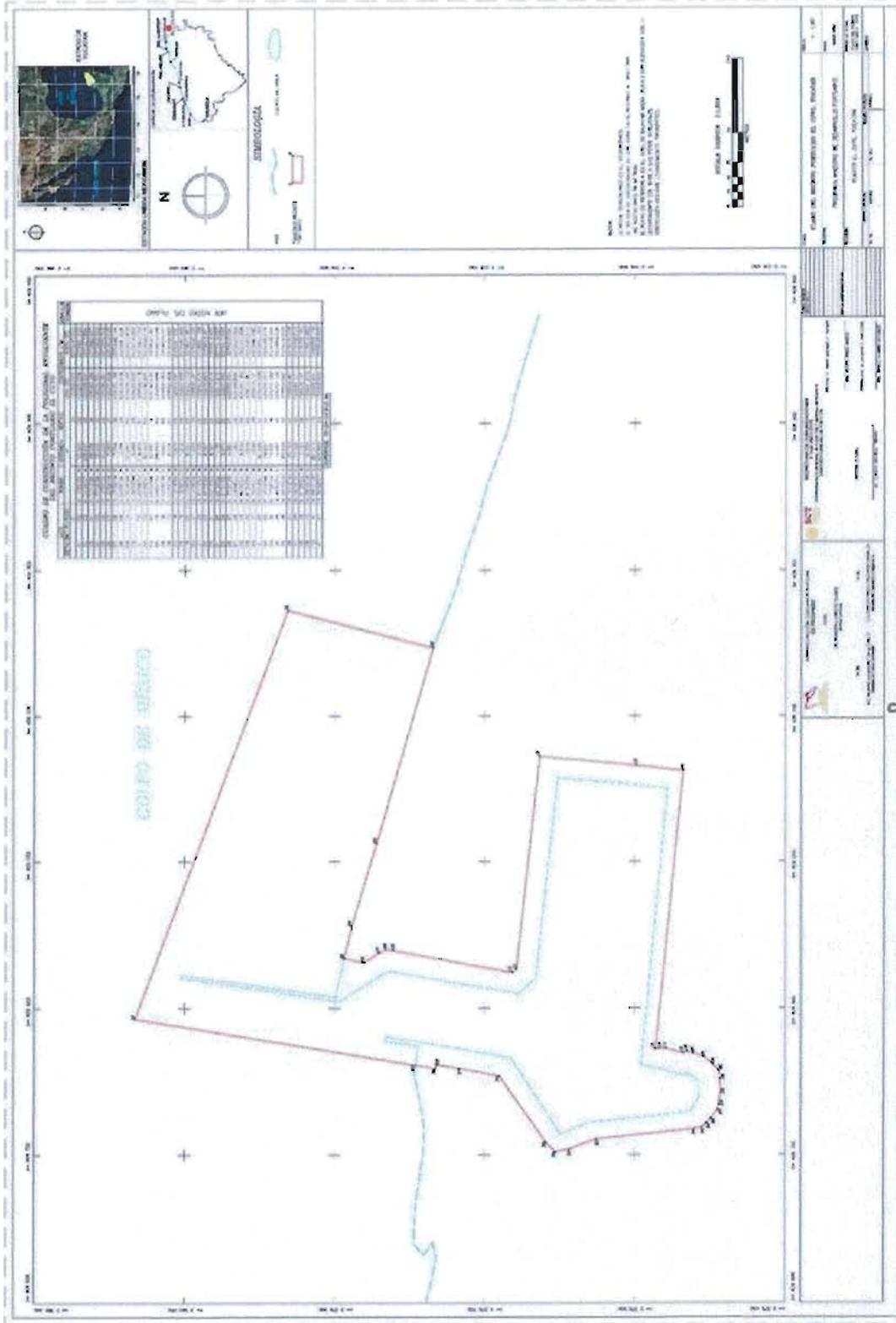


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 24 Plano de delimitación del Recinto Portuario de El Cuyo



Handwritten signature



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MARINA

4.2 Instalaciones portuarias

En este apartado se describen los recursos de infraestructura portuaria con los que cuentan los puertos pesqueros y de turismo náutico de Yucatán, considerados en el presente PMDP, los cuales se podrá ubicar de manera gráfica en los correspondientes planos de Instalaciones Portuarias.

Celestún

El puerto tiene como principal actividad económica la pesca; sin embargo, la actividad turística es también importante, ya que se encuentra dentro de la Reserva de la Biósfera Parque Natural Ría Celestún. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, de 306.2 m de longitud y 5 m de ancho y altura de 3 m. (OP1)
- Escollera Poniente, de 282 m de longitud y 8.5 m de ancho y altura de 3 m. (OP2)



Figura 25 Obras de protección del Recinto Portuario de Celestún



(Handwritten signature)

Áreas de agua.

El puerto dispone de:

- Canal de navegación con 438 metros de longitud, 30 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, al final del canal de navegación, de 6,008 m² y una profundidad de 1.80 m.
- El canal secundario con una longitud de 293 m, 30 m de plantilla y una profundidad de 1.80 m.
- Segunda dársena, con 8,842 m² y 1.80 metros de profundidad.



Figura 26 Áreas de agua del Recinto Portuario de Celestún



Señalamiento marítimo.

En apoyo a la navegación, este puerto cuenta con:

- Faro destellante, con luz blanca, con 21 m de altura y alcance de 13 millas náuticas.
- Balizas de enfilación anterior y posterior, de luz blanca, con altura de 13 y 17 m.
- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal roja y verde, respectivamente y 10 m de altura de señal.

Obras de atraque.

Para el atraque de las embarcaciones, el puerto cuenta con:

- Muelle Oeste, marginal de 358.9 m de longitud y 1.10 m de profundidad.
- Muro Este, marginal de 100 m de longitud y 1.80 m de profundidad.
- Muelle en Espigón, de 112 m de longitud, 16 m de ancho y 2.45 m de profundidad.



Figura 27 Obras de atraque del Recinto Portuario de Celestún



Edificios.

El edificio de la Capitanía de Puerto tiene un área de 40 m² construidos.

Sisal

Sisal es un refugio pesquero localizado fuera de la población del mismo nombre, con la cual se comunica a través de una carretera pavimentada de 1 km de longitud. La población de Sisal es una comunidad dedicada a la pesca que comercializa la mayoría de sus productos en la ciudad de Mérida.

El refugio pesquero cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 340 m de longitud y 4.50 m de ancho y una altura de 1.20 m
- Escollera Poniente, con 205.4 m de longitud y 4.50 m de ancho y una altura de 1.20 m.





Figura 28 Obras de protección del Recinto Portuario de Sisal

Áreas de agua.

- Canal de navegación con 366 m de longitud, 30 m de ancho de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, con 2,828 m² y una profundidad de 2.50 m.
- Tres canales de navegación secundarios con una longitud total de 521 metros.
- Bocana, con 60 m de ancho de plantilla y 2.50 m de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Faro destellante, de luz blanca, 22 m de altura de señal y un alcance de 14 millas náuticas.
- Baliza destellante de enfilación, de luz roja, con altura de señal de 8 m.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, y 8 m de altura de señal y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque 1, marginal de 228.4 m de longitud 3.00 m de profundidad.
- Muro de atraque 2, marginal de 348.7 m de longitud y 3 m de profundidad.
- Muro de atraque 3, de 78.6 m de longitud y 3 m de profundidad.
- Muelle de pescadores en espigón, de concreto armado, de 166.7 metros de longitud, 19 metros de ancho y 2.00 metros de profundidad.



V



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA



Figura 29 Obras de atraque del Recinto Portuario de Sisa

Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 40 m² construidos.

Chuburná

El puerto pesquero de Chuburná es uno de los puertos más antiguos del estado de Yucatán, pues desde 1663 fue declarado, junto con Chixchulub, vigías de Yucatán para la defensa del estado en contra la incursión de los piratas. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 439.7 m de longitud y 4.60 m de ancho y una altura de 3.00 m.
- Escollera Poniente, con 119.6 m de longitud y 4 m de ancho y una altura de 4.30 m.



Figura 30 Obras de protección del Recinto Portuario de Chuburná

Áreas de agua.

- Canal de navegación de 318 m de longitud, 30 m de ancho de plantilla y 2 m de profundidad.



- Dársena, con 2,376 m² y una profundidad de 2 m.



Figura 31 Áreas de agua del Recinto Portuario de Chuburná

Señalamiento marítimo.

- Baliza destellante de enfilación, ubicada a 200 m del muro 5.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, 7 y 9 m de altura de señal.

Obras de atraque.

- Muro de atraque 1, marginal de 240.6 m de longitud y 0.80 m de profundidad.
- Muro de atraque 2, marginal de 134.5 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 3, de concreto de 101.3 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 4, de concreto de 78.7 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque 5, de concreto de 77.4 m de longitud y 1.50 m de profundidad.



Figura 32 Obras de atraque del Recinto Portuario de Chuburná



Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 75.8 m cuadrados construidos.

Yucalpetén

El puerto de Yucalpetén cuenta con un área para embarcaciones mayores de pesca y de pesca ribereña, con 44 marinas privadas activas para yates, dos en proceso de autorización y tres en proyecto. Yucalpetén dispone de la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 440 m de longitud, 7 m de ancho de corona y una altura de 2 m.
- Escollera Poniente, con 305.6 m de longitud, 7 m de ancho de corona y una altura de 2 m.



Figura 33 Obras de protección del Recinto Portuario de Yucalpetén

Áreas de agua.

- Canal de navegación con 719.9 m de longitud, 80 m de plantilla y 2.80 m de profundidad.
- Canal de navegación a la caleta, con 920.0 m de longitud, 40 m de plantilla y 1.8 m de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Baliza destellante de enfilación anterior, con luz blanca, con altura de señal de 14 m y alcance de 12 millas.
- Baliza destellante de enfilación posterior, con luz blanca, con altura de señal de 18 m y alcance de 13 millas.
- Balizas destellantes de posición, con color de señal verde y roja, 12 m de altura y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muelle de pescadores 1, de 870.2 m de longitud, 20 m de ancho y 1.70 m de profundidad.
- Muelle de pescadores 2, de 450.0 m de longitud, 20.0 m de ancho y 1.70 m de profundidad.



- Embarcadero La Caleta (Pesca), muro de atraque marginal (7) con peines, de 186.4, 242.8, 242.8, 186.4, 133.7 139.1 y 135.4 metros de longitud, 3, 3, 3, 3, 13.5, 16.3 y 13.5 metros de ancho y 1.90 metros de profundidad. Cuenta con agua potable y energía eléctrica.

Telchac

Es un puerto pesquero. En él operan 7 cooperativas pesqueras, una fábrica de hielo, una empacadora, suministro de combustible y agua, y diversas marinas turísticas. Tiene la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 358 m de longitud y 1.70 m de corona y una altura de 1.80 m.
- Escollera Poniente, con 165 m de longitud y 1.70 m de corona y una altura de 1.80 m.



Figura 34 Áreas de protección del Recinto Portuario de Telchac



Áreas de agua.

- Canal de navegación con 793 m de longitud, 30 m de plantilla y 2 m de profundidad.
- La dársena AA3 con un área de 30, 351 m².

Señalamiento marítimo.

- Faro Telchac, con luz giratoria blanca, 22 m de altura de señal y 14 millas de alcance.
- Baliza destellante de enfilación anterior, con luz blanca, con 7.5 m de altura de señal y 12 millas de alcance.
- Baliza destellante de enfilación posterior, con luz blanca, con 10 m de altura de señal y 13 millas de alcance.
- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal verde y roja, 12 metros de altura de señal respectivamente y 11 millas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque Sur, de 514 metros de longitud y 1.50 m de profundidad.



- Muro de atraque Norte, de 52 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muelle Oeste, en espigón, de 125 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muelle Norte, de 36 m de longitud y 1.50 m de profundidad.



Figura 35 Obras de atraque del Recinto Portuario de Telchac

Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 48 m2 construidos.



Chabihau

Chabihau es una pequeña comunidad pesquera que pertenece al municipio de Yobain.

La principal actividad económica del puerto es la pesca. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 320 m de longitud, 2 m de ancho de corona y una altura de 2 m.
- Escollera Poniente, en la margen izquierda del canal de navegación, de piedra, con 275 metros de longitud y 2 metros de ancho de corona y una altura de 2 metros



Figura 36 Áreas de agua del Recinto Portuario de Chabihau

Áreas de agua.

- Canal de navegación con 422.6 metros de longitud, 30 metros de ancho de plantilla y 2.50 metros de profundidad.
- Dársena, al final del canal de navegación, con 3,959.53 metros cuadrados de superficie y una profundidad de 1.60 metros.
- Canal secundario de 10,053.74 metros cuadrados.
- Bocana, con 30 metros de ancho de plantilla y 2.50 metros de profundidad.

Señalamiento marítimo.

- Balizas destellantes de posición, de escollera oriente y poniente, con color de señal verde y roja, 7 metros de altura de señal para ambas y 7 millas náuticas de alcance.

Obras de atraque.

- Muro de atraque de 167 m de longitud y 1.00 m de profundidad.
- En la escollera oriente se observan balizas antiguas que no se han retirado. Se aprecia el atraque de embarcaciones en la zona de arena, por falta de muros de atraque.



Figura 37 Obras de atraque del Recinto Portuario de Chahihau



Dzilam de Bravo

Dzilam de Bravo es un puerto pesquero en la población del mismo nombre. La población se dedica totalmente a la pesca, aunque recientemente han iniciado la promoción y oferta de servicios de turismo ecológico, ya que, aunque no cuenta con playas. Tiene entre sus atractivos turísticos la Isla de los Pájaros y sus "bocas" de agua dulce en medio del mar.

El puerto cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 225.9 m de longitud, 4 m de corona y una altura de 1 m.



- Escollera Poniente, con 134.5 m de longitud, 4 m de corona y una altura de 1 m.

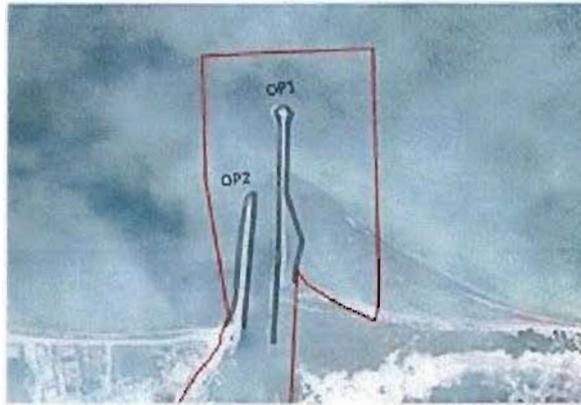


Figura 38 Obras de protección del Recinto Dzilam de Bravo.

Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 333 m de longitud, 15 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Canal de abrigo, con 564 m de longitud, 15 m de plantilla y 2.50 m de profundidad.
- Dársena, con 3,690.55 m cuadrados de superficie y una profundidad de 1.50 m.



Figura 39 Áreas de agua del Recinto Portuario Dzilam de Bravo.



Edificios.

Capitanía de puerto, con un área de 116 m² construidos.

San Felipe

El puerto de San Felipe es un puerto y refugio pesquero se ubica dentro del estero. En los alrededores del puerto se ubica la reserva de la biósfera denominada Parque Natural San Felipe que cuenta con grandes atractivos turísticos. Las principales actividades económicas son la pesca y el turismo.

Cuenta con la siguiente infraestructura:



Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 300 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y una altura de 1 m.
- Escollera Poniente, con 391 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y una altura de 1 m.
- Muro de protección de 326 m de longitud con un ancho de corona de 1.70 m.

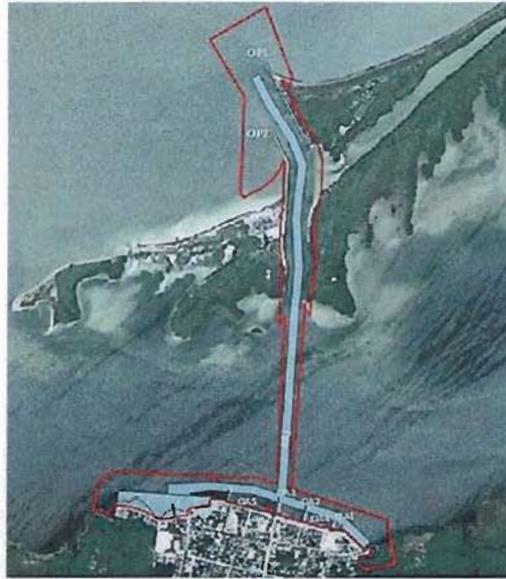


Figura 40 Obras de protección del Recinto de San Felipe



Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 1,520 m de longitud, 30 m de plantilla y 1.75 m de profundidad.
- Fondeadero, con 19,109 m², 74 m de plantilla, longitud de 320 m, y profundidad de 1.70 m.

Señalamiento marítimo.

- Baliza San Felipe, en azotea de Capitanía, destellante, de enfilación, de luz roja destellante, con altura de 12 m y alcance de 8 millas.
- Baliza de escollera oriente, destellante luz verde, con altura de señal de 8 m y alcance de 7 millas.
- Baliza de escollera poniente, destellante luz roja, con altura de señal de 8 m y alcance de 7 millas.
- Balizas destellantes de enfilación anterior y posterior, de luz roja y verde.
- Balizas destellantes de muelles 1 y 2, de luz verde y blanca.

Obras de atraque.

- Muelle de Atlántida del Sureste, en espigón, de 44 m de longitud, 2.70 m de ancho y 1.50 m de profundidad.
- Muelle pesquero 1, en espigón, de 58 m de longitud, 4 m de ancho y 1.50 m de profundidad.
- Muelle pesquero 2, en espigón, de 60 m de longitud, 4 m de ancho y 1.50 m de profundidad.



- Muro de atraque oriente, malecón, de 615 m de longitud y 1.50 m de profundidad.
- Muro de atraque poniente, de 654 m de longitud y 1 m de profundidad.

Edificios.

Capitanía de puerto, con 208 m² construidos.

Río Lagartos

El puerto se ubica dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. Las principales actividades económicas son la pesca y en menor medida al turismo.

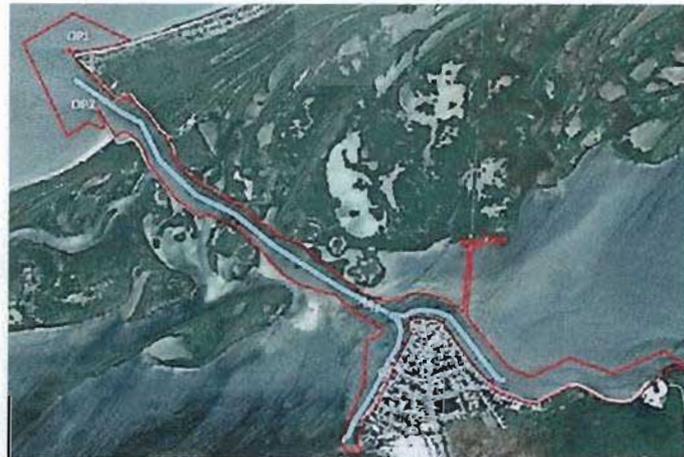


Figura 41 Áreas de agua y obras de protección del Reclnto Portuario Río Lagartos.



Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 508.5 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- Escollera Poniente, con 365.5 m de longitud, 1.7 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- El puerto cuenta con un malecón de 1,920 m de longitud, construido a base de concreto simple.

Áreas de agua.

- Canal de navegación, con 2,238 m de longitud, 34 m de ancho de plantilla y 1.50 m de profundidad.
- La bocana tiene un ancho de 60 m.

Señalamiento marítimo.

- Faro río Lagartos, con luz blanca, 21 m de altura de señal y 13 millas de alcance.
- Baliza de escollera oriente, de situación, destellante de luz verde, con altura de 7 m y alcance de 6.4 millas.
- Baliza de escollera poniente, destellante, de luz roja, con altura de 7 m y alcance de 6.4 millas.

✓



- 4 balizas destellantes de enfilación sobre el canal de navegación, de luz roja y verde.

Obras de atraque.

- Muro de atraque, marginal de concreto de 1,159 m de longitud.
- Muelles de madera

Edificios.

Capitanía de puerto, con 128 m² construidos.

Las Coloradas

El puerto se localiza dentro del municipio de Río Lagartos, también dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. En los alrededores del puerto se ubica una de las más grandes salinas a nivel nacional que es explotada comercialmente por la Compañía Salinera de Yucatán. Su principal actividad económica es la industrialización de la sal y en menor medida la pesca. Este puerto se ubica en mar abierto y no cuenta con obras protección.

Cuenta con la siguiente infraestructura:

Señalamiento marítimo.

- Faro y dos boyas de recalada de la compañía salinera.
- Baliza Las Coloradas, destellante, de enfilación, de luz blanca, con altura de 15 metros y alcance de 11 millas náuticas.



Figura 42 Recinto Portuario las Coloradas.

Obras de atraque.

- Muelle de concreto armado, con 100 m de longitud, con banda transportadora de sal, de 770 m de longitud, con 3 plumas retráctiles de carga a una altura promedio del nivel de mar de 12 m.
- Profundidad marea baja: 13 ft (3.96m)
- Profundidad marea alta: 17 ft (5.18m)
- Calado máximo para cargar 13ft (3.96m).



- Ubicación: a 570 m de longitud dentro del mar.
- Longitud de atraque: 100 m
- Capacidad de carga: 300 ton/hr.

Edificios.

Capitanía de puerto, con 208 m² construidos.

El Cuyo

El puerto se ubica en la colindancia con el estado de Quintana Roo. Se localiza dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. El pueblo es relativamente nuevo con escasa urbanización. La población se dedica totalmente a la pesca ribereña comercializando sus productos en Tizimín. Cuenta con la siguiente infraestructura:

Obras de protección.

- Escollera Oriente, con 355 m de longitud, 1.5 m de ancho de corona y altura de 1.60 m.
- Escollera Poniente, con 213 m de longitud, 1.5 m de ancho de corona y altura de 1 m.
- Canal de navegación, con 354 m de longitud, 20 m de plantilla y 1.70 m de profundidad.
- Dársena, con 34,020 m², 340 m de plantilla, longitud de 100 m, y profundidad de 2.10 m.



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



Figura 43 Áreas de agua y obras de protección del Recinto Portuario El Cuyo.

Señalamiento marítimo.

- Baliza el Cuyo, destellante, de luz blanca, con altura de 12 m y alcance de 5 millas.
- Baliza el Cuyo, destellante, de luz blanca, con altura de señal de 14 m y alcance de 5 millas. Baliza de escollera oriente, de situación, destellante de luz verde, con altura de 5.5 m y alcance de 5 millas.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

- Baliza de escollera poniente, de situación, destellante, de luz roja, con altura de 5.5 m y alcance de 5 millas.

Obras de atraque.

- Muro de atraque, de 161.8 m de longitud y 1.70 m de profundidad.
- Muro de atraque, de 54 m de longitud y 1.70 m de profundidad.
- Muro Sur, de 285 m de longitud y 1.80 m de profundidad.
- Muro Este, de concreto simple, marginal de 94 m de longitud y 1.60 m de profundidad.
- Muro Norte, de 227 metros de longitud y 1.60 m de profundidad.



Figura 44 Obras de atraque del Recinto Portuario El Cuyo.



