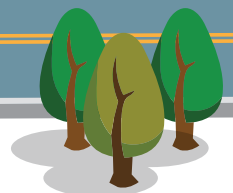


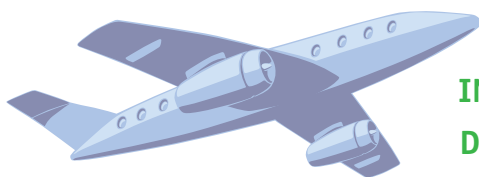
SISTEMA NACIONAL DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Con información de AMTI

EL SNPL PRETENDE PROMOVER LA COMPETITIVIDAD DE LA INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA EN MÉXICO, EN CONCORDANCIA AL PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (2007-2012).

El pasado 19 de octubre, el Congreso Anual 2011, de la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal -celebrado en Guanajuato Puerto Interior, en la pujante ciudad de Silao, Guanajuato- tuvo a bien proyectar, en dos días de arduo trabajo y networking, un compendio por demás sustancioso del avance que tanto la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, como la Secretaría de Economía han tenido en materia de infraestructura y desarrollo logístico a lo largo de 2011. Sobre lo ahí presentado, nos permitiremos difundir lo más relevante que personalidades como Arturo Rivera Magaña, Director General de Transporte Ferroviario y Multimodal de la SCT; Rodolfo Hernández Casanova, Director de Modernización del Comercio y los Servicios de SE; y Bernardo José Ortiz Mantilla, Coordinador de Proyectos Especiales de SCT, comunicaron a los ahí convocados.





EL SNPL TIENE POR OBJETIVO INNOVAR EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS CADENAS DE SUMINISTRO EN MÉXICO, VINCULADAS TANTO AL MERCADO INTERNO COMO AL COMERCIO EXTERIOR, SEGÚN LINEAMIENTOS DE LA AGENDA DE COMPETITIVIDAD EN LOGÍSTICA (2008-2012).

CAMINANDO HACIA EL SNPL

Con el fin de establecer el desarrollo de infraestructura logística en México, el Gobierno Federal, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Economía (SE), con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), han decidido impulsar un Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL) en México, con base en la información disponible y los resultados obtenidos de los estudios realizados en los últimos años, que permita establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en el país. A lo largo de los últimos años hemos venido difundiendo, en Inbound Logistics México, las diferentes labores que ambas secretarías han realizado, bajo los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, el cual pretende potenciar la productividad y competitividad de la economía nacional, para alcanzar un crecimiento sostenido y acelerar la creación de empleos que permitan mejorar la calidad de vida de los mexicanos. Hoy, empieza a verse el resultado de todos estos años de esfuerzo, consolidándose tanto los proyectos previstos y licitados de infraestructura, como los muchos estudios y diagnósticos que la SE ha venido realizando a través de sus diferentes equipos de trabajo y apoyo, conformados por empresarios, académicos y funcionarios públicos.

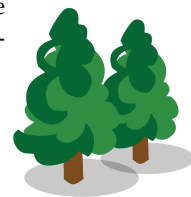
¿QUÉ OBJETIVOS PRETENDE ALCANZAR EL SISTEMA NACIONAL DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS?

Este proyecto pretende establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en México, con una visión de largo plazo; impulsar la integración y co-

nectividad de proyectos logísticos; y promover una mejor coordinación entre los tres órdenes de gobierno, entre las distintas Secretarías del Gobierno Federal involucradas, así como con el sector privado. La importancia de este proyecto radica en que es el primer proyecto donde colaboran las subsecretarías vinculadas al tema de logística, buscando enfocar y jerarquizar los recursos de la SCT y SE en proyectos que contemplen al país como un todo. Potencialmente puede convertirse en la política pública en logística de mayor repercusión en la historia del país, pues sentará las bases para un trabajo permanente entre Secretarías, los tres niveles de gobierno y la IP, sin cuya participación este proyecto no podría concebirse.

