



**PLAN DE ACCIÓN REGIONAL PARA ACTORES PÚBLICOS Y
PRIVADOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL TRANSPORTE
MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA EN MESOAMÉRICA (TMCD)**

**Mesoamérica
Marzo 2022**

Índice

Contenido

Antecedentes	3
Plan de Acción Regional Para la Implementación del TMCD en Mesoamérica	10
Propuesta de Proyecto Piloto de TMCD	14
Contexto	14
Objetivos de la Propuesta	16
Mercado	17
Plataforma Logística y su Conexión	17
Características Técnicas de Buques	18
ANEXO1: Características del comercio intrarregional 2009-2014	20

Antecedentes

La importancia social, económica y ambiental del transporte es indiscutible para la movilidad de personas y mercancías. Un sistema de transporte eficiente y con calidad en los servicios, es el eje fundamental de la economía y ejerce un efecto significativo tanto en la competitividad como en la calidad de vida de los usuarios. A la vez, la promoción de los distintos modos de transporte terrestre, marítimo, ferroviario y aéreo es necesaria para ampliar la interconectividad y alcanzar un sistema de transporte más eficiente y eficaz. Por ello, en el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM) se han implementado proyectos que fomentan el incremento de la conectividad regional y extra regional de los países mesoamericanos para potenciar su competitividad mediante el mejoramiento de la infraestructura y los servicios en los diferentes modos de transporte desde un enfoque de transporte comodal, entendiendo éste como un abordaje coordinado y de colaboración entre los diferentes modos de transporte para su óptima utilización y combinación de manera complementaria en función de las necesidades de los usuarios y la carga, asegurando que el trayecto completo resulte más eficiente y sostenible a un menor costo.

Bajo este marco, el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) se constituye como una opción más sostenible con el medio ambiente que puede llegar a ser muy eficaz para el tránsito de carga y que puede incluso contribuir al alivio de las altas tasas de muertes por tránsito en los países de la región, que, según la Organización Mundial de la Salud, entre el 2010 y el 2013, correspondieron a 13,4 muertes por 100 000 habitantes.

La iniciativa para el desarrollo del TMCD en el entorno del Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica, se remonta a la Declaración de Villahermosa acordada en la X Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en junio de 2008, que reza así:

Instruir a las dependencias competentes a planificar y ejecutar un proyecto para el Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, bajo la coordinación de Panamá.

Por su parte, la Declaración de Guanacaste acordada en la XI Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en julio de 2009 estableció lo siguiente:

Llevar a cabo el estudio de factibilidad y diagnóstico de infraestructura y servicios portuarios necesarios, para la implementación del Transporte Marítimo de Corta Distancia en Mesoamérica. Este proyecto es coordinado por Panamá, con apoyo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

El Estudio de Factibilidad puede encontrarse en el siguiente enlace:
<http://www.cocatram.org.ni/tmcd.html>

En seguimiento al mandato de los Jefes de Estado y de Gobierno, los países solicitaron el apoyo al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que en el 2012, mediante el financiamiento de una consultoría se realizó un diagnóstico y brindo recomendaciones para impulsar el TMCD. Con este fin, una firma consultora realizó visitas *in situ* en 49 puertos de Mesoamérica, como también estableció diálogos con Autoridades de Transporte, Aduanas, Comercio, Finanzas y Empresas Exportadoras y otros para realizar un diagnóstico enmarcado en el estudio de factibilidad y, además, recopilar las necesidades, los intereses e insumos necesarios para construir una propuesta de plan.

Luego del correspondiente taller de validación y de la presentación de los resultados del estudio de factibilidad en los meses de abril y noviembre del 2013, los países concluyeron que el TMCD es factible como negocio bajo operación privada de un servicio y su implementación mediante una experiencia piloto por la costa del Pacífico. También se acordó que, para implementar las condiciones de factibilidad indicadas por el estudio, el servicio debe estar enmarcado dentro de un ámbito regulatorio facilitador, con procesos portuarios simplificados, ágiles, rápidos y con tarifas preferenciales en atención de la recepción y despacho del buque, las cargas, el trasbordo y con procedimientos aduaneros que no se constituyan en barreras.

En el año 2013, se finalizó este estudio y la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica estableció que para consensuar los resultados finales, se debía ***“Crear un equipo de trabajo de conformación abierta, bajo el liderazgo de Panamá, la participación de Costa Rica, México, Colombia y demás países interesados y las instituciones del GTI, para revisar el plan de acción y someter a la Comisión Ejecutiva las acciones necesarias para impulsar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia y los mandatos que se requiera someter a consideración de la Cumbre de Tuxtla, teniendo en consideración los aportes del sector empresarial y el sector naviero privado”.*** (Grupo de Trabajo de Alto Nivel)

Acogiendo el mandato de la Comisión Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica señaló que ***“se deberá instruir a la Subcomisión Marítima Portuaria de la Comisión Técnica Regional de Transporte, con el apoyo de COCATRAM y de manera conjunta con el Grupo Técnico Interinstitucional, en la revisión del plan de acción propuesto por la cooperación técnica sobre Transporte Marítimo a Corta Distancia en Mesoamérica y aportar sus consideraciones al Grupo de Trabajo creado por la Comisión Ejecutiva celebrada el 22 de noviembre recién pasado. Así también incluir la participación del sector empresarial y naviero en dicha tarea”.***

Así, con estos insumos, se procedió a preparar de manera participativa y colectiva entre los diversos actores los planes nacionales de TMCD para los 10 países miembros del PM; posteriormente, se construyó un plan regional. Con el objetivo de validar los planes de acción de países, en el año 2015

se realizaron talleres involucrando a diversos actores del sector público y privado en cada uno de los países, organizados de la siguiente manera¹:

(1) Sector Público: Autoridades Marítimas y Portuarias, Aduanas, Ministerios de Salud, Ministerios de Agricultura, Ministerios de Transporte, Ministerios de Comercio, Administración de las Zonas Libres y demás instituciones relacionadas a estas actividades.

(2) Sector Privado:

- Proveedores potenciales: Líneas y agencias navieras, empresas logísticas y transportistas terrestres.
- Clientes potenciales: Exportadores e importadores, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales.

(3) Puertos: Operadores de terminales.

Para la nivelación de información en los participantes durante el taller, el equipo facilitador expuso los antecedentes y resultados del estudio de manera que permitiera contar con los insumos necesarios para la inserción de su país como origen y destino en un potencial servicio de transporte marítimo de corta distancia en la región. Adicionalmente, se solicitó generar y proporcionar información de acuerdo con los siguientes planteamientos:

GRUPO 1- Usuarios y dueños de carga. Condiciones y Características de los Servicios TMCD para el Movimiento de Carga Intrarregional.

GRUPO 2 – Navieras. Identificación de las Barreras Institucionales Gubernamentales que Obstaculizan el Desarrollo del TMCD.

GRUPO 3 – Puertos. Facilidades Necesarias y Condiciones de Infraestructura de las Terminales Portuarias para la Atención al Buque y la Carga TMCD.

GRUPO 4 – Transporte terrestre. Características para el Ofrecimiento de Servicios de Transporte Terrestre para la Carga TMCD en el Ámbito Intrarregional.

GRUPO 5 – Instituciones de gobierno Acciones que Contribuyan a la Facilitación de la Instauration de los Servicios TMCD en la Región.

¹ La lista de las organizaciones y sus correspondientes representantes de los actores públicos y privados que participaron en los talleres fue generada a través de los Comisionados Presidenciales del Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica.

Con la información recopilada a través de estos talleres de validación, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) finalizaron los planes nacionales para cada país y el Plan de Acción Regional de TMCD que se presenta a partir de la página 10, el cual ha sido actualizado durante el 2021. A la fecha, los países cuentan con sus Planes Nacionales de TMCD y dos países han constituido su Comisión Interinstitucional Nacional como cuerpo colegiado para impulsar la iniciativa: creándose en diciembre de 2018 la Comisión Interinstitucional de Guatemala y en octubre de 2019 la Comisión Interinstitucional de México. Estas comisiones tienen el propósito de impulsar la implementación de los planes nacionales en su correspondiente país. Asimismo, se ha realizado un ejercicio de actualización de los planes nacionales para desarrollo del TMCD en Guatemala 2017.