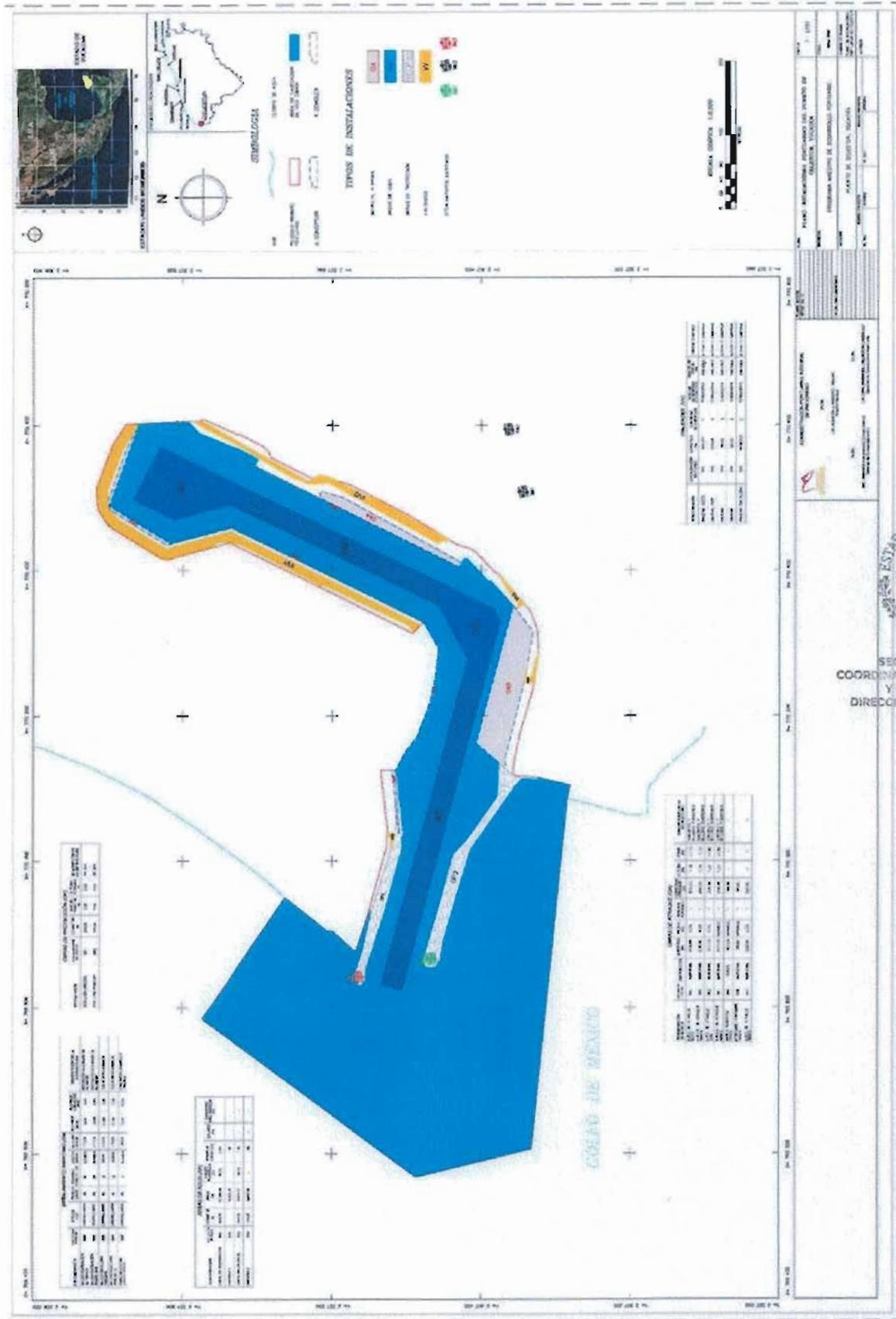
Edificios.

Capitanía de puerto, con 72 m2 construidos





Figura 45 Plano de Instalaciones del Recinto Portuario de Celestún



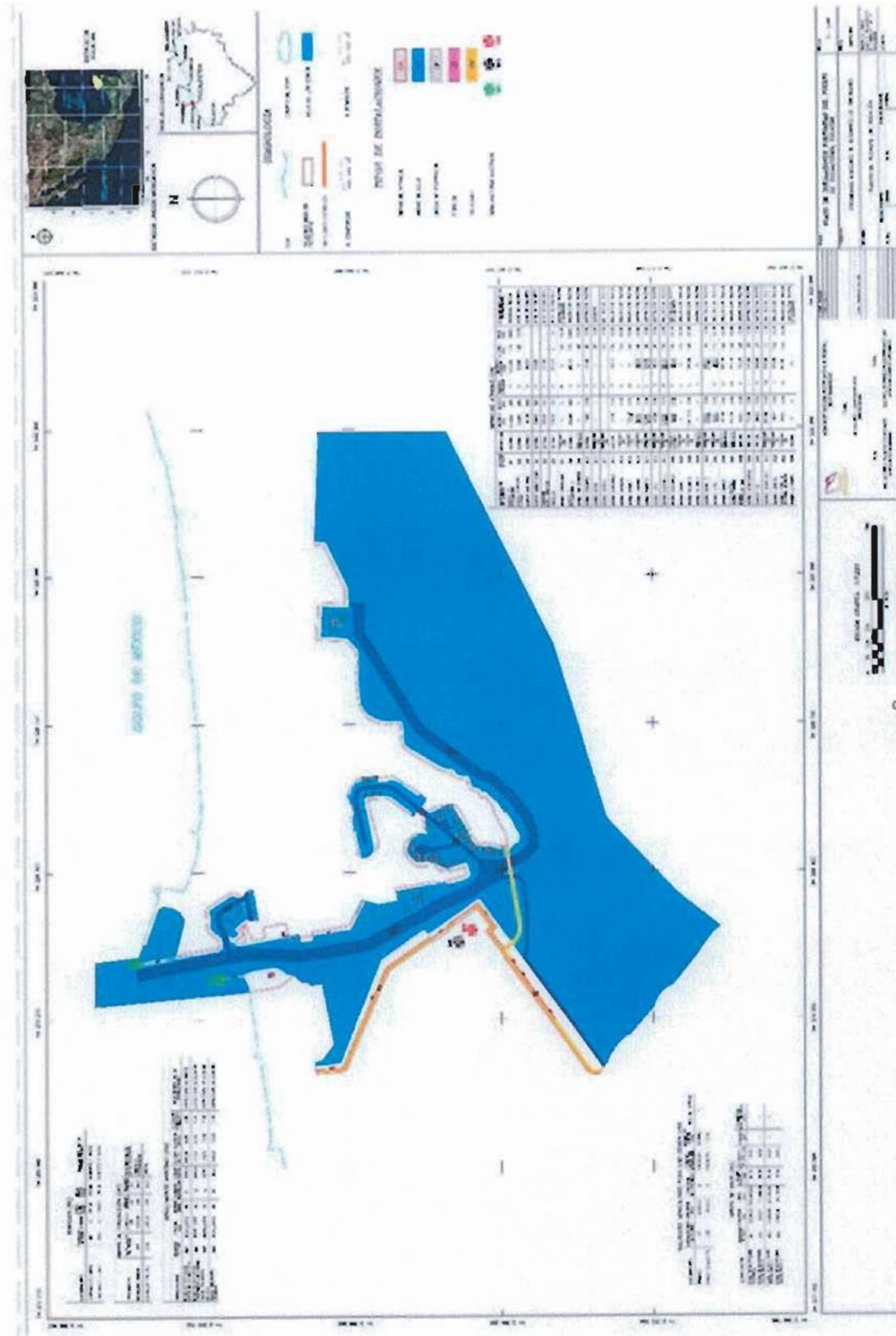
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ADMINISTRACIÓN DEL SEPT
PORTUARIO NACIONAL
MARINA



Figura 47 Plano de instalaciones del Recinto Portuario de Yucaipetén



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

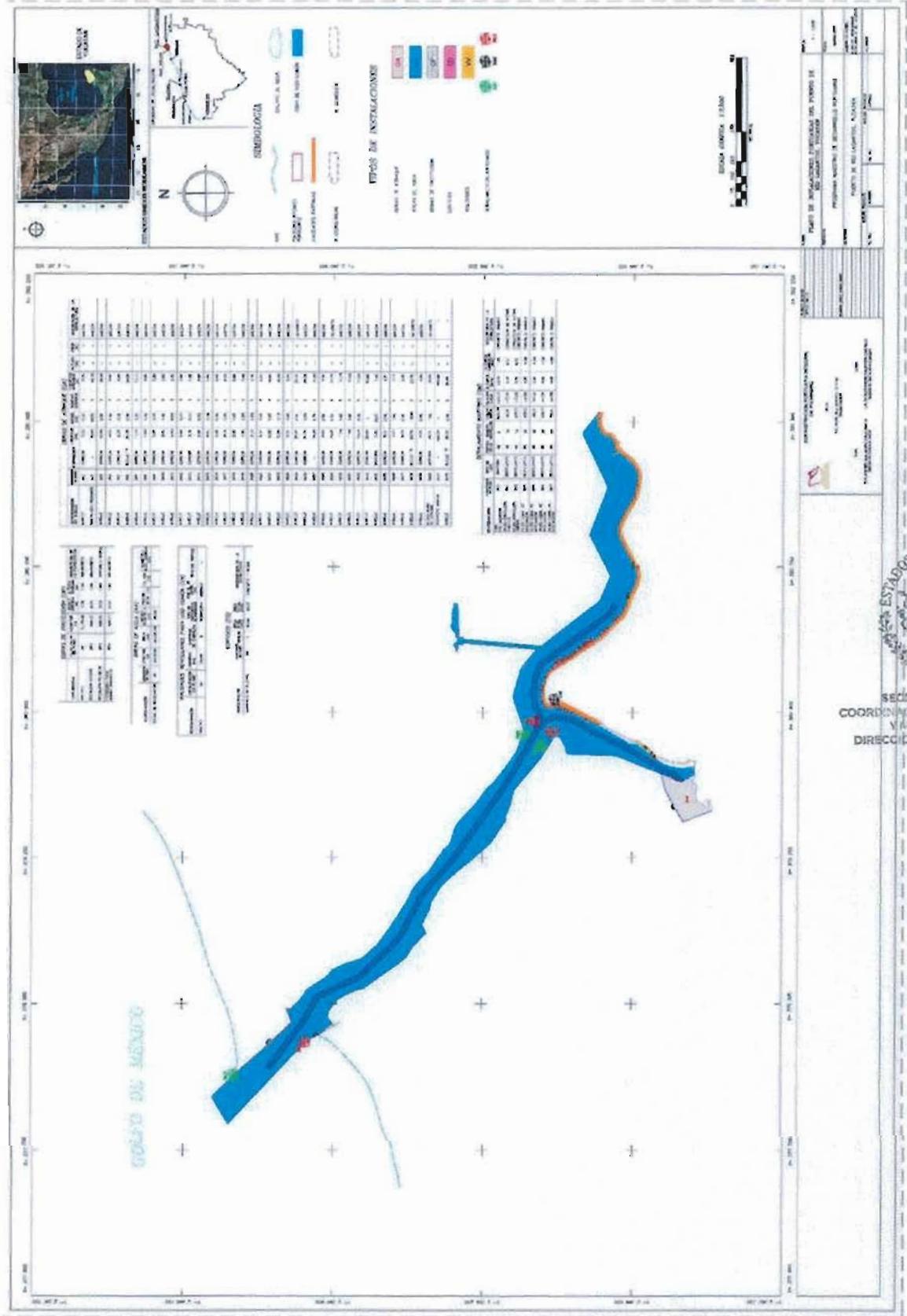
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

[Handwritten signature]



ADMINISTRACIÓN DEL SERVICIO
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 53 Plano de Instalaciones del Recinto Portuario de Río Lagartos



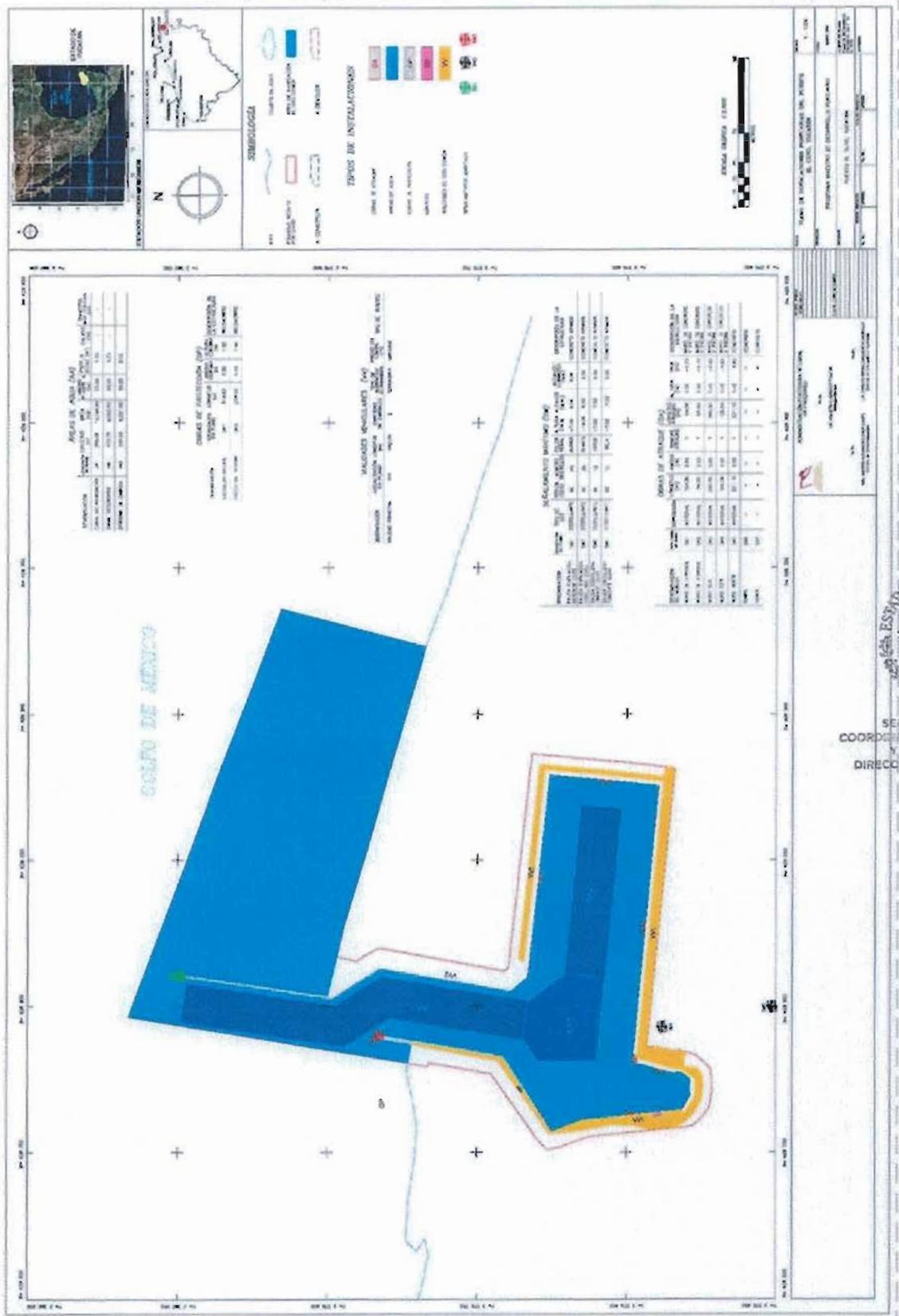
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

(Handwritten signature)



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 55 Plano de instalaciones del Recinto Portuario de El Cuyo



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

2



ADMINISTRACIÓN DEL ENTE PORTUARIO NACIONAL MARINA

4.3 Comunidad portuaria

A continuación, se muestran los cesionarios de los puertos pesqueros de Yucalpetén, Telchac, Dzilam de Bravo, Celestún y Las Coloradas, así como los prestadores de servicios portuarios y conexos; también se indican las autoridades de los puertos pesqueros del estado.

4.3.1 Cesionarios

Tabla 57 Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Miguel Alfredo Dutton Delorme	C01	3paE	APIPRO01-081/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	2,405.94 m2	814.19 m2
Michael Eustace Dutton Agullar	C02	3paE	APIPRO01-079/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1,171.78 m2	712.20 m2
Recupinter, S.A. de C.V.	C03	3paE	APIPRO01-078/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios* APIPRO01-078/16	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	256.94 m2	160.80 m2
Juan Zacarías Dib	C04	3paE	APIPRO01-083/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	1,198.14 m2	1,304.24 m2
Juan Zacarías Dib	C05	3paE	APIPRO01-082/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	744.10 m2	741.29 m2
Pescados Mexicanos, S.A. de C.V.	C06	3paE	APIPRO01-080/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/02/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	2,587.24 m2	2,594.59 m2
Operadora Rivboy, S.A. de C.V.	C07	3paE	APIPRO01-085/16. Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	19/04/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el Puerto de Yucalpetén	6,037.38 m2	---
Marina Quetzal, S.A. de C.V.	C08	3paE	APIPRO01-065/15 Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, Inciso a), fracción III de Criterios*	21/01/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	984.30 m2	-



Tabla 58 Cesionarios del Recinto Portuario Yucaipetén (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Enrique Anís Macari Casares	C09	3paE	APIPRO01-086/16. Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	28/07/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el Puerto de Yucaipetén.	825.07 m2	1960.00 m2
Pescados Mexicanos, S.A. de C.V.	C010	3paE	APIPRO01-088/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	28/07/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero en el Puerto de Yucaipetén.	1,714.29 m2	2,056.82 m2
Pescados Mexicanos, S.A. de C.V.	C011	3paE	APIPRO01-087/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	28/07/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero en el Puerto de Yucaipetén.	2,021.09 m2	2,374.06 m2
Pescados Mexicanos, S.A. de C.V.	C012	3paE	APIPRO01-089/16. Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	28/07/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el Puerto de Yucaipetén.	806.00 m2	809.69 m2
José Carlos Espinosa Blanco	C013	3paE	APIPRO01-013/02 Art. 24 Ley de Puertos	24/12/2042	Uso, aprovechamiento y explotación de una Instalación Portuaria Menor en el Puerto de Yucaipetén.	-	142.50 m2
Maribel Preciat Cáceres	C014	3paE	APIPRO01-014/02 Art. 24 Ley de Puertos	24/12/2042	Uso, aprovechamiento y explotación de una Instalación Portuaria Menor en el Puerto de Yucaipetén.	-	100 m2
Fernando Alonso Torre Guerra y Daniela Michelle Torre Guerra.	C015	3PaE	APIPRO01-063/14 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	19/12/2024	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	705.97 m2	438.43 m2
Actividades de Nauta S.C.P.	C016	3PaE	APIPRO01-016/03 Art. 24 Ley de Puertos	20/06/2043	Uso, aprovechamiento y explotación de una Instalación Portuaria Menor en el Puerto de Yucaipetén.	-	150 m2 y 30 m2
Repuestos y Accesorios Marinos S.A. de C.V.	C017	3PaS	APIPRO01-017/03 Art. 24 Ley de Puertos	20/06/2043	Uso, aprovechamiento y explotación de una Instalación Portuaria Menor en el Puerto de Yucaipetén.	-	600 m2
Jorge Renán Dorantes Gamboa	C019	3PaE	APIPRO01-094/17. Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	31/08/2027	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular de un embarcadero en el Puerto de Yucaipetén.	203.67 m2	130.12 m2



Tabla 59 Cesionarios del Recinto Portuario YucaPETÉN (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Mario Ernesto Cervera Ortíz	C020	3PaE	APIPRO01-091/17. Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	13/06/2027	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de YucaPETÉN.	2,360.46 m2	2,629.97 m2
Pedro Pablo Silveira Cervera	C021	3PaE	APIPRO01-062/14 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	03/09/2024	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	1,600.10 m2	-
Inmobiliaria Marina Tortugas, S.C.P.	C022	3paE	APIPRO01-028/09 Conv. Mod. Prór. APIPRO01-028/09.M1.P1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	14/09/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de una Marina de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	6,889.76 m2	-
Carlos Jorge Musi	C023	3paE	APIPRO01-067/15.M1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	4,375.26 m2	541.94 m2
José Gonzalo Segura Rodríguez	C024	3paE	APIPRO01-024/09 Conv, Prórroga APIPRO01-024/09.M1. P1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	30/03/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de una Marina de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	8,407.54 m2	-
Alejandro Jorge Macari	C025	3paE	APIPRO01-064/15 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	205.12 m2	334.88 m2
Pescados Mexicanos S.A. de C.V. (antes Pergasa, S.A. de C.V.)	C026	1PaS	Contrato APIPRO01-026/09 Con. Modif. APIPRO01-026/09.M1 Prórroga: APIPRO01-026/09.M1. P1. Conv. Mod. APIPRO01-026/09M2.P1 Art. 20 Ley de Puertos, en relación con la Condición Vigesimaltercera del T. de Concesión y punto I.1.2, inciso a), fracción I de Criterios* Convenio Modificatorio Pendiente de Registro	16/10/2033	Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero en el Puerto de YucaPETÉN.	6,632.00 m2	6,583.08 m2



Tabla 60 Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de Registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Melkart Melquisedec, S.C. de R.L. de C.V.	C027	3PaE	APIPRO01-101/18 Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	02/10/2028	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1,633.00 m2	1,027.00 m2
Inmobiliaria Marina Tortugas, S.C.P.	C028	3PaE	Contrato APIPRO01-022/07 Conv.modif. APIPRO01-022/07 .M1 Art. 24 Ley de Puertos	07/11/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una Marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	14,453.69 m2	-
Luis Martín de Jesús Alonzo Morales	C029	3PaE	APIPRO01-105/19	07/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un Astillero en el Puerto de Yucalpetén.	2421.00 m2	1219.00 m2
Luis Martín de Jesús Alonzo Morales	C030	3PaE	APIPRO01-102/18	07/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	317.48 m2	271.071 m2
Luis Martín de Jesús Alonzo Morales	C031	3PaE	APIPRO01-103/18	07/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	398.917 m2	400.138 m2
Edmundo Rubén Fernández López y Rodolfo Ramiro Fernández López	C032	3PaE	APIPRO01-032/10; APIPRO01-032/10. M1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, Inciso a), fracción II de Criterios*	14/03/2030.	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	505.78 m2	-
Carlos Ancona Riestra	C033	3paE	APIPRO01-033/10 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	14/04/2030	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	881.71m2	-
Armando Miguel Gutiérrez Ramos	C034	3paE	APIPRO01-034/10.M1.P1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	18/08/2030	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1,415.679 m2	-



Tabla 61 Cesionarios del Recinto Portuario Yucalpetén (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Manuel José Gutiérrez Ramos	C035	3paE	APIPRO01-035/10 APIPRO01-035/10. M1. P1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	18/08/2030	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1987.81 3m2	-
Melkart Melquisedec, S.C. de R.L. de C.V.	C036	3paE	APIPRO01-104/18	07/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén	1049.99 m2	599.99 m2
Sylvia Bichara Kawas	C037	3paE	APIPRO01-109/19	15/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	1,005.34 3 m2	279.059 m2
Andrea Selem Bichara	C040	3PaE	APIPRO01-108/19	15/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	723.075 m2	180.604 m2
José Enrique Ruiz del Hoyo Cervera	C041	3PaE	APIPRO01-041/12 APIPRO01-041/12. P1.M1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	15/08/2032	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1,429.00 m2	457.55 m2
Carlos Manuel Zacarías Dib (antes Casitas del Sol Mérida S. de R.L. de C.V.)	C042	2PaS	APIPRO01-042/12 Conv. Mod Cesión derechos APIPRO01-042/12.M1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, Inciso a), fracción II de Criterios*	03/01/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucalpetén.	1,400.00 m2	1,400.00 m2
Enrique Anís Macarí Casares	C043	2PaS	APIPRO01-043/12. APIPRO01-043/12. P1.M1 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	09/07/2032	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	680.85 m2	394.44 m2
Gladys María Luján Díaz, Eduardo José Luján Díaz y Jorge Carlos Barajas Casares.	C044	2PaS	APIPRO01-044/12 Conv. Prorr. Y Mod, pendiente de registro Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	09/07/2032	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucalpetén.	896.95 m2	647.04 m2
Pedro Pablo Silveira Cervera y José Gabriel Silveira Cervera	C047	3PaE	APIPRO01-047/12 Conv. Prórroga, pendiente de registro Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	09/07/2032	Uso, aprovechamiento y explotación de una Marina en el Puerto de Yucalpetén.	1,675.67 m2	



Tabla 62 Cesionarios del Recinto Portuario Yucaipetén (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Alejandro Gómory Rivas y María de Lourdes Gómory Martínez	C048	3PaE	APIPRO01-048/12 Conv. Prórroga, pendiente de registro Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	18/10/2032	Uso, aprovechamiento y explotación de una Marina en el Puerto de Yucaipetén.	2,170.64 m2	-
Edwin Yuri Vázquez Trujillo	C049	3PaE	APIPRO-107/19	16/05/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de Yucaipetén	1,499.97 m2	662.68 m2
Mario Ignacio, Rodrigo, Gerardo y Mauricio Medina Díaz	C050	2PaS	APIPRO01-070/15 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	22/04/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de un astillero y embarcadero de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	4,291.04 m2	-
Mario Alberto Enríquez López	C051	3PaE	APIPRO01-051/13 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	1,969.66 m2	342.93 m2
Marina Inmobiliaria Yucaipetén, S.A. de C.V.	C052	3PaE	APIPRO01-069/15 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	25/02/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	1,183.46 m2 4,071.41 m2	-
Luis Alfonso y José Gerardo Rivero Molina	C053	3PaE	APIPRO01-053/13 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	27/05/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	6801.8 m2	1430.25 m2
Marina Inmobiliaria Yucaipetén, S.A. de C.V.	C054	3PaE	APIPRO01-054/13 Art. 20 Ley de Puertos, en relación con la Condición Vigesimaltercera del T. de Concesión y punto I.1.2, inciso a), fracción I de Criterios*	04/10/2022	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	19,495.12 m2	-
Enrique Anís Macarl Casares	C055	3PaE	APIPRO01-068/15 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	25/02/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	1,738.38 m2	571.75 m2

