

MEMORIA DOCUMENTAL



**CONSTRUCCIÓN DE MUELLE ALTERNATIVO A
BASE DE DOS MUELLES MARGINALES,
TABLESTACADO, DRAGADO DE
CONSTRUCCIÓN, INSTALACIONES
HIDRAULICAS, ELÉCTRICAS Y OBRAS
COMPLEMENTARIAS EN LA TERMINAL
PORTUARIA DE LA APIVAL, DE PUERTO
VALLARTA JAL.**

2005

INDICE

1. Presentación
 - 1.1 Nombre y Objetivo del programa y/o proyecto
 - 1.2 Período de vigencia que se documenta
 - 1.3 Ubicación geográfica
 - 1.4 Principales características técnicas
 - 1.5 Unidad administrativa participante
 - 1.6 Nombre y firma del titular de la entidad
2. Fundamento legal y objetivo de la memoria documental
 - 2.1 Fundamento legal
 - 2.2 Objetivo
3. Antecedentes
4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del proyecto
5. Vinculación del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo y programas sectoriales, institucionales, regionales y/o especiales
6. Síntesis ejecutiva del proyecto
7. Acciones realizadas
 - 7.1 Programa de Trabajo
 - 7.2 Presupuesto y calendario de gasto
 - 7.3 Integración de expedientes y/o de proyectos ejecutivos
 - 7.4 Documentación soporte de la aplicación de los recursos
8. Seguimiento y control
9. Resultados y beneficios alcanzados
10. Informe final

1. Presentación.

1.1 Nombre y Objetivo del Programa y/o Proyecto:

Construcción de Muelle alternativo a base de dos muelles marginales, tablestacado, dragado de construcción, instalaciones hidráulicas, eléctricas, y obras complementarias en la terminal portuaria de Puerto Vallarta, Jal.

1.2 Periodo de Vigencia que se Documenta:

572 (quinientos setenta y dos) días naturales, con fecha de inicio el 5 de septiembre de 2005.

1.3 Ubicación Geográfica:

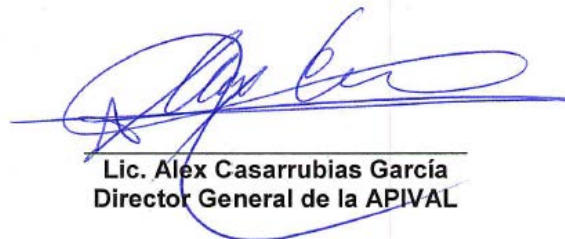
Recinto Portuario de Puerto Vallarta, Jalisco.

1.4 Principales características técnicas:

Construcción de dos muelles de 200 m de banda de atraque con subestructura cimentada a base de pilotes de concreto armado unidos entre sí en su parte superior por trabes longitudinales y transversales, para recibir superestructura de concreto armado, construcción de tablestacado de concreto y dragado de construcción.

1.5 Unidades administrativas participantes:

Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta S.A. de C.V.



Lic. Alex Casarrubias García
Director General de la APIVAL

2. Fundamento legal y Objetivo de la Memoria Documental.

2.1 Fundamento legal:

Lineamientos para la Formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 - 2012 así como los Lineamientos para la Elaboración e Integración de Libros Blancos y Memorias Documentales publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de Octubre del 2011.

2.2 Objetivo:

Dejar constancia en la integración de la documentación de las acciones conceptuales, legales, presupuestales, administrativas que se hayan realizado del proyecto.

3. Antecedentes.

Puerto Vallarta es uno de los puertos más importantes del Pacífico Mexicano en materia del tráfico de cruceros, cuenta con una sólida infraestructura hotelera y turística, calidad de servicios y conexiones aéreas internacionales, por lo que está incluido en la estrategia de las principales líneas de cruceros al desplegar nuevos buques en el Pacífico.

El propio mercado definió al turismo como la actividad principal de Puerto Vallarta, por lo que el puerto únicamente tiene tráfico de cruceros y embarcaciones menores que realizan recorridos por la bahía.

Debido a la demanda que en el puerto se presenta y considerando que se incrementa sensiblemente en la temporada alta, las rutas registraban dificultades para el atraque de sus cruceros al tener arribos simultáneos de los mismos; arribos que se tendrían que cancelar en caso de no contar con los muelles apropiados; y lo más grave aún era impedimento para la programación de los arribos en años futuros, quedando el puerto con posibilidades de quedar fuera de las rutas de los cruceros.

En este escenario las limitaciones de infraestructura con las que contaba el puerto, provocaba la coincidencia de llegada de las diferentes compañías y la saturación de los cruceros en estos días quedando de manifiesto que la capacidad instalada del puerto era insuficiente.



El puerto disponía para la operación de una dársena general de 143,000 m², aproximadamente en la que quedan incluidos, en su mayor parte la dársena de ciaboga, las de operaciones de muelle 1, donde atracan los cruceros mayores, la del muelle 2 utilizada por cruceros de cortas dimensiones y las embarcaciones menores que hacen los recorridos por la bahía.

Las dimensiones de los muelles en su momento eran las siguientes:

Muelle 1: Longitud de atraque efectiva 202 m, ancho de plataforma de operaciones 12 m, 115,000 TBR, Profundidad operativa de 10 m.

Muelle 2: Longitud de atraque 116 m, ancho de plataforma de operaciones 15 m, 40,000 TBR, Profundidad operativa 10m.

De estos Muelles, solamente con el Muelle 1 contaba con las características necesarias para la operación de cruceros de nueva generación, ya que las dimensiones del Muelle 2 no permiten la operación eficaz de embarcaciones mayores de 220 metros y 40,000 TBR.

La meta de prestación de servicios derivadas del proyecto de ampliación del puerto, mediante la construcción de dos muelles adicionales, es dotar al puerto de Puerto Vallarta con la infraestructura necesaria para poder atender anualmente en cada una de sus tres posiciones de atraque, bajo el esquema de operación actual, con la calidad y eficiencia que se espera como puerto de escala y abriendo la posibilidad en el futuro como puerto origen-destino.

Por ello, La construcción de dos muelles marginales capaces de recibir cruceros de 300 m de eslora, conservando el espacio para que continúe la operación permanente de embarcaciones menores que prestan el servicio en recorridos locales por la Bahía de Banderas, vino a dotar al puerto de una infraestructura de servicios para las navieras internacionales, acorde a las exigencias del mercado de cruceros.

**CONSTRUCCIÓN DE MUELLE ALTERNATIVO A BASE DE DOS MUELLES
MARGINALES, TABLESTACADO, DRAGