TERCERA REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE OPERACIÓN DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SINALOA EJERCICIO 2014.

En el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, siendo las once horas del día 19 de Marzo del 2014, en la sala de juntas de la Administración Portuaria Integral de Topolobampo, se reunieron los C.C. Integrantes del Comité:

LÆM. JAVIER TOVAR JÁCOME	DIRECCIÓN GENERAL, API TOPOLOBAMPO
ING. JOSÉ ANTONIO RUIZ BAÑUELOS	GERENCIA DE OPER. E ING., API TOPOLOBAMPO
CAP. RICARDO REYES ALDRETE	CAPITÁN DE NAVEGACIÓN
LIC ROCIO FLORES LIZARRAGA	SECCIÓN ADUANERA TOPOLOBAMPO
CAP. EDMUNDO SALVADOR CHAPULA VARGAS	PILOTOS DEL PUERTO
LIC ANDRÉS RAMAGNOLI BOE	GERENTE DE TERMINAL TRANSOCEÁNICA DE TOPOLOBAMPO
IVETTE PADILLA TORRES	OPERACIONES ISAOSA
LIC TOMÁS GARCÍA DOMINGUEZ	TOPOLOBAMPO, SINALOA, SAGARPA.
LIC JOSÉ LUIS GUTIERREZ FRAGOSO	TITULAR ÓRGANO INTERNO DE CONTROL, API TOPOLOBAMPO
LIC LUIS GERMÁN MARTÍNEZ AGUILAR	DELEGADO LOCAL DEL INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN
SR. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX	SERVICIOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN S.A. DE C.V.
LIC. MARCELO ALFONSO JUANQUI URIARTE	ENCARGADO DE SANIDAD INTERNACIONAL ZONA NORTE
C. CRISTHIAN LÓPEZ GONZÁLEZ	AGENCIA ZAMORANO
LIC. MARIA DEL ROCIO SOTO ARMENTA	COBRE VERDE
JESUS ISAAC MIGUEL ECHEVARRIA	BAJA FERRIES

I. Apertura de la reunión.

El Ing. José Antonio Ruiz Bañuelos, Gerente de Operaciones e Ingeniería, agradece la asistencia y da la bienvenida a los presentes.

II. Lista de asistencia y verificación del quórum

Toda vez que se encontraban presentes la mayoría de los miembros permanentes y suplentes, se procede a declarar formalmente instalada la décima sesión del Comité de Operación, se pone a consideración de los miembros del Comité el siguiente Orden del Día:

I. Apertura de reunión.
II. Lista de asistencia y verificación del quórum.
III. Situación Operativa febrero 2014.
IV. Lay Out de las vialidades del recinto portuario.
V. Seguimiento de acuerdos.
VI. Asuntos generales.
VII. Clausura.

IV. Situación Operativa enero-febrero 2014.

Se informó que durante Enero-febrero se movilizó un total de 840,841 toneladas (se incluye movimiento de petróleo y derivados), alcanzando el 99.3% de las toneladas movilizadas en enero-febrero del 2013.

En cuanto a carga comercial (sin el movimiento de petróleo y derivados), el movimiento es de 441,076 toneladas, logrando un 1% arriba de las toneladas movilizadas el mismo periodo del año anterior.

Y clasificando la carga por tipo se tiene que:

En **Carga General**, se movilizó un total 290,575 toneladas, logrando un 12.9% más que lo movilizado en enero-febrero del 2013.

En **Granel Agrícola** hubo movimiento de 17,795 toneladas, a diferencia del año anterior, que se movilizaron 33,000 toneladas, alcanzando el 53.9%.

En **Granel Mineral** se registró movimiento de 132,706 a alcanzando el 89.7% de las toneladas movilizadas en enero-febrero del 2013.

En cuanto a **Petróleo y derivados** se operaron 399,765 toneladas, a comparación de las 408,935 toneladas movilizadas en el mismo periodo del año anterior.

Clasificando el movimiento por tipo de tráfico de enero-febrero 2014 se observa lo siguiente:

En tráfico de Altura,

Las **Importaciones** alcanzaron un total de 160,085 toneladas. En orden descendente los tipos de carga en este tipo de tráfico son: Petróleo y derivados con 74,688 toneladas, granel mineral con 51,508 toneladas, Granel agrícola con 10,850 toneladas y 23,039 toneladas de carga general.