The map illustrates the proposed road network for the Mérida to Cancun project. The main route is highlighted in a thick blue line, starting from Mérida and heading east through Progreso to Cancun. Several branches are shown with thinner blue lines, connecting to other locations such as Tuxtla, Salina Cruz, San Juan, and San Juan de los Rios. The map also shows the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea, with arrows indicating the direction of travel. The project is labeled as 'Mérida to Cancun' and 'Yucatán Peninsula'.

1. Estudio de Factibilidad para desarrollo del TMCD en 49 puertos (2009)
2. Plan de Acción Regional para el TMCD (2015)

3. Planes de Acción Nacionales para desarrollar TMCD (2015)
4. Talleres Nacionales en 10 países (2015-2016)
5. Guatemala: Foro entre Navieras y Dueños de Carga para Desarrollar Servicios de TMCD (2017)
6. Guatemala: Conformación de la Comisión Interinstitucional para TMCD (2018)
7. Asesoría brindada por la Autoridad Portuaria de Santander con el objetivo de dar impulso al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en Mesoamérica.
8. México: Conformación de la Comisión Interinstitucional para TMCD (2019).
9. Reuniones preliminares para el inicio del proceso de conformación de la Comisión Interinstitucional para TMCD en Costa Rica.
10. Solicitud y recepción de información de volúmenes de carga intrarregional de las instituciones aduaneras y la SIECA
11. Análisis de los volúmenes de carga intrarregional.
12. Instalación de la Comisión Técnica Binacional de El Salvador y Costa Rica para la implementación del transporte marítimo de corta distancia entre ambas naciones (2020).

En consideración al resolutivo Sexto del sector Transporte del PM definido en el marco de la XVII Cumbre del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, desarrollada en San Pedro Sula en agosto de 2019, por los Jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica (PM), que reza así:

SEXTO: *Instar a los socios financieros del GTI a facilitar los recursos para trabajar con las autoridades competentes de Transporte, Portuarias, Marítimas, Aduanas, Hacienda, Comercio, Economía, y sector privado al seguimiento e implementación de los Planes Nacionales de TMCD y de su Plan Regional con el apoyo de la AMP, la COCATRAM y la SIECA, para definir y desarrollar un proyecto piloto.*

En apoyo al cumplimiento del resolutivo en mención, en el mes de agosto del 2019, mediante el apoyo técnico y financiero de la COCATRAM y de la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID), se brindó la asesoría por parte de la Autoridad Portuaria de Santander, siendo su objetivo:

1. Entender el contexto actual de intercambio comercial y transporte de mercancías en la Región Mesoamericana, estableciendo un diagnóstico.
2. Contrastar escenarios y modelos de éxito de TMCD en la Unión Europea, como información de valor para posible aplicación en Mesoamérica de las mejores prácticas.
3. Diseñar simulaciones de distintas alternativas de TMCD en la Región, en un alto grado de rigor en la adaptación a las características del mercado Mesoamericano.
4. Fomentar el comercio en la Región Mesoamericana para la promoción de soluciones de transporte intermodales en TMCD.

Las conclusiones preliminares arrojadas indicaron que, bajo ese escenario, en el ámbito regional, el modelo de operación recomendado es el buque porta-contenedor en comparación al RO-RO (no acompañado) y el RO-PAX (no incluye turismo). Adicionalmente, el análisis recomienda en su etapa inicial la operación mediante el (operador logístico intermodal) para que luego mediante un proceso un proceso evolutivo de madurez vaya migrando hacia un servicio dedicado TMCD.

Otro aspecto discutido fue el concepto del TMCD para la región y que se redefinió así:

"Movimiento de mercancías y/o pasajeros por mar, entre puertos situados en países de Mesoamérica, integrado en una cadena intermodal de transporte."

Conclusiones de la asesoría de la Autoridad Portuaria de Santander:

1. El volumen actual de tráfico de mercancía en la Región MA es suficiente como para poder alimentar la masa crítica mínima necesaria para crear una línea en régimen de TMCD entre dos o más puertos.
2. Dicho volumen tendría que ser captado y trasvasado parcialmente desde su sistema de transporte actual en la carretera.
3. En particular, los procesos aduaneros entre países de la Región son lentos y no responden en su complejidad a las necesidades que un comercio ágil necesita en su faceta de transporte.
4. El ámbito aduanero carece de la flexibilidad y agilidad necesaria, siendo un factor de bloqueo de necesaria evolución y mejora.
5. El transporte intrarregional de los países miembros del Proyecto Mesoamérica actualmente está concentrado en su totalidad en la carretera, a excepción de Colombia y República Dominicana, sin que se observe oposición hacia la intermodalidad marítima por parte de los operadores, con un sector muy fragmentado en el modelo de "autónomo" propietario de cabeza y furgón.
6. En el ámbito regulatorio, se echa de menos el liderazgo y la implicación del ámbito público e institucional, como facilitador y garante de las condiciones necesarias para que, quienes están dispuestos a invertir en un proyecto serio de TMCD, puedan verse respaldados por las condiciones de regulación y explotación de la actividad.
7. Rentabilizar el barco supone llegar a un punto de equilibrio "*break even*" con aproximadamente un 75% - 80% de ocupación en ambos sentidos. Por tanto, la acción comercial debe ser muy proactiva, conocedora del mercado en sus detalles y facilitadora de soluciones a través de pruebas satisfactorias para el cargador.

Recomendaciones de la asesoría de la Autoridad Portuaria de Santander:

1. Sumar otras rutas factibles a la primera ruta que se inició en 2020 entre el Puerto de Chiapas en México y Puerto Quetzal en Guatemala y consolidar una configuración de al menos tres puertos entre países cuyo intercambio comercial de productos muestre las mejores cifras en volumen y en potencial de crecimiento del comercio, así como en estabilidad de movimientos durante el año, huyendo de la estacionalidad de algunos tráficos.
2. Promover el establecimiento de una **frecuencia ideal de una vez por semana** para los servicios dedicados, de carácter fijo y regular, confiable y mantenido en el tiempo, como factor de generación de confianza para el usuario.
3. Fomentar la presencia de operadores de transporte intermodal, de carácter y tamaño internacional.

4. Promover desde el ámbito público la inversión y el establecimiento de las infraestructuras portuarias y de accesibilidad necesarias para que se incentive adecuadamente la llegada de operadores privados, que asumen su parte de riesgo en la puesta en marcha del servicio marítimo con la aportación y gestión adecuadas de sus recursos.
5. Implementar un marco tarifario específico para el TMCD como incentivo, cuya naturaleza considere las bondades del sistema, como alternativa de transporte necesaria, eficiente, ecológica, segura y facilitadora de la reducción de los costes externos generados en el transporte por carretera.
6. Motivar la evolución necesaria desde el modelo simple actual hacia un modelo dual dotado de una alternativa marítima complementaria.
7. Acompañar el proceso de forma institucional a través de las Comisiones Interinstitucionales que se instauren en cada país durante al menos 3 años; considerando que en la UE se han llevado a cabo procesos de esta naturaleza que han logrado consolidarse después de 10 o 15 años desde sus inicios. Por tanto, la continuidad e implementación de un Plan de Acción Regional (PAR) con acciones para el corto, mediano y largo plazo es clave.
8. Acordar una dotación económica compartida por parte de los países participantes y por alguna institución internacional relacionada con la iniciativa, que en ningún caso iría destinada a la naviera, si no al propietario del vehículo que decide utilizar la nueva opción marítima y que es quien comercializa en el mercado el servicio puerta a puerta para el cliente final. Es lo que en la UE se conoce como EcoBono. Para aplicar este incentivo los países deberán decidir la factibilidad de aplicar este beneficio.
9. Medir la reducción de los costes externos producidos por la masiva participación actual del transporte por carretera en el comercio centroamericano, a partir de la introducción de una opción intermodal marítima exitosa. (reducción de costes justifica ampliamente la aportación de ayuda pública económica al principio del proyecto.)
10. Diseñar e implementar una plataforma integradora de toda la información, oferta económica, programación de escalas, seguimiento de la mercancía y gestión de incidencias, entre otros.