Para concretar el SNPL, se han llevado a cabo diversas acciones desde el pasado mes de abril, cuando se llevó a cabo el seminario “Sistema Nacional de Plataformas Logísticas”, cuyo objetivo fue promover el desarrollo de este proyecto y hacer pública la iniciativa. En junio, el grupo consultor ALG fue elegido para desarrollar este proyecto, y en julio se realizó la reunión de “kick off”, para dar inicio de forma oficial a las actividades propias del proyecto, y donde participaron autoridades de SCT, SE, BID y ALG.

Entre las actividades que se pretende realizar para estructurar el SNPL se encuentran: la elaboración del marco conceptual y análisis de la experiencia internacional en Plataformas Logísticas;



hacer un diagnóstico prospectivo de la infraestructura de transporte y logística en México, así como un análisis de cadenas de suministro de segmentos competitivos de sectores prioritarios en México, en línea con el estudio «Diagnóstico y Estrategias para la Atracción de Inversiones y Operaciones a México», realizado por The Boston Consulting Group.

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Sin duda, el Programa Nacional de Infraestructura, el cual ha pretendido constituir a México en una plataforma logística que facilite el intercambio comercial hacia el interior y exterior, ha avanzado de una manera razonable, a pesar del impacto de la crisis del 2008 y 2009. En el contexto del Congreso Anual de AMTI, Arturo Rivera Magaña compartió el crecimiento que en materia ferroviaria se ha tenido, así como los proyectos próximos a realizarse. He aquí un compendio de los datos más sobresalientes que el directivo de SCT comunicó.

De enero de 2007 a junio de 2011, se ha destinado al desarrollo del sector ferroviario 37,846.3 millones de pesos, lo que representa el 77.2% de la meta establecida en el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 (49 mil millones de pesos).

En 2011 se estima un monto de inversión en infraestructura ferroviaria de 8,576.4 millones de pesos, incluyendo recursos del Fondo Nacional de Infraestructura, cifra superior en 13.3% real, respecto a los recursos ejercidos en 2010. De la inversión total, el sector público aportará el 74.8% (6,417.5 millones de pesos), mientras que el sector privado des-

tinará el 25.2% (2,158.9 millones de pesos).

La inversión pública se canalizó al desarrollo de proyectos de libramientos y cruces ferroviarios fronterizos con la perspectiva de potenciar el crecimiento económico y social a través de la consolidación de corredores de tráfico de comercio exterior, con servicios de alta eficiencia y seguridad de nivel internacional.

La inversión privada se destinó a diversos proyectos tales como la expansión del patio de la Terminal Puerta México en el Estado de México; expansión del patio de la Terminal Salinas Victoria, cambio de riel en 73.7 km de vía en Paredón, Coahuila, construcción de diversos laderos (e.g., Copalillo y Nápoles en Guanajuato, Rincón de los Romo en Aguascalientes y Nazareno en Durango); ampliación y rehabilitación de laderos en los estados de Jalisco y Zacatecas; entre otros.

PROGRAMA DE CONVIVENCIA URBANO-FERROVIARIO

De enero de 2007 a de junio de 2011, se han construido un total de siete pasos a desnivel y se han desarrollado siete pasos a desnivel más, con una inversión de 348.1 millones de pesos, lo que permitirá mejorar el nivel de vida y la sana convivencia entre la población y el ferrocarril en su conjunto.

En 2010, se suscribieron cuatro Convenios de Coordinación en Materia de Reasignación de Recursos para la construcción de seis pasos a desnivel en los estados de Sonora (2), Baja California (1) y Jalisco (3).

En el primer semestre de 2011, se obtuvo el registro en cartera de la Unidad de Inversiones de la SHCP, para llevar a cabo cuatro pasos a desnivel en los esta-

IMPULSAR EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA Y LOS SERVICIOS LOGÍSTICOS NECESARIOS PARA FACILITAR LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES Y COMERCIALES, TANTO DEL MERCADO INTERNO COMO DEL COMERCIO EXTERIOR, ES OTRO DE LOS OBJETIVOS DEL SNPL.



Cargo
Week
Americas

e x p o
cargá

4 - 8
Junio 2012

WORLD TRADE CENTER
Ciudad de México



CWA es la plataforma donde **18 mil expertos** del sector del comercio exterior y transporte de carga convergen para hacer negocios entre América, Europa, Asia y el resto del mundo.