Tabla 63 Cesionarios del Recinto Portuario Yucaipetén (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Victor Manuel Gómez Rodríguez	C056	3PaE	APIPRO01-056/13 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	12/09/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	488.73 m2	378.70 m2
Carlos Jorge Musi	C057	3PaE	APIPRO01-066/15 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2025	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	3,601.41 m2 de superficie actual y 8,114.28 m2 de superficie proyecto	-
Fernando José Torre Góngora.	C058	3PaE	APIPRO01-058/14 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	03/03/2024	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	957.02 m2	767.52 m2
Fernando José Gamboa Espadas	C059	3PaE	APIPRO-093/17 Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	21/09/2027	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	812.12 m2	391.75 m2
Fernando Alonso Torre Guerra; Daniela Michelle Torre Guerra; Roberto José Torre Riancho y Rodrigo José Torre Riancho.	C060	3PaE	APIPRO01-060/14 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	03/03/2024	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	3,644.69 m2	2,034.07 m2
Fernando José Torre Góngora.	C061	3PaE	APIPRO059/14 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	03/03/2024	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	820.95 m2	603.14 m2
Distribuidora Impermol S.A. de C.V.	C062	3PaE	APIPRO01-099/18 Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	11/09/2028	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Yucaipetén.	674.20 m2	2664.79 m2



Tabla 648 Cesionarios del Recinto Portuario YucaPETÉN (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Marina Quetzal, S.A. de C.V.	C063	3PaE	APIPRO01-100/18 Artículo 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	12/10/2028	Uso, aprovechamiento y explotación de un embarcadero en el Puerto de YucaPETÉN.	46,395.05 m2	-
Carlos Manuel Zacarías Dib	C064	3PaE	APIPRO01-090/16. Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	04/08/2026	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor en el Puerto de YucaPETÉN.	179.53 m2	207.58 m2
Mario Alberto Enrique López	C065	3PaE	APIPRO01-031/10.M1.P1	11/10/2029	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación portuaria de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	460.70 m2	218.64 m2
María Elisa Peraza Tamayo	C066	3PaE	APIPRO01-036/10 APIPRO01-036/10.M1.P1 Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	28/01/2031.	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de YucaPETÉN.	4,310.3805 m2	-

Tabla 69 Cesionarios de Telchac
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Beatriz Eugenia Paredes Camino	C001	4PaE	APIPRO049/13.M2 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Telchac.	17,847.99 m2	-
P.L. Inmuebles y Proyectos, S.A. de C.V.	C002	4PaE	APIPRO01-050/13.M2 Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	21/01/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una marina de uso particular en el Puerto de Telchac.	8,919.47 m2	-


ADMINISTRACIÓN DEL RECINTO PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Organizaciones Quero, S. de R.L. de C.V.	C003	4PaE	Contrato: APIPRO01-052/13 Convenio mod.: APIPRO01-052/13.M1 Art. 20 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción III de Criterios*	24/04/2023	Uso, aprovechamiento y explotación de una instalación menor de uso particular en el Puerto de Telchac.	7,658.62 m2	-
--	------	------	---	------------	--	-------------	---

Tabla 70 Cesionarios de Dzílám de Bravo

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Combustibles Puerto de Abrigo Dzílám de Bravo, S.A. de C.V.	C01	5PuE	APIPRO01-084/16. Art. 24 Ley de Puertos y punto I.1.2, inciso a), fracción II de Criterios*	20/04/2026	Instalación para servicio de combustible en el Puerto de Dzílám.	159.97 m3	39.56 m3

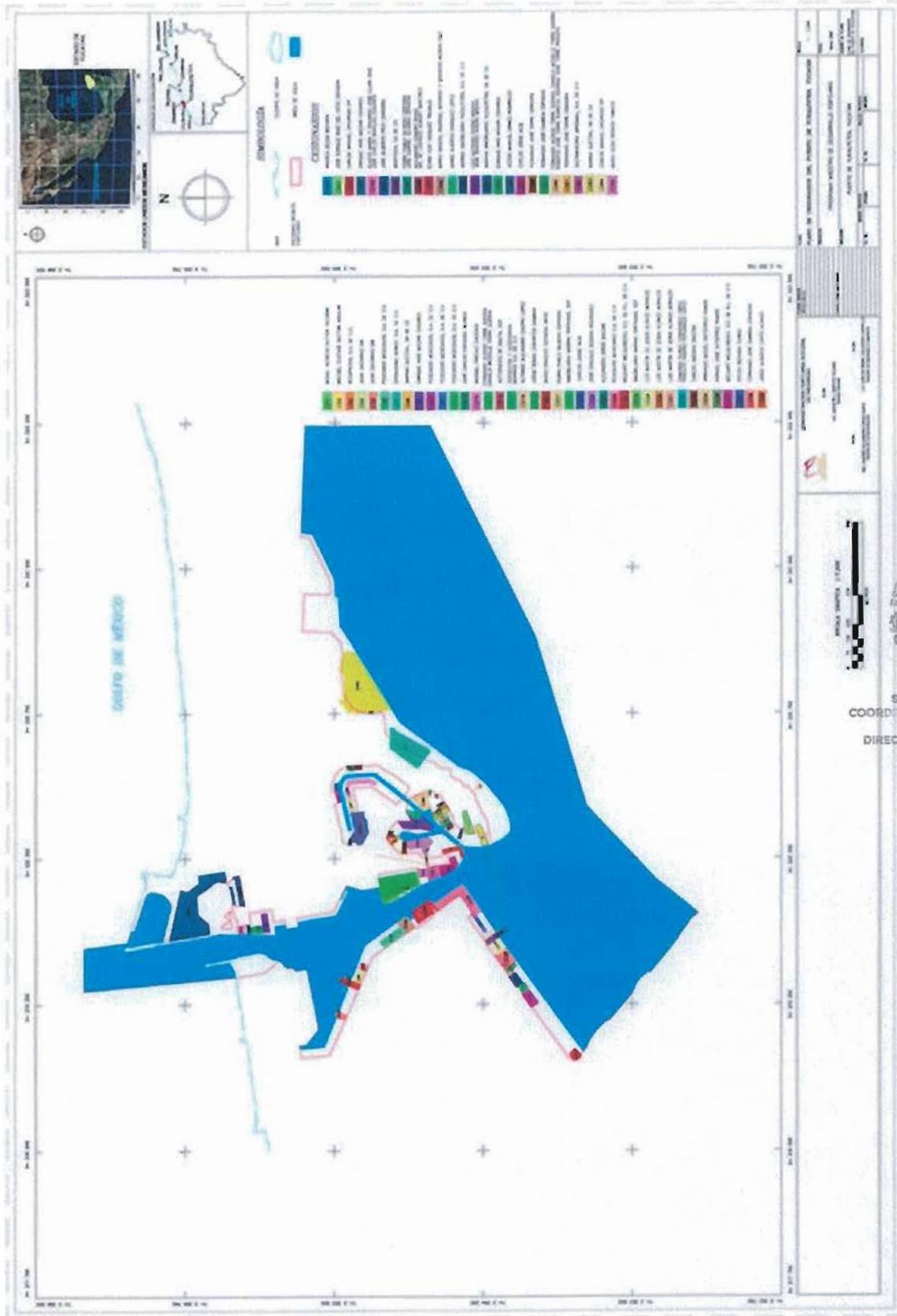
Tabla 71 Cesionarios de Celestún

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	Número de registro	Vigencia del contrato	Objetivo del contrato	Área de Cesión (m2)	
						Agua	Tierra
Empresa Servicios San Nicolás, S.A. de C.V.	C01	1PaN	APIPRO01-110/19 07/05/2019	06/08/2029	Instalación portuaria de servicio de suministro de combustible a embarcaciones pesqueras. Celestún	332.854 m2	460.320 m2
Carollna Echeverría G. Cantón	C01	1PaN	APIPRO01-111/19 07/05/2019	06/08/2029	Instalación portuaria de servicio de suministro de combustible a embarcaciones pesqueras. Celestún	985.055 m2	231.867 m2

A continuación, se presentan los planos de los referidos cesionarios.



Figura 56 Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Yucalpetén



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



ALBERTO FLORES
DIRECTOR GENERAL DE PUERTOS
MARINA

Figura 58 Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Las Coloradas.

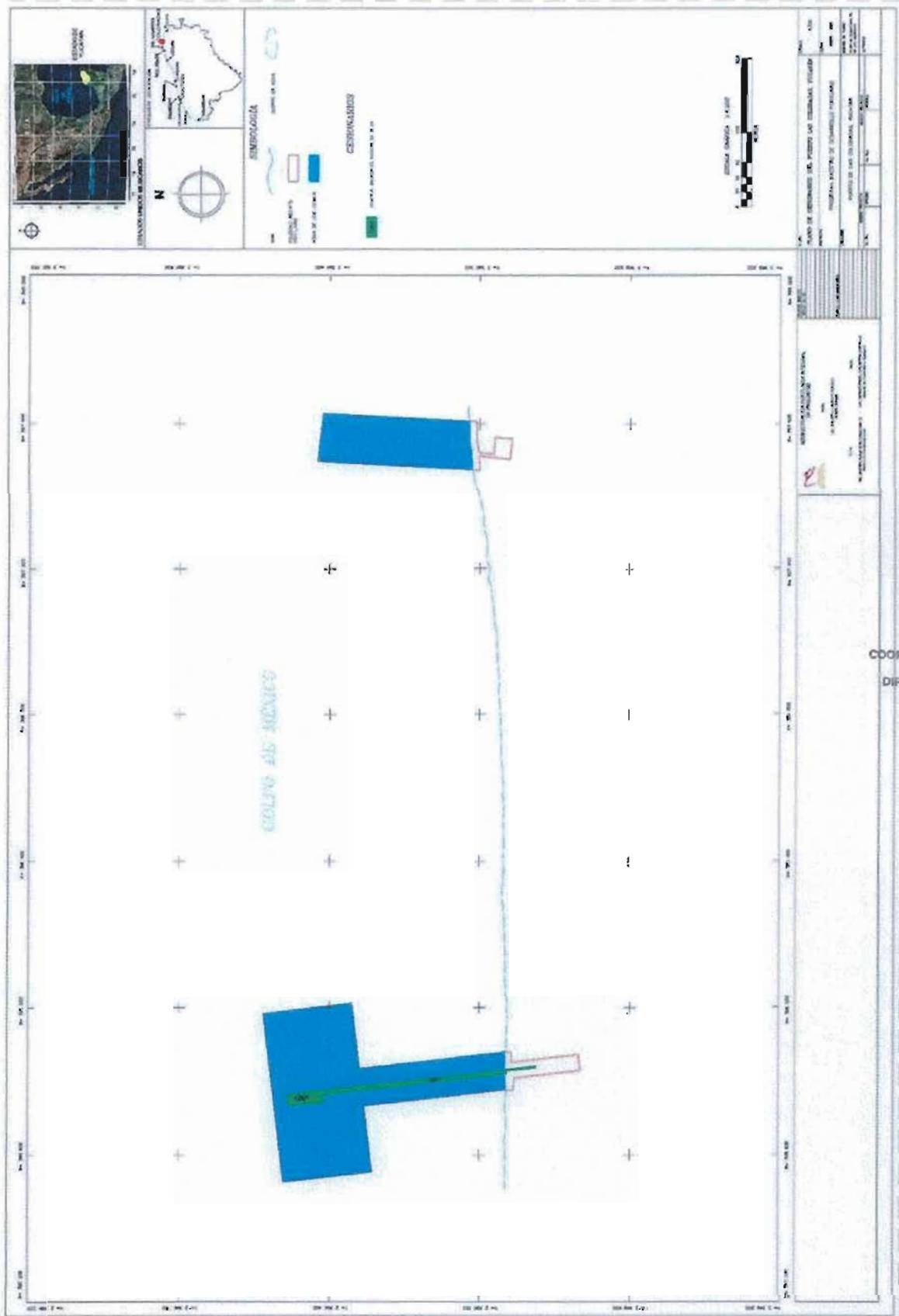
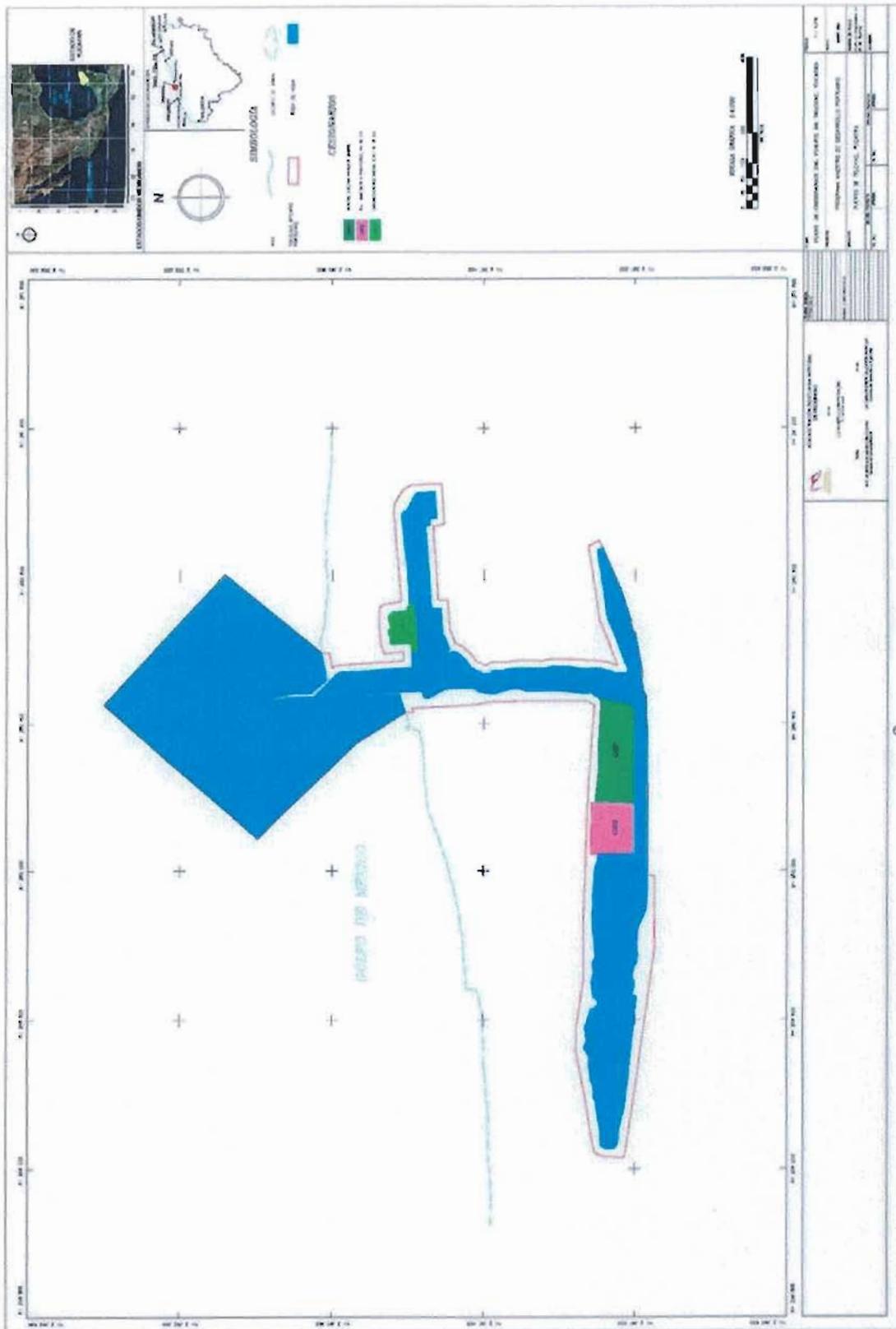


Figura 59 Plano de Ceslonarios del Recinto Portuario de Telchac.



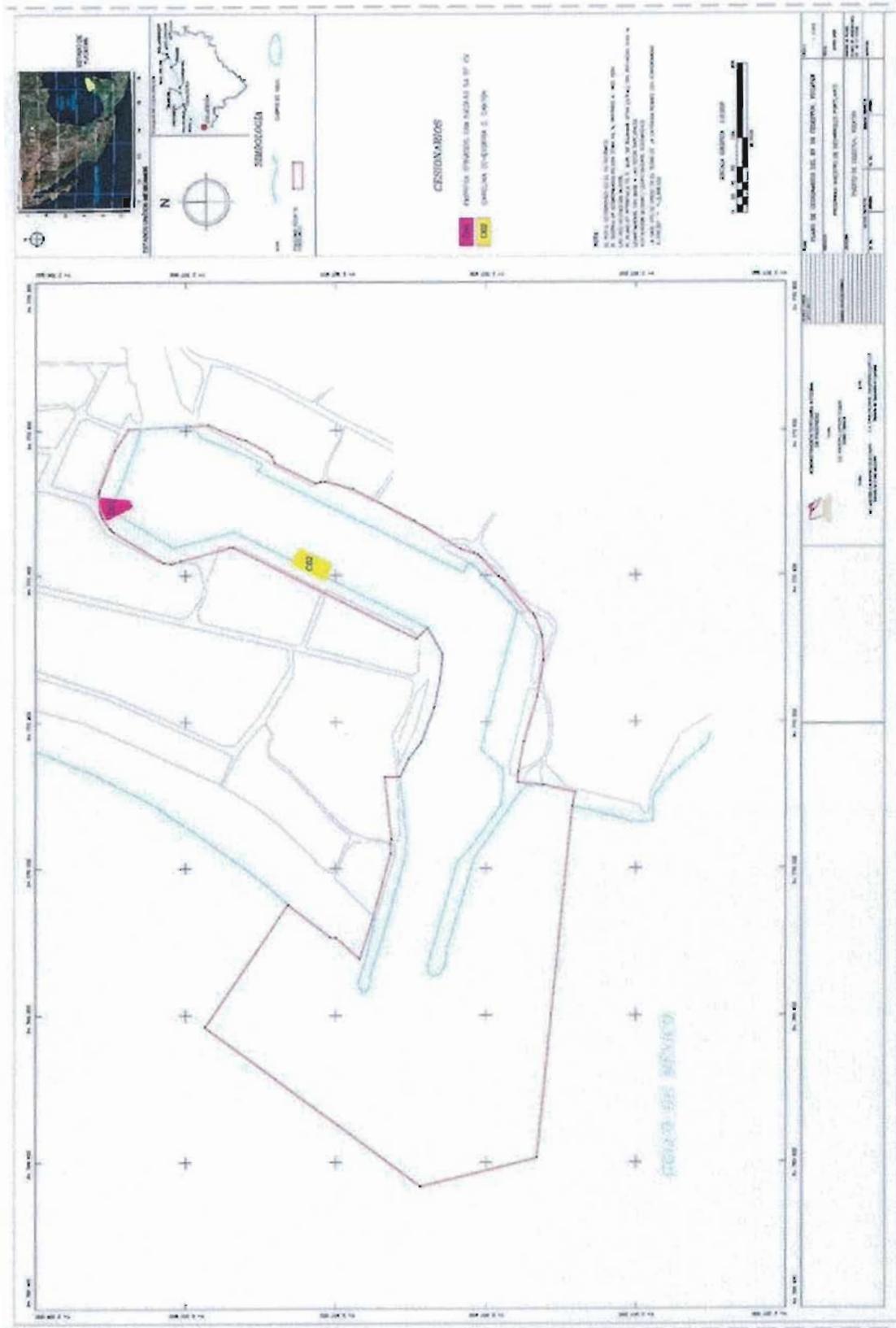
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

[Handwritten signature]



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Figura 60 Plano de Cesionarios del Recinto Portuario de Celestún



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

✓



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

4.3.2 Prestadores de servicio

Los puertos pesqueros y turísticos concesionados a la ASIPONA Progreso no cuentan con prestadores de servicios portuarios y conexos registrados. Por el tipo de actividad portuaria que realizan los pescadores, no son servicios que se requieran necesariamente y, en su caso, son cubiertos por los propios pescadores que los requieren.

4.4 Vocación de puerto, área de influencia y conectividad

Es importante mencionar que el refugio pesquero de Yucalpetén alberga embarcaciones de altura y múltiples marinas, así como importantes empresas industriales relacionadas con la pesca y la reparación de embarcaciones. Por lo que se refiere a los otros puertos pesqueros, la mayor parte de la pesca se realiza muy cerca de la costa y en jornadas cortas por lo que no se requiere de un avituallamiento para varios días ni de suministro de combustibles para jornadas largas, pero dado que uno de los objetivos estratégicos de la ASIPONA es el dar seguridad y captar los ingresos necesarios para la conservación y el mantenimiento de la infraestructura dedicada a la pesca, se considera importante regularizar dichas actividades.

Los puertos pesqueros y turísticos concesionados a la ASIPONA apoyan el desarrollo de estas dos actividades de gran importancia local y regional.



Figura 61 Puertos pesqueros y Turísticos del Estado de Yucatán

Existen diversos factores que inciden de manera diferenciada en el desarrollo de los puertos y en el aprovechamiento de los recursos naturales de los que están rodeados. No obstante, el mar Caribe y particularmente la plataforma continental sobre la que se ubican le proporciona una vocación para el turismo náutico, dado el tipo de aguas transparentes que los bañan y que les proporcionan excelente paisaje.

Cada puerto tiene sus particularidades, tanto en disponibilidad e infraestructura, como en posición geográfica con respecto a los grandes centros poblacionales o recursos ambientales, tales como las reservas de la biosfera o áreas naturales protegidas, lo que, aunado a infraestructura complementaria, como infraestructura urbana, hotelera y municipal, conforman el abanico de posibilidades que cada puerto ofrece.

✓



Recinto Portuario de Celestún

Actualmente, este puerto desarrolla una actividad netamente pesquera, particularmente de pesca ribereña en casi un 100% de los espacios portuarios; la producción se destina en parte al consumo local y otro tanto a la exportación.

No obstante, la vocación eminentemente pesquera, el puerto presenta características que permitirían desarrollar actividades de turismo náutico, ya que a la población arriba una cantidad importante de turistas, los cuales actualmente solo realizan actividades de sol y playa en las playas del poblado, así como visitas a los lugares públicos del mismo, tales como iglesia, parques y restaurantes.

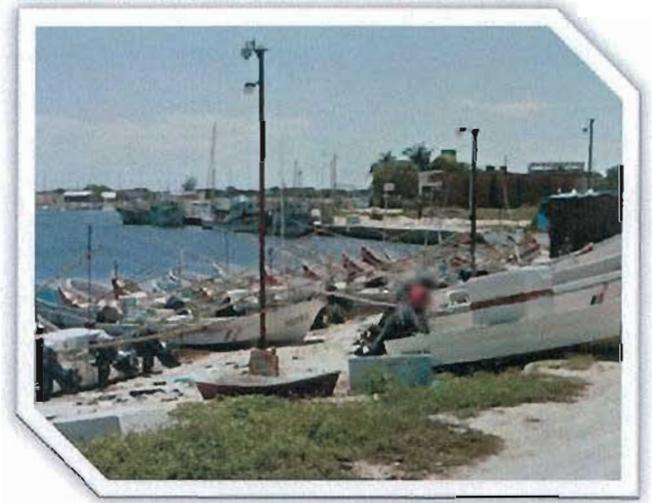


Figura 62 Zona pescadores en Celestún

Los atractivos ecológicos de la Reserva de la Biósfera de la Ría Celestún en la que se ubican el puerto y el poblado y el atractivo del bosque petrificado son elementos que pueden permitir el desarrollo del turismo náutico. Actualmente, estas actividades se desarrollan con apoyo de embarcaderos localizados dentro de la Ría.

Recinto Portuario de Sisal

Este puerto se sitúa al poniente de la población del mismo nombre y se caracteriza por tener una vocación pesquera. Alberga una flota compuesta de embarcaciones menores para pesca ribereña, con embarcaciones de dimensiones de 25 a 32 pies de eslora. En las inmediaciones del puerto, se encuentran estaciones de combustible marino, así como una fábrica de hielo y una procesadora de productos pesqueros. Dada su falta de conexión con la Ría, no se prevé el desarrollo de instalaciones para turismo.

Si bien, comparativamente con Yucaipetén, la producción pesquera registra volúmenes menores, parte de ésta se destina a consumo local, otra parte a consumo estatal y el resto a la exportación.



Figura 63 Zona del muelle de pescadores en Sisal

La población de Sisal es una comunidad dedicada en su mayoría a la pesca que comercializa la mayoría de sus productos en Mérida.

Aunque una parte del puerto cuenta con muros de atraque, las condiciones de mareas dificultan la descarga de productos, por lo que la actividad se realiza en las zonas de playa.



