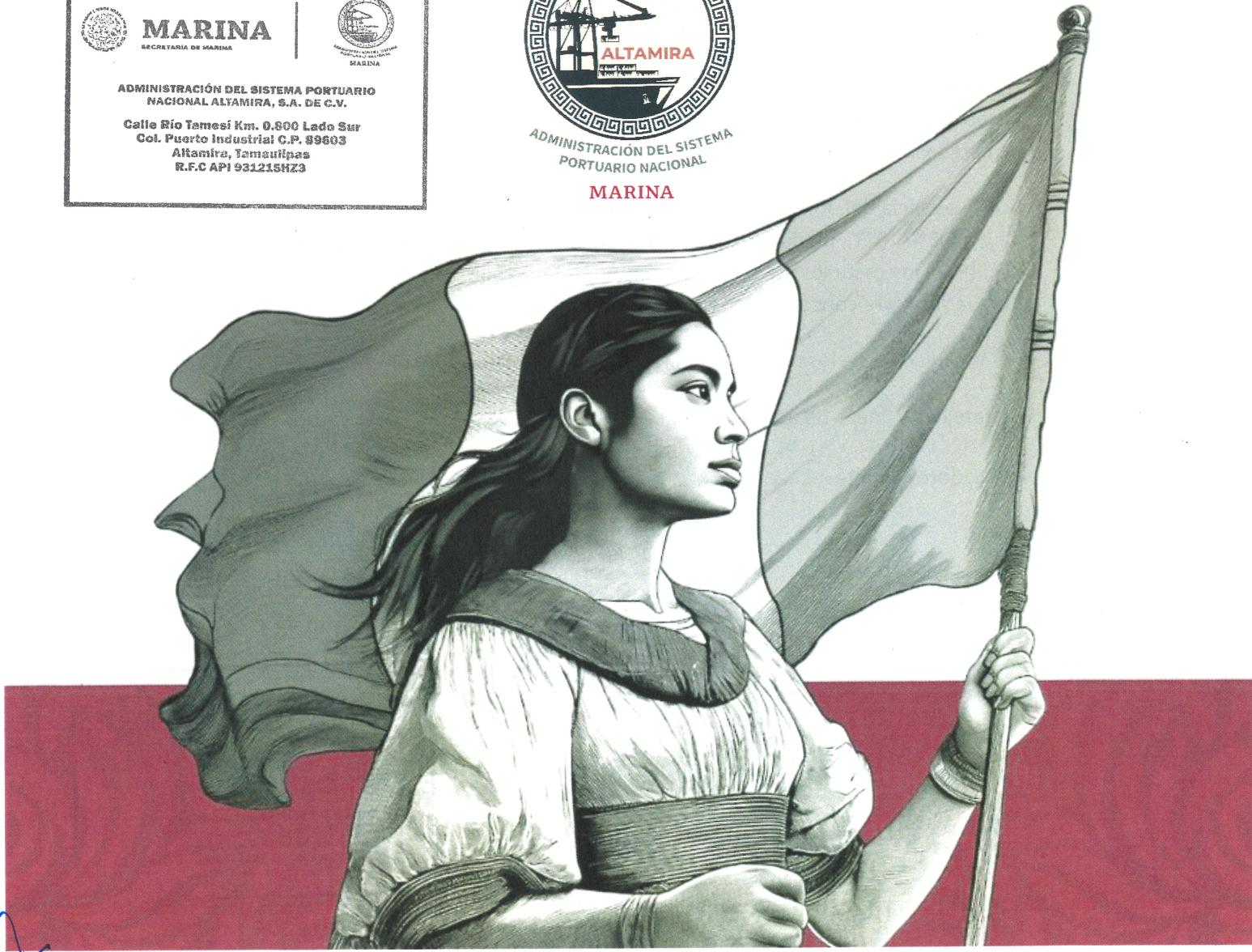


Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.

2025 – 2030





1. Índice

1. Índice	2
2. Siglas y acrónimos	3
3. Señalamiento del origen de los recursos del Programa.....	6
4. Fundamento normativo	8
5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo	11
6. Objetivos.....	24
6.1 Relevancia del objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.	24
6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.....	26
6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030.	28
7. Estrategias y líneas de acción.....	29
8. Indicadores y metas.....	31



Marina

Secretaría de Marina



2. Siglas y acrónimos

API ALT: Administración Portuaria Integral Altamira, S.A. de C.V.

ASIPONA ALT: Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.

ATP: Altamira: Terminal Portuaria, S.A. de C.V.

BID: Banco Interamericano de Desarrollo.

CGPMM: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

CONCESIÓN: El Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a la ASIPONA ALT, a través de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT), publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de septiembre de 1994, así como sus anexos y modificaciones.

CTS: Cooper T. Smith, S.A. de C.V.

FERROMEX: Ferrocarril Mexicano.

FORELAND: Es el área a la que se conecta un determinado Puerto, mediante rutas marítimas de exportación o importación y de la misma forma que para el hinterland, se puede hablar de foreland de un determinado producto o mercancía.

HINTERLAND: Representa la zona terrestre de origen o destino de la mercancías o pasajeros que pasan a través de un Puerto determinado, es de forma resumida, su forma de influencia nacional.

IPM: Infraestructura Portuaria Mexicana, S.A. de C.V.

IPA: Inmobiliaria Portuaria de Altamira, S. de R.L. de C.V.

LEY: Ley de Puertos.

NEGROMEX: Industrias Negromex, S.A. de C.V.



(Firma)



Marina
Secretaría de Marina



OCDE: Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

ONU-UNCTAD: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

OTM: Operadora de Terminales Marítimas, S.A. de C.V.

PEF: Presupuesto de Egresos de la Federación.

PIB: Producto Interno Bruto.

PMDP: Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2021-2025.

PND: Plan Nacional de Desarrollo.

PNM: Política Nacional Marítima.

POA: Programa Operativo Anual de la ASIPONA ALT.

PSM: Programa Sectorial la Secretaría de Marina 2025-2030.

SCT: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

SEMAR: Secretaría de Marina.

SCHP: Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

SICT: Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes.

SNM: Sistema Nacional Marítimo.

SPN: Sistema Portuario Nacional.

STY: INEOS Styrolution Mexicana, S.A. de C.V.

THBM: Ton-Hora-Buque-Muelle.





TEU: Por sus siglas en inglés, Twenty-foot Equivalent Unit, unidad equivalente de veinte pies, que se usa como unidad de medida inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores.