Plan de Acción Regional Para la Implementación del TMCD en Mesoamérica

El presente Plan de Acción Regional responde a una actualización del Plan generado en el año 2015 mediante consenso de los países que comprenden el ámbito geográfico del Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica: México, Belize, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Panamá, Colombia y República Dominicana. Las actividades y/o acciones incluidas en el presente Plan han sido tomadas de los planes nacionales consensuados de dichos países, tomando en consideración elementos estratégicos, comunes y prácticos actualizadas que contribuyan a una implementación y desarrollo de servicios TMCD en el corto mediano y largo plazo.

Plan de Acción Regional para la Implementación del TMCD en Mesoamérica		
Corto plazo (2 años)		
Mediano plazo (2 – 5 años)		
Largo plazo (más de 5 años)		
Objetivo		
Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia en los países Mesoamericanos, identificando el movimiento de productos principales y su correspondiente volumen para definir el mercado objetivo potencial, eliminando obstáculos y facilitando las principales cadenas logísticas de los productos transportados por vía marítima, con servicios puerta a puerta y complementados por el modo terrestre de manera segura, eficiente y competitiva, asegurando la sostenibilidad socioeconómica, financiera y ambiental para el crecimiento del comercio intrarregional, mediante el uso de soluciones tecnológicas		
Transporte Marítimo		
Establecimiento de servicios TMCD, dedicados y/o compartidos al mercado Mesoamericano aplicando el uso de tecnologías para optimizar los procesos de recepción y despacho del buque y la carga.		
Acción	Responsable	Plazo
1. Promover, impulsar y acoger propuestas de navieras para servicio TMCD dedicado (buque portacontenedor con grúa propia, 500 – 800 TEU) y/u operadores logísticos intermodales interesados en iniciar el servicio TMCD puerta a puerta, con naves para carga general y contenerizada.	Gobiernos (Ministerios de Transporte Autoridades Marítimas y Portuarias Otras Autoridades)	Corto
2. Promover el establecimiento de una frecuencia ideal de una vez por semana para los servicios dedicados.	Navieras Empresarios dueños de carga	
3. Establecer el sistema de Operador Logístico Intermodal para carga intrarregional vía TMCD.	Operador Logístico Intermodal (agente de carga que mueve mercancías), Apoyo de AMP y COCATRAM	

4. Ofrecer servicios de consolidación de carga TMCD puerta a puerta, con condiciones para manejo de carga refrigerada o para cualquier otro tipo.	Navieras	Proyecto Mesoamérica con apoyo de AMP y COCATRAM (se trabajará en definir quien, como y cuando se realizan las acciones)
5. Realizar servicios de puerta a puerta a través de un único contrato de transporte que emita el Operador Logístico Intermodal	Operador Logístico Intermodal	
6. Identificar los volúmenes de comercio intrarregional por todos los modos de transporte, especialmente el de vía terrestre para cada país: por producto, por importador y exportador y aduanas de entrada y de salida para el período 2015-2021.		
7. Identificar operadores logísticos en la región y realizar acercamientos que los conviertan en Operador Logístico Intermodal en Mesoamérica.		
8. Reunir a los potenciales Operadores Logísticos Intermodales con las líneas navieras para generar los acuerdos de transporte correspondientes.		
9. Compartir la información del punto 6 con los Operadores Logísticos Intermodales potenciales (volúmenes de comercio intrarregional por vía terrestre para cada país: por producto, por importador y exportador y aduanas de entrada y salida para el período 2015-2019).		
10. Realización de encuestas, presentaciones a gremiales nacionales y regionales que agrupen a dueños de la carga, foros en la región entre exportadores e importadores con los potenciales Operadores Logísticos Intermodales para que, de acuerdo con los volúmenes de comercio internacional, pudiéramos detectar las cargas anclas por país en TMCD		
11. Promover la generación de acuerdos de transporte TMCD entre los exportadores e importadores con los potenciales Operadores Logísticos Intermodales.		
Recinto Portuario		
Desarrollar y promover las operaciones y los tramites de las instituciones en los recintos portuarios de manera expedita y eficiente en el manejo del buque y/o carga TMCD.		
Acción	Responsable	Plazo
12. Establecer ventanas de atraque en puertos para los servicios TMCD dedicados.	Puertos	Corto
13. Establecer muelles y áreas dedicadas al buque y carga TMCD en los puertos.		
14. Impulsar la homologación de los horarios de atención de las instituciones de gobierno en los puertos Mesoamericanos, particularmente las aduaneras, fitosanitarias y cuarentenarias.	Instituciones aduaneras, fitosanitarias y cuarentenarias Comisiones Interinstitucionales Colaboración de la SIECA	
15. Establecer incentivos especiales temporales para los servicios TMCD, que promuevan el desarrollo de éste. a. Descuentos y/o tarifas especiales al buque TMCD. b. Descuentos y/o tarifas especiales a la carga TMCD. c. Explorar la posibilidad de brindar un Incentivo al modo terrestre como parte del transporte intermodal, similar al Eco Bono en Europa.	Puertos Gobiernos	
15.1 Que los incentivos, cobros y servicios sean semejantes en cada país; lo anterior para que cada puerto se convierta en un nodo logístico homogéneo, dentro del corredor intermodal de TMCD Mesoamericano.	Puertos Gobiernos	Mediano
16. Establecer una única revisión documental e inspección física simultánea y coordinada con todas las instituciones vinculadas, sea ésta intrusiva o no.	Instituciones aduaneras, fitosanitarias y cuarentenarias	
17. Establecer operaciones uniformes 24/7 en las instituciones gubernamentales vinculadas a los procesos de exportación e importación.		Mediano

18. Desarrollar programas y prácticas para promover cultura que elimine la discrecionalidad de los funcionarios de gobierno que aplican e implementan la legislación aduanera y fitosanitaria.	Colaboración de la SIECA	
19. Nombrar suficientes funcionarios de tal forma que el principal pueda delegar su responsabilidad en un subalterno autorizado con mando y jurisdicción, similar al titular, que pueda emitir autorizaciones mientras éste se ausente temporal o permanente, en los puertos, para evitar esperas innecesarias a los usuarios.		
Recinto Portuario (continuación)		
Desarrollar y promover las operaciones y los tramites de las instituciones en los recintos portuarios de manera expedita y eficiente en el manejo del buque y/o carga TMCD.		
Acción	Responsable	Plazo
20. Ratificar e implementar el Convenio FAL 65, incorporando las plataformas digitales enlazadas con las instituciones de gobierno, relacionadas, en el ámbito Mesoamericano.	Ministerios de Relaciones Exteriores Autoridades Marítimas y otras instituciones vinculadas	Largo
21. Reactivar los Comités Nacionales y Locales de facilitación para mejorar la coordinación interinstitucional y con los actores privados (generadores de carga, agencia de aduanas, empresas de transporte, bancos, entre otras) y las correspondientes autoridades del puerto.		Corto
22. Replicar en Costa Rica y demás países de la región mesoamericana, la experiencia de conformación de Comisiones Interinstitucionales de México y Guatemala.	Proyecto Mesoamérica con apoyo de la AMP y COCATRAM	Largo
23. Impulsar el establecimiento del sistema de análisis de riesgo para las operaciones de comercio marítimo en los puertos.	Aduanas DEPM Comités Interinstitucionales	
24. Desarrollar mecanismos para la expedita entrada y salida de la carga en los recintos hacia y desde los recintos portuarios, a través de procesos eficientes para evitar pérdida de tiempo.	Puertos, Instituciones de Gobierno	Corto
Procesos		
Desarrollar procesos para agilizar y simplificar la tramitología en el recinto portuario en atención al buque y la carga se realice rápida y eficientemente para evitar retrasos y demoras innecesarias que integre:		
<ul style="list-style-type: none">Procesos aduaneros eficientes.Establecer sistema de “aduanas sin papeles” eliminando requisito de presentación de documentos en original.		
Desarrollar procesos abreviados y estandarizados para el despacho y recepción del buque y carga TMCD.		
Acción	Responsable	Plazo
25. Crear y aplicar un procedimiento especial para el uso del manifiesto anticipado de la carga TMCD.	Instituciones de gobierno Colaboración de SIECA	Corto
26. Promover el fortalecimiento de capacidades para el establecimiento de la ventanilla única marítima, alineado con el Acuerdo de Facilitación Comercial de la OMC	Proyecto Mesoamérica Autoridades de gobierno	Mediano