SECRETARÍA DE MARINA
COOPERACIÓN INTERMUNICIPAL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Recinto Portuario de Chuburná

El puerto de Chuburná es uno de los puertos más antiguos del estado de Yucatán. En el año de 1663 fue declarado, junto con Chicxulub, Vigía de Yucatán para la defensa del estado en contra la incursión de los piratas.

Actualmente este puerto sirve como lugar de embarque y desembarque de pescadores ribereños, así como refugio pesquero. La mayoría de los pescadores habitan en Chuburná, ya que la dársena del puerto, aunque cuenta con bandas de atraque, no posee calado suficiente para embarcaciones medianas y mucho menos de altura.



Figura 64 Zona del muelle de Chuburná



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

Recinto Portuario de Yucalpetén

Yucalpetén presenta dos actividades principales: pesca y turismo náutico. La primera se desarrolló a partir de la comercialización por Fondeport (Fideicomiso Nacional para los Desarrollos Portuarios, ya extinto) de los terrenos aledaños al puerto para la instalación de industrias pesqueras, lo que, aunado a la disponibilidad de frentes de atraque y calado adecuado para embarcaciones pesqueras de altura, ha permitido que se desarrolle dicha actividad de manera preponderante, siendo el puerto pesquero más importante no solo en el estado sino de toda la península.

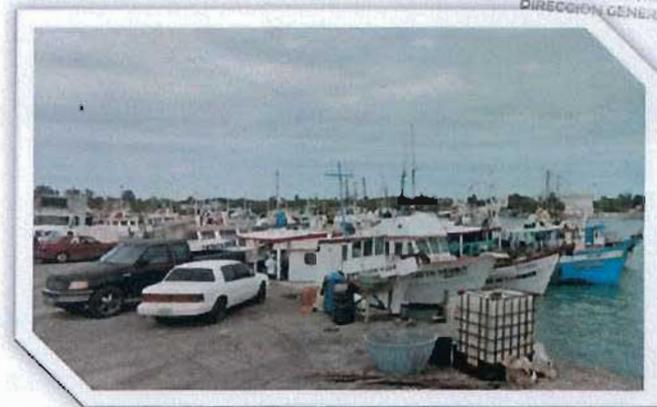


Figura 65 Muelle para pesca de altura en Yucalpetén

Yucalpetén alberga también cerca de 40 instalaciones para la atención de embarcaciones turísticas y recreativas, lo cual incluye desde marinas públicas y particulares hasta muelles para el atraque de dichas embarcaciones. Estas instalaciones permiten la realización de diversas actividades acuáticas, como son velerismo, pesca deportiva, buceo, entre otras. Lo anterior, debido a su cercanía con Mérida, de donde proviene la mayor parte de los usuarios de las instalaciones náutico turísticas.

✓

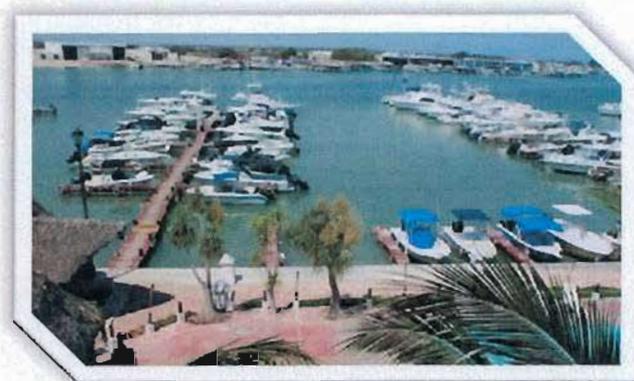


Figura 66 Marinas deportivas en Yucalpetén



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Recinto Portuario de Telchac

El puerto atiende las necesidades de abrigo de los pescadores que ahí operan. En él funcionan 7 cooperativas pesqueras, una fábrica de hielo, una empacadora, suministro de combustible y agua. La flota mediana y ribereña que actúa en el puerto está formada por aproximadamente 152 embarcaciones turísticas y 763 pesqueras.



Figura 674 Zona de pescadores en Telchac



En los alrededores del puerto existen diversos atractivos turísticos, tales como la Laguna Rosada, un refugio ecológico de aves migratorias; Xcambó, una zona arqueológica con varias pirámides, caminos mayas y plataformas habitacionales, así como las playas del lugar.

Asimismo, el puerto ofrece diversas facilidades para el desarrollo del turismo-náutico, la pesca deportiva y otras actividades relacionadas con actividades turísticas y recreativas. Estas actividades ya se realizan mediante la operación de tres marinas; sin embargo, existe gran potencial para impulsar esta actividad por medio de muelles de uso común, dado el desarrollo turístico que se está dando en la población, por lo que se prevé que en la medida en que exista una mejor oferta de servicios turísticos, como son atractivos, hospedaje y mejores vías de comunicación, la demanda crecerá también en el segmento náutico.



Figura 685 Zona de Marinas en Telchac

Recinto Portuario de Chabihau

El puerto de Chabihau es un refugio pesquero localizado al poniente de la comunidad costera del mismo nombre. Este puerto es fundamentalmente pesquero y da abrigo a las embarcaciones de dicha población, que en su mayoría se dedica a la pesca ribereña de escama, aunque según la temporada también se realiza pesca de camarón en la ciénaga y una pequeña parte a la extracción de sal, aunque en pequeñas cantidades.





Figura 69 Zona de pescadores en Chahihou

Recinto Portuario de Dzilám de Bravo

Dzilam de Bravo es un puerto pesquero; la población se dedica básicamente a la pesca. De manera preponderante se efectúa la pesca de pulpo, como en los otros puertos de la costa yucateca, así como la de pepino de par, pero e incluso tiburón.

Recientemente se ha iniciado la promoción y oferta de servicios de turismo ecológico, la cual aún es muy incipiente, lo anterior ya que el área natural protegida estatal, proporciona diversos atractivos que, ante las limitantes de la masa biológica para las pesquerías, surge como una alternativa para los lugareños.



Figura 70 Zona de pescadores en Dzilam de Bravo

Los productos de las pesquerías se transportan por carretera a los centros de distribución como Progreso y Mérida; también se exportan a Estados Unidos y, en el caso del Pepino de Mar, a Asia, principalmente Japón y China.

Recinto Portuario de San Felipe

Este puerto, por su ubicación en la entrada de la Reserva de la Biósfera denominada Parque Natural San Felipe, presenta un gran potencial para el desarrollo del turismo náutico, ya que cuenta con atractivos turísticos, de los llamados de bajo impacto o ecoturismo; es un turismo que hasta recientemente está tomando preponderancia económica, dada la conectividad que presenta Cancún como centro receptor principal de turistas europeos, a los cuales les atrae este tipo de turismo ecológico. No obstante, el potencial turístico que tiene San Felipe, actualmente la principal actividad económica es la pesca, y en menor medida la actividad turística.

La pesca es de relevancia a nivel estatal y permite la sostenibilidad económica de la población, particularmente la captura de pulpo, que representa casi el 50% de la actividad, así como captura de mero y langosta, y en menor medida otras especies.



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

✓



ADMINISTRACIÓN DE PUERTOS
NACIONAL
SECRETARÍA DE MARINA



Figura 71 Zona de pescadores en San Felipe



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

Recinto Portuario de Río Lagartos

Este puerto se ha desarrollado con base en la actividad pesquera, y aunque la población dedicada a ésta es menor que la de San Felipe, presenta una mayor actividad en cuanto al procesamiento de la producción, dadas las facilidades urbanas y de comunicación que tiene el lugar. En el lugar existe un mayor número de empacadoras para pulpo, langosta, mero y rubia.

Adicionalmente, en la localidad se ha venido desarrollando una creciente actividad turística, la cual tiene sustento en los atractivos de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos, en donde se ubican la población y el puerto. Debido a la excelente ubicación de este puerto en la costa Yucateca, aquí se ubican oficinas de la Capitanía de Puerto, así como instalaciones de la Secretaría de Marina.



Figura 72 Zona de pescadores en Río Lagartos.

Recinto Portuario de Las Coloradas

Se encuentra también dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. No obstante, la parte marina no está dentro del área natural, por lo que es plausible su desarrollo portuario.

En los alrededores del puerto se ubica una de las salinas más grandes a nivel nacional, la cual es explotada comercialmente por la Compañía Salinera de Yucatán. Su principal actividad es la industrialización de la sal y en menor medida la pesca. Este puerto se ubica en mar abierto y no cuenta con obras protección.



Figura 73 Estructura para comercialización de la sal.

2



ADMINISTRACIÓN DEL SERVICIO
PORTUARIO NACIONAL
MARINERA

Recinto Portuario de El Cuyo

Es un puerto pesquero y se localiza en la colindancia con el estado de Quintana Roo. Se ubica dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos.

La población del lugar se dedica básicamente a la pesca ribereña comercializando sus productos en Tizimín. Por su actividad fundamentalmente pesquera, el puerto cuenta con 2 fábricas de hielo y 3 cooperativas pesqueras.



Figura 74 Zona de pescadores en El Cuyo



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

Tabla 72 Resumen de infraestructura de puertos.

Puerto	Actividades Principales	Negocios o servicios provistos
Celestún	Pesquera	Estación de combustible marino.
	Turismo	Congeladoras para productos pesqueros
Sisal	Pesquera	Fábrica de Hielo. Recepción de productos pesqueros.
	Turística	Embarcadero para pesca deportiva. Marina.
Chuburná	Pesquera	Fábrica de hielo. Recepción de productos pesqueros,
Yucalpetén	Pesquera	Empacadoras de productos pesqueros
	Náutica R creativa	Marinas y embarcaderos para turismo náutico
Telchac	Pesquera	Fábrica de hielo.
Chabihau	Pesquera	Fábrica de hielo. Comercialización de pesca y extracción de sal.
Dzilam de Bravo	Pesquera	Fábricas de hielo.
	Turística	Embarcadero para turismo ecológico y pesca deportiva.
Rio lagartos	Pesquera	Fábrica de hielo para productos pesqueros
	Turístico	Embarcadero para pesca deportiva.
San Felipe	Pesquera	Fábrica de hielo. Recepción de productos pesqueros.
	Potencial turístico	Embarcadero para pesca deportiva.

Handwritten signature



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Las coloradas	Pesquera	Venta de combustible
	Minería	Transporte de sal
El cuyo	Pesquera	Fábrica de Hielo. Recepción de productos pesqueros.
	Turístico	Embarcadero para pesca deportiva
Telchac	Pesquera,	Fábrica de hielo.
	Potencial turístico	Embarcadero para pesca deportiva. Marina.

Se puede resumir la vocación de los puertos del estado de Yucatán a partir de las actividades preponderantes señaladas y que han venido desarrollando de manera constante dentro o alrededor de ellos, constituyéndose como un rubro importante en el desarrollo económico y social de la región.



Pesca

La actividad pesquera en el estado se practica en los 378 Km del litoral yucateco, y no obstante que ha tenido un desenvolvimiento de creciente importancia, no sólo en lo relativo a infraestructura y volúmenes de captura, sino también a nivel de ocupación, no ha escapado a los efectos de la crisis económica. Su crecimiento en el tiempo ha sido en forma desigual en los diferentes asentamientos pesqueros, además no ha estado orientado al desarrollo de una flota que explote adecuadamente los recursos marinos del litoral.

La pesca en el estado es originada en su mayoría por el sector privado, esto debido al escaso apoyo crediticio otorgado por las instituciones financieras al sector social y pescadores independientes. Esta situación también ha provocado la proliferación de embarcaciones menores, en razón de su menor costo de adquisición, aumentando de manera desordenada el esfuerzo de pesca sobre la costa yucateca y la disminución de rentabilidad de los equipos de pesca.

SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

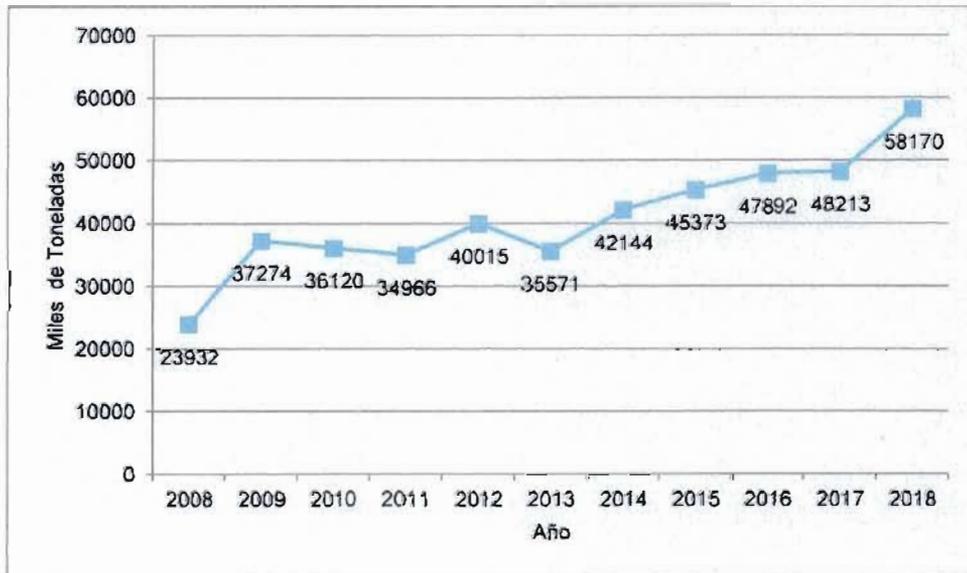


Figura 75 Producción pesquera estatal



La producción pesquera se concentra en los puertos principalmente en Yucalpetén y Celestún, que en conjunto acumulan en 73% de la pesca de los puertos del Estado de Yucatán.

Tabla 73 Producción pesquera en los Puertos del Estado de Yucatán, 2014 (Toneladas)

VOLUMEN DE LA PRODUCCIÓN PESQUERA POR PRINCIPALES PUERTOS PESQUEROS					
PESO VIVO EN TONELADAS					
	2014	2015	2016	2017	2018
CELESTÚN	7,438,325.25	7,542,595.65	9,750,857.75	9,725,761.85	14,059,221.20
SISAL	2,439,810.25	2,174,397.05	3,794,873.05	3,344,998.10	3,569,271.95
YUCALPETEN	21,280,246.30	19,473,155.38	18,577,871.38	22,584,713.60	26,932,008.80
TELCHAC	743,157.80	666,783.40	836,767.85	680,272.80	960,217.25
DZILAM DE BRAVO	4,153,470.85	5,268,114.65	6,510,720.70	5,651,504.85	5,189,056.35
SAN FELIPE	1,297,211.10	1,648,518.87	1,625,428.60	1,443,174.85	2,104,493.05
RIO LAGARTOS	2,142,550.50	2,531,734.90	2,339,871.10	1,726,633.80	2,049,221.60
EL CUYO	1,230,317.70	1,227,174.30	1,088,097.20	846,139.80	1,112,940.50
TOTAL	40,727,103.75	40,534,489.20	44,526,503.63	46,005,216.65	55,978,448.70

Fuente: Estadísticas de CONAPESCA

Nota: la producción pesquera de Chabihau, está reportada junto con Telchac, y Chuburná se concentra en Yucalpetén.



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

Durante 2018 el volumen de producción pesquera ascendió a poco más de 58 mil toneladas, la pesca de la zona es ribereña y, como se ha señalado anteriormente, la actividad la realizan flotas de embarcaciones menores que operan en los puertos pesqueros y de abrigo concesionados a la ASIPONA Progreso.

Las principales especies que participan en la producción de la entidad son: el pulpo, mero, rubia, jaiba, entre otras menores. El pulpo en el ejercicio 2018 representó en volumen el 64%, la segunda pesquería más importante es el mero, el cual durante el mismo año alcanzó un nivel de producción de más de cinco mil toneladas, lo que representa el 10% del valor de la producción pesquera del estado.

Sin embargo, el mero siendo la segunda especie importante en el estado, presenta una disminución del volumen de captura con respecto a años anteriores, esto es originado principalmente la pesca ilegal que no respeta la época de veda.

Turismo Náutico

En el Recinto de Telchac se están detonando desarrollos particulares de marinas deportivas, sin embargo, es en Yucalpetén donde se realizan de manera organizada actividades de turismo náutico, este puerto fue habilitado



por el Ejecutivo Federal como puerto de altura y cabotaje, mediante decreto publicado en el Diario Oficial de la federación el 1 de febrero del 1994; sus principales actividades económicas son la pesca y el turismo náutico.

En el año de 2009 se construyó el puente de Yucalpetén, importante obra de comunicación entre los puertos de Progreso y Yucalpetén

Yucalpetén cuenta con 61 concesiones otorgadas por ASIPONA Progreso, entre las que se identifica: marinas, astilleros e instalaciones menores para actividades recreativas. Así mismo, existen terrenos se encuentran sin ocupación. El puerto cuenta con instalaciones para deportes acuáticos, tales como buceo, velerismo, moto esquí, excursiones en lanchas tanto en la laguna de Chelem como en mar abierto, así como diversas actividades recreativas en las playas del lugar.

En el Club de Yates se dispone de slips para embarcaciones turísticas y recreativas privadas. La oferta de atractivos turísticos se complementa con zonas arqueológicas cercanas (Dzibilchaltún y Temozón), edificaciones coloniales como la Hacienda Xcanatún y la propia ciudad de Mérida.

SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE

Granel mineral

El principal granel mineral que se exporta por el puerto es la sal, que se extrae del puerto de Las Coloradas. Este producto se exporta principalmente a Estados Unidos para su uso en el deshielo de carreteras en la temporada invernal. La empresa que produce la sal en Las Coloradas es Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V., y opera desde 1946; en 1988 el huracán Gilberto destruyó casi por completo las instalaciones de la salinera, poniendo en riesgo la operación de la empresa, la cual se ha recuperado y está en proceso de posicionarse en forma sólida en sus mercados.

La empresa cuenta con una planta refinadora de sal en Tizimin; actualmente la producción de sal refinada se traslada por autotransporte, la empresa tiene proyectos de abastecer a los mercados del Golfo de México y Centroamérica con sal refinada, para lo cual requiere de un muelle en Las Coloradas para sacar su producto.

En lo que corresponde a las exportaciones estas son fundamentalmente sal a granel de Las Coloradas, que se embarca en barcazas de 5,000 toneladas y se transporta en ellas a su mercado destino en EUA, vía el puerto de Progreso. Cabe señalar que la empresa salinera está enfrentando una fuerte competencia, por la entrada al mercado de sal proveniente de otros países como Chile, que vía mejores fletes marítimos, por el uso de buques de gran capacidad, están ofreciendo el producto a mejores precios que el producto de Las Coloradas. La empresa salinera ha realizado esfuerzos para mejorar su competitividad mediante la exportación en buques de mayores dimensiones saliendo desde Progreso y no en barcazas desde Las Coloradas; sin embargo, los costos de maniobras de transporte y maniobras no han permitido mejorar su competitividad. Las perspectivas de movimiento se ubican en alrededor de las 100 mil toneladas.

Área de influencia

Pesca.

El Hinterland o zona de influencia terrestre de la actividad pesquera es regional. En el mercado regional los productos de la pesca que no se exportan se comercializan fundamentalmente en la península de Yucatán; es decir, los estados de Yucatán, Campeche y Quintana Roo.

ADMINISTRACIÓN DE
PUERTOS Y MARINA
MERCANTE

El foreland internacional de los puertos pesqueros son principalmente los países como Estados Unidos, Cuba, Jamaica, Reino Unido, China, Panamá, República de Corea, Honduras, Holanda, Italia, Portugal, Colombia, entre otros, adonde se destinan las exportaciones de los productos pesqueros. El mercado de exportación se maneja en carga contenerizada refrigerada, los destinos de esta carga se pueden consultar en el apartado de carga contenerizada del presente PMDP.

Turismo Náutico.

No obstante, el gran potencial que muestra esta actividad, ya que se presenta como una escala alternativa a los viajes que desde la florida se pueden hacer, con rumbo hacia la Riviera Maya, en realidad es aún un proyecto el que se puedan constituir los puertos del estado como peldaños en la posible escalera náutica del Caribe.

Dada la falta o desarrollo, de Varios peldaños de la escalera náutica del Caribe, el desarrollo náutico se ha concentrado en los puertos de Yucalpetén y Telchac, en donde se han desarrollado marinas o están por desarrollarse como es en el caso de este último puerto. En cuanto a los demás puertos, el desarrollo náutico es muy incipiente, teniendo más bien instalaciones para la navegación deportiva a través de prestadores de servicios para la pesca deportiva.

Granel Mineral.

Este tráfico, tiene un Hinterland muy reducido, esto en razón que la salinera está aledaña a las instalaciones portuarias de las Coloradas. Esta cercanía le es favorable para reducir los costos de traslado desde el sitio de producción al de embarque.

Por otro lado, su foreland es más amplio ya que no solo se han entregado cargas en Progreso y algunos puertos del Caribe, sino que ahora se entregan directamente en los puertos de la costa norteamericana del Golfo de México.



Figura 76 Instalaciones de salinera en Las Coloradas



Conectividad de los puertos pesqueros (Celestún, Sisal, Chuburná y Yucalpetén)

Dada la localización de los puertos a lo largo de la costa y considerando como referente actual las ciudades de Mérida y Progreso, tanto para la demanda de productos pesqueros, así como de la oferta de turistas, se presenta un escenario de conectividad muy dinámica que potencializa las actividades de comercialización y tránsito de turistas. Solo Las Coloradas dado su singularidad, tiene otra conectividad particular.





Figura 77 Conectividad carretera de Celestún, Sisal, Chuburná y Yucalpetén



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

Conectividad de Chuburná.

El traslado de los productos y pescadores se realiza por la vía vecinal hacia la población del mismo nombre, la cual se localiza a 3 kilómetros e igualmente para llegar a las empacadoras de Yucalpetén y Progreso. Por la vía Chuburná – Chelem, que se ubican a 18 Km, pasando por Chelem, y llegan a Yucalpetén y Progreso, para tomar a Mérida que se localiza a 55 km desde el puerto.

Conectividad de Yucalpetén.

El puerto de Yucalpetén se encuentra a 1 Km del puerto de Progreso y a 34 Km de la ciudad de Mérida. Lo que lo pone a una distancia muy cercana de su afluente principal de usuarios turístico-náuticos y lo mismo a uno de sus centros principales de consumo regional en cuanto a la producción pesquera se refiere, aunque con los procesos propios de las empacadoras que se encuentran en mismo Yucalpetén y Progreso que esta colindante con este último, los productos pueden llegar a cualquier parte de la República, principalmente a la Ciudad de México y vía el puerto de Progreso a los mercados de Estados Unidos.

En el año de 2009 se construyó el puente de Yucalpetén, importante obra de comunicación entre los puertos de Progreso y Yucalpetén. Lo que permitió a la zona poniente conectarse más fácilmente a la carretera 261, autopista de 3 carriles Progreso – Mérida.

Conectividad de Celestún.

El puerto se encuentra a 95 km de la ciudad de Mérida, de donde llegan o hacen escala la mayoría de los turistas, los cuales provienen de estados como Veracruz, Tabasco y Quintana Roo, los cuales pasan por Mérida, vía el aeropuerto o por carretera. También llega a la Reserva de la Biósfera de la Ría Celestún, una gran cantidad de visitantes extranjero, principalmente europeos.

La llegada de los visitantes, así como la salida de productos pesqueros de Celestún se realiza mediante la carretera 281, que comunica a Celestún con Kinchil, posteriormente se conecta con Mérida. Estas vialidades son de 2 carriles en su trayecto hasta el entronque que se dirige a Mérida, el cual es de dos carriles por sentido.

✓



Conectividad de Sisal.

La salida de la producción pesquera se realiza por la carretera 218 que conecta Sisal con Hunucmá, y, posteriormente, este último con Mérida, que se localiza a 53 km. El refugio pesquero se encuentra fuera de la población, con la cual se comunica a través de una carretera pavimentada de 1 km de longitud.



Figura 78 Conectividad carretera del puerto de Telchac y Chabihau

Conectividad de los puertos pesqueros (Telchac y Chabihau)

Conectividad de Telchac.

Cabe señalar que el crecimiento de la actividad turística que se registra en la región obedece a la mejora en la conectividad carretera, siendo ésta por dos vías considerando Mérida como punto de origen principal de los visitantes, así como a esta ciudad y a Progreso como lugar de destino de los productos pesqueros. Dichas vías son: de Mérida a Progreso 34 km, desde Progreso a Telchac 40 km por la carretera número 27, y desde Mérida vía Motul 68 km por la carretera 172.

Conectividad de Chabihau.

Chabihau se ubica al este de Telchac Puerto, a una distancia de 15 kilómetros por la costa y a una distancia de 78 kilómetros de Mérida. La producción de pulpo se entrega en las empacadoras de San Crisanto y Chabihau; los productos marinos también se trasladan a los centros de consumo regional, nacional o para su exportación, por vía carretera o marítima, según el caso.

Conectividad de los puertos pesqueros (Dzilam de Bravo, San Felipe, Río Lagartos, Las Coloradas y El Cuyo)

Conectividad de Dzilam de Bravo.

Dzilam de Bravo se localiza a 106 Km de Mérida y a 81 Km de Progreso, por la carretera costera número 27. También se puede llegar por la ruta de Dzilam González; sin embargo, las especificaciones de la carretera son menores que por la vía de la costa.



2





Figura 79 Conectividad carretera del puerto Dzilam de Bravo.

Conectividad de San Felipe.

El puerto de San Felipe se ubica a 193 Km de Mérida y a 251 Km de Progreso por carretera. La población cercana más importante es Tizimín, distante 65 Km por la carretera 295 pasando por Río Lagartos, vía que se utiliza para sacar la producción pesquera que se concentra en la empacadora del lugar; no obstante, y considerando el potencial turístico del San Felipe, resulta relevante para este la conectividad con Cancún y Playa del Carmen, dados los tours ecológicos que se producen en la Riviera Maya.

Conectividad de Río Lagartos.

Se ubica a 217 km de Mérida, a 231 km de Progreso, a 53 km de Tizimín y a 10 km de San Felipe, por carretera.

Conectividad de Las Coloradas.

Se encuentra dentro del municipio de Río Lagartos, dentro de la reserva de la biósfera denominada Parque Natural Ría Lagartos. Se ubica a 229 km de Mérida, a 243 km de Progreso; a 65 Km de Tizimín y a solo 12 km de río Lagartos.

Conectividad de El Cuyo.

El puerto se encuentra a una distancia de 284 km de Progreso, 251 km de Mérida, 84 km de Tizimín y 50 km de Río Lagartos.



Figura 80 Conectividad carretera de: San Felipe, Río Lagartos, Las coloradas y el Cuyo.

En la siguiente tabla se indican las distancias de cada uno de los puertos considerados en este PMDP con respecto a Yucalpetén y Mérida.



Tabla 74 Cuadro de distancias puertos pesqueros.

Puerto	Mérida	Progreso
Celestún	95 km	120 km
Sisal	42 km	71 km
Chuburná	55 km	18 km
Yucalpetén	34 km	1 km
Telchac	68 km	40 km
Chabihau	78 km	55 km
Dzilam de bravo	106 km	81 km
Rio lagartos	217 km	231 km
San Felipe	193 km	251 km
Las Coloradas	229 km	243 km
El Cuyo	251 km	284 km



5. Diagnóstico y retos de desarrollo de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán

En los apartados siguientes se aborda el diagnóstico de la situación de los puertos pesqueros y turísticos concesionados a ASIPONA Progreso, a la fecha de elaboración del presente PMDP, considerando las expectativas de desarrollo de dichos puertos y su vinculación con la economía regional principalmente.

Se efectuó análisis de la conectividad de los distintos puertos con su mercado relevante y se estudió el balance de oferta y demanda de infraestructura y de servicios portuarios, considerando su situación financiera que sustente la viabilidad de inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios.

El diagnóstico realizado presenta la situación problemática de los puertos considerados, los retos que enfrentan, explorando escenarios futuros, por lo que contribuye a clarificar una imagen objetivo o la visión de dónde se quiere llegar con la suma de esfuerzos y recursos portuarios, sustentando de esta manera la planeación estratégica que será presentada en el capítulo siguiente.



5.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de conectividad.

En cuanto a la conectividad marítima de los puertos pesqueros y turísticos cabe señalar que éstos atienden de manera eficiente los requerimientos para la navegación de las embarcaciones pesqueras, ya que en su mayoría cuentan con canales de navegación de 2.5 m, y muros de atraque con profundidades de 1.5 m en promedio. Las profundidades de atraque son variables de puerto en puerto, ya que pueden tener profundidades someras de entre 1 m y 80 cm, hasta 1.8 m y 3 m. No obstante, esa variabilidad, los requerimientos son atendidos de forma adecuada en tanto que las embarcaciones ribereñas requieren no más de un metro de calado.

En el caso del puerto de Yucalpetén, que atiende una flota pesquera mayor, la profundidad de los muelles pesqueros es de 1.7 m, misma que resulta suficiente para la demanda que está presentándose en el puerto.

En este mismo sentido, en los puertos que presentan movimiento de embarcaciones para el turismo náutico, como Yucalpetén y, de manera incipiente, Telchac, cuentan con calado suficiente para atender la demanda, ya que las embarcaciones turísticas y de recreo que operan en la zona no requieren más de 1.3 m de calado.

En cuanto a posiciones de atraque, algunos puertos pesqueros presentan insuficiencia de muros para el desembarco de mercancías, así como para el amarre y resguardo de embarcaciones; así mismo, y como se puede apreciar en diversos puertos, dado el movimiento de mareas, muchos pescadores recurren a las playas dentro de los puertos para descargar y resguardar sus embarcaciones, ya que algunas veces los muros son altos; en estos casos es necesario analizar la posibilidad de instalar muelles flotantes de uso común que faciliten la descarga de productos pesqueros.

Así mismo, en la mayoría de los puertos pesqueros, salvo Yucalpetén y Telchac, así como San Felipe y Rio Lagartos, existen necesidades de urbanización de las áreas contiguas a los muelles; dicha urbanización, además de favorecer a la actividad pesquera, redundaría en una mejor imagen y en el desarrollo del turismo náutico en los distintos refugios pesqueros. En este sentido, sería favorable para esas actividades el que las autoridades correspondientes establecieran un programa de regularización e impulso de actividad pesquera y náutica de los puertos y buscar esquemas que permitan dotar al puerto de los servicios de pavimentación, alumbrado y seguridad.

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



ADMINISTRACIÓN DE
PUERTOS Y MARINA
MARINA

En general, los puertos cuentan con vías de comunicación terrestre relativamente eficientes, ya que permiten la entrada y salida de vehículos para el transporte de los productos pesqueros, cuyo costo está más bien determinado por la distancia que separa cada puerto con los centros de procesamiento y distribución de productos pesqueros, que son a saber las empacadoras de Yucalpetén y Mérida, respectivamente. De manera similar, el transporte de turistas náuticos está determinada por la distancia con el principal emisor de turistas que es Mérida, ya que las carreteras que los comunican están en buen estado.

En cuanto al Puerto de las Coloradas, único puerto que registra actividad pesquera y el manejo de granel mineral, presenta ciertas deficiencias: en lo relativo a la pesca, no cuenta con dársena de resguardo ni infraestructura de atraque para atender los requerimientos de los pescadores, por lo que éstos desembarcan en la playa. En el caso del granel mineral, no obstante que el puerto cuenta con la mayor profundidad de todos los puertos pesqueros del estado, 4 m en marea baja y 5.2 m en marea alta, dado que mueve una carga de baja densidad económica, para que el movimiento sea competitivo, ésta tiene que ser movida en grandes embarques, los cuales están limitados por el calado existente; en tal sentido, es necesario evaluar la posibilidad de construir obras de atraque que apoyen la carga de la sal y el desembarque de productos pesqueros.

En el caso de la sal, anteriormente se estuvo llevando la sal hasta el puerto de Progreso, pero movilizar tal distancia dicho producto, sacó de competencia a los embarques por Puerto Progreso, y ha confinado al puerto a operar embarques más pequeños mediante barcazas. En este sentido, es importante se considere la mejora de la conectividad marítima ya que las exportaciones de sal de Las Coloradas van con destino a Perth Amboy, Wilmington y Cabo Cañaveral en EUA.

Análisis del mercado relevante

Producción pesquera.

Para la producción pesquera de Yucatán existen dos mercados relevantes. El más importante económicamente hablando son los de exportación, particularmente los correspondientes a Italia, España, Grecia y Portugal, y, en menor medida, los de otros países de Europa. Tal es la relevancia de la exportación, que la Unión Europea (UE) ha certificado 12 plantas empacadoras de productos pesqueros y da seguimiento a las aguas de donde se extraen dichos productos; también se exportan ciertos productos a Japón, aunque los requerimientos sanitarios no son tan estrictos como los de la UE cabe señalar que la exportación de algunos productos como el pulpo maya y vulgaris, llega a ser el 70% de la producción, siendo que Yucatán representa el 90% de la producción a nivel nacional. El otro 30 % de la producción se reparte regionalmente en la península y parte en la Ciudad de México. También se exportan otros productos, como camarón, langosta y diversas especies de pescado, aunque en menor medida, dado que son de menor valor comercial y las distancias con el centro del país son considerables, debiendo competir con productores de Tamaulipas y Veracruz, en el Golfo de México, y Sonora y Sinaloa, en el Pacífico.

La producción pesquera en el Estado de Yucatán durante los últimos 5 años presentó un incremento del 7.66%, 5.54%, 6.72% y 20.65% comparativo con el año anterior respectivamente, como se puede apreciar en el ejercicio 2018 resalta un incremento considerable del 20.65% con respecto al 2017, como se muestra en la gráfica siguiente.

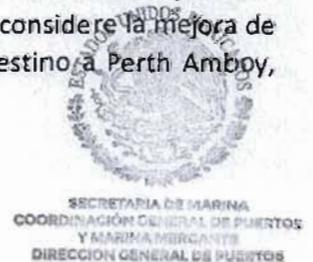




Figura 81 Producción pesquera de Yucatán (toneladas de peso vivo)



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

El turismo náutico.

En cuanto al turismo náutico, éste solo se ha desarrollado de manera importante en Yucalpetén y de manera incipiente en Telchac. Ello se debe a que la demanda de infraestructura náutica responde a la demanda de la población que tiene posibilidad de acceder a una embarcación de recreo, la cual proviene principalmente de Mérida. Como segmento de mercado adyacente al de turismo náutico, se encuentra el turismo ecológico que requiere de embarcaciones de recreo; este tipo de turismo se encuentra en desarrollo en puertos ubicados en áreas ecológicamente relevantes como son Celestún, Río Lagartos, San Felipe e incluso Dzilam de Bravo, aunque estos puertos en su mayoría están más alejados de Mérida, de manera que tienen que permitir la coexistencia de la pesca y el turismo náutico en el uso de instalaciones, y en el caso de Celestún, no obstante su cercanía con Mérida, la actividad se desarrolla fuera del puerto, pero dentro de la Ría, en embarcaderos autorizados.

Es importante señalar que existe la posibilidad de atender el mercado náutico de la costa sur de los Estados Unidos, particularmente de los estados de Texas, Luisiana, Misisipi, Alabama y Florida. Las embarcaciones registradas en estos estados americanos ascienden a 4.7 millones, que representan 39% del mercado de EUA. De este universo total, las embarcaciones aptas para realizar la travesía hacia puertos fuera de USA son aquellas mayores a 26 pies, cuyo número equivale al 5.1% del total registrado. Así, el mercado potencial asciende a 240 mil embarcaciones; sin embargo, esta actividad requiere de infraestructura, servicios y condiciones regulatorias más adecuadas para su desarrollo.

El granel mineral (salinero).

En el caso de Las Coloradas, en cuanto al movimiento de mineral, el mercado relevante, es la costa Este de los Estados Unidos, en donde es utilizada en diversos procesos industriales y para el deshielo de carreteras en la temporada invernal.



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Tabla 75 Principales productores de sal del mundo

País	2015	2016	2017	2018
China	70.00	67.00	67.00	68.00
Estados Unidos	45.00	42.00	40.00	42.00
Alemania	12.50	12.00	13.00	13.00
India	17.00	25.00	28.00	29.00
Canadá	12.50	14.00	12.00	13.00
Australia	11.00	11.00	11.00	12.00
México	9.09	8.91	8.67	9.39
Brasil	7.50	7.60	7.40	7.50
Francia	6.00	6.00	4.50	4.50
Reino Unido	5.00	5.00	5.10	5.10
Otros	74.40	75.80	91.09	92.00
Total	269.99	274.31	287.76	295.49



En 2015, la producción de sal a nivel mundial de los principales productores ascendió a 269 millones de toneladas. EU y China dominan la producción mundial de sal; en conjunto producen 37.2% del total mundial.

Para productores como México, el mercado de EUA es grande y cercano, y se estima en 13 millones de toneladas.

Tabla 65 Estadística de movimiento de sal en puerto Progreso

Concepto	2014	2015	2016	2017	2018
Movimiento de sal po puerto Progreso	376	262	158	259	369

Análisis de la demanda.

Producción pesquera.

Yucatán representa el décimo estado costero en producción pesquera; en algunas especies, como el pulpo representa el primer lugar nacional.



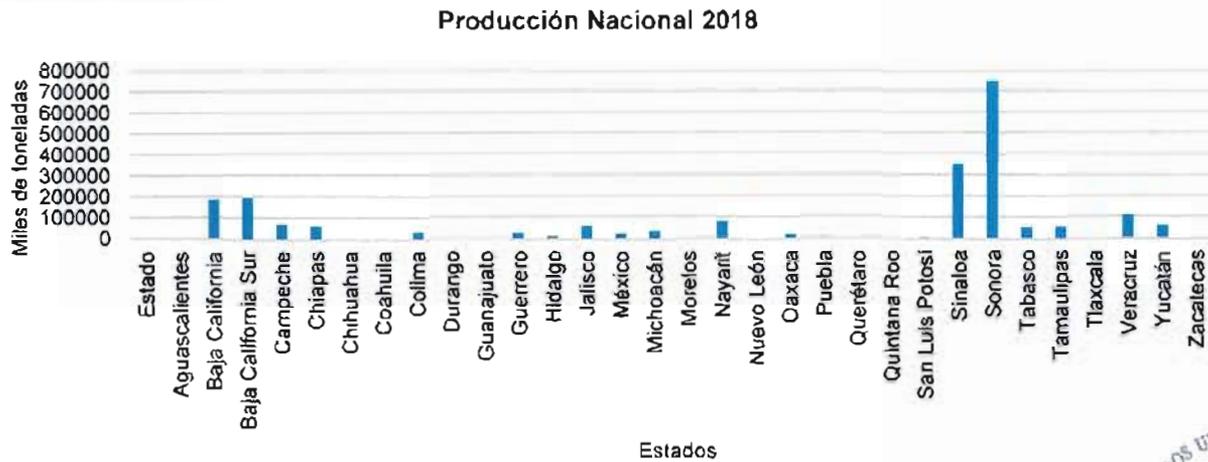


Figura 82 Producción pesquera en los principales Estados Productores (miles de toneladas de peso vivo)



SECRETARÍA DE MARINA Y MARINA MERCANTIL Y PUERTOS

Del total de la producción obtenida, se procesa casi el 90%, principalmente en producto congelado. De las especies que se someten al proceso de congelación, la principal es el pulpo con el 74%, seguido por la escama con el 23% y en menor proporción el tiburón y cazón, camarón y otras no especificadas.

Durante 2018, la producción pesquera de Yucatán ascendió a poco más de 55 mil toneladas, la pesca de la zona es ribereña y, como se ha señalado anteriormente, la actividad la realizan flotas de embarcaciones menores que operan en los puertos pesqueros y de abrigo concesionados a la ASIPONA Progreso

El principal puerto pesquero es Yucalpetén, el cual concentró el 48% de la producción estatal de 2018, seguido por Celestún, con 25%, y Dzilam de Bravo, con 10%.

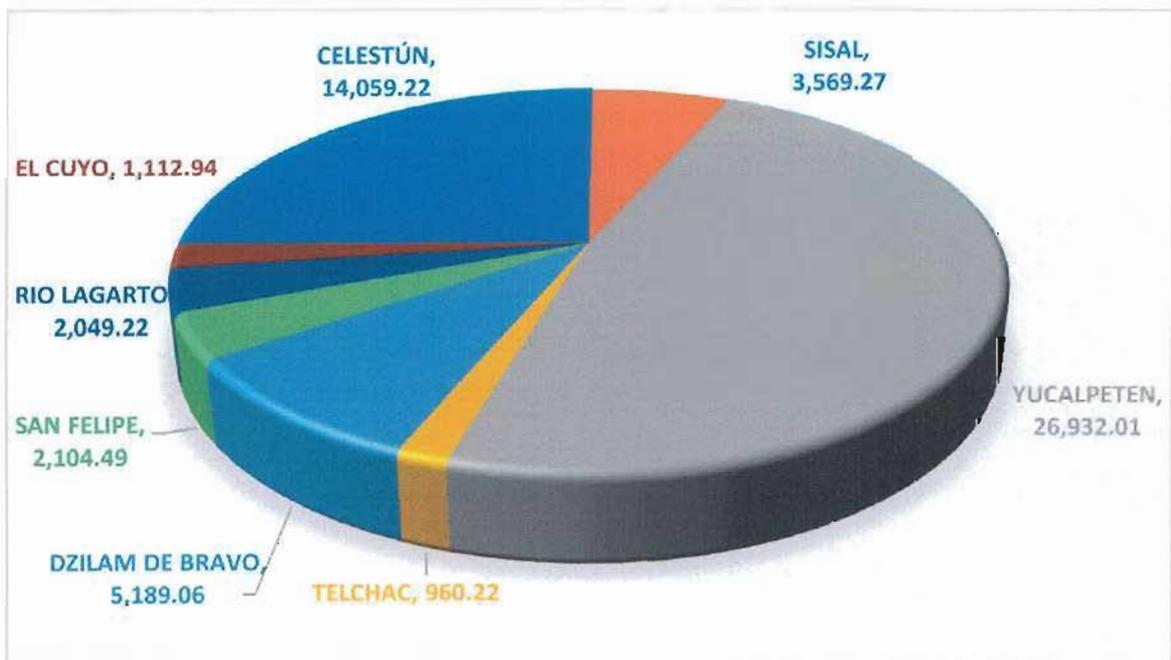


Figura 83 Producción Pesquera de Yucatán. 2018 (miles de toneladas en peso vivo)



La pesquería de escama y, en particular, de mero, la más importante del estado, muestra problemas de sobreexplotación, aunque en los últimos años se ha observado que las especies asociadas han aumentado en la captura. La captura de pulpo, la principal captura de la región, está en equilibrio.

Tabla 76 Volumen de las principales especies capturadas en puertos pesqueros de Yucatán (Ton)

Año y especie	2014	2015	2016	2017	2018
Anchoveta	29.59	15.24	2.81	10.39	3.45
Atún	25.82	24.57	31.84	44.96	31.62
Bagre	35.06	7.99	16.20	18.44	44.93
Bandera	170.52	286.09	141.81	263.82	450.78
Besugo	31.22	83.24	80.22	76.42	70.12
Bonito	131.53	190.41	157.50	76.09	403.80
Cabrilla	7.41	6.06	4.29	7.93	15.57
Camarón	257.50	339.60	100.00	111.25	146.95
Caracol	39.08	33.35	27.65	24.86	9.88
Cazón	176.86	201.50	184.15	185.86	307.35
Corvina	224.34	159.71	188.16	251.43	197.76
Esmedregal	375.16	375.02	412.34	454.52	270.53
Guachinango	550.55	618.76	697.65	601.52	566.55
Jaiba	36.39	34.02	6.88	224.74	81.60
Jurel	404.75	384.84	391.81	350.42	617.75
Langosta	421.18	433.79	379.03	643.78	597.66
Lisa	74.97	57.05	48.80	63.65	27.92
Mero	6,091.93	8,456.32	6,803.08	7,111.20	5,714.85
Mojarra	336.93	335.13	418.53	904.85	943.81
Otras	2,365.08	3,577.09	2,704.73	2,788.56	2,860.13
Pámpano	18.96	10.21	14.96	15.77	3.93
Pargo	603.39	554.35	684.63	692.97	591.00
Pepino de mar	1,199.92	643.48	1,886.77	2,006.26	1,196.57



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

N



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 NACIONAL DE PESQUERÍA
 Y ACUICULTURA

Tabla 77 Volumen de las principales especies capturadas en puertos pesqueros de Yucatán (Ton) Continúa

Año y especie	2014	2015	2016	2017	2018
Peto	357.75	311.91	261.70	252.30	370.39
Pierna	15.48	13.17	12.83	8.15	5.36
Pulpo	24,973.66	24,780.39	27,034.51	25,121.75	36,965.09
Raya y similares	160.11	189.44	350.69	207.06	446.00
Robalo	150.76	126.93	119.78	103.47	78.54
Rubia y Villajaiba	1,389.71	1,673.41	2,243.22	2,880.77	2,877.22
Rubio	1,050.13	1,207.11	2,058.91	2,191.35	1,655.35
Sardina	222.54	0.00	215.33	232.84	295.78
Sierra	89.10	40.96	70.98	100.37	67.27
Tiburón	126.47	203.13	138.84	184.65	254.15
TOTAL	42,143.85	45,374.27	47,890.64	48,212.59	58,169.65



La actividad pesquera en el estado se desarrolla bajo dos tipos de organización: la que se practica por parte de los pescadores independientes, con lanchas de fibra de vidrio con eslora menor a los 30 pies, y la que se realiza en forma organizada por parte del sector empresarial, que se realiza con embarcaciones superiores a los 35 pies de eslora. Dicha producción pesquera, no es otra cosa sino el producto del esfuerzo pesquero del estado, que se traduce en pescadores y embarcaciones, lo que de acuerdo con información de la CONAPESCA 2018, en el estado de Yucatán se cuenta con 10,921 embarcaciones pesqueras, mismo que demandan infraestructura y servicios portuarios.

El turismo náutico.

Por lo que se refiere a embarcaciones de turismo náutico, estas se encuentran registradas en los puertos de Yucaipetén, Celestún y Telchac, principalmente.

Tabla 78 Infraestructura organizativa y de pesca de la población pesquera en los puertos pesqueros del estado

Puerto	Embarcaciones pesqueras	Embarcaciones de recreo y deportivas	Total de embarcaciones 1/	Población de Pescadores 2/
Celestún	1,675	90	1,765	1,502.00
Sisal	815	38	853	895
Chuburná	813	481	1,294	426
Yucaipetén	2,121	1,503	3,624	3,376
Telchac	763	152	915	333



Chabihau	-	-	-	757
Dzilam	2,987	76	3,063	1,263
San Felipe	436	22	458	562
Rio lagartos	600	110	710	532
Las Coloradas	176	3	179	150
El cuyo	535	7	542	691
Totales	10,921	2,482	13,403	10,487

Fuente:

1/ Datos proporcionados por Capitanía Regional de Progreso y Capitanías adscritas

2/ Datos obtenidos en el padrón de pescadores publicado por SEPASY, en Chabihau incluye datos del puerto de San Crisanto y el puerto de Santa Clara, y la población pesquera de Progreso, Chichxulub y Chelem se incluye en el renglón de Yucaipetén

Granel mineral (salinera).

En el mercado de granel mineral de las Coloradas, la demanda servicios portuarios se genera por la producción de sal a granel, que es exportada por la empresa Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V. (ISYSA), la cual se produce y transporta en banda hasta el vertedor, de donde se exporta a través de barcazas de 5,000 ton que son remolcadas a sus mercados de destino en la costa este de EUA. Esta producción enfrenta una gran competencia por la presencia cada vez mayor de productores como Chile, que puede operar buques Panamax desde sus salineras, como la del Gran Salar de Tarapacá cual se ubica a 100 kilómetros al sur de la ciudad de Iquique, Chile.

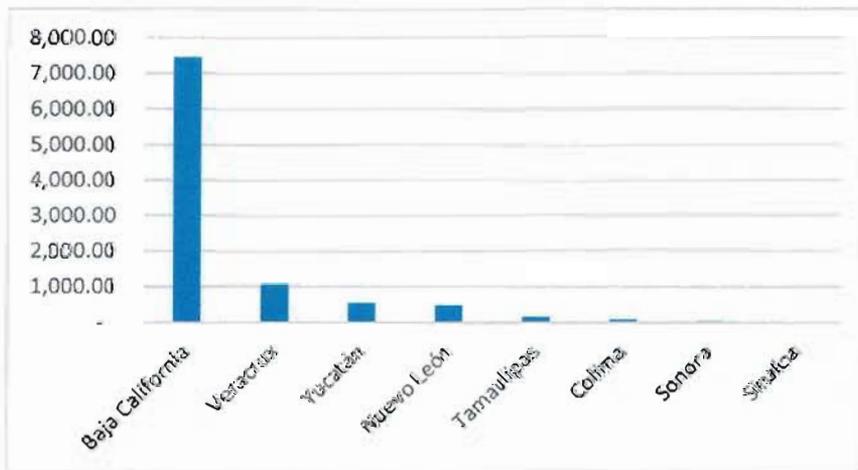


Figura 84 Producción en 2018 de sal en México (miles de toneladas)



ISYSA ha realizado esfuerzos para embarcar la sal a granel en buques de mayor tamaño para aumentar su competitividad. En 2012, se transportó sal en barcazas al Puerto de Progreso y de ahí se cargó a buques; sin embargo, los costos integrados de traslado y maniobras de Las Coloradas - Progreso - destino final no resultaron competitivos; actualmente se está exportando directamente a la costa norteamericana del Golfo de México.