TEPEAL: Terminal Petroquímica Altamira, S.A. de C.V.

TLA: Terminal de LNG de Altamira. S. de R.L. de C.V.

TMA: Terminal Marítima de Altamira, S.A. de C.V.

TMEC: Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá.

TEU: Por sus siglas en inglés, Twenty-foot Equivalent Unit, unidad equivalente de veinte pies, que se usa como unidad de medida inexacta en transporte marítimo expresada en contenedores.

f



3. Señalamiento del origen de los recursos del Programa

La totalidad de las acciones que se consideran en el Programa, incluyendo aquellas correspondientes a sus objetivos, estrategias y líneas de acción, así como las labores de coordinación interinstitucional para la instrumentación de dichas acciones, el seguimiento, reporte y rendición de cuentas de las mismas, se realizarán con cargo a los recursos aprobados a los ejecutores de gasto participantes en el Programa, en el Decreto de PEF para el ejercicio respectivo.

Se considera que la fuente de recursos que genera la ASIPONA ALT permanecerá, ya que deriva principalmente de las contraprestaciones que recibe por los contratos de cesión parcial de derechos y las tarifas cobradas por el uso de infraestructura, además se puede considerar como fuente de ingresos, la venta de terrenos en la zona industrial, la cual tiene un margen elevado de contribución, sin embargo, este se ha visto mermado por el alza de los precios de la inflación, las tasas de interés y la economía global.

La disponibilidad para inversión se requiere para la realización de los siguientes proyectos:

- **Modernización de la aduana de Altamira y obras de seguridad:** eficientar el despacho aduanero, reducir la saturación interna y aumentar la capacidad de atención a vehículos de carga y ligeros, disminuyendo tiempos de operación y reforzando la protección portuaria.
- **Dragado de prolongación del canal norte:** habilitar nuevos frentes de agua para la atracción de nuevas inversiones nacionales y extranjeras, generando una importante derrama económica y la creación de nuevas fuentes de empleo.
- **Construcción de las obras de protección al litoral costero sur:** atender la erosión costera para mitigar la pérdida de playa, coadyuvando a la protección de la población y las instalaciones portuarias.
- **Prolongación de ramal poniente:** incrementar 2.36 kilómetros de vía férrea permitiendo la conectividad ferroviaria en la parte norte del Puerto, 2.43 kilómetros de vías laderos, patios intermodales, casetas elevadas y sistemas de drenaje, fortaleciendo el enlace ferroviario en la zona norte del puerto.
- **Construcción de vialidades laterales:** con una longitud de 2.23 kilómetros para incrementar la conectividad del puerto, garantizando la eficiencia en las operaciones



Marina

Secretaría de Marina



logísticas.

- **Habilitar áreas operativas:** nivelación de 3 terrenos ubicados al interior del recinto portuario con una superficie total de 31.05 hectáreas, para incrementar la capacidad del puerto.





4. Fundamento normativo

La ASIPONA ALT, organismo sectorizado del Gobierno Federal, a través del presente instrumento de planeación que se fundamenta en las disposiciones normativas en materia marítima y portuaria, orientará sus actividades en el corto, mediano y largo plazo, para lograr un mayor crecimiento, optimizar las inversiones públicas y privadas en la infraestructura e instalaciones portuarias, a fin de alcanzar un desarrollo sostenible del Puerto de Altamira.

El Artículo 26, apartado A, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, dispone que: *"El Estado organizará un sistema de planeación democrática del desarrollo nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento de la economía para la independencia y la democratización política, social y cultural de la nación."*

El Artículo 3 de la Ley de Planeación, establece que: *"Para los efectos de esta Ley se entiende por planeación nacional de desarrollo la ordenación racional y sistemática de acciones que, en base al ejercicio de las atribuciones del Ejecutivo Federal en materia de regulación y promoción de la actividad económica, social, política, cultural, de protección al ambiente y aprovechamiento racional de los recursos naturales así como de ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y desarrollo urbano, tiene como propósito la transformación de la realidad del país, de conformidad con las normas, principios y objetivos que la propia Constitución y la Ley establecen."*

Mediante la planeación se fijarán objetivos, metas, estrategias y prioridades, así como criterios basados en estudios de factibilidad cultural; se asignarán recursos, responsabilidades y tiempos de ejecución, se coordinarán acciones y se evaluarán resultados."

De este modo, el Puerto de Altamira apoyará adecuadamente el crecimiento de la actividad económica, desarrollando actividades de comercio exterior, inversiones y la creación de bienestar en el centro y sur del país, integrándose efectivamente al PND promovido por el Ejecutivo Federal en el presente sexenio.

El Artículo 17, fracción II de la Ley de Planeación establece que las entidades paraestatales deberán: *"Elaborar sus respectivos programas institucionales, en los términos previstos en*



esta Ley, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales o, en su caso, por las disposiciones que regulen su organización y funcionamiento, atendiendo a las previsiones contenidas en el programa sectorial correspondiente observando en lo conducente las variables ambientales, económicas, sociales y culturales respectivas".

El contenido del presente Programa Institucional, se inscribe en el marco de las políticas públicas establecidas para impulsar el desarrollo y la competitividad de México; las estrategias planteadas están actualizadas y alineadas con las políticas del Sistema Portuario Nacional, con el objeto de apoyar eficazmente en el desarrollo de la economía regional e incidir en la nacional, a través del incremento del comercio exterior e interior, impulsar el crecimiento portuario, atraer y promover nuevas inversiones, contribuirá la creación de empleos directos e indirectos y con esto, contribuir en el ámbito de su competencia en la generación de bienestar.