27. Crear un sistema regional gestor de ventanilla única marítima para Centroamérica, tomando como referencia la Estrategia Centroamericana de Facilitación Comercial (pág. 8)	Gobiernos Colaboración con la SIECA	Mediano
28. Implementar la ventanilla única marítima (maritime single window) a nivel mesoamericano el intercambio de información electrónica, veraz y expedita (los formatos de los documentos ya están establecidos y estandarizados dentro del Convenio FAL 65)	Proyecto Mesoamérica, Autoridades Marítimas, Puntos focales nacionales y autoridades aduaneras	Mediano
Transporte Terrestre Optimizar la eficiencia y la seguridad de los servicios de transporte en las carreteras, especialmente en las noches y horarios de restricción de tránsito en carreteras (corredores fiscales) y en las entradas y accesos hacia y desde los recintos portuarios		
Acción	Responsable	Plazo
29. Impulsar la sistematización regional de los controles de pesos y dimensiones	Ministerios de Transporte o Entidad equivalente, Ministerios de Obras Públicas, Autoridades de Tránsito Terrestre SIECA	Corto
30. Establecer programas de calibración y uso transparente de las básculas.		Largo
31. Desarrollar procesos de control de pesos y dimensiones eficientes y transparentes		Largo
32. Evaluar la posibilidad de uniformar los límites de peso en los contenedores que transitan en las carreteras de Mesoamérica que son transportados por servicios TMCD.		Largo
33. Mejorar la seguridad en las carreteras hacia y desde los puertos de la región.	Ministerios de Seguridad, Policía	Corto

Ámbito del Proyecto Integración y Desarrollo Mesoamérica Contribuir con el fortalecimiento de capacidades para estimular mayor facilitación comercial y competitividad en el ámbito mesoamericano.		
Acción	Responsable	Plazo
34. Contribuir a la integración aduanera para la carga que se transporta por servicios TMCD a nivel Centroamericano mediante el intercambio de buenas prácticas.	Proyecto Mesoamérica Comités nacionales de facilitación de comercio	Largo

Políticas Abiertas de Mercado y Condiciones Necesarias para el Ofrecimiento de Servicios TMCD y Terrestre Competitivos.

En la región no existen políticas o normativas que se constituyan en barreras para el libre ofrecimiento de servicios marítimos y terrestres para el transporte de carga en buques TMCD desde y hacia puertos en ambos modos de transporte.

Nodos y Principales productos potenciales

En una implementación temprana del TMCD en Mesoamérica es recomendable:

1. Impulsar las iniciativas provenientes de los países que conforman el Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, resaltando la propuesta de México en apoyo a los resolutivos generados en las Cumbres, tomando en cuenta su tráfico de cabotaje y la creación de la sexta carretera marítima además de la experiencia en el negocio naviero y logístico con propuestas concretas de parte del sector privado que se adecuan a la realidad del escenario regional. El concepto de la sexta carretera marítima es incorporado a mediados del 2021 por la Secretaría de Marina de la Armada de México para impulsar la ruta piloto en el Pacífico. Este concepto surge de las experiencias del modelo puesto en práctica en México durante el año 2020, de las rutas de cabotaje que ofrecen sus servicios en algunas de las islas de México y en la península de Baja California y de los retos que enfrentan esta clase de proyectos en la región.

Propuesta de Proyecto Piloto de TMCD

Contexto

La propuesta se fundamenta en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 de México. Con una visión de impulsar proyectos productivos con inversión pública y privada, nacional y extranjera, como cortinas de desarrollo en el Sur Sureste.

La iniciativa da respuesta a un anhelo de impulsar a la marina mercante mesoamericana y de coadyuvar en la integración de los diferentes modos de transporte, en beneficio de la logística de los países, como medidas específicas en busca del bienestar económico social de las comunidades costeras, llevando inversión a éstas y permitiendo el acceso a empleos más estables y mejor remunerados.

La prospectiva a largo plazo de este proyecto abona a la integración de los diez países mesoamericanos, con una visión como región y en beneficio de las cadenas de distribución; de esa manera somos más fuertes y se atacan temas sensibles como el de la migración.

Sobre la base de la coordinación de las Comisiones Interinstitucionales de Guatemala y México dio inicio la ruta piloto entre Puerto Chiapas y Puerto Quetzal. El servicio marítimo fue realizado por la naviera mexicana NAVEMAR y para su desarrollo se contó con el apoyo de ambos países.

A continuación, se mencionan los detalles técnicos de la embarcación multipropósito y la ruta:

- Buque M/V Aries, eslora de 110.4 metros y manga de 15.90 metros.
- Capacidad nominal de 446 TEUS.
- 3 bodegas con un volumen de 5,700 toneladas.
- 2,704 toneladas de mercancía de importación catalogados como productos alimenticios.

- Ruta programada con circuito cada 20 días entre los puertos.

No obstante, no se lograron ni facilitaron los procesos administrativos y operativos requeridos, aunque se identificaron las cargas ancla para este piloto, realizando dos viajes, para los cuales la Administración Portuaria Integral de Chiapas otorgó el 30% de descuento en la tarifa de uso de infraestructura portuaria. La naviera recuperó los gastos operativos en el proyecto piloto, encontrándose actualmente en estudio los costos del TMCD, y en disposición de reanudar la ruta en el 2021, siempre y cuando se generen las facilidades plasmadas en la comisión interinstitucional desarrolladas en la reunión realizada en Lázaro Cárdenas en octubre de 2019.

A partir de las experiencias del modelo puesto en práctica con NAVEMAR, de las necesidades del servicio y de los retos que enfrentan esta clase de proyectos, se recomienda a los países interesados de la región de Mesoamérica promover de manera conjunta el TMCD de la manera siguiente:

1. Proponer políticas públicas para dar certidumbre a los distintos agentes públicos y privados relacionados con el TMCD de la región;
2. Adoptar un modelo de actuación lo más uniforme posible, desde el punto vista normativo, comercial y físico, que genere confianza a los dueños de la carga para que cambien su logística del modo terrestre al marítimo;
3. Acordar una agenda de promoción conjunta, sobre todo en la etapa inicial para conseguir cargas anclas en la ruta; e
4. Impulsar un plan de negocios entre los operadores logísticos de la ruta que permita arribar a alianzas estratégicas.

Otra iniciativa surgida desde México es la propuesta del Grupo Inversor Veracruzano SAPI de CV - GRIVER-, que consiste en habilitar una nueva alternativa de transporte intermodal mediante la vía de tráfico marítimo de cabotaje y altura, para optimizar la cadena de suministro del mercado nacional y del comercio exterior mexicano, conectando el norte del Golfo de México con la Península de Yucatán y Centroamérica así: Tampico-Veracruz-Progreso-Santo Tomas de Castilla en el tramo de ida, mientras que el retorno: Santo Tomas de Castilla-Morelos-Progreso-Tampico. Uno de los fundamentos principales de esta iniciativa lo constituye el hecho que la combinación del recorrido mixto del cabotaje y el TMCD contribuye a equilibrar el volumen de carga en ambos sentidos, evitando retornos con vacíos que afecten la estructura financiera de la operación.

GRIVER afirma que La puesta en marcha de esta iniciativa requeriría de un análisis profundo respecto de la producción y consumo de bienes, en las zonas de influencia portuaria. Por otro lado, los puertos mexicanos deben estar en capacidad de operar mercancías de tráfico mixto nacionales y de comercio exterior, por lo tanto, las autoridades, deben desarrollar controles y procedimientos ágiles que

permitan la coexistencia de este tipo de mercancías, evitando que se confundan o se mezclen en la operación. Adicionalmente, las tarifas de derechos y maniobras portuarias deben privilegiar los circuitos Inter costeros. En virtud de que las tarifas regulares no se pueden absorber en el costo de una ruta corta como sí lo puede hacer un circuito transoceánico.