En cuanto a las **Exportaciones** se registró un movimiento de 74,267 toneladas, las cuales representan 67,322 toneladas de granel mineral y 6,945 toneladas de granel agrícola.

En tráfico de cabotaje,

En tráfico de cabotaje de entrada se registraron 392,8246 toneladas y en tráfico de cabotaje de salida se movilizaron 214,243 toneladas.

Se presentaron además distintas gráficas relativas al movimiento y crecimiento registrado por cada una de las empresas maniobristas, así como los comparativos en el manejo de carga general, granel mineral y granel agrícola, las cuales son las principales cargas movilizadas por este Puerto.

VLay Out de las vialidades del recinto portuario.

En la reunión de comité anterior el representante de Migración realizó una observación referente a la vialidad en el recinto, ya que el menciona que no se tiene bien determinando por donde se puede transitar en momentos de operación y esto conlleva que el personal de seguridad este llamando la atención por transitar donde no se debe, así el LAEM. Javier Tovar les comenta a los integrantes de comité que en la próxima reunión se mostrara el Lay Out de las vialidades, la entrada y salida, para así facilitar las actividades de autoridades que entren a muelles y patios de recinto portuario.

Derivado de este tema, el Ing. José Antonio Ruiz explica a los integrantes de Comité de Operación que se tiene un esquema de señalización que se ha estado integrando cuando hay maniobras, se colocan unos conos cilíndricos altos, los cuales están señalando la vialidad, esto es lo que define la circulación.

Comenta también el LAEM. Javier Tovar que estos accesorios que se están utilizando son insuficientes ya que en las distancias se pierde la señalización en las curvas y las personas al momento de entrar a los patios toman rumbos que no se deben, y se está analizando la adquisición de los accesorios necesarios, además con las obras que se están realizando se necesitará más apoyo o comprensión para la señalización, pues el trazo de las vialidades será provisional por esta situación y se estará actualizando en el interior del recinto en función de las obras y del esquema de carga de buques en trafico de altura y cabotaje. Así mismo próximamente se hará una adecuación vial entre el Recinto Fiscalizado Estratégico y la ruta fiscal hasta la aduana, este proceso aunado al de la construcción de la vía va a afectar la vialidad. Esto genera molestias provisionales pero esto se hace en aras de mejorar las condiciones operativas del puerto. Esta vialidad pretende controlar un flujo que sea a partir de la entrada del Recinto Fiscalizado Estratégico a la aduana para selección aleatoria.

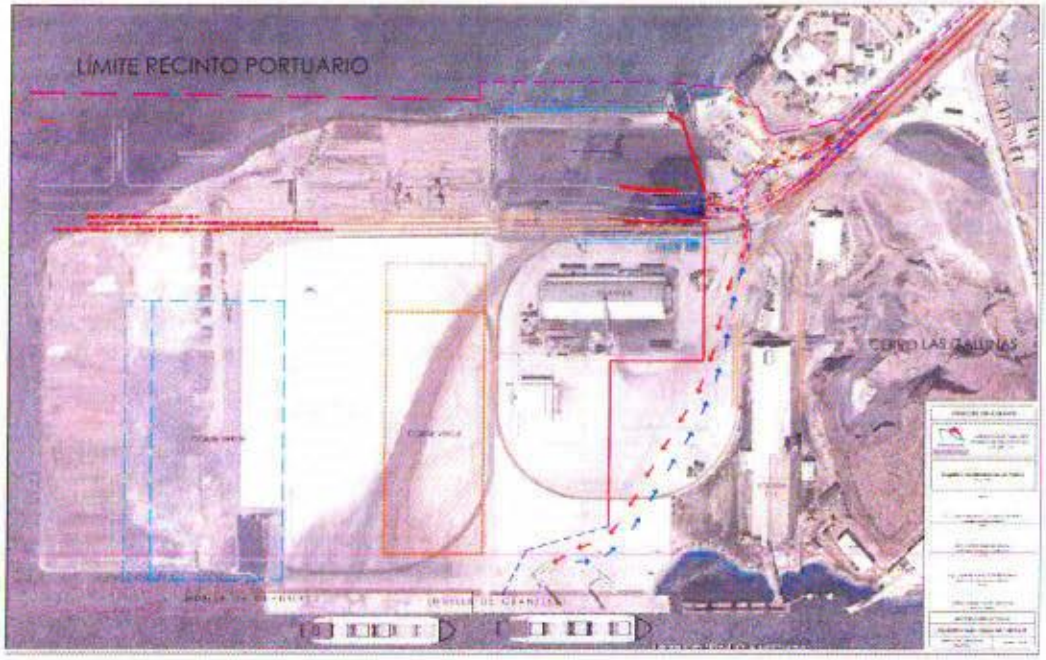
Dentro del puerto la intención original es que la vialidad continúe de frente a lo largo o paralelo a la vía de FFCC, y las entradas a los muelles están marcadas en la presentación, hay vialidades que corren paralelas al recinto que se encuentra cesionados, hay algunos cruces en las vías, no se tiene terminada la vialidad porque hay diferencias en el piso o suelo en la primera sección del puerto anterior a la terminal de áreas ganadas al mar, mientras no están terminadas se está tratando de pasar por el lado contrario de la vía.