El Artículo 21, párrafo quinto, de la Ley de Planeación establece que: "*El Plan Nacional de Desarrollo precisará los objetivos nacionales, la estrategia y las prioridades del desarrollo integral, equitativo, incluyente, sustentable y sostenible del país, contendrá previsiones sobre los recursos que serán asignados a tales fines; determinará los instrumentos y responsables de su ejecución, establecerá los lineamientos de política de carácter global, sectorial y regional; sus previsiones se referirán al conjunto de la actividad económica, social, ambiental y cultural, y regirá el contenido de los programas que se generen en el sistema nacional de planeación democrática.*"

La ASIPONA ALT antes API ALT, en términos de los artículos 3 fracción II y 30 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y 38 de la LEY, es una empresa de participación estatal mayoritaria del Gobierno Federal, constituida como Sociedad Anónima de Capital Variable, que recibió su Título de Concesión el 30 de junio de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 22 de septiembre de 1994 y mediante Acuerdo conjunto suscrito el 10. de diciembre de 1993 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de enero de 1994 se delimitaron y determinaron el recinto portuario del Puerto de Altamira, Municipio de Altamira, en el Estado de Tamaulipas, así como los Acuerdos por los que se modifican la delimitación y determinación del Recinto Portuario del Puerto de Altamira, de fecha 27 de mayo de 1996 y publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 08 de julio de 1996, así como su segundo addendum cuyo fin es usar, aprovechar y explotar bienes del dominio público de la Federación y de las obras e instalaciones propiedad del Gobierno Federal; así como para la construcción de obras,



marinas, terminales e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios en el Recinto Portuario de Altamira, Tamaulipas, por conducto de la entonces SCT, actualmente facultades a cargo de la SEMAR, publicado en fecha 24 de enero de 2025 en el Diario Oficial de la Federación.

Mediante Acuerdo Secretarial número 380/2021 de la SEMAR, publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha 16 de noviembre de 2021, por medio del cual se da a conocer el cambio de nombre y/o denominación social a ASIPONA ALT.

Con base en lo dispuesto en los artículos 41 de la LEY y 40 de su Reglamento, cláusula décima del título de concesión, se cuenta con un PMDP, sin embargo, tomando en cuenta la evolución de la economía nacional, así como las perspectivas de crecimiento del Puerto de Altamira, se presenta la necesidad de formular un Programa Institucional para el periodo 2025-2030 conforme a lo señalado en los artículos 3, 12, 17 fracción II, 24 de la Ley de Planeación y 47, 48 y 59 fracción II de la Ley de Entidades Paraestatales. La prospectiva adoptada en este Programa Institucional corresponde a una visión de 19 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

El Programa Institucional en su conjunto considera una estrategia con visión de largo plazo y su importancia radica en establecer los objetivos, estrategias y acciones que garanticen el desarrollo sustentable del Puerto y de la zona costera de injerencia.

Derivado de lo anterior, el objetivo que se establece será 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 POA, donde además se establecerán actividades específicas que servirán de base para vigilar el funcionamiento de las áreas en favor de la ASIPONA ALT.

Por lo que se destaca que este Programa Institucional es parte integrante del Título de Concesión otorgado por el Gobierno Federal a ASIPONA ALT para la administración portuaria integral del Puerto de Altamira, para dar cumplimiento a los artículos 41 de la LEY y 40 de su Reglamento.

La Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. será la Entidad responsable de coordinar la integración, publicación, ejecución, seguimiento y rendición de cuentas del presente Programa.



5. Diagnóstico de la situación actual y visión de largo plazo

Desde el año 1994, el concesionario del Puerto de Altamira es la empresa mercantil mexicana, de índole paraestatal de la Administración Pública Federal ASIPONA ALT. Como concesionario integral tiene a su cargo fundamentalmente la responsabilidad de: planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad; así como, elaborar el Plan Institucional y someterlo a autorización de la SEMAR.

La planeación estratégica 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.

Visión de largo plazo

"Para el 2045, ser el nodo logístico multimodal de clase mundial con actividades industriales y de valor agregado, que distribuye la mayor cantidad de carga de comercio exterior en el norte del Golfo de México, con alta productividad y sustentabilidad".

Misión

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

El Puerto de Altamira se localiza en el litoral del Golfo de México, en el sur del Estado de Tamaulipas, México. El espacio de demarcación territorial se sustenta en el referido Título de Concesión de fecha 22 de septiembre de 1994, así como en los Acuerdo por los que se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Altamira, Tamaulipas, el cual dota al Puerto de las siguientes áreas:



Marina

Secretaría de Marina



Área	Superficie (has.)
Tierra	2,224.25
Aqua	1,301.41
Total	3,525.66

Fuente: Adendum Título de Concesión

A partir del año 1999, la empresa paraestatal federal ASIPONA ALT fue integrando a su patrimonio inmobiliario varios terrenos adyacentes al recinto portuario que le fue concesionado, con el propósito de promover el establecimiento de industrias de capital privado, nacional e internacional, que dispusieran del potencial logístico que representa situarse estratégicamente en las inmediaciones del Puerto de Altamira, constituyendo así una zona industrial de 2,834 ha.

Adicionalmente, el Gobierno Federal dispuso delimitar el despliegue industrial y contener el crecimiento urbano, por lo que la ASIPONA ALT integró también a su patrimonio inmobiliario una superficie terrestre de 971.63 ha., para destinarlas a una zona de amortiguamiento (cordón ecológico) colindante con la zona industrial. Considerando que la ubicación contigua de todos estos terrenos y su actividad industrial impacta directamente en el recinto portuario concesionado de Altamira y viceversa.

Altamira es un Puerto comercial dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, además colinda con el principal clúster petroquímico privado de México y cuenta con una gran reserva territorial para el establecimiento de empresas industriales de clase mundial.

En este sentido, el Programa Institucional se encuentra alineado al PND 2025-2030; específicamente, en el Eje General 3 “Economía, Moral y Trabajo” dentro del Objetivo 3.7 denominado “Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro”.

Por lo que a través del **Objetivo 1** se buscará **consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional**, con el fin de transformar el puerto en una plataforma más capaz, eficiente, segura y competitiva, lo cual beneficiará a



operadores, usuarios, comunidades locales y a la economía nacional al facilitar el comercio, reduciendo costos y generando empleos, mejorando la competitividad en la cadena de suministro, todo dentro de un marco de sostenibilidad y gobernanza fortalecida.

Por otro lado, impulsar el desarrollo económico facilitando el flujo de bienes y de materias primas necesarios para la producción y consumo, conlleva al incremento de ingresos, para ello con el **objetivo 2** se busca **fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT**, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN, buscando convertir a la ASIPONA ALT en una entidad financieramente autosuficiente y sostenible, convirtiendo al Puerto de Altamira en un puerto atractivo aportando al sistema portuario costos más previsibles, servicios integrados y de mayor fiabilidad.