Top Cargo ▶ One to One Meetings

Cena de Gala | Cargo Week Americas ▶ Social Networking

Torneo de Golf Cargo Week Americas ▶ Entertainment

Regístrate **SIN COSTO** en:
www.expo-carga.com

Ingrese la clave: **CA05**



Código de Registro

Únete al grupo:



Cargo Week Americas/Expo Carga

Síguenos en:



Cargo Week Americas - Expo Carga



@ExpoCarga



Expo Carga

Patrocinador PLATINUM

EFFECTIVALE

grupo navemar

europartners

R.H. SHIPPING

SerlausGPS

WORLDWIDE TRADING

Patrocinadores GOLD

SIGMA

D&R

Patrocinadores SILVER

DACHSER unicom

Socios ESTRATÉGICOS:

PRO MÉXICO

ACT

SE

SAT

COMCE

Medios OFICIALES:

OPESA

carga info.com

TRACTOPORTAL

ORGANIZADO por:

GI Grupo Fidalex

Contacto

+52 55 5442-5760 - ventas@expo-carga.com - info@expo-carga.com

EL SNPL BUSCARÁ ESTABLECER UN ORDENAMIENTO TERRITORIAL LOGÍSTICO COMPETITIVO EN MÉXICO.

dos Aguascalientes, Puebla, Chihuahua y Tamaulipas.

Actualmente, se gestiona el registro de cinco pasos a desnivel más en los estados de Aguascalientes (1), Jalisco (3) y Puebla (1). Asimismo, se encuentran en etapa de ejecución seis pasos a desnivel en los estados de Aguascalientes (1), Sonora (2) y Jalisco (3), y en etapa de preparación dos pasos a desnivel más en los estados de Baja California y Sonora.

CONSTRUCCIÓN DE PUENTES Y LIBRAMIENTOS

En octubre de 2010, se licitó el proyecto para la construcción del Puente Internacional Ferroviario Matamoros-Brownsville, primer cruce fronterizo a desarrollarse en 100 años entre México y Estados Unidos, iniciando su construcción en mayo de 2011, y se estima que sea concluido en febrero de 2012.

Por su parte, el desarrollo del Área Metropolitana de Monterrey permitirá fortalecer la infraestructura ferroviaria con la construcción de pasos a desnivel en la zona urbana. En febrero de 2011 se concluyó la construcción de un paso a desnivel y se cuenta con el registro de cuatro pasos a desnivel más a desarrollarse en 2012.

Se continuó con los trabajos relativos a los proyectos: Puente Internacional de Nuevo Laredo y Corredor de Ciudad Juárez. En el primero se trabaja en un Convenio de Coordinación y Concertación de acciones para llevar a cabo la primera fase del proyecto, con la construcción de una doble vía y seis pasos a desnivel más. Respecto al segundo, se lleva a cabo la construcción del paso a desnivel del Boulevard Fronterizo, el cual forma parte de los cinco pasos a desarrollar en el proyecto.

En enero de 2011, se obtuvo el registro en cartera, ante la SHCP, del Análisis Costo Beneficio correspondiente al proyecto de reubicación del patio y libramiento ferroviario de Morelia en Michoacán; el cual

está en proceso de licitación para la gestión del proyecto, manifestación de impacto ambiental y elaboración del proyecto ejecutivo. Morelia está localizada en la conexión ferroviaria que conecta a Lázaro Cárdenas, el Puerto de mayor crecimiento comercial en México, con la Ciudad de México y la Costa Este de los Estados Unidos. Actualmente, el ferrocarril atraviesa el centro de la ciudad de Morelia, causando riesgos y molestias a la población en general y dificultando la operación ferroviaria.

El libramiento ferroviario de Manzanillo, se encuentra en su última fase de construcción, y se estima concluir a finales del mes de agosto de este año. Asimismo, se tiene como fecha propuesta para el inicio de la construcción del túnel ferroviario el último trimestre de 2011.