Dada la situación actual de competencia y problemáticas de acceso al mercado no se anticipa un crecimiento sustancial de las exportaciones de sal a granel a través de Las Coloradas.

[Handwritten signature]



Análisis de la Oferta.

Producción pesquera.

En lo que se refiere a la pesca, la oferta de infraestructura portuaria relevante, además de la protección y la navegación, se conforma por las obras de atraque o, en su caso, las playas dentro de los refugios pesqueros, ya que es la parte directa que se demanda tanto para el zarpe y como para el arribo de embarcaciones.

Cada uno de los puertos presenta una problemática diversa, la cual se resume en las siguientes páginas.

Celestún.

El puerto presenta diversos problemas de infraestructura y servicios, uno de ellos es la existencia de una charca salinera que se encuentra fuera de servicio, la cual, al no tener entrada y salida de corrientes de agua, se encuentra contaminada por el agua estancada, representando un foco de infección para la población.

Ante los requerimientos del gran número de embarcaciones que operan en el puerto, se requiere de la construcción de más muros de atraque y la reparación de los existentes.

Por otra parte, el transporte litoral es intenso y propicia la formación de bajos en la entrada del canal de navegación demandando la realización constante de dragados de mantenimiento. Se estima que la necesidad de más infraestructura requiere la construcción de 429 metros de longitud de atraque para embarcaciones pesqueras.

Sisal.

La flota que opera en el puerto es de pesca ribereña, con embarcaciones de 25 a 32 pies de eslora, por lo cual la profundidad del puerto no presenta mayores problemas en su operación. En las zonas circundantes al refugio pesquero existen construcciones informales que utilizan los pescadores para almacenar materiales y equipo de pesca.

Existen 5 cooperativas pesqueras registradas, de las cuales únicamente operan 3.

La vialidad que da acceso al lado sur (muelles de peine) necesita ser mejorada en sus trazos.

Ante el número de embarcaciones pesqueras que operan en el puerto, se requiere de la construcción de más muros de atraque, dicho requerimiento se estima en 340 metros.

Chuburná.

El puerto presenta un importante azolvamiento derivado del transporte litoral. La escollera oriente se encuentra deteriorada, porque las marejadas y el viento han provocado el deslizamiento de las rocas. Así mismo, las bitas de los muros de atraque requieren mantenimiento.

Yucalpetén.

El puerto cuenta con obras de atraque de propiedad particular dedicados a astilleros, congeladoras y slips para yates. El estado físico de los muelles es bueno. El importante movimiento del puerto ha favorecido una mayor asignación de recursos para la conservación de la infraestructura.

Chabihau.

Se ubica al este de Telchac Puerto, a una distancia de 16 kilómetros por la costa, y a una distancia de 78 kilómetros de Mérida. No se han detectado requerimientos urgentes de obras.



SECRETARÍA DE MARINA
COMISIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL



ADMINISTRACIÓN DE
PUERTOS Y MARINA
MERCANTIL

Telchac.

En cuanto a la infraestructura pesquera, se requiere mejorar e incrementar la capacidad de atraque, en cuanto a la infraestructura turística. Recientemente se otorgaron concesiones para tres marinas en el recinto portuario a nombre de Beatriz Eugenia Paredes, PL. Inmuebles y Proyectos, S.A. de C.V. y Organizaciones Quero S. de R.L. de C.V, ésta última a la entrada del puerto y las otras dos al fondo del canal principal.

En el puerto existe un área susceptible de ser cesionada para la construcción y operación marina y otras actividades turísticas. Se estima que es necesario para el puerto la construcción de un muro de atraque de 150 metros de longitud.

Dzilam de Bravo.

Para poder atender los requerimientos de obras de atraque para los pescadores locales se estima necesaria la construcción de un muro de atraque para pesca de 540 metros de longitud. De igual forma, se tiene la falta de muros de contención, por lo que las embarcaciones tienen que atracar en la arena.

San Felipe.

Ante el incremento que se ha registrado de turistas náuticos y, en consecuencia, de proveedores, se ha planteado el proyecto de construir una marina en el puerto interior, lo que requeriría de una obra de protección de 226 metros. Por otro lado, el nivel de las escolleras es muy bajo y por lo mismo se ha producido un gran deterioro en los bolsacretos.

Río Lagartos.

Al igual que en San Felipe, el requerimiento para atender al turismo náutico se ha incrementado, lo que podría requerir de la construcción de infraestructura básica para la instalación de una marina; en tal sentido, se requerirá una obra de protección de 428 metros de longitud.

El turismo náutico.

En cuanto a la oferta de infraestructura para el turismo náutico, solo Yucalpetén y Telchac cuentan con infraestructura de atraque para este mercado. El primero, cuenta con 40 marinas privadas, de las cuales se encuentran activas 34 y 6 de ellas se consideran inactivas por haberse encontrado sus terrenos sin ocupación. La infraestructura a detalle de cada una de las marinas, se muestra en la tabla de Marinas de Yucalpetén.

Tabla 79 Obras de atraque en Yucalpetén

Denominación de muelle	Localización en plano	Disposición	Longitud (m)	Ancho (m)	Bandas atraque	Longitud atraque (m)	Altura (m)	Prof. (m)	Descripción de la estructura
Muelle de pescadores	OA1	Marginal	1,535.25	3.00	1	1,535.25	1.7	- 2	Concreto pilotes

Tabla 80 Obras de atraque en Yucalpetén (continúa)

Denominación de muelle	Localización en plano	Disposición	Longitud (m)	Ancho (m)	Bandas atraque	Longitud atraque (m)	Altura (m)	Prof. (m)	Descripción de la estructura
Muelle Astillero Cuevas	OA2	Marginal	133.00	3.00	1	133.00	1.50	- 1.7	Muro de concreto
Muelle Maspesca	OA3	Marginal	53.00	3.00	1	53.00			Muro de concreto
Muelle Marina Mimsa	OA4	Marginal	105.20	3.00	1	105.20			Muro de concreto
Varadero Don Francisco	OA5	Marginal	122.40	3.00	1	122.50			Muro de concreto
Varadero	OA6	Marginal	106.10	3.00	1	106.10			Muro de concreto
Marina Yucalpeten	OA7	Espigones (22)			40		1.50	- 1.7	Madera con pilotes y concreto
Muelle de Pescadores 2	OA8	Marginal	502.00	3.00	1	502.00	1.70	- 2	Concreto y Pilotes
Marina del Sureste	OA9	Peines y espigones					1.50	- 1.7	Madera con pilotes
Marina Varadero	OA10	Marginal	14.00	1.00	1	14.00	1.50	- 1.5	Madera con pilotes
Marina Mussi	OA11	Espigones (2)			4		1.50	- 1.8	Concreto
Marina Blancas	OA12	Espigones (4)			2		1.00	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Turbonada	OA13	Espigón	20.00	1.50	1	24.00	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Chavetas	OA14	Espigones (8)		1.50	37		1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Torre 1	OA15	Espigones (2)	118.50 24.00	1.40	19		1.50	- 1.8	Madera con pilotes



Marina Johnson	OA16	Espigones (2)	36.00 28.00	1.50	3	36.00 28.00	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Torre 2	OA17	Espigones (2)	120.00 46.00	1.50	4	120.00 46.00	1.50	- 1.6	Madera con pilotes
Marina López	OA18	Espigones (2)	10.00	1.50	1	20.00	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Alacranes	OA19	Espigones (2)	206.66 258.6 1	1.40	5	206.66 258.6 1	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Alacranes	OA20	Espigón y marginal	98.70 85.30	1.50 0.60	5	98.70 85.30	1.40	- 1.7	Madera con pilotes de concreto
Marina Karma	OA21	Espigones (4)			8		1.70	- 1.7	Madera con pilotes
Marina Silcer 2	OA22	Espigones (4)	13.00 X 4	1.40	8	104.00	1.50	- 1.5	Madera con pilotes

Tabla 81 Obras de atraque en Yucalpetén (continúa)

Denominación de muelle	Localización en plano	Disposición	Longitud (m)	Ancho (m)	Bandas atraque	Longitud atraque (m)	Altura (m)	Prof. (m)	Descripción de la estructura
Marina Silcer 1	OA23	Peines y espigones							Madera con pilotes
Marina Torre 3	OA24	Espigones (3)	289.00 119.00	1.50		482.00 119.00	1.50	- 1.6	Madera con pilotes
Marina Farah	OA25	Espigones (2)	45.00 34.00	1.50	4	90.00 68.00	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Rojano	OA26	Peines y espigones	160.00	1.45	17	249.00	1.20	- 1.6	Madera con pilotes
Club Náutico Marina Paraíso	OA27	Peines y espigones	221.00	1.40	18	285.00	1.50	- 1.8	Madera con pilotes
Marina Puerta al Mar	OA28	Espigón	93.00	1.30	7	153.00	1.30	- 2.00	Madera con pilotes
Marina Moonshadow	OA29	Espigón	175.00	1.50		541.00	1.30	- 2	Madera con

 SECRETARÍA DE MARINA
 COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARIAS PEQUEÑAS
 ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARIAS PEQUEÑAS




ADMINISTRACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARIAS PEQUEÑAS

									pilotes
Muelle S/N	OA30	Espigón	50.00	1.20	6	125.00	1.30	- 2.00	Madera con pilotes
Marina Laguna Mar	OA31	Espigones (3)	214.80	1.40	14	231.00	1.20	- 2	Madera con pilotes
Marina Juanitos	OA32	Espigones (3)	48.00	1.40	6	100.00	1.50	- 1.7	Madera con pilotes
Marina Leopoldo Paredes Góngora	OA33	Espigones (2)	27.27	1.50	4	56.95	1.50	- 1.7	Madera con pilotes
Marina La Caleta	OA34	Peines							Madera con pilotes y concreto

El granel mineral (salinera).

En el puerto Las Coloradas se cuenta con instalaciones para el movimiento de sal a granel. Estas instalaciones permiten la carga de barcazas de 5,000 ton, para ello, la salida del puerto se tiene que realizar con marea alta. El puerto tiene las siguientes instalaciones:

Muelle de banda transportadora con 3 plumas retractiles de carga a una altura promedio del nivel de mar de 12 m, (alcanzan rendimientos de hasta 300 ton/hr).

- Profundidad marea baja: 13 ft (3.96m).
- Profundidad marea alta: 17 ft (5.18m).
- Calado máximo para cargar: 13ft (3.96m).
- Longitud de atraque: 100 m.

Balance oferta y demanda de Infraestructura y servicios.

Producción pesquera.

Se prevé que los niveles de captura que podrán alcanzarse en los próximos años serán similares a los niveles que históricamente se han observado, de entre 30 mil y 40 mil toneladas, ya que mayores volúmenes de capturan podría poner en riesgo la sustentabilidad de la actividad. La población pesquera se prevé tendrá un número promedio de alrededor de 15 mil pescadores.

En cuanto a necesidades de obras de atraque, considerando el número de embarcaciones registradas y la disponibilidad de muros de atraque y de muelles en espigón, se estiman los siguientes requerimientos.

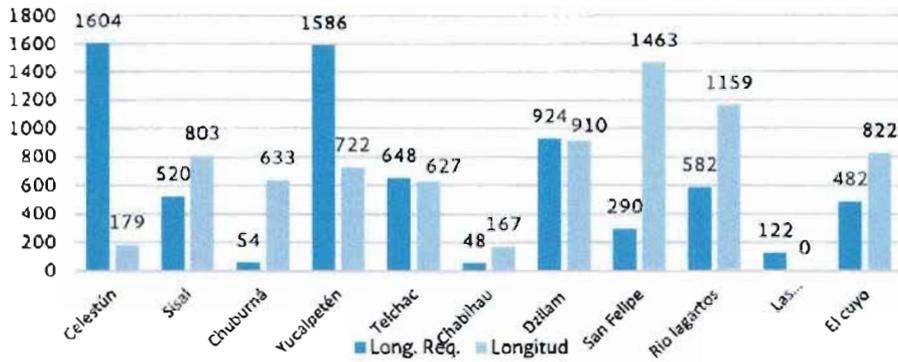


Figura 85 Longitud de atraque vs longitud de atraque requerida para Flota Ribereña

Cabe señalar que en algunos puertos presentan la asignación de posiciones de atraque están asociada a la pertenencia a las cooperativas o asociaciones empresariales existentes, lo que concentra en algunos casos el número de embarcaciones en ciertos frentes.

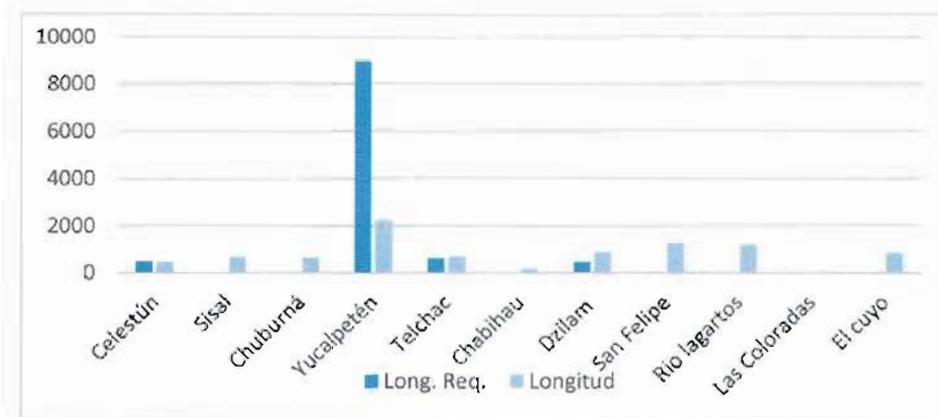


Figura 86 Longitud de Atrque vs Longitud de Atrque requerida para Flota Mayor



El turismo náutico.

En cuanto a la infraestructura de atraque para las embarcaciones turísticas o de recreo, tomando como base los datos de 2018, se presenta la oferta de posiciones de atraque para embarcaciones turísticas (slips) así como las embarcaciones registradas que demandan esta infraestructura.

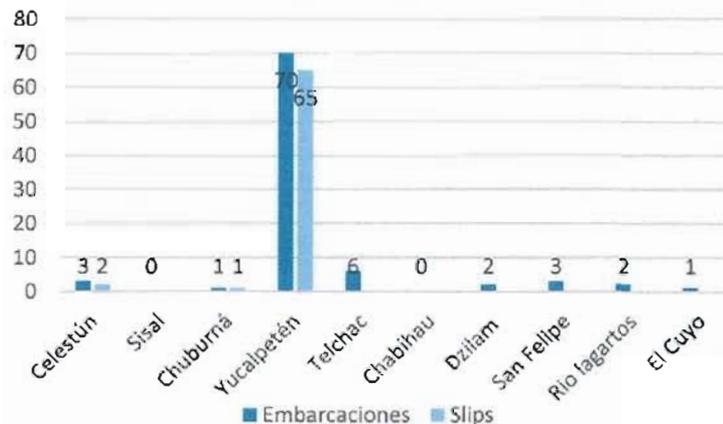


Figura 87 Embarcaciones vs Slips para Embarcaciones Turísticas Mayores a 26"



Para embarcaciones menores a 26 pies de eslora, en la siguiente gráfica se compara el número de embarcaciones con la disponibilidad de posiciones de atraque (slips).

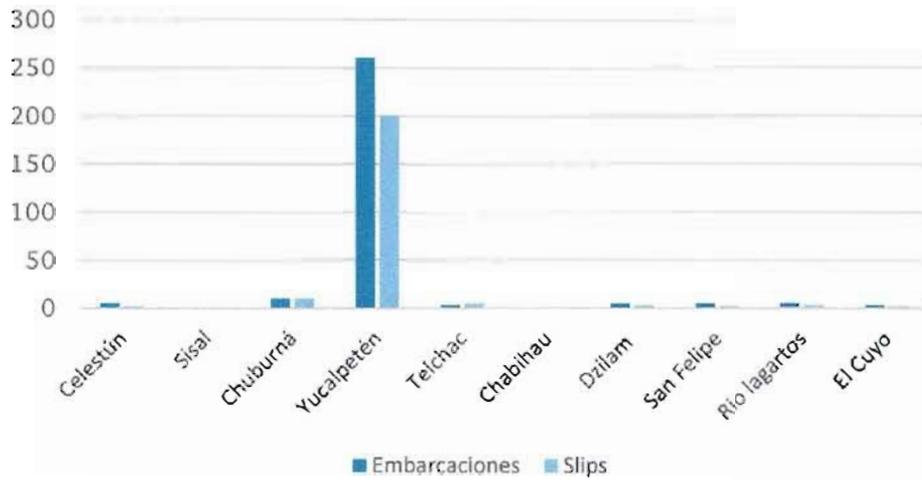


Figura 88 Embarcaciones vs Slips para Embarcaciones Turísticas menores a 26''



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

El granel mineral (salinera).

Por otro lado, y en relación con la oferta y demanda del mercado de granel mineral, que se mueve en el puerto de Las Coloradas, los datos se muestran en la siguiente gráfica considerando la operación desde el año 2014. Se puede apreciar que no obstante tener capacidad instalada para el movimiento de sal, este no presenta grandes movimientos del granel, ya que los embarques resultan poco competitivos por el bajo calado. Cabe señalar que no existe una gran capacidad instalada, debido a que este tipo de carga requiere manejar volumen dada su baja densidad económica.

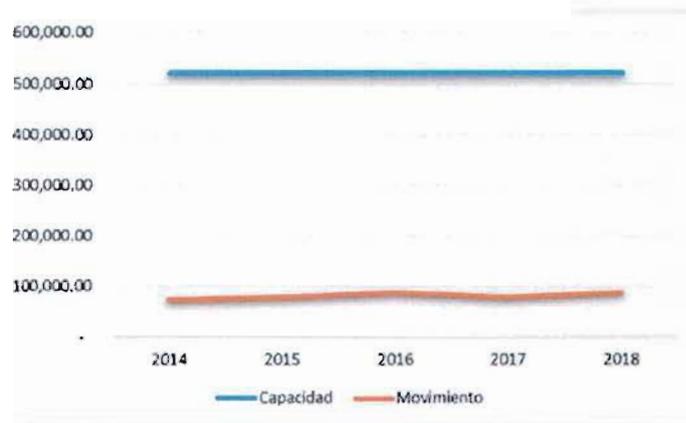


Figura 89 Capacidad Instalada vs movimiento de Sal por Las Coloradas



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARINA

El cálculo anterior considera el promedio de estadía en muelle para el cálculo de la capacidad, si se considera la estadía en puerto puede aún bajar más hasta en 20% dicha capacidad. Lo anterior refleja las altas estadías que presentan las barcasas, de las cuales una parte se debe a los frecuentes cierres de puerto que se presentan, los cuales se han venido incrementando por los fenómenos meteorológicos de los últimos años.

Los cierres de puerto, también incluyen el paro de las operaciones, lo que incide en las estadias de las embarcaciones tanto en muelle y en puerto

Análisis financiero para la Inversión en infraestructura y equipamiento portuarios.

Los puertos pesqueros son de gran importancia económica y social para el desarrollo de la pesca. Su construcción y operación responde a criterios de apoyo a esa actividad económica, por lo que prácticamente no se aplican tarifas por uso de infraestructura y servicios básicos que permitan cubrir los costos de operación e inversión, como en el caso de los puertos comerciales principales del país.

En tal sentido, existe un elevado déficit financiero para este conjunto de puertos, además de importantes requerimientos de construcción de obras y de mantenimiento.

Considerando el estado que guardan los distintos puertos turísticos y pesqueros del estado, mismo que se encuentran bajo concesión a ASIPONA Progreso, se establecieron diversas líneas de acción para poder atender la problemática que plantea el desarrollo de los distintos puertos, los cuales vienen reconocidos en los objetivos del presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario. Se reconoce el mantenimiento que requiere la infraestructura existente, como el desarrollo de nueva infraestructura.

Con el propósito de estimar la viabilidad de las inversiones necesarias, se valoró el potencial económico que genera la producción de bienes y servicios que los puertos actualmente generan, toda vez que representa en muchos casos el sostén de muchas familias que de manera artesanal contribuyen con la captura de especies marinas que se exportan a mercados europeos y asiáticos, no obstante que no representen un ingreso para la operación y desarrollo de los mismos puertos en los que operan.

Dado el aporte social que tiene la operación de dichos puertos, es que ASIPONA Progreso realizará las gestiones necesarias para que dichos proyectos sean aprobados por la autoridad portuaria.

Por otro lado, y considerando el potencial de desarrollo que tiene el turismo náutico, tanto para las comunidades portuarias como para los propios operadores de las instalaciones, ASIPONA Progreso promoverá el desarrollo de la infraestructura básica para marinas y atracaderos turísticos.

Así mismo, tomando en cuenta el potencial de crecimiento que tiene el movimiento de granel mineral por el puerto de las Coloradas, se considera viable el desarrollo de un muelle con longitud y calado suficiente que permita optimizar el manejo de la sal.

5.2 Retos para el desarrollo del puerto

En materia de operación y desarrollo de puertos pesqueros y turísticos de Yucatán los puertos pesqueros tienen capacidad suficiente para atender la demanda de refugios pesqueros, muelles y áreas de navegación generada por la actividad pesquera en el estado de Yucatán. En este sentido, en general, la actividad pesquera tiene el apoyo portuario necesario; el dinamismo de la captura pesquera y el procesamiento e industrialización de los productos responde a otros factores.

Sin embargo, se tienen importantes retos de modernización y ampliación de la infraestructura para atender la demanda esperada para los próximos años con el objetivo de apoyar más adecuadamente el crecimiento de la actividad pesquera y para impulsar el desarrollo del turismo náutico.

En cuanto a la atención de los puertos pesqueros, el reto de ASIPONA Progreso, se centra en mejorar las condiciones operativas de los 15 mil pescadores que operan en los distintos puertos. Se requiere hacer más eficiente la operación de los frentes de agua y las áreas de navegación; dignificar la labor que los pescadores realizan diariamente, misma que contribuye no solo a la alimentación de la familia de cada pescador e incrementar las exportaciones de productos pesqueros, sino que fortalece la economía Yucateca y la posición de México en el mercado internacional.



En tal sentido, existe la necesidad de contar con mayor número de posiciones de atraque, ya sea mediante la construcción de muros de atraque o bien espigones para pesca. Por su importancia podría tratarse de un programa de mejora de la infraestructura portuaria pesquera, cuidando la sustentabilidad de la producción del litoral yucateco.

Dicho programa contempla la construcción de muros de atraque para pesca y rampas de botado en los siguientes puertos con las longitudes de atraque indicadas, los años de realización de las obras se puede consultar en el programa de inversiones del puerto:

- Dzilam, 540 metros
- Celestún, 429 metros
- Sisal, 340 metros
- Telchac, 150 metros

En el puerto de Yucalpetén se plantea la rehabilitación de los muelles y muros de atraque de los muelles públicos 1 y 2.

De igual forma, para mantener la operatividad de los puertos pesqueros se tiene el reto de desarrollar un programa de dragados de mantenimiento en los siguientes puertos:

- Yucalpetén
- Telchac
- Río Lagartos

- Sisal
- San Felipe

Otro reto fundamental es el reordenamiento de la actividad pesquera. Este proyecto requiere ser realizado en el plazo inmediato conjuntamente con la Delegación de CONAPESCA de la entidad, lo que implicaría la regulación del uso de los frentes de agua y áreas de atraque, además de controles de acceso a las zonas de atraque, vigilancia y seguridad.

Actualmente la delegación de CONAPESCA está trabajando en la instalación de Comités Náuticos de ordenamiento pesquero, ya se han instalado el de Celestún y San Felipe; la instalación del resto de estos comités sería la base de este proyecto. A través de los Comités náuticos se iniciarían los esfuerzos para incorporar a los puertos pesqueros áreas para la instalación de servicios de apoyo a la pesca como red de frío y servicios de seguridad y vigilancia. Adicionalmente, es necesario también considerar la pavimentación interior de los puertos, el alumbrado y la seguridad.

Como se ha señalado anteriormente, los puertos pesqueros concesionados a la ASIPONA Progreso, en general no cuentan con prestadores de servicios portuarios y conexos registrados. Por el tipo de actividad portuaria que realizan los pescadores, no son servicios que se requieran necesariamente; sin embargo, es importante evaluar la situación que prevalece en el refugio pesquero de Yucalpetén, donde, por tratarse de un puerto pesquero de dimensiones considerables que alberga embarcaciones de altura y múltiples marinas, así como importantes empresas industriales relacionadas con la pesca y la reparación de embarcaciones.