Área de oportunidad que se busca atender

Para la ejecución de este programa, se ha identificado al movimiento de carga y pasajeros, así como a la capacidad instalada como la población sobre la que se intervendrá, en ese sentido, se ha definido la siguiente problemática, misma que se han considerado como prioritario para su atención:

- Aumento de profundidad en las zonas de navegación.
- Aumento en la capacidad de los patios de maniobras.
- Incremento y mejora de los enlaces multimodales.
- Eficientar el monitoreo y control de caja para mejorar la liquidez.
- Fortalecer los controles de variación para evitar desviaciones y mejorar la asignación de recursos.

Como polo de desarrollo económico, el Puerto de Altamira requiere modernizar y eficientar la infraestructura para facilitar el movimiento de mercancías de manera rápida y segura, así como desarrollar conexiones eficientes con ferrocarriles, carreteras y aeropuertos para facilitar la distribución nacional e internacional.

Considerando su posición en la geográfica nacional, continental y mundial de flujos, así como sus perspectivas de participación en la red global de puertos y de transporte intermodal, el Puerto de Altamira está orientado a la consolidación de las terminales

Q



portuarias de usos múltiples manejen contenedores en maniobra especializada, así como en la integración multimodal con los transportes terrestres.

Las tendencias de la industria marítima-portuaria, precisarán a emprender acciones que consoliden a Altamira como puerto de clase mundial, colocándolo frente a dos retos fundamentales: incrementar la profundidad de sus áreas de navegación.

Para competir a nivel global manteniendo su participación en las principales rutas marítimas y poder captar nuevas cargas, el Puerto de Altamira en conjunto con las Terminales de Usos Múltiples, deberán de dar continuidad a los trabajos de ampliación y reconfiguración, con el fin de impulsar el desarrollo y la operatividad del puerto, así como al sistema portuario nacional en su conjunto.

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

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

En la actualidad, la ASIPONA ALT han identificado brechas en cuanto a la eficiencia operativa, como, los cuellos de botella en el despacho aduanero y largos tiempos de espera de los camiones y vehículos particulares en la salida de la Aduana, así mismo, la ASIPONA deberá buscar el desarrollo del lado norte del Puerto, con la finalidad de mantener un calado óptimo para poder recibir buques más grandes, y aumentar la competitividad y la eficiencia del puerto a nivel nacional e internacional, por otro lado, se requiere modernizar y eficientar la infraestructura para facilitar el movimiento de mercancías de manera rápida y segura, por lo que se deberá desarrollar conexiones eficientes de ferrocarril, respecto a las brechas ambientales, la erosión del litoral costero, representa pérdida de línea de agua del Puerto de Altamira, lo que puede generar un impacto al medio ambiente y a la población.



Capacidad instalada

El Puerto de Altamira ostenta la mejor infraestructura portuaria en el noreste del país, con la capacidad para el manejo eficiente de diversas cargas en tendencia promedio de los últimos 10 años.

Para el cálculo de la capacidad instalada de cada línea de negocio, se tomó en consideración la productividad medida en THBM, 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 de la CGPMM.

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.

Capacidad instalada integral por línea de negocio y terminal

Tipo de carga	Capacidad (toneladas/anual)
Carga General	3,390,915
Contenedores	7,902,683
Granel Agrícola	748,914
Granel Mineral	5,432,119
Fluidos	8,538,233
Vehículos	203,351

Fuente: Datos históricos ASIPONA ALT

Capacidad instalada por terminal

Línea de negocio	Terminal	1 ^a maniobra (Toneladas)	2 ^a maniobra (Toneladas)	3 ^a maniobra (Toneladas)	Capacidad Integral (Toneladas)
Carga General	ATP	666,201	N/A	659,568	659,568
	CTS	634,478	389,333	627,120	389,333
	IPA	1,586,194	3,893,333	3,047,850	1,586,194

(Firma)



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

Fuente: Datos Históricos ASIPONA ALT

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

El Puerto de Altamira se ha destacado históricamente por mantener una distribución equilibrada del movimiento de carga a través de sus distintas líneas de negocio, esto ha permitido ser un Puerto dinámico con la posibilidad de atraer distintos proyectos de carga, y enfrentar crisis como la actual, con resiliencia. Un ejemplo de ello es, que si bien, el movimiento total de carga se ha contraído, la posibilidad de crecer en el rubro de carga contenerizada ha compensado la baja de casi 50% en la carga general suelta, impactada por los aranceles impuestos por Estados Unidos.

Esta tendencia dinámica debe continuar y ser fortalecida para compensar la inestabilidad macroeconómica del periodo actual y originada por factores externos.

Es importante considerar que, con la diversidad de cargas que se operan en el Puerto, se presentan con cada una de ellas escenarios y variables muy diversos 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.



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

El movimiento de carga general suelta, tipo de carga en el que se incluye el movimiento de carga sobredimensionada y vehículos terminados, no ha reflejado su crecimiento en toneladas debido a que estos proyectos no aportan mucho volumen en ese concepto, sin embargo es importante mencionar que el crecimiento en autos terminados ha ascendido en un 170% comparando los 971,706 autos movilizados del ejercicio 2024 a los 572,223 del ejercicio 2016; la recepción de materiales, transformación y construcción de partes de aproximadamente 300 torres eólicas, convirtiendo al Puerto de Altamira en la plataforma ideal para el manejo de estos productos.

1. Carga contenerizada

En la carga contenerizada transportada por el Puerto de Altamira existe una amplia variedad de productos operados, en este sentido durante el año 2025 la carga contenerizada reflejó un incremento del 15.6%, impulsado por el aumento en el movimiento de productos como maquinaria, dióxido de titanio y madera. Este crecimiento se encuentra estrechamente relacionado con la entrada en operación del servicio marítimo Gémini en el Puerto de Altamira, alianza estratégica entre Maersk y Hapag-Lloyd y es de esperarse que esta tendencia continúe, haciendo de la carga contenerizada, una preponderancia en el movimiento del puerto, incluso superando las estimaciones proyectadas durante el 2024.

En importaciones, el principal grupo son las autopartes, las cuales son enviadas a la industria automotriz del Bajío (Silao) y norte del país. En exportaciones, el ácido tereftálico y el tereftalato de polietileno, mercancías producidas en las plantas cercanas al Puerto.