Cuando se opera con barcos con trafico de cabotaje se tendrá el flujo como se maneja en las flechas rojas y azules que muestra el esquema, no tendrían que entrar donde esta Recinto Fiscalizado Estratégico, para esos casos la malla móvil se instalara en coordinación con la aduana para no pasar a la zona fiscalizada, donde se tendría una posibilidad de tener una ruta aislada de carga de comercio exterior con lo que es el trafico de cabotaje.

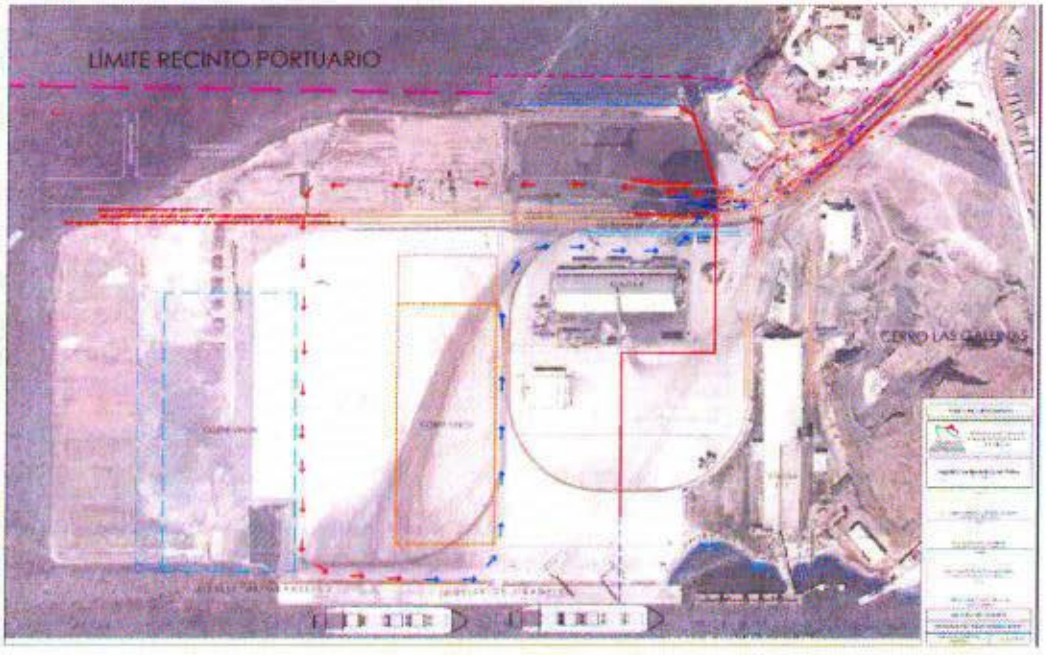
Comenta el representante de Migración que la malla móvil estaba el barco de la TTT y la entrada estaba por api, pero como estaba la malla como recinto fiscal no se podía pasar y se tuvo que retornar, derivado de esto el LAEM. Javier Tovar comenta que cuando no se encuentre un barco de cabotaje o de altura invariablemente la malla estará colocada es una obligación que

se está teniendo con aduana, tendría que estar en un sitio en específico. Además que se tiene que realizar diferentes tipo de adecuaciones de vías, vialidades, bodegas en el recinto portuario.