Se tiene conocimiento de que actualmente existe una problemática importante en relación con la disposición de la basura y con la situación irregular de la venta de bebidas y alimentos en los muelles de pesca No. 1 y 2 de uso público en Yucalpetén, lo cual se tiene que regularizar para el desarrollo óptimo de las actividades del puerto.

En cuanto a los retos para mejorar las condiciones de oferta y operación para el turismo náutico, estos se centran en Yucalpetén, donde existe una demanda directa de posiciones de atraque para este mercado, ya que el puerto presenta un alto grado de saturación de marinas turísticas. Existen requerimientos de desarrollar hasta cinco marinas turísticas de al menos 100 slips cada una. Es importante atender la demanda de espacios e infraestructura para esta actividad, de manera ordenada y sustentable. Así mismo, existe el reto de financiamiento de los diversos servicios e infraestructura, dado que el puerto carece de pavimentación y algunos accesos a las marinas son difíciles. Cuenta con servicio de agua y energía eléctrica, pero carece de alumbrado público dentro del recinto portuario, y de igual forma que en la zona pesquera, no existe servicio de seguridad salvo el prestado por el municipio. De lo anterior, será necesario encontrar un esquema que permita financiar dichos servicios considerando la capacidad de pago de los usuarios y de los cesionarios, que permita sostener la provisión en el largo plazo.

Dada la demanda de servicios turísticos en los puertos de Celestún, San Felipe y Rio Lagartos, resulta indispensable encontrar mecanismos de financiamiento que permitan la instalación de una marina de 100 slips, en cada uno de estos puertos.

Otro gran reto para la comunidad portuaria de Yucatán es la operación de la sal a granel manejada por Industria Salinera de Yucatán, S.A. de C.V. (ISYSA) en sus instalaciones en Las Coloradas y transportadas a través de barcasas de 5,000 ton que son remolcadas a sus mercados de destino en la costa este de EUA. Esta producción enfrenta una gran competencia por competidores con embarques más competitivos en precio, debido a que pueden operar buques Panamax desde sus salineras para llegar a los mismos mercados.

En este sentido, existe el reto de encontrar alternativas de manejo del granel utilizando barcasas y cargar buques de 30,000 toneladas que le den competitividad en el mercado de este commodity.

6. Estrategia para el desarrollo portuario de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán

La planeación estratégica que sustenta este capítulo permite estructurar el conjunto de esfuerzos y recursos que se movilizarán por la comunidad portuaria en los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, para la consecución de objetivos y metas planteadas, constituye una herramienta para que la comunidad portuaria de cada uno de los puertos tenga claridad en sus propósitos y para que las acciones que emprenda se traduzcan en resultados específicos.

En el presente capítulo queda definidas la situación proyectada o visión de cada uno de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, considerados en el PMDP, con un horizonte a 20 años, así como la misión para lograr dicha situación proyectada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción; las metas expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidad de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual atiende el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos, y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a los prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y Reglas de Operación de los diferentes puertos pesqueros y turísticos de Yucatán.

6.1 Visión y misión de los Puertos Pesqueros y Turísticos de Yucatán

Visión

Contar con puertos pesqueros y turísticos económicamente sostenibles y ambientalmente sustentables que impulsan el crecimiento y la competitividad a la vez que permiten el desarrollo de las comunidades en las que se asientan, contribuyendo al desarrollo regional y a la explotación sustentable de los recursos marinos y turísticos, de la costa de Yucatán



Misión

Satisfacer de manera eficiente y competitiva la demanda de infraestructura y servicios portuarios de la actividad pesquera y turística, en condiciones de sustentabilidad económica y ambiental

6.2 Objetivos estratégicos y metas

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

Derivado de la planeación estratégica en este PMDP, en las siguientes tablas descriptivas se define y especifica cada una de las metas que los distintos puertos se proyectan lograr durante la vigencia de este programa maestro. Estas metas, expresadas como los resultados esperados, mantienen relación directa con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionados en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en:

✓



Derivado de la planeación estratégica en este PMDP, en las siguientes tablas descriptivas se define y especifica cada una de las metas que los distintos puertos se proyectan lograr durante la vigencia de este programa maestro. Estas metas, expresadas como los resultados esperados, mantienen relación directa con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionados en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.

Tabla 82 Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

Objetivo Estratégico	Meta	Inversión total estimada (en pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Fortalecer la oferta de infraestructura y servicios portuarios en condiciones de seguridad, sustentabilidad y generación de valor agregado	Mantenimiento al muelle poniente de Yucalpetén.	15,000,000				15,000,000		OP1 y OP2	ASIPONA
	Dragados de mantenimiento a los puertos pesqueros de Sisal y Telchac.	14,000,000					14,000,000	OP1 y OP2	ASIPONA
	Mantenimiento a la infraestructura de los puertos pesqueros de San Felipe y Yucalpetén.	23,000,000					23,000,000	OP1 y OP2	ASIPONA



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA

Tabla 83 Metas de construcción y modernización de Infraestructura y equipamiento

Objetivo Estratégico	Meta	Inversión total estimada (en pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2021	2022	2023	2024	2025		
Fortalecer la oferta de Infraestructura y servicios portuarios en condiciones de seguridad, sustentabilidad y generación de valor agregado			La Entidad no cuenta con proyectos de inversión en desarrollo para los Puertos Pesqueros.						

6.3 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La Zonificación Maestra de los Puertos Pesqueros y Terminales (Celestún, Sisal, Chuburná, Yucalpetén, Telchac, Chabihau, Dzilam de Bravo, San Felipe, Rio Lagartos, Las Coloradas y El Cuyo); están integradas por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido adjudicadas o asignadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, nuevas zonas portuarias que se proyectan en este PMDP como de desarrollo.

En las tablas que se presentan por cada puerto se detallan las zonas portuarias a la fecha de elaboración de este PMDP

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

Recinto Portuario de Celestún

Tabla 84 Zonas portuarias asignadas Celestún

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	N	Servicio general a las embarcaciones	-	19,621.21	ASIPONA
2	Pu	E	Instalación de Turismo	-	1,542.23	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	1,157.94	ASIPONA
4	Pu	E	Marina	-	3,579.58	ASIPONA
5	Pu	E	Vialidades para mantenimiento	-	866.97	ASIPONA
6	Pu	E	Canal de Navegación de Uso Común	13,138.54	-	ASIPONA
7	Pu	E	Canal Secundario	8,829.42	-	ASIPONA
8	Pu	E	Dársena 1 de Uso Común	6,008.20	-	ASIPONA
9	Pu	E	Dársena 2 de Uso Común	8,842.09	-	ASIPONA
10	Pu	S	Áreas de Navegación de Uso Común	192,814.09	-	ASIPONA
11	Pu	S	Vialidades	-	11,134.34	ASIPONA



Recinto Portuario de Sisal
Tabla 85 Zonas portuarias destinadas Sisal.

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalación de atraque para embarcaciones pesqueras.	-	21,641.54	ASIPONA
2	Pu	N	Instalación para embarcaciones relacionadas con la pesca	-	25,313.96	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para turismo	-	3,513.99	ASIPONA
4	Pu	E	Instalación para reparación y servicio a embarcaciones	-	2,334.63	ASIPONA
5	Pu	E	Capitanía de Puerto	-	122.23	ASIPONA
6	Pu	E	Vialidades de mantenimiento	-	8,007.87	ASIPONA
7	Pu	E	Canal de navegación de uso común	11,015.33	-	ASIPONA
8	Pu	E	Canal secundario 1	9,748.33	-	ASIPONA
9	Pu	E	Canal secundario 2	2,000.92	-	ASIPONA
10	Pu	E	Canal secundario 3	3,628.60	-	ASIPONA
11	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común	2,827.43	-	ASIPONA
12	Pu	S	Áreas de navegación de uso común	127,265.61	-	ASIPONA
13	Pu	S	vialidades	-	10,647.47	ASIPONA
14			Reserva portuaria	-	52,520.84	ASIPONA


Recinto Portuario de Chuburná
Tabla 86 Zonas portuarias destinadas

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalaciones para atraque para embarcaciones pesqueras	-	2,870.37	ASIPONA
2	Pu	N	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	7,115.75	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para Turismo	-	2,631.27	ASIPONA
4	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	962.37	ASIPONA
5	Pu	E	Vialidades de mantenimiento	-	3,082.01	ASIPONA
6	Pu	E	Canal de Navegación de Uso Común	9,605.05	-	ASIPONA
7	Pu	E	Canal Secundario	8,783.95	-	ASIPONA
8	Pu	E	Dársena de Ciaboga de uso común	2,375.83	-	ASIPONA
9	Pu	S	Áreas de navegación	334,025.57	-	ASIPONA
10	Pu	S	vialidades	-	2,831.44	ASIPONA

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

 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

Recinto Portuario de Yucalpetén

Tabla 87 Zonas portuarias destinadas Yucalpetén

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	S	Astillero y embarcadero	-	32,910.16	ASIPONA
2	Pa	S	Astilleros, embarcaderos, estación de combustible y marina turística.	-	123,413.96	ASIPONA
3	Pu	E	Marinas turísticas, embarcaderos y astilleros.	-	224,672.05	ASIPONA
4	Pu	N	Instalación para el manejo de productos de pesca.	-	50,089.94	ASIPONA
5	Pu	E	Vialidades para mantenimiento	-	2,051.24	
6	Pu	E	Marinas y embarcaderos (Proyecto)	-	169,465.29	ASIPONA
7	Pu	E	Canal de Navegación Principal.	212,955.89	-	ASIPONA
8	Pu	E	Canal de Navegación Secundario 1	11,398.88	-	ASIPONA
9	Pu	E	Canal de Navegación Secundario 2	27,959.66	-	ASIPONA
10	Pu	E	Canal de Navegación Secundario 3	18,113.35	-	ASIPONA
11	Pu	E	Áreas de Navegación de Uso Común	2,591,296.88	-	ASIPONA
12	Pu	E	Vialidades	-	1,095.26	ASIPONA
13			Reserva Portuaria.	-	20,283.95	ASIPONA

Actualmente en el Puerto de Yucalpetén, existe el interés de la iniciativa privada para desarrollar infraestructura para la prestación de servicios de calidad para el turismo náutico; lo anterior, derivado de la materialización de desarrollos inmobiliarios de alta plusvalía en la zona, así como del crecimiento poblacional y económico de la región, lo cual detona la necesidad de diversificar los destinos que se habían establecidos previamente en Yucalpetén, como es el caso del destino 2PaS. Con el objetivo de atender la demanda en esa zona del puerto se actualiza el destino, considerando el uso particular para el desarrollo de marinas turísticas y el modo de operación semiespecializado considerando la variedad de vocación del destino, con lo cual se podrían generar 50 empleos directos y 100 empleos indirectos durante la construcción, así como 20 empleos directos e indirectos con el inicio de operaciones, y de igual forma se generarían ingresos para la ASIPONA Programa derivado del pago de contraprestaciones de los contratos que se formalicen.



Recinto Portuario de Telchac

Tabla 88 Zonas portuarias destinadas Telchac

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalación de Atraque para embarcaciones pesqueras	-	9,169.48	ASIPONA
2	Pu	N	Instalaciones para actividades relacionadas con la pesca	-	22,228.14	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para Turismo	-	69,191.82	ASIPONA
4	Pa	E	Marina Turística	-	34,426.07	ASIPONA
5	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	1,664.23	ASIPONA
6	Pu	E	Vialidades para mantenimiento	-	2,866.85	ASIPONA
7	Pu	E	Canal de navegación de uso común.	61,551.42	-	ASIPONA
8	Pu	E	Đarsena de uso común	28,074.25	-	ASIPONA
9	Pu	S	Áreas de navegación de uso común	337,139.94	-	ASIPONA
10	Pu	S	Vialidades	-	7,305.41	
11			Reserva Portuaria para marinas	58,296.95	-	

Recinto Portuario de Chabihau
Tabla 89 Zonas portuarias destinadas Chabihau

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalación de atraque para embarcaciones pesqueras.	-	5,160.00	ASIPONA
2	Pu	N	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	5,604.77	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para turismo	-	1,233.77	ASIPONA
4	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	1,684.47	ASIPONA
5	Pu	E	Vialidades de mantenimiento	-	3,418.52	ASIPONA
6	Pu	E	Canal de Navegación de uso Común	12,710.10	-	ASIPONA
7	Pu	E	Canal Secundario	10,053.24	-	ASIPONA
8	Pu	E	Dársena de Ciaboga de Uso Común	3,959.19	-	ASIPONA
9	Pu	S	Áreas de navegación de Uso Común	149,803.81	-	ASIPONA
10	Pu	S	Vialidades	-	11,011.51	ASIPONA


Recinto Portuario de Dzilam de Bravo
Tabla 90 Zonas portuarias destinadas Dzilam de Bravo

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalaciones para atraque para embarcaciones pesqueras.	-	9,439.88	ASIPONA
2	Pu	N	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	5,255.32	ASIPONA
3	Pu	E	Instalaciones para Turismo	-	3,551.47	ASIPONA
4	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	559.48	
5	Pu	E	Instalación para servicio de combustible	-	100.00	
6	Pu	E	Vialidades para mantenimiento	-	2,221.93	
7	Pu	E	Canal de Navegación de uso común	5,005.51	-	ASIPONA
8	Pu	E	Canal de Abrigo	8,513.33	-	ASIPONA
9	Pu	E	Dársena	3,690.42	-	ASIPONA
10	Pu	S	Áreas de Navegación de Uso Común	35,364.61	-	ASIPONA
11	Pu	S	Vialidades	-	12,499.83	ASIPONA

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




ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

Recinto Portuario de San Felipe
Tabla 91 Zonas portuarias destinadas San Felipe

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	N	Instalaciones para actividades relacionadas con la pesca	-	12,210.62	ASIPONA
2	Pu	N	Zona de Abrigo	18,596.94	-	ASIPONA
3	Pu	N	Vialidades para mantenimiento		16,961.17	ASIPONA
4	Pu	N	Marina (Proyecto)	9,742.22	-	ASIPONA
5	Pu	E	Canal de Navegación de Uso Común	66,578.49	-	ASIPONA
6	Pu	S	Canal de Navegación Uso Común	152,143.06		ASIPONA
7	Pu	S	vialidades	-	46.24	ASIPONA
8			Reserva Ecológica	-	5,812.47	

Recinto Portuario de Rio Lagartos
Tabla 92 Zonas portuarias destinadas Rio Lagartos

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalación de atraque para embarcaciones pesqueras	-	9,479.46	ASIPONA
2	Pu	E	Instalación para turismo	-	9,475.33	ASIPONA
3	Pu	E	Capitanía de puerto	-	89.27	
4	Pu	N	Marina (Proyecto)	31,521.39	-	ASIPONA
5	Pu	E	Canal de navegación de uso común	132,149.03	-	ASIPONA
6	Pu	S	Áreas de navegación de uso común	567,150.81	-	ASIPONA
7	Pu	S	Áreas de uso común	-	3,669.54	ASIPONA

Recinto Portuario Las Coloradas
Tabla 93 Zonas portuarias destinadas Las Coloradas

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Instalación de Minerales	-	3,273.28	ASIPONA
2	Pa	E	Banda Transportadora	-	1,825.63	ASIPONA
3	Pa	E	Instalación Salinera	-	10,691.45	ASIPONA
4	Pa	E	Muelle de cabotaje (Proyecto)	-	4,112.87	ASIPONA
5	Pu	E	Autoridad administrativa	-	1,900.92	ASIPONA
6	Pu	S	Áreas de navegación de uso común	194,066.56	-	ASIPONA
7	Pu	S	Vialidades de uso común	-	4,092.93	ASIPONA


 MARINA
 NACIONAL DE PUERTOS
 Y MARINA MERCANTE
 COMISIÓN GENERAL DE PUERTOS

 ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
 PORTUARIO NACIONAL
 MARINA

Recinto Portuario de El Cuyo
Tabla 94 Zonas portuarias destinadas El Cuyo

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número Consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pu	S	Instalación de atraque para embarcaciones pesqueras	-	4,524.78	ASIPONA
2	Pu	N	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	3,129.12	ASIPONA
3	Pu	E	Instalación para Turismo	-	4,247.99	ASIPONA
4	Pu	E	Instalación para reparación y servicio de embarcaciones	-	1,430.81	ASIPONA
5	Pu	E	Vialidades para mantenimiento	-	1,095.29	ASIPONA
6	Pu	E	Canal de Navegación de Uso Común	14,196.88	-	ASIPONA
7	Pu	E	Canal secundario	6,905.09	-	ASIPONA
8	Pu	E	Dársena de Ciaboga de uso común	6,021.97	-	ASIPONA
9	Pu	S	Áreas de Navegación de uso común	100,632.53	-	ASIPONA
10	Pu	S	Vialidades	-	5,296.40	ASIPONA
11			Reserva portuaria	-	3,734.25	ASIPONA

En las tablas descriptivas que se presentan a continuación, se detallan las zonas portuarias proyectadas en este PMDP para desarrollo, especificando la correspondiente justificación técnica, así como la determinación del destino, uso y modo de operación.



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

Tabla 95 Zonas portuarias proyectadas Celestún

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
1PaN	Público	No Especializada	Servicio general a las embarcaciones	-	19,621.21
2PuE	Público	Especializada	Instalación para turismo	-	1,542.23
3PuE	Público	Especializada	Instalación para reparación y servicio general a embarcaciones	-	1,157.94

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura pesquera con una longitud de 200 metros. Celestún tiene un total de longitud de atraque de 1,017 metros para embarcaciones pesqueras, 335 metros de los cuales se encuentran fuera del recinto portuario; en el puerto operan alrededor de 800 embarcaciones pesqueras, se estima un déficit de alrededor 1,300 metros de longitud de atraque; el dotar de 200 metros de longitud de atraque adicional al puerto proporcionaría una mejor operatividad a la flota pesquera del puerto.




Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
4PuE	Público	Especializado	Marina	-	7,802.44

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura de marinas turísticas en el estado, existe demanda insatisfecha y permitiría integrar rutas en la costa Yucateca. La ASIPONA realizaría el dragado y cesionaria a inversionistas privados el desarrollo de los slips y los esquemas de comercialización. Capacidad para 25 slips y 50 embarcaciones.

Tabla 96 Zonas portuarias proyectadas Sisal

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
1PuS	Público	Semiespecializada	Instalación de atraque para embarcaciones pesqueras	-	21,641.54

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura pesquera con una longitud de 340 m. Sisal tiene un total de longitud de atraque de 822 metros para embarcaciones pesqueras; en el puerto operan alrededor de 450 embarcaciones pesqueras, se estima un déficit de alrededor 543 metros de longitud de atraque; el dotar de 220 metros de longitud de atraque adicional al puerto proporcionaría una mejor operatividad a la flota pesquera del puerto.

Tabla 97 Zonas portuarias proyectadas Yucalpetén

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
6PuE	Público	Especializada	Marinas, turísticas y embarcaderos	39,196.87	130,268.42

Justificación técnica

En el puerto de Yucalpetén las marinas existentes se encuentran saturadas, por lo que se requieren más posiciones de atraque se consideran dos áreas para ubicación de marinas potenciales a futuro. La inversión la realizarían los cesionarios potenciales.

Tabla 98 Zonas portuarias proyectadas Telchac

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
2PuN	Público	No especializada	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	22,228.14

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura pesquera con una longitud de 150 m. Telchac tiene un total de longitud de atraque de 691 metros para embarcaciones pesqueras; en el puerto operan alrededor de 350 embarcaciones pesqueras, se estima un déficit de alrededor 370 metros de longitud de atraque; el dotar de 150 metros de longitud de atraque adicional al puerto proporcionaría una mejor operatividad a la flota pesquera del puerto.



Tabla 99 Zonas portuarias proyectadas Dzilam de Bravo

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
2PuN	Público	No especializada	Instalación para actividades relacionadas con la pesca	-	5,255.32

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura pesquera con una longitud de 540 m. Dzilam tiene un total de longitud de atraque de 989 metros para embarcaciones pesqueras; en el puerto operan alrededor de 700 embarcaciones pesqueras, se estima un déficit de alrededor 1,200 metros de longitud de atraque; el dotar de 200 metros de longitud de atraque adicional al puerto proporcionaría una mejor operatividad a la flota pesquera.

Tabla 100 Zonas portuarias proyectadas San Felipe

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
4PuN	Público	No Especializado	Marina (Proyecto)	9,742.22	-



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL MARINA

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura de marinas turísticas en el estado, existe demanda insatisfecha y permitiría integrar rutas en la costa Yucateca. La ASIPONA construiría la infraestructura (obras de protección) y cesionaría a inversionistas privados el desarrollo de los slips y los esquemas de comercialización. Marina de 125 slips y 250 embarcaciones.

Tabla 101 Zonas portuarias proyectadas Río Lagartos

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
4PuN	Público	No Especializado	Marina (Proyecto)	31,521.39	-

Justificación técnica

Infraestructura requerida para complementar la infraestructura de marinas turísticas en el estado, existe demanda insatisfecha y permitiría integrar rutas en la costa Yucateca. La ASIPONA construiría la infraestructura (obras de protección) y cesionaría a inversionistas privados el desarrollo de 50 slips y 100 embarcaciones; y los esquemas de comercialización.

Tabla 102 Zonas portuarias proyectadas Puerto de Las Coloradas

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
4PaE	Particular	Especializado	Muelle de Cabotaje (Proyecto)	-	4,112.87 m ²

Justificación técnica

Con el propósito de permitir el movimiento de sal refinada (embolsada), se está proponiendo la construcción de un muelle de concreto para sustituir el de madera existente que se encuentra totalmente destruido, y permitir el movimiento de sal para su distribución nacional y para exportación, la empresa salinera tiene identificados los mercados nacionales e internacionales para estos movimientos que superarían las 100 mil toneladas anuales. La infraestructura sería construida por la empresa salinera.

En la siguiente tabla se relacionan los principales servicios que podrían ser proporcionados en las terminales y marinas públicas y áreas de uso común de los puertos pesqueros y turísticos, previa autorización del contrato de prestación de servicios firmado con la ASIPONA.

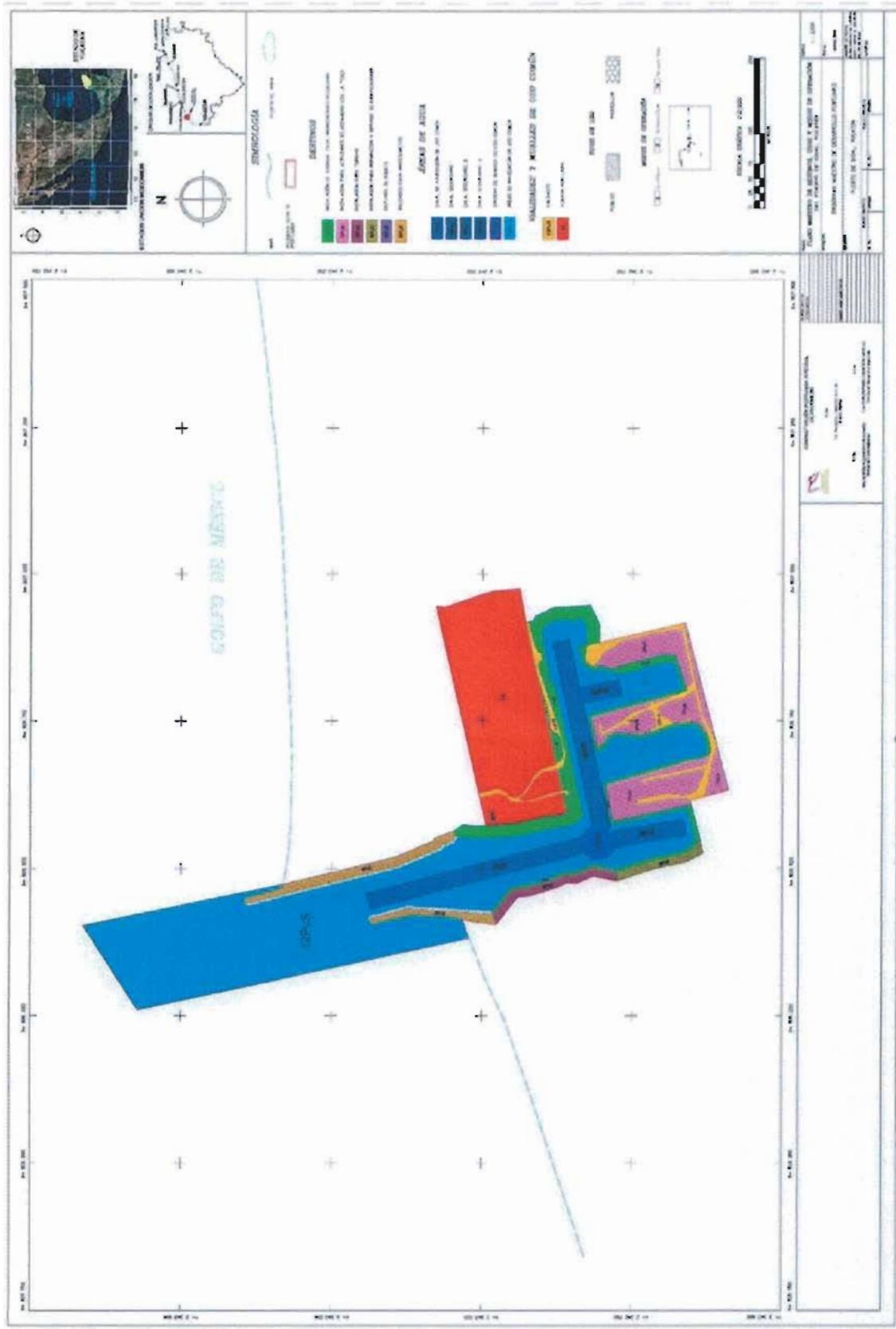
Tabla 103 Servicios Portuarios y áreas para la prestación de servicios en los puertos de Yucatán

		Cantidad de Prestadores	Área en la que presta el servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Pilotaje	A definir por la autoridad	Puertos Pesqueros, Turísticos y Terminales portuarias
	Remolque	A definir por la autoridad	
	Amarre de Cabos	Libre entrada	
	Lanchaje		
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento	Libre entrada	
	Agua potable		
	Combustible		
	Comunicación		
	Electricidad		
	Recolección de basura y desechos		
	Eliminación de aguas residuales		

A continuación, se presentan los planos de usos, destinos y formas de operación de los puertos pesqueros y turísticos de Yucatán, donde se identifican las distintas zonas del puerto, sus usos, destinos y formas de operación, determinadas por la planeación y operación de los distintos puertos.