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





2. Carga general

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

3. Granel agrícola

La zona de influencia de Altamira comprende las tres entidades vecinas al Puerto: los volúmenes son de alrededor de 1 millón 350 mil toneladas y actualmente se está analizando un proyecto con potencial de ser concretado a corto plazo, para la exportación de granel agrícola con lo que se prevé un incremento en este tipo de carga, sin embargo durante el 2024, este sector ha mostrado una contracción del 47%, como consecuencia de las tensiones comerciales entre México y Estados Unidos en torno al comercio de maíz transgénico, lo que generó una reducción en el volumen importado ante el riesgo de restricciones sanitarias y arancelarias.

4. Granel Mineral

La participación del Puerto de Altamira en este segmento se explica, entre otras razones, por su mejor infraestructura y la ventaja comparativa que otorga su ubicación geográfica con respecto a las áreas de extracción de minerales y de producción industrial, situadas en Coahuila, Nuevo León y San Luis Potosí, tendencia reflejada desde hace una década y que no muestra mayor modificación.

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

5. Otros Fluidos

El Puerto de Altamira predomina en la línea de negocio de otros fluidos, en el año 2024 manejó poco más de 3 millones de toneladas, más de la mitad de lo operado en los puertos



Marina
Secretaría de Marina



mexicanos del Golfo de México. Altamira es un puerto especializado en la operación de este grupo de productos; prácticamente el 100% de estas cargas son importaciones y mayoritariamente tienen como destino la zona industrial aledaña al Puerto. Sin embargo, este sector ha sido también fuertemente impactado por la situación arancelaria predominante en el presente año con nuestro principal socio comercial: Estados Unidos de América. La expectativa es que, los acuerdos impulsados por la administración federal permitan la eliminación de aranceles logrando con ello que el mercado retome su tendencia al alza.

Movimiento histórico del Puerto por línea de negocio (toneladas)

Año	Total	Carga General	Carga Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Fluidos no Petroleros	Automóviles
2019	20,962,068	2,535,213	7,288,178	558,124	5,010,292	4,998,038	572,223
2020	17,778,283	1,979,194	6,794,852	784,667	4,421,780	3,286,550	511,240
2021	21,743,488	3,572,013	7,946,879	1,041,797	5,081,786	3,556,685	544,328
2022	20,342,013	3,207,587	7,190,127	974,370	4,805,787	3,514,127	650,015
2023	20,828,395	5,026,169	6,448,983	1,521,891	3,782,766	3,218,618	829,968
2024	21,195,883	4,435,396	7,151,278	1,349,844	3,303,530	3,012,422	971,706

Fuente: Datos históricos ASIPONA ALT

Proyecciones de la demanda

El Puerto de Altamira continuará con su tendencia de crecimiento a largo plazo en los volúmenes de carga manejados, la proyección de carga estima que el Puerto de Altamira pase de manejar 20.7 millones de toneladas en el año 2025 a 29.2 millones en 2030.

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

Años	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2025 - 2030	2.6%	2.6%	2.7%	2.4%	2.7%	2.7%

Fuente: Proyecciones elaboradas por ASIPONA ALT



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

Año	Carga total	General (incluye autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos
2025	20,774,966	6,542,316	6,304,060	1,381,069	3,398,376	3,149,145
2026	21,252,539	6,690,172	6,452,206	1,410,348	3,478,238	3,221,575
2027	21,741,098	6,841,370	6,603,833	1,440,247	3,559,976	3,295,671
2028	22,240,896	6,995,985	6,759,023	1,470,781	3,643,636	3,371,472
2029	22,752,192	7,154,094	6,917,860	1,501,961	3,729,261	3,449,015
2030	23,275,251	7,315,777	7,080,429	1,533,803	3,816,899	3,528,343

Fuente: Proyecciones elaboradas por ASIPONA ALT en conjunto con las Terminales instaladas en el Puerto.

El mercado local del puerto se compone fundamentalmente por la zona industrial y el corredor petroquímico, este último ha tenido una desaceleración y contracción durante el año 2025 debido a factores macroeconómicos que han impactado el sector a nivel mundial, sin embargo, en el mediano plazo sigue habiendo un interés del sector petroquímico internacional para invertir en la zona industrial, por lo cual podemos esperar que este mercado no solo se solidifique, sino que crezca. Los productores petroquímicos localizados a no más de 20 kilómetros de las terminales portuarias generan volúmenes muy importantes de carga de comercio exterior por vía marítima y representando la primera fortaleza del Puerto de Altamira.

Podemos vislumbrar dos escenarios posibles, uno en donde la negociación del TMEC avanza y queda en términos similares a los de 2024, y en donde a partir del año 2026 podríamos estar retomando niveles de actividad comercial en que nos encontrábamos antes de la imposición de aranceles, en ese panorama, estaríamos regresando a niveles de pronóstico base que se ven reflejados en la tabla que se muestra arriba, y llegando al 2030 con un movimiento total de carga de 23,275,251, y con un crecimiento promedio anual de 2.6 %.

En el otro escenario existe la posibilidad de aranceles continuos por un periodo mínimo de 3 años más, extendiéndose hasta 2028 (mediados) y en el que los desafíos serían mayores, sin embargo al momento de la integración del presente programa, encontrándonos en una contracción acumulada de 2 %, pero tomando como referencia los primeros meses del año en donde alcanzó niveles de 25%, se vislumbra una franca recuperación, de cualquier manera, el crecimiento proyectado hacia los años 2026, 2027, 2028 sería de pronóstico más



reservado y que en el acumulativo apenas alcanzaría un cuarto de punto porcentual por año, tomando como referencia el año 2024.

Del análisis histórico de ingresos y egresos de la ASIPONA ALT, se desprende que del periodo 2020 al primer semestre del 2025 ésta logró un flujo de efectivo de \$8,202 millones, de los cuales \$1,369 millones los destinó a inversión en infraestructura y \$334 millones a mantenimiento mayor. Tan sólo en el año 2024, fue generado un flujo de efectivo de operación por \$1,980 millones, el cual sustentó las inversiones recientes en infraestructura realizadas por dicha ASIPONA.

Estrategias para el desarrollo del Puerto

La visión de largo plazo del PND la constituye el Plan México, parte integrante del mismo promueve la colaboración entre el Gobierno de México y el sector privado, para fomentar un desarrollo económico equitativo y sustentable, basado en el aprovechamiento del mercado interno.