Con base en este modelo puesto en práctica en México y del análisis de las servicio de transporte intermodal en el litoral caribe y golfo de México, se diseñó un servicio que inició el 1 de junio del 2020 con la naviera mexicana Fletes Náuticos México, con una ruta semanal entre Tampico-Veracruz-Progreso / Santo Tomás de Castilla, Guatemala con la embarcación BF "Caloosa" con capacidad de carga de 10 mil toneladas y grúas propias, capaz de llevar en un mismo viaje carga contenerizada seca y refrigerada, carga general, carga a granel y carga proyecto, la cual estuvo en disponibilidad durante seis meses pero por los efectos que causó en México y en el mundo la pandemia de COVID-19, fue postergada. A la fecha existen varias empresas navieras que han mostrado interés en continuar explorando las posibilidades de retomar esta iniciativa.

Otras recomendaciones generadas por los expertos para la puesta en marcha de este modelo mixto de cabotaje y navegación TMCD en México conlleva:

- Modificar por interés general los programas maestros de desarrollo para destinar instalaciones portuarias especiales al cabotaje y al TMCD;
- Gestionar lineamientos aduaneros para el tráfico de cabotaje y de corta distancia;
- Determinar tarifas preferenciales para embarcaciones en tráfico de cabotaje y de corta distancia;
- Ofrecer a los operadores logísticos del corredor un contrato de maniobras portuarias para su propia carga;
- Promover el involucramiento de las líneas y agencias navieras, agentes logísticos, transportistas terrestres, productores, cámaras de comercio y gremios empresariales;
- Propiciar el intercambio de información con el objetivo de perfeccionar las estrategias de promoción; e
- Instruir a los puertos, bajo su coordinación, en la manera de cómo deben actuar para transformarse en nodos logísticos en los nichos afectos al cabotaje y al TMCD.

Como antecedente, en el año 2015 se realizó un estudio de mercado para el desarrollo y crecimiento de Puerto Chiapas, con el propósito de establecer un servicio regular marítimo. El estudio arrojó lo siguiente:

Objetivos de la Propuesta

- Impulsar al desarrollo y la competitividad del comercio y los servicios para favorecer crecimiento económico y social de la región mesoamericana.

- Captar el flujo de comercio que se realiza entre México y los países de la región centroamericana.
- Convertir a Puerto Chiapas en centro de distribución para productos con destino-origen en Centroamérica.

El servicio (MEX-CEN) que atienda la ruta comercial de transporte marítimo de corta distancia busca generar formas alternas de transporte comercial marítimo que ofrezca un crecimiento del comercial intrarregional, ofreciendo nuevos servicios a los clientes.

Mercado

Puerto Chiapas originalmente fue construido con el propósito de atender las exportaciones de productos agrícolas e industrializados de la región del Soconusco, con la conexión por vía terrestre con autopista y ferrocarril, está conectado con el Sureste y Centro del país; al Oeste con Oaxaca, al Norte con Tabasco, al Sur con el Océano Pacífico y al Noreste con Veracruz y al Este colinda con Guatemala.

Por su ubicación permite mantener vínculos comerciales con Centro, Sudamérica, la Costa Oeste de Norteamérica y Asia-Pacífico, por su posición estratégica el puerto se convierte en un nodo logístico y comercial para la frontera Sur de México con Centroamérica a través del cruce fronterizo Suchiate II; principal del Sur-Sureste del país ubicado a 43 km del recinto, donde representa el 90% de intercambio comercial. Puerto Chiapas es una alternativa para convertirlo como un Centro de Distribución Logístico para los productos como destino-origen en Centroamérica, así mismo como un punto de salida para las exportaciones de empresas ubicadas en el sureste mexicano, o bien para las importaciones o exportaciones con origen o destino a los Estados Unidos y los países asiáticos, lo que representa un complemento con otros puertos, tales como Puerto Quetzal en Guatemala, Acajutla El Salvador, San Lorenzo en Honduras, Corinto en Nicaragua y Caldera en Costa Rica. El área de influencia (hinterland) de Puerto Chiapas se estima en 40 millones de habitantes.

Plataforma Logística y su Conexión

Marítimo: Su posición geográfica le permite mantener vínculos comerciales con Centro, Sudamérica, la Costa Oeste de Norteamérica y Asia-Pacífico.

Ferrocarril: Permite realizar operaciones de transbordo cumpliendo la función del Canal de Panamá interconectando los 2 océanos a través de una combinación intermodal marítima y ferroviaria, dinamizando el intercambio comercial y económico al proporcionar una vía de tránsito más corta.

Terrestre: Orígenes y destinos de las principales cadenas logísticas que pasan por la zona fronteriza de Ciudad Hidalgo. El cruce Fronterizo de Ciudad Hidalgo es la principal puerta de entrada y salida del comercio entre México y Centroamérica.

El servicio marítimo desde y hacia Chiapas consistirá en el movimiento de:

- Carga mexicana vía terrestre hasta Puerto Chiapas con destino final vía marítima a Centroamérica y viceversa
- Carga mexicana vía marítima de algún puerto de México del pacífico a Puerto Chiapas con destino final vía marítima a Centroamérica y Sudamérica y viceversa.

El estudio de mercado determinó que en el período 2009-2014 el intercambio comercial entre México y Centroamérica por Ciudad Hidalgo fue de 20,895,413 toneladas exportadas y de 2,225,166 toneladas importadas experimentando una tasa anual de crecimiento del 39.35%. Para más información ver Anexo 1.

Características Técnicas de Buques

Con base en las experiencias recientes en la ruta piloto, se constató que el buque más propicio para iniciar un tráfico regular semanal es una embarcación multipropósito con grúas propias con un tonelaje aproximado de 8 mil TPM y calado de 8 metros capaz de transportar carga contenerizada, a granel y break bulk.

La propuesta considera una frecuencia semanal, en un servicio de línea; por lo menos para una primera etapa. Si los volúmenes de carga en ambos sentidos se van incrementado, se podría considerar el establecimiento de una frecuencia de dos veces por semana, pero esto estará determinado por el mercado y los resultados que vaya arrojando la operación del servicio.

Nodos y Principales productos potenciales
En una implementación temprana del TMCD en Mesoamérica es recomendable acoger la propuesta presentada en el taller realizado en México para iniciar el servicio en el litoral Pacífico desde el Puerto de Chiapas hacia el resto de los puertos de Centroamérica. La información del Estudio de Demanda y Simulación de la Carga será incorporada en esta sección.
Plan de Comunicación como apoyo a los Proveedores del Servicio TMCD
El mercado objetivo del Plan de Comunicación está dirigido a los tres actores principales: en primer lugar, a las navieras interesadas y transportistas terrestres para promover las ventajas del TMCD, luego a los clientes y usuarios que contratan los servicios terrestres. Estos últimos con énfasis en los transportistas de carga de origen y destino intrarregional. Regional