Figura 91 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Sisal

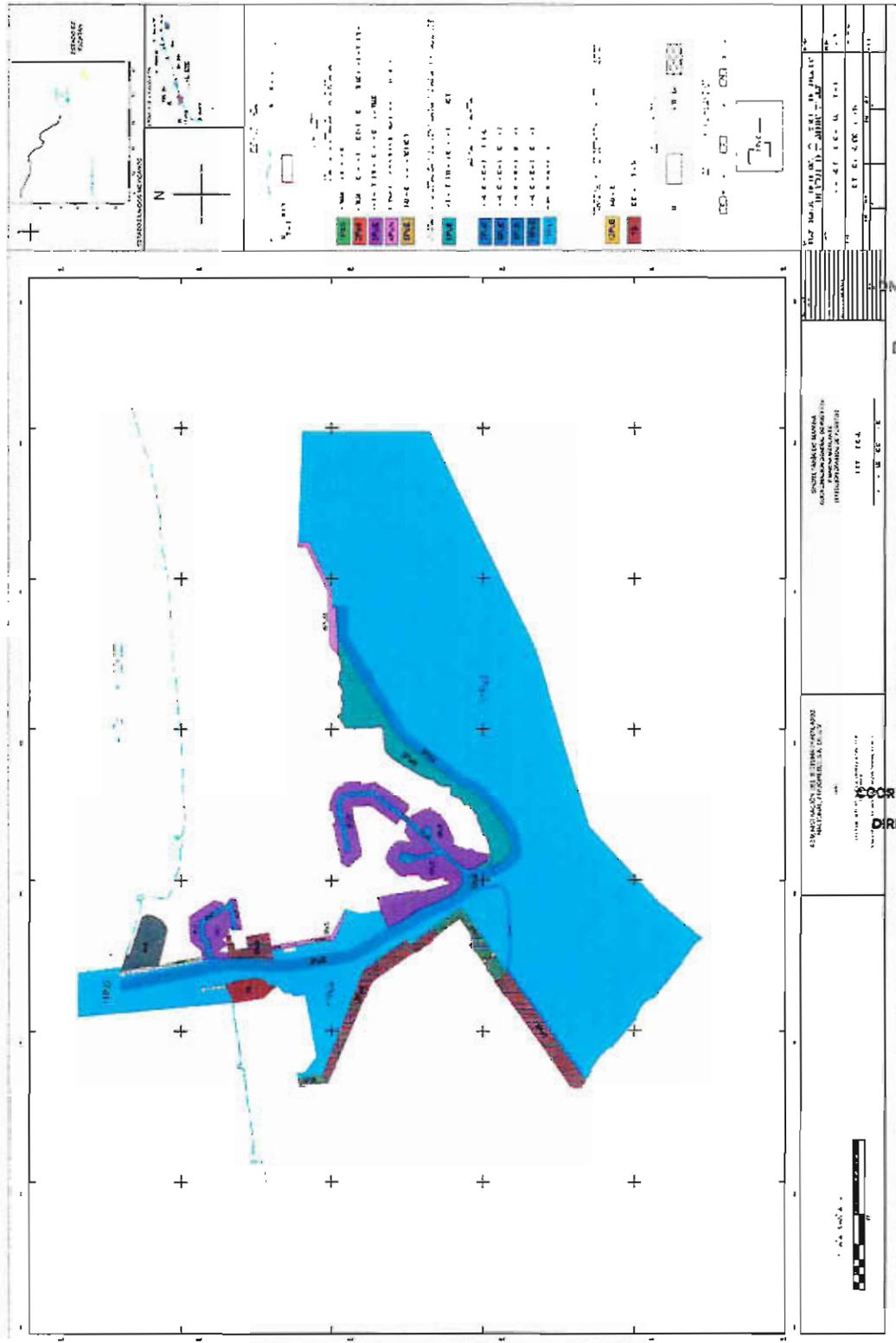


SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MÉRCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS





Figura 92 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Yucalpetén



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL
MARINA
DIRECCIÓN GENERAL

M



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

Figura 93 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Chuburná

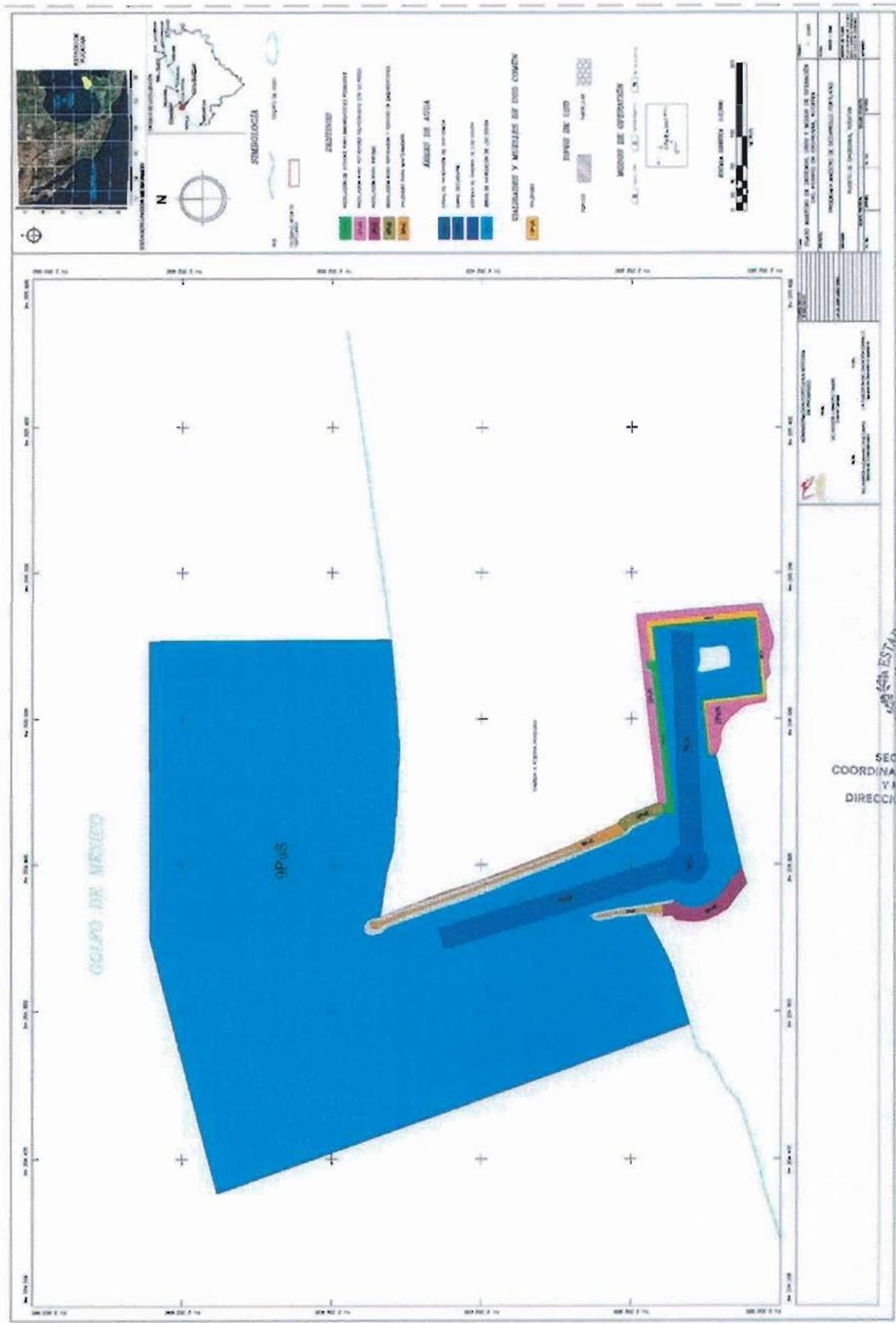


Figura 95 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Chabihau

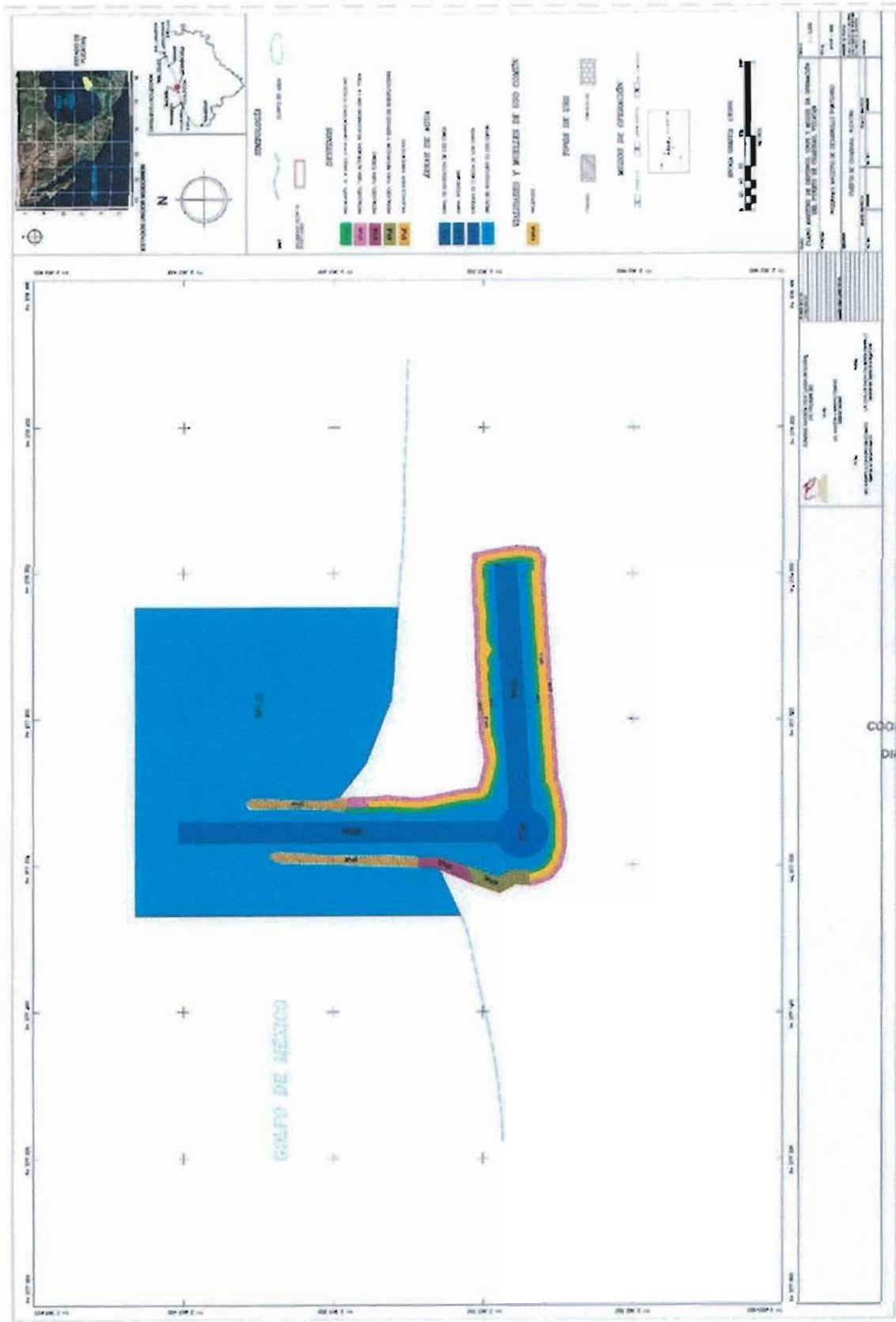
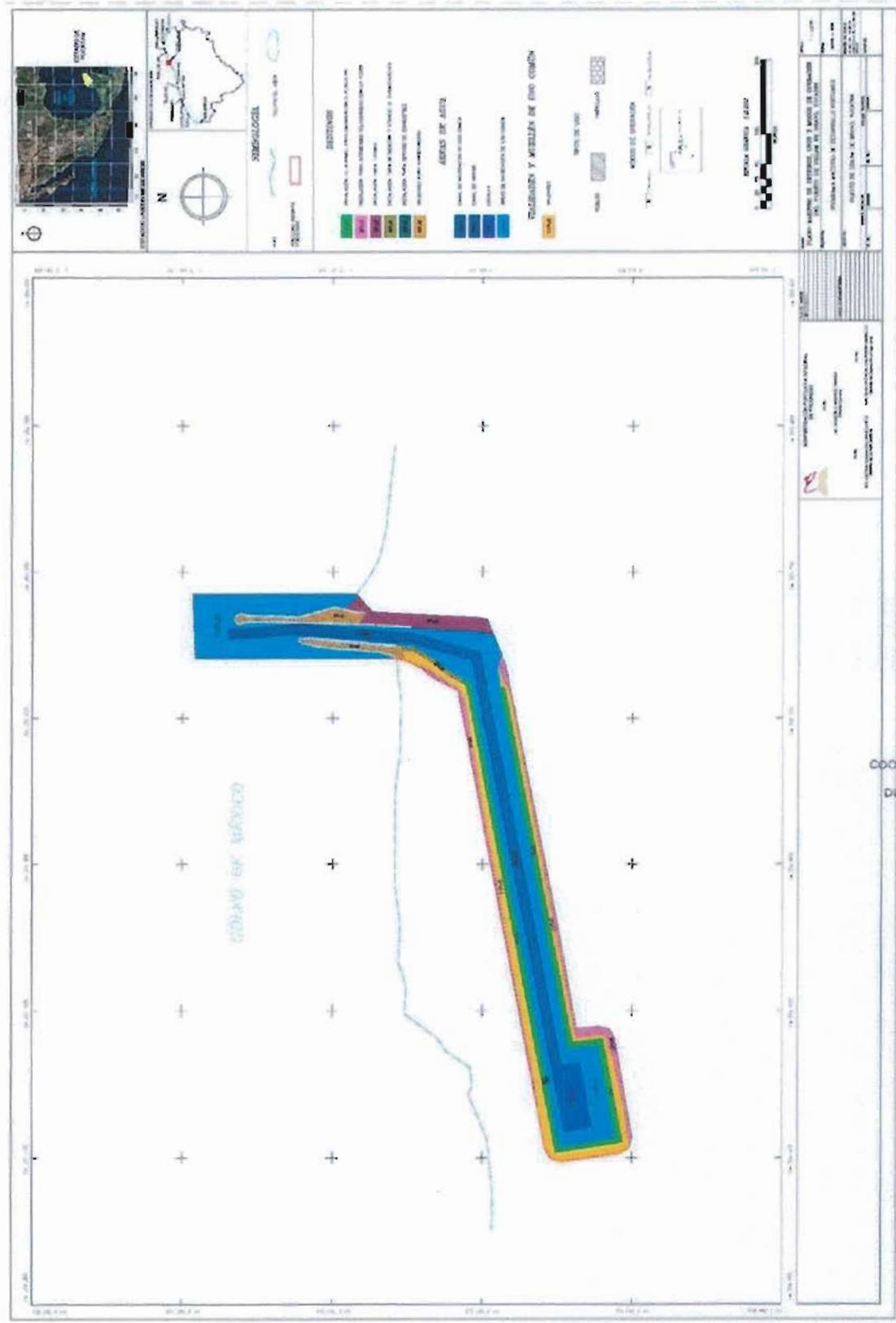


Figura 96 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Dzifam de Bravo



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



Figura 97 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de San Felipe

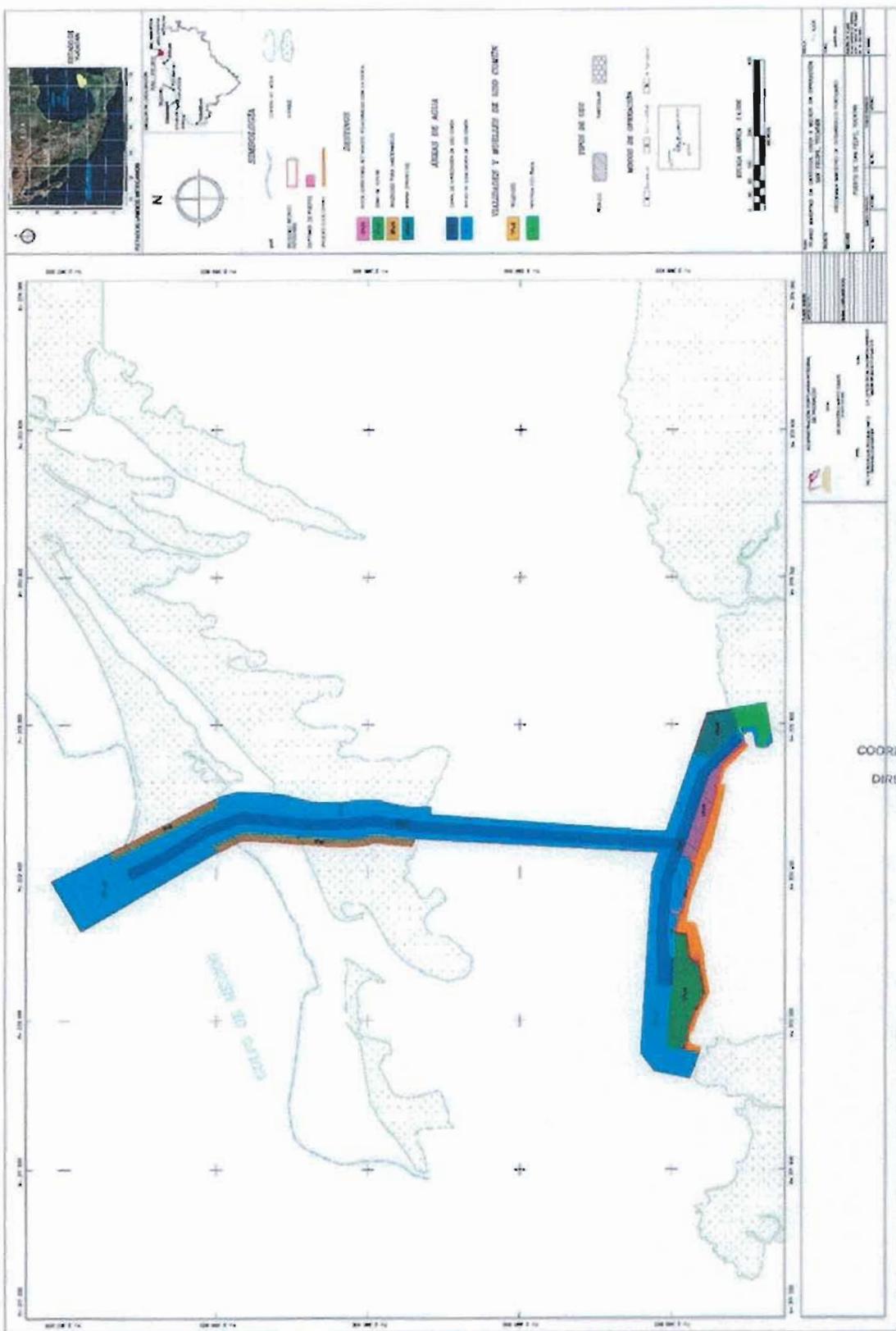
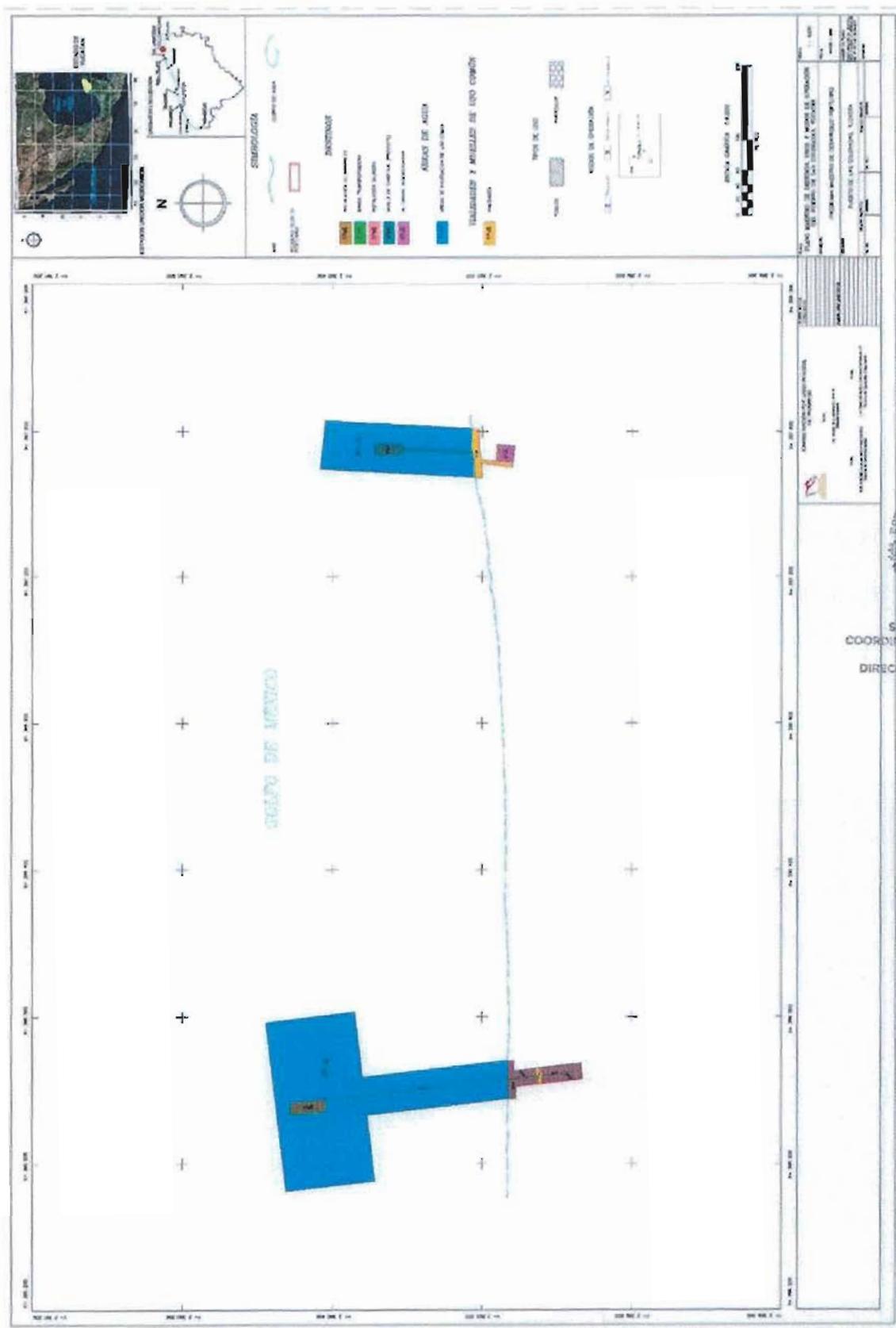


Figura 99 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de Las Coloradas



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



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA
PORTUARIO NACIONAL
MARITILA

Figura 100 Plano de usos, destinos y forma de operación del Recinto Portuario de El Cuyo