Este Programa institucional tiene sustento principalmente en el Eje General 3 del PND denominado “Economía moral y trabajo”, por lo que se alinea específicamente con el Objetivo 3.7 que consiste en: *mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro*. De este objetivo se destaca la estrategia 3.7.6. *Fortalecer la coordinación y cooperación entre las dependencias de la Administración Pública Federal y sus diferentes sectores, con el fin de impulsar el desarrollo nacional mediante la implementación de la Política Nacional Marítima*.

La PNM, emitida por la Comisión Intersecretarial para el Desarrollo Marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de septiembre de 2024, destaca dentro de los objetivos estratégicos el de: fortalecer el SPN para asegurar la operación efectiva, y la conectividad logística y sustentable en el intercambio de bienes y servicios en las interfaces portuarias, con el fin de contribuir a la sustentabilidad nacional y la descarbonización portuaria.

De manera general, las anteriores referencias puntuales al PND, a la PNM, son vinculatorias y en específico orientan la identificación de las oportunidades que deberá enfrentar el



Puerto de Altamira para mejorar su desempeño e impulsar su desarrollo con objeto de brindar un mayor apoyo a la economía y al comercio de México, y, con ello, impulsar mayores niveles de bienestar para la población.

Proyección de ingresos en ASIPONA ALT (millones)

CONCEPTO	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
INGRESOS TOTALES	1,904	2,094	2,304	2,534	2,788	3,067	3,373

Fuente: Proyecciones elaboradas por ASIPONA ALT

En la estimación de los ingresos se tomó como base el ejercicio 2024 que tenemos autorizado en el PEF y a cada ejercicio se le aumentó un 10%, quedando las cifras anotadas en la tabla, cabe mencionar que los ingresos se componen del servicio de infraestructura tal como Puerto, atraque y muellaje, por la cesión parcial de derechos, prestación de servicios, uso de infraestructura, almacenaje, arrendamiento y venta de terrenos, así como por la generación de intereses bancarios de las inversiones por la disponibilidad, cabe hacer mención que estos recursos son propios.

La implementación del programa institucional de la ASIPONA ALT generará cambios positivos para la población, principalmente mediante el crecimiento de la economía, la creación de empleos y el impulso a la inversión privada, lo anterior, mediante los proyectos sustantivos como la modernización de la aduana de Altamira y obras de seguridad, el dragado de prolongación del canal norte, la construcción de las obras de protección al litoral costero sur, la prolongación de ramal poniente, la construcción de vialidades laterales, y la habilitación de áreas operativas.

Estos proyectos se consideran ejecutar con recursos propios según la disponibilidad de estos, conforme a la proyección de los principales ingresos de la ASIPONA ALT para el periodo del 2025 al 2030, los cuales se generan con base en los pronósticos de carga, buques, servicios de infraestructura, ocupación de espacios y la prestación de servicios portuarios.

Al consolidar el puerto como un nodo logístico de clase mundial, se espera que la mejora de la infraestructura portuaria eleve la operación y la competitividad portuaria. Las obras ferroviarias y de vialidades fortalecerán la conectividad y la movilidad de mercancías, impulsando el desarrollo económico regional. En conjunto, se busca incrementar la



Marina
Secretaría de Marina



capacidad operativa del puerto, lo que podría traducirse en más empleos directos e indirectos y un mayor dinamismo económico en la zona.



6. Objetivos

Las prioridades de atención del Sector Marina para el periodo 2025-2030 en lo que respecta al Sistema Portuario Nacional, se definen a través de los Objetivos Prioritarios que buscan mejorar las instalaciones y servicios del Puerto de Altamira, para que pueda operar de manera más eficiente, aumentar la cantidad de carga que se maneja, y asegurar los recursos para la reinversión en infraestructura y servicios portuarios, con el fin de optimizar operaciones, mantener la competitividad y, en última instancia, transformarlo en un puerto de clase mundial que impulse el desarrollo regional y nacional.

Objetivos del Programa Institucional ASIPONA ALT 2025-2030

1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.
2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

6.1 Relevancia del objetivo 1: Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.

México cuenta con 118 puertos y terminales habilitados a lo largo de 11,122 km de costas: 71 están concesionados en 24 Administración del Sistema Portuario Nacional (ASIPONA); 18 son ASIPONAS-Federales a cargo de la MARINA. Conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Puertos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, corresponde a la MARINA, planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los Puertos nacionales, adicionalmente, corresponde ejercer la soberanía en el mar territorial y la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en materia de seguridad y protección



Marina

Secretaría de Marina



marítima portuaria.

La Ley de Puertos, restructuró al Sistema Portuario Nacional creando áreas de oportunidad para la inversión privada en obras de infraestructura: terminales e instalaciones logísticas, así como en negocios portuarios, comerciales e industriales; algunas cuestiones a considerar es falta de eficiencia en la conectividad multimodal de los Puertos con los centros de producción y consumo lo que genera incremento de los costos de las mercancías y los tiempos de traslado; limitada capacidad para atender a buques de última generación; baja participación en el tráfico total de navegación de cabotaje; falta de coordinación entre las autoridades portuarias y municipales (relación – puerto ciudad); falta de interacción y convivencia entre Puerto-Ciudad que convierte a los Puertos en puntos de conflicto para las actividades cotidianas; generación de cuellos de botella en los Puertos relacionados con la liberación de carga debido al número de controles y procedimientos administrativos; altos niveles de contaminación en Puertos industriales: baja contribución de los Puertos al desarrollo regional y bienestar social.

Zona centro del país; esto es, la construcción de la infraestructura portuaria no ha ido aparejada con el desarrollo industrial costero, con el crecimiento del PIB estatal y el incremento de su actividad económica en los estados con litoral y; de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo, genera un incremento en los costos logísticos entre 14% y 35% del valor del producto final para todas mercancías que producimos, consumimos y exportamos en nuestro país; en comparación, en los restantes países de la OCDE el costo logístico se encuentran entre el 8%-10% en promedio. El costo logístico es el valor por llevar una cierta mercancía desde el centro de producción hasta el consumidor final.

Para subsanar estos desequilibrios, la MARINA realizará una planeación central más eficaz, con lo que se pretende lograr que las ASIPONAS incrementen la conectividad regional a través de transporte marítimo con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normatividades nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector marítimo-portuario.