Esquema 1: Logística en operaciones cabotaje.



Esquema 2: Logística operaciones carga internacional



Para lo que es el esquema 1 las vialidades que muestran las flechas azules y rojas no es factible porque está pasando encima del equipo, es así que la malla se mueve para poder tener más espacio para las maniobras de los camiones puedan trasladar su producto al barco.

VI. Seguimiento de acuerdos

ACUERDO CO IIRO (21-II-14)
Queda establecido ante este comité que se realizará un reglamento interno el cual contendrá instrucciones de software, hardware y algún otro tipo de sistema técnico el cual facilite la utilización del SOP, esto para mejorar el entendimiento del sistema, buscando facilitar a toda a aquella persona, naviero o autoridad que lo utilice.

Una vez realizado este manual, para hacer este acuerdo más formal toda aquella persona que utilice este sistema deberá firmarlo en el entendido que todos estarán al tanto y de acuerdo referente a lo que incluya el manual.

Dando seguimiento a este acuerdo, se menciono que se continúa en elaboración de este manual, El LAEM. Javier Tovar pidió que para la siguiente reunión de Comité de Operación se presentara un borrador de este manual en coordinación con el Subgerente de Informática el Lic. Rigoberto López.

Como seguimiento al ACUERDO CO IRO-1 (15-I-14), se cambiara la fecha de la primera reunión del Subcomité Ferroviario para el día 31 de marzo del presente año, y para esto se enviara la convocatoria de la primera reunión del Subcomité Ferroviario y la propuesta de reglamento a las personas que serán integrantes de este Subcomité, para que este mismo sea revisado previamente, para su presentación ante el Comité de Operación para obtener la validación y así integrarlo a las reglas de operación.

VII. Asuntos Generales.

Comento el representante de Sanidad Internacional que existen adecuaciones que se han integrado al SOP y no se les ha avisado, y mediante eso han tenido dificultades, comento que en la llegada de un barco tubo dificultades al momento de realizar sus operaciones en el sistema, con la firma electrónica, el LAEM. Javier Tovar, menciono que la firma electrónica ya hace tiempo se había integrado a este, y hace recordar que si se ha notificado de las adecuaciones a este sistema a todas las autoridades competentes que usan el SOP, además se les ha dando capacitación a ingenieros, autoridades, personal de servicios. También es un tema que se han revisado los problemas que se han suscitado. Es por eso que se puso fecha para la elaboración del reglamento del SOP. Menciona también el representante de Migración que a él le sucedió algo similar por las actualizaciones del sistema y pero que en estas últimas operaciones realizadas no ha tenido problemas, entonces opina que se deberían realizar una capacitación.

El LAEM. Javier Tovar pregunto al Subgerente de Informática el Lic. Rigoberto López si se les había dado aviso a las autoridades sobre las actualizaciones y adecuaciones que se le han estado haciendo al sistema, y si realmente se había hecho cambios que modificaran los procesos del sistema, el Lic. Rigoberto respondió que si se habían realizado adecuaciones al sistema, entonces el LAEM. Javier Tovar le pidió al Lic. Rigoberto López que realizara una pequeña presentación de cómo operar el sistema con la última adecuación y que en lo sucesivo cada modificación, actualización o adecuación que se le realice al sistema se les informe y se les capacite con oportunidad antes de ponerlo en productivo a las agencias, a las autoridades en general y que programe una capacitación para el día viernes 21 de marzo del año en curso.

VIII. Clausura

Se programa la próxima reunión para el día viernes 11 de Abril del 2014. No habiendo más que hacer constar, se da por concluida siendo las 12:15 horas del mismo día de su elaboración; y damos fe:

CAP. RICARDO REYES ALDRETE
CAPITÁN DE NAVEGACIÓN PUERTO DE TOPOLOBAMPO.

LAEM. JAVIER TOVAR JÁCOME
DIRECCIÓN GENERAL

ING. JOSÉ ANTONIO RUIZ BAÑUELOS
GERENCIA DE OPERACIONES E INGENIERÍA