Para el libramiento de Celaya, se tiene programado la liberación del derecho de vía en el periodo de agosto a septiembre, e iniciar las obras de construcción para el último trimestre de 2011. El 22 de junio pasado, la SEMARNAT emitió el resolutive correspondiente a la manifestación de impacto ambiental para el proyecto. Ahí se concentran dos grandes líneas ferroviarias: La línea A, que conecta la Ciudad de México con el Puerto de Manzanillo y Ciudad Juárez, y la línea N que une a la Ciudad de México con el Puerto de Lázaro Cárdenas y Monterrey. En el cruce de Celaya circulan 35 trenes diarios atravesando el centro de la ciudad. Esta situación genera congestión y retrasos en la operación ferroviaria.

Por lo que se refiere al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (FIT), se concluyó el libramiento de Tapachula en Chiapas y los puentes de estructura metálica Coatán, Hidalgo y Florido, así como del paso superior Puerto Chiapas, mismos que forman parte del libramiento.

Asimismo, se continuó con los trabajos de rehabilitación de las Líneas Chiapas y



Mayab (conservación mecanizada en 419 kilómetros de vía). El restablecimiento de la operación en ambas líneas, permitió el movimiento de carga de Coatzacoalcos a Valladolid, en la ruta del Mayab, y de Ixtepec a Tonalá, en la Costa de Chiapas. Se estima que en 2011 se concluirá la rehabilitación de las vías Chiapas y Mayab, además de la rehabilitación de la vía "KA" Los Toros a Chiapas.

PROYECTOS FERROVIARIOS

Entre los proyectos ferroviarios contemplados por la SCT destacan dos en particular:

El Periférico Ferroviario y Terminal Multimodal en Durango. Con la nueva autopista Mazatlán-Durango, el corredor Mazatlán-Monterrey-Matamoros abre una nueva oportunidad para desarrollar un corredor logístico hacia el Este de los Estados Unidos. Este proyecto representa una oportunidad real de abatir costos de transporte, mediante la construcción de un periférico ferroviario (3 tramos) y una Terminal Multimodal en Durango para la transferencia de carga del autotransporte al transporte ferroviario, para destinos de larga distancia.

El acortamiento Encarnación-Castillo. Ubicado en el Estado de Jalisco, el proyecto disminuye la distancia ferroviaria del Corredor del Puerto de Manzanillo hacia la Costa Este de los Estados Unidos. La vía férrea actual conecta al Municipio de Encarnación con la localidad El Castillo, desviándose en dirección de Irapuato, con una carga diaria de 20 trenes y recorriendo aproximadamente 500 km. El acortamiento propuesto disminuye el viaje ferroviario en 195 km.

CORREDORES MULTIMODALES

La Agencia para el Comercio y Desarrollo de E.U. (USATDA) financió el estudio del Plan Maestro de Corredores Multimodales a cargo del Consultor Wilbur Smith Associates.

El Gobierno Federal, a través de la SCT, diseñó un esquema que permitirá mostrar que México representa una opción para el acceso a los diferentes mercados globa-

les identificando los problemas de coordinación entre los distintos actores logísticos.

El estudio constituye una herramienta que ayudará a conformar una política pública por parte del Gobierno Federal que fomente el desarrollo de los corredores multimodales, para alcanzar una óptima conectividad entre los diversos elementos que conforman las cadenas logísticas, para lograr estándares de competitividad que permitan el desarrollo del sector.

El estudio se entregó en enero de 2011, identificando los principales corredores multimodales en la República Mexicana, de los cuales, actualmente se encuentran en operación 13 corredores multimodales:

1. Mexicali - Guadalajara - Cd. de México
2. Manzanillo - Guadalajara - Cd. de México
3. Lázaro Cárdenas - Ciudad de México
4. Manzanillo - Gómez Palacio - Monterrey
5. Altamira - Monterrey
6. Lázaro Cárdenas - Querétaro - San Luis Potosí - San Antonio, Texas (Nuevo Laredo)
7. Veracruz - Querétaro
8. Veracruz - Ciudad de México
9. Veracruz - Lázaro Cárdenas
10. Coatzacoalcos - Salina Cruz
11. Veracruz - Tizayuca
12. Veracruz - Aguascalientes
13. Guaymas - Nogales ■