Como se indicó en el numeral 5. Diagnóstico de la situación actual y visión al largo plazo, del periodo 2025 al 1er. semestre 2025, los ingresos y egresos de la ASIPONA ALT, ascienden a \$8,202 millones, de los cuales \$1,369 millones se destinaron a la inversión en infraestructura y \$334 millones a mantenimiento mayor, por lo que se estima que con los



ingresos de los próximos ejercicios se lleven a cabo proyectos para la rehabilitación y modernización del Puerto de Altamira, con la finalidad de elevar la capacidad física y la eficiencia logística, base para el crecimiento industrial y exportaciones, se mejoran los flujos de carga, los tiempos de tránsito y costos operativos, fortaleciendo la atracción de inversiones, propiciando un mayor movimiento de carga facilitando cadenas de valor, la generación de empleo y el crecimiento económico en zonas portuarias y ciudades cercanas, todo ello en el marco de la coordinación entre ASIPONA ALT, operadores, autoridades y clientes impulsa un ecosistema logístico más eficiente y resiliente, contribuyendo de manera significativa al modelo de desarrollo del Segundo piso de la Transformación, así como a la eliminación de las brechas relacionadas con la eficiencia operativa.

6.2 Relevancia del objetivo 2: Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

El objetivo de "Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del Sistema Portuario Nacional" responde a un problema público que impacta de manera directa tanto a la población local como a la economía nacional.

Las limitadas fuentes de ingresos y la falta de reinversión en infraestructura y servicios portuarios resultan en un rezago en la competitividad del sistema portuario. Esto puede llegar a afectar a las comunidades cercanas al Puerto de Altamira, que dependen de estas infraestructuras y del desarrollo económico, ya que la escasa competitividad limita el crecimiento de la actividad comercial y, por ende, el acceso a empleos y mejoras en calidad de vida. Este desafío demanda una intervención que no solo optimice los recursos existentes, sino que garantice un desarrollo inclusivo y sostenible, mejorando las condiciones laborales y el acceso a oportunidades en el Sistema Portuario Nacional.



La ASIPONA ALT deberá fortalecer y optimizar los procesos de monitoreo, así como controlar el flujo de caja, con el fin de mejorar la gestión de liquidez y asegurar la disponibilidad oportuna de recursos financieros para hacer frente a las necesidades operativas y estratégicas de la organización, es decir, reinvertirlos en tecnología, seguridad, y en la construcción y modernización de la infraestructura del puerto, lo que garantiza su desarrollo y modernización sin depender exclusivamente de recursos fiscales, impulsando así el modelo de desarrollo del Segundo piso de la Transformación, eliminando las brechas relacionadas con los cuellos de botella en el despacho aduanero, la modernización y construcción de infraestructura, conexiones ferroviarias deficientes, entre otras.

Así mismo deberá reforzar los controles de variación en los procesos financieros y operativos, con el objetivo de detectar y corregir a tiempo cualquier desviación respecto a los planes establecidos, lo que permitirá no solo prevenir desajustes en el presupuesto y en la ejecución de proyectos, sino también optimizar la asignación de recursos, asegurando que se destinen de manera eficiente a las áreas y actividades que realmente generen valor y contribuyan al logro de los objetivos estratégicos.

Con estas acciones se busca evitar la volatilidad de ingresos mediante el fortalecimiento de controles que eviten la variación de los recursos, mismos que permitirán que la inversión considerada por esta ASIPONA, la cual es aproximadamente de \$869,115,597.92 en obras de mantenimiento y \$6,011,395,541.00 en obras de construcción, se ejecuten conforme lo planificado.

Por lo que se deberán concentrar esfuerzos para que de conformidad con la legislación aplicable se usen, aprovechen y se exploten los bienes concesionados a la ASIPONA ALT, con la finalidad de que se solventen de manera propia las inversiones estimadas.



6.3 Vinculación de los objetivos del Programa Institucional 2025-2030.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA INSTITUCIONAL 2025-2030	OBJETIVO PRIORITARIO DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA	ESTRATEGIA PRIORITARIA DEL PROGRAMA SECTORIAL DE MARINA
<p>Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.</p> <p>Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.</p>	<p>Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la PNM como instrumento de desarrollo nacional.</p>	<p>Estrategia 3.5. Fortalecer la red portuaria, aeropuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.</p>



7. Estrategias y líneas de acción.

Objetivo 1. Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico regional y nacional.

Estrategia 1.1 Fortalecer el entorno de negocios del puerto de Altamira para impulsar el movimiento de carga y ampliar la capacidad instalada con el propósito de incrementar su competitividad y productividad portuaria.

Línea de acción

- 1.1.1 Incrementar la eficiencia, capacidad portuaria mediante el movimiento de carga y la ampliación de la capacidad instalada, a través de la optimización de procesos.
- 1.1.2 Optimizar el movimiento de carga para incrementar el movimiento de contenedores para apoyar el desarrollo económico nacional.

Esta estrategia busca contar con procesos simplificados y estandarizados que reduzcan tiempos de carga/descarga y espera, contar con tarifas competitivas y la optimización de rutas logísticas, con servicios portuarios más confiables, puntuales y diversificados frente a la demanda.

Objetivo 2. Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo



de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.

Estrategia 2.1 Optimizar las fuentes de ingresos para estar en posibilidad de reinvertir en infraestructura Portuaria.

Aumentar los ingresos y optimizar la infraestructura marítimo-terrestre impulsa la competitividad global de un país, fomenta el crecimiento económico sostenible, genera empleo y fortalece la eficiencia de las cadenas de suministro. La inversión en infraestructura y la adopción de tecnología en puertos y conectividades terrestres no solo abren mercados internacionales y atraen inversión, sino que también reducen costos de transporte y elevan la calidad de vida en las ciudades al facilitar el movimiento de bienes.