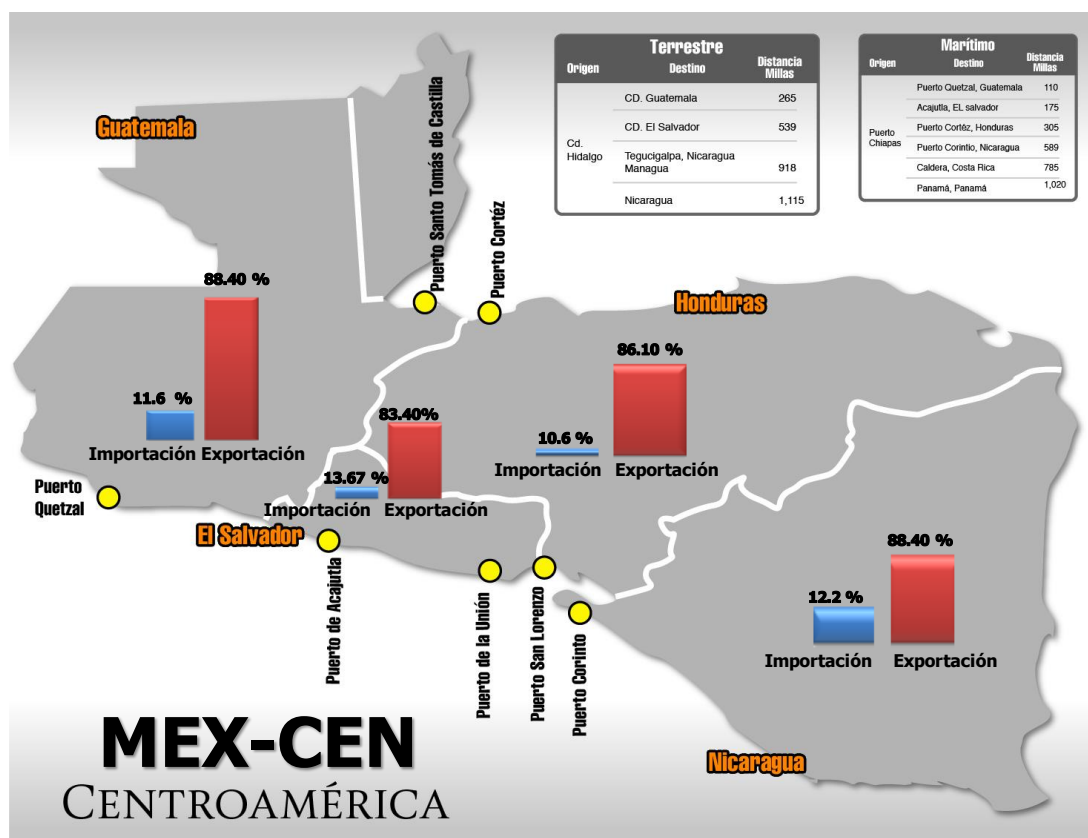
1. Pronunciamento de los Presidentes dirigido a instruir a sus gobiernos a la Implementación del Plan de Acción para el TMCD.
2. Enmarque en los planes tácticos de la Estrategia de Comunicación de Proyecto Mesoamérica: coordinación GCE, productos y canales de difusión.
3. Creación de kit promocional TMCD: Producción y publicación de video, one pagers, batería de publicaciones, diseños gráficos, etc.
4. Promoción en la organización de los foros en los puertos con dueños de carga y navieras
 - a. Puerto Chiapas o Lázaro Cárdenas
 - b. Quetzal
 - c. Acajutla
 - d. Corinto
 - e. Caldera
 - f. Panamá
 - g. U otros puertos que lo soliciten

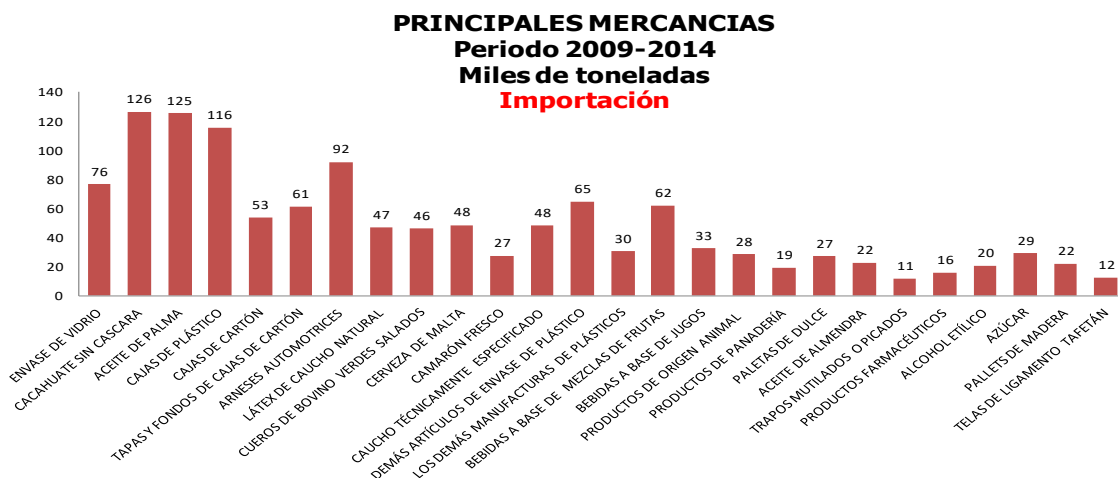
Nacional

1. Utilización de las páginas web de las instituciones públicas vinculadas
2. Utilización de páginas web de gremios empresariales relacionados
3. Páginas web de los puertos
4. Medios escritos
5. Redes sociales
6. Boletín y notas de Prensa generados por el PM
7. Participación en foros
8. Navieras a promover el servicio

ANEXO1: Características del comercio intrarregional 2009-2014

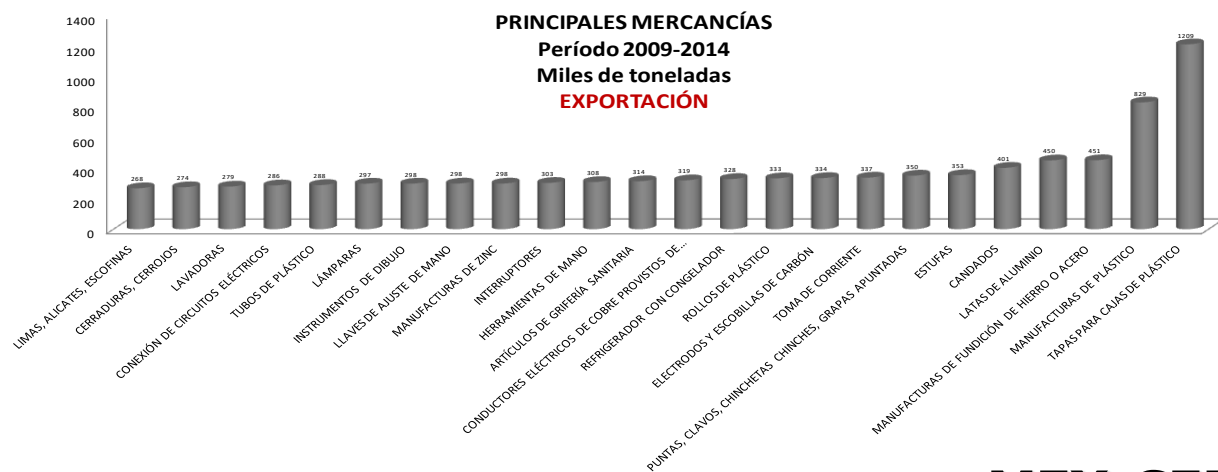
Las características de este comercio intrarregional se ilustran en las figuras a continuación.





MEX-CEN

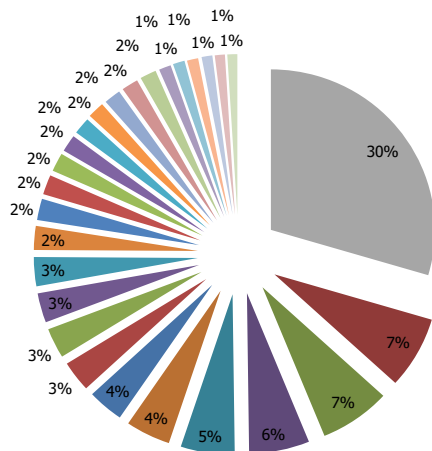
**PRINCIPALES MERCANCIAS QUE TRANSITAN EL
CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO**



MEX-CEN

PRINCIPALES EMPRESAS QUE TRANSITAN EL CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO

PRINCIPALES EMPRESAS IMPORTACIÓN 2014

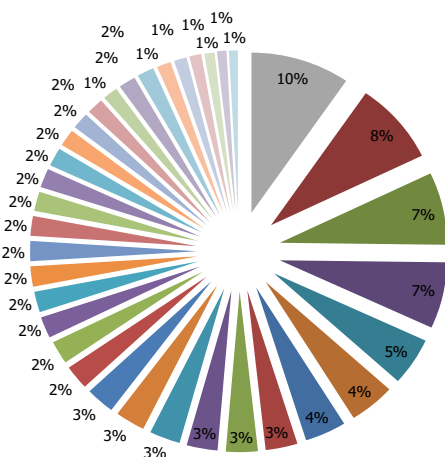


MEX-CEN

EMPRESAS	TONELADAS
COMPAÑIA CERVECERA DEL TRÓPICO S. DE R.L. DE C.V.	59,254
AARHUSKARLSHAMN MEXICO S.A. DE C.V.	14,560
LIVSMART MÉXICO S.A. DE C.V.	14,053
SIGMA ALIMENTOS CENTRO S.A. DE C.V.	11,947
INDUSTRIALIZADORA OLEOFINOS S.A. DE C.V.	10,673
COMERCIALIZADORA MÉXICO AMERICANA S DE R.L DE C.V.	8,853
BANANERO DE LA FRONTERA A.C.	7,124
COMERCIALIZADORA ELORO S.A. "GRUPO JUMEX"	6,188
GALDISA S.A. DE C.V.	6,071
CARGILL DE MÉXICO S.A. DE C.V.	5,954
SOCIEDAD DE PRODUCCIÓN R. DE R.I. LAS PAMPITAS	5,876
FABRICA DE JABÓN LA CORONA S.A. DE C.V.	4,823
LATEX OCCIDENTAL EXPORTADORA S.A. DE C.V.	4,316
MARCAS NESTLÉ S.A. DE C.V.	3,978
GRUPO MEDESA S.A. DE C.V.	3,757
MUELLER COMERCIAL DE MÉXICO S DE R.L. DE C.V.	3,445
ARNECOM S.A. DE C.V.	3,393
EMPRESA COMERCIALIZADORA INTERNACIONAL S.A. DE C.V.	3,341
SELECCIONADORA DE CACAHUATE DE MÉXICO S.A. DE C.V.	3,328
COLGATE PALMOLIVE S.A. DE C.V.	3,302
CAFÉS DE ESPECIALIDAD DE CHIAPAS S.A.P.I. DE C.V.	3,234
MUNDO DULCES S.A. DE C.V.	2,387
GRUPO INDUSTRIAL SWEETS S.A. DE C.V.	2,327
FABRICA DE ENVASES DEL PACIFICO S.A. DE C.V.	2,223
SABRITAS S DE R.L. DE C.V.	2,119
INNOVARE R & D S.A. DE C.V.	1,989
PRODUCTORA DE FERTILIZANTES DEL NOROESTE, S.A. DE C.V.	1,963
CONTINENTAL TIRE DE MÉXICO S.A. DE C.V.	1,807
INDUSTRIAS DE HULE GALGO S.A. DE C.V.	1,755
DURMAN ESQUIVEL S.A. DE C.V.	1,755
ALIMENTOS CENTRALIZADOS DE MÉXICO S DE R.L. DE C.V.	1,755
QUÍMICA IBEROAMERICANA S.A. DE C.V.	1,729
DUPONT DE MÉXICO S.A. DE C.V.	1,690
COMERCIALIZADORA CHIAPANECA S.A. DE C.V.	1,474
CIA HULERA TORNEL S.A. DE C.V.	1,397

PRINCIPALES EMPRESAS QUE TRANSITAN EL CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO

PRINCIPALES EMPRESAS EXPORTACIÓN 2014



MEX-CEN

EMPRESAS	TONELADAS
TERNIUM DE MÉXICO S.A. DE C.V.	45,255
BANANERO DE LA FRONTERA A.C.	26,970
CEMEX INTERNACIONAL, S.A. DE C.V.	23,255
TRUPER S.A. DE C.V.	20,595
DEACERO S.A. de C.V.	18,825
ARNECOM S.A. DE C.V.	13,555
TA 2000 S.A. DE C.V.	12,495
INGREDION MÉXICO S.A. DE C.V.	11,245
PROCTER & GAMBLE INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	8,670
COLGATE PALMOLIVE S.A. DE C.V.	8,620
SOCIEDAD DE PRODUCCIÓN R. DE R.I. LAS PAMPITAS	8,410
REXAM BEVERAGE CAN AMERICAS, S.A. C.V.	8,390
FABRICA DE JABÓN LA CORONA S.A. DE C.V.	8,115
AVON COSMETICS MANUFACTURING S. DE R.L.	7,830
ACEROS CORSA S.A. DE C.V.	6,840
BAXTER S.A. DE C.V.	6,550
INDELPRO S.A. DE C.V.	6,005
KELLOGG COMPANY MÉXICO S DE R.L DE C.V.	5,870
SALES DEL ISTMO S.A. DE C.V.	5,745
USG MÉXICO, S.A. DE C.V.	5,695
PRODUCTOS INTERNACIONALES MABE S.A. DE C.V.	5,600
SAINT GOBAIN GLASS MÉXICO, S.A. DE C.V.	5,500
GRUPO LAMOSAS S.A. DE C.V.	5,375
REVESTIMIENTOS PORCELANITE S.A. DE C.V.	5,215
NESTLÉ MÉXICO, S.A. DE C.V.	4,805
ENVASES UNIVERSALES DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	4,650
SCA CONSUMIDOR MEXICO S.A. DE C.V.	4,525
ENERTEC MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	4,070
COMPAÑIA CERVECERA DEL TRÓPICO S. DE R.L. DE C.V.	4,644
CERVECERIA CUAUHTÉMOC MOCTEZUMA S.A. DE C.V.	4,620
CRYOINFRA S.A. DE C.V.	3,865
CONDUCTORES MEXICANOS ELÉCTRICOS Y DE TELECOMUNICACIONES, S.A. DE C.V.	3,475
GRUPO TRIMEX DEL SURESTE S.A. DE C.V.	3,213

TERMINAL DE CONTENEDORES

CAPACIDAD

- 1,800 contenedores a estibas de 4
- 160 contenedores refrigerados

■ Croquis de ubicación



PRINCIPALES EMPRESAS QUE TRANSITAN EL CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO

USUARIOS POTENCIALES

EMPRESA	PRODUCTO
COMPañIA CERVECERA DEL TRÓPICO S DE RL DE CV	CERVEZA Y ENVASES
BANANERO DE LA FRONTERA AC	BANANOS Y CARTONES
ARNECOM S.A. DE C.V.	ARNESES
SOCIEDAD DE PRODUCCIÓN RURAL DE RESP ILIM LAS PAMPITAS	BANANO Y CARTONES
LIVSMART MÉXICO S.A. DE C.V.	JUGOS Y BEBIDAS CON JUGOS
FABRICA DE JABÓN LA CORONA S.A. DE C.V.	JABONES DE TOCADOR, DETERGENTES, ACEITES COMESTIBLES, CREMA DENTA SUAVIZANTE DE TELAS Y LIMPIADORES LÍQUIDOS
INNOPHOS MEXICANA S.A. DE C.V.	ACIDO FOSFÓRICO
SIGMA ALIMENTOS CENTRO S.A. DE C.V.	CARNES FRÍAS, EMBUTIDOS, LÁCTEOS, ALIMENTOS PREPARADOS
COLGATE PALMOLIVE S.A. DE C.V.	ACIDO GRASO, CEPILLO DE DIENTES, ACIDO SULFONICO GLICERINA SHAMPOO
OPINGREDIENTES, S.A. DE C.V.	SERVICIOS, PAPELERÍA
KIMBERLY CLARK DE MÉXICO S.A. DE C.V.	PANALES, PAÑUELOS DESECHABLES PAPEL HIGIÉNICO, PAPEL PARA EMPAQUE TOALLAS FEMENINAS
MABE S.A. DE C.V.	ELECTRODOMÉSTICOS, ESTUFAS, LAVADORAS, REFRIGERADORES
REXAM BEVERAGE CAN AMERICAS S.A. C.V.	ENVASES Y TAPAS DE ALUMINIO
BOEHRINGER INGELHEIM PROMECO, S.A. DE C.V.	MEDICAMENTOS
COMERCIALIZADORA MÉXICO AMERICANA S DE R.L DE C.V.	CERVEZA (GRUPO WALMART DE MÉXICO Y CENTROAMÉRICA)
PROCTER & GAMBLE INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	DESODORANTES, PREPARACIONES CAPILARES
CADBURY ADAMS MÉXICO S. DE R.L.	GOMAS DE MASCAR
AVON COSMETICS MANUFACTURING S DE RL	ESENCIAS, LÁPIZ LABIAL, LECHE CUTÁNEAS, PERFUMES, POLVOS FACIALES
INDELPRO S.A. DE C.V.	POLIPROPILENO
BAXTER S.A. DE C.V.	SUERO
BIMBO S.A. DE C.V.	ELABORACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS ALIMENTICIOS.
COMERCIALIZADORA ELORO S.A. "GRUPO JUMEX"	BEBIDAS DE FRUTAS JUGOS
GALDISA S.A. DE C.V.	CACAHUATE
KELLOGG COMPANY MÉXICO S DE RL DE C.V.	CEREALES, BEBIDAS, EMPANIZADORES ETC
PRODUCTOS INTERNACIONALES MABE S.A. DE C.V.	PAÑALES
NESTLÉ MÉXICO, S.A. DE C.V.	CEREAL PREPARADO
CERVECERÍA CUAUHTEMOC MOCTEZUMA S.A. DE C.V.	CERVEZA Y ENVASES
SCA CONSUMIDOR MÉXICO S.A. DE C.V.	PRODUCTOS COMO PAPEL HIGIÉNICO, PAÑUELOS FACIALES, ETC.
ENVASES UNIVERSALES DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	FABRICACIÓN DE BOTES, ENVASES DE ALUMINIO, LATA, Y PLÁSTICO PARA LA INDUSTRIA DE BEBIDAS.
DISTRIBUIDORA GUGAR S.A. DE C.V.	BEBIDAS

TERMINAL DE GRANEL MINERAL

CAPACIDAD

• 25,000 toneladas

Croquis de ubicación



MEX-CEN
INSTALACIÓN PARA EL
MANEJO DE FLUIDOS NO
PETROLEROS

■ CAPACIDAD

• 6,000 toneladas

■ Croquis de ubicación



PRINCIPALES EMPRESAS QUE TRANSITAN EL CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO

USUARIOS POTENCIALES

EMPRESA	PRODUCTO
TERNIUM DE MÉXICO S.A. DE C.V.	LÁMINAS
FABRICAS MONTERREYS A. DE C.V.	CASQUILLO DE ALUMINIO, TAPA ECOLÓGICA, HERMETAPAS, L
PONDERIA S.A. DE C.V.	ACERO, MALLA SOLDADA Y ALAMBRES; SECTOR C
CEMEX INTERNACIONAL S.A. DE C.V.	CEMENTO, CONCRETO; PRODUCTO PARA CONSTRUCCIÓN
TRUPER S.A. DE C.V.	EMPRESA LÍDER EN LATINOAMÉRICA EN MANUFACTURA, LA DISTRIBUCIÓN Y COMERCIALIZACIÓN DE HERRAMIENTAS Y PRODUCTOS PARA TODOS LOS SEGMENTOS DE LA INDUSTRIA FERRETERA.
DEACERO S.A. DE C.V.	ALAMBRE DE ACERO, GRAPAS DE AC
MEXALIT INDUSTRIAL S.A. DE C.V.	MALLA CICLÓNICA
PANEL REY, S.A.	LÁMINAS
TA 2000 S.A. DE C.V.	PANELES DE YESO, MATERIALES AISLANTES
ACEROS CORSA S.A. DE C.V.	PRODUCEN BARRAS DE ACERO (PALANQUILLA), VAI
USG MÉXICO S.A. DE C.V.	CORRUGADA, ALAMBRE, ALAMBRE RECOCIDO, C
GRUPO LAMOSA S.A. DE C.V.	MALLA ELECTROSOLDADA Y CAS
REVESTIMIENTOS PORCELANITE S.A. DE C.V.	ELECTROSOLDADO Y PRODUCTOS DERIVADOS
MUELLER COMERCIAL DE MÉXICO S. DE R. L. DE C.V.	ALAMBRE
MEXALIT INDUSTRIAL S.A. DE C.V.	ÁNGULOS, SOLERAS, CANALES Y VIGAS
DURMAN ESQUIVEL S.A. DE C.V.	PANELES DE YESO, TABLAROCA
TALLERES Y ACERO S.A. DE C.V.	CERÁMICA DE PISO Y MURO, ADHESIVOS
INDUSTRIAS UNIDAS DE COBALTO, S. DE R. L. DE C.V.	FABRICACIÓN DE AZULEJOS Y LOSETAS
	CANERÍA Y AJUSTES FABRICADOS
	FABRICACIÓN DE MATERIALES PARA LA INDUSTRIA
	LA CONSTRUCCIÓN; LÁMINAS, TEJAS, PANELES, TUB
	DE FIBROCEMENTO, ASÍ COMO TINACOS
	POLIETILENO.
	TUBERÍAS Y ACCESORIOS, SISTEMAS DE INGENIER
	MATERIALES DE PLÁSTICOS Y SISTEMAS
	CONDUCCIÓN DE AGUA Y GAS.
	BARRAS DE ACERO Y PRODUCTOS DERIVADOS
	ALAMBRE
	MINERAL DE TITANIO

PRINCIPALES EMPRESAS QUE TRANSITAN EL CRUCE FRONTERIZO DE CD. HIDALGO

USUARIOS POTENCIALES

EMPRESA	PRODUCTO
AARHUS KARLSHAMN MEXICO S.A. DE C.V.	ACEITE DE PALMA
GRUPO MEXICHEM S.A. DE C.V.	ANHÍDRIDO FTÁLICO, PLASTIFICANTE DOP, PLASTIFICANTE TOTM, RESINA DE PVC, COMPUESTOS PLÁSTICOS
INGREDION MÉXICO S.A. DE C.V.	INGREDIENTES PARA ALIMENTOS Y BEBIDAS INDUSTRIAL BIOMATERIALES, POLÍMEROS NATURALES, POLÍMEROS NATURALES HIDROLIZADOS, POLIOLES, COLOR CARAMELO, FIBRAS ACEITE DE MAÍZ ETC.
INDUSTRIALIZADORA OLEOFINOS S.A. DE C.V.	GRASAS, ACEITES, JABONES Y PRODUCTOS DE HIGIENE PERSONAL
CARGILL DE MÉXICO S.A. DE C.V.	ACEITES Y GRASAS COMESTIBLES, ACIDULANTES, AZÚCAR, GRANOS Y OLEAGINOSAS
LÁTEX OCCIDENTAL EXPORTADORA S.A. DE C.V.	MANUFACTURA DE GLOBOS DE LÁTEX, EMPRESA EXPORTADORA AL OCCIDENTE, MARCA QUE MANEJA ES GLOBO PAYASO, SE INTEGRO A LA CÁMARA ÁRABE DE LA INDUSTRIA Y EL COMERCIO
CRYOINFRA S.A. DE C.V.	ARGO, BIÓXIDO DE CARBONO, OXIGENO, NITRÓGENO Y LÍQUIDOS
CIA MFRA ASTURIAS S.A. DE C.V.	ACEITES Y GORDURAS COMESTIBLES
QUÍMICA DELTA S.A. DE C.V.	CLORO, QUÍMICO
CONTINENTAL TIRE DE MÉXICO S.A. DE C.V.	CAUCHO
INDUSTRIAS DE HULE GALGO S.A. DE C.V.	CAUCHO
QUÍMICA IBEROAMERICANA S.A. DE C.V.	COMERCIALIZAR PRODUCTOS QUÍMICOS; INDUSTRIA DEL HULE, PLÁSTICOS, PIGMENTOS, LUBRICANTES, ADITIVOS Y ESPECIALIDADES QUÍMICAS
CIA HULERA TORNEL S.A. DE C.V.	FABRICACIÓN DE LLANTAS NEUMÁTICAS PARA CAMIÓN, AUTOMÓVIL Y BICICLETA