Línea de acción

- 2.1.1 Incrementar la obtención de ingresos para eficientar la infraestructura marítimo-terrestre mediante la mejora en los procesos relacionados a las fuentes de ingreso





8. Indicadores y metas

Las estrategias y las acciones puntuales establecidas en el numeral anterior, representan las condiciones que se requieren para el cumplimiento del Objetivo del Programa Institucional, mismo que, a través de los siguientes indicadores y metas, podrán medir los resultados logrados:

- *Incremento del movimiento de carga.*
- *Manejo de TEUs.*
- *Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA ALT.*





Indicador 1.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	1.1 Movimiento de carga en el Puerto de Altamira					
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.					
Definición o descripción	Mide el movimiento de carga total en el puerto concesionado a ASIPONA ALT.					
Derecho asociado	NA					
Nivel de desagregación	Sector económico (bienes)	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación			
Unidad de medida	Toneladas	Periodo de recolección de los datos	Enero – Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP			
Método de cálculo	$Mc = (Tg_t + Tc_t + Tga_t + Tgm_t + Tpd_t + Tf_t)$ <p>Donde: Mc = Manejo de carga en ASIPONA Tgs_t = Toneladas de carga general (incluyendo automóviles) en el año de observación Tc_t = Toneladas de carga contenerizada en el año de observación Tga_t = Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación Tgm_t = Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación Tpd_t = Toneladas de carga de petróleos y derivados en el año de observación Tf_t = Toneladas de carga de fluidos en el año de observación</p>					
Observaciones	Muestra el movimiento de carga total en ASIPONA que es la suma total de las toneladas movilizadas por cada línea de negocio.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Toneladas de carga general (incluyendo automóviles) en el año de observación	Valor variable 1	5,407,102			
Nombre variable 2	Toneladas de carga contenerizada en el año de observación	Valor variable 2	7,151,278			
Nombre variable 3	Toneladas de carga de granel agrícola en el año de observación	Valor variable 3	1,349,844			
Nombre variable 4	Toneladas de carga de granel mineral en el año de observación	Valor variable 4	3,303,530			
Nombre variable 5	Toneladas de carga de fluidos en el año de observación	Valor variable 5	3,012,422			
Sustitución en método de cálculo	$21,195,883t = (5,407,102t + 7,151,278t + 1,349,844t + 3,303,530t + 3,012,422t)$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base		Nota sobre la línea base				
Valor	21,195,883	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los reportes mensuales de movimiento de carga de ASIPONA Altamira.				
Año		2024				
Meta 2030		Nota sobre la meta 2030				
23,275,251		Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base en los reportes realizados para la Matriz de Indicadores para Resultados de los Programas.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
NA	20,962,068	17,778,283	21,743,488	20,342,013	20,828,395	21,195,883
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
20,774,966	21,252,539	21,741,098	22,240,896	22,752,192	23,275,251	



Marina

Secretaría de Marina



Indicador 1.2

ELEMENTOS DEL INDICADOR						
Nombre	1.2 Movimiento de contenedores en ASIPONA ALT					
Objetivo	Consolidar la capacidad operativa del puerto concesionado a la ASIPONA ALT, mediante la rehabilitación y modernización de la infraestructura portuaria y sus servicios, para impulsar el incremento en el movimiento de carga y fortalecer el desarrollo económico nacional.					
Definición o descripción	Mide el movimiento total de contenedores expresados en TEUs.					
Derecho asociado	N/A					
Nivel de desagregación	Sector económico	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual			
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Primer mes del ejercicio posterior al periodo de observación			
Unidad de medida	TEUS	Periodo de recolección de los datos	Enero – Diciembre			
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFAP			
Método de cálculo	$TEU = \sum (1 * C_{20'}) + (2 * C_{40'})$ <p>Donde: TEU = Twenty-foot Equivalent Unit $C_{20'}$ = No. de contenedores de 20' en el año de observación $C_{40'}$ = No. de contenedores de 40' en el año de observación </p>					
Observaciones	Muestra el movimiento total de TEUS movilizados en ASIPONA.					
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE						
Nombre variable 1	Número de contenedores movilizados de 20'	Valor variable 1	704,000			
Nombre variable 2	Número de contenedores movilizados de 40'	Valor variable 2	98,000			
Sustitución en método de cálculo	$802,000 = 704,000 + 98,000$					
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS						
Línea base	Nota sobre la línea base					
Valor	802,000	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los reportes mensuales de movimiento de carga de ASIPONA Altamira.				
Año	2024					
Meta 2030	Nota sobre la meta 2030					
1,062,688	Establecer la meta al término de la administración (2030) del indicador con base en los reportes realizados para la Matriz de Indicadores para Resultados de los Programas.					
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR						
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
745,000	806,000	682,000	771,000	764,000	773,000	802,000
METAS						
2025	2026	2027	2028	2029	2030	
890,744	908,588	935,815	963,890	1,012,084	1,062,688	



Marina

Secretaría de Marina



Indicador 2.1

ELEMENTOS DEL INDICADOR					
Nombre	2.1 Ingresos propios obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados a la ASIPONA ALT.				
Objetivo	Fortalecer la autosuficiencia financiera y la sostenibilidad de ASIPONA ALT, mediante la diversificación de fuentes de ingresos que permitan optimizar los recursos y su reinversión en el desarrollo de infraestructura y servicios portuarios, para consolidar la competitividad del SPN.				
Definición o descripción	Mide la variación de los ingresos propios generados por el puerto.				
Derecho asociado	NA				
Nivel de desagregación	Sector económico	Periodicidad o frecuencia de medición	ANUAL		
Acumulado o periódico	Acumulado	Disponibilidad de la información	Mes siguiente del ejercicio posterior al periodo de observación		
Unidad de medida	Pesos	Periodo de recolección de los datos	Enero - Diciembre		
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	ASIPONA - DGFPAP		
Método de cálculo	$I = \sum I_{g_t}$ <p>Donde: I = Ingresos propios I_{g_t} = Ingresos propios generados por ASIPONA ALT en el año de observación</p>				
Observaciones	Muestra los ingresos obtenidos por el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes concesionados de ASIPONA ALT.				
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LÍNEA BASE					
Nombre variable 1	Ingresos generados en el año de observación	Valor variable 1	1,904,058,811.98		
Sustitución en método de cálculo	$I = \sum (1,904,058,811.98)$				
VALOR DE LÍNEA BASE Y METAS					
Línea base	Nota sobre la línea base				
Valor	1,904,058,811.98	Datos registrados al cierre de 2024 (real). La metodología se realizará con los datos obtenidos de los estados financieros auditados.			
Año	2024				
Meta 2030	Nota sobre la meta 2030 Establecer la meta al término de la Administración (2030) del indicador, con base en las proyecciones del tráfico de buques, movimiento de carga, así como, de los contratos de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios, entre otros.				
SERIE HISTÓRICA DEL INDICADOR (Millones de pesos)					
2018	2019	2020	2021		
1,679.84	1,257.10	1,157.36	1,324.04		
2022	2023	2024			
1,395.44	1,669.48	1,904.0			
METAS (Millones de pesos)					
2025	2026	2027	2028		
2,094	2,304	2,534	2,788		
2029	2030				
3,067	3,373				





Gobierno de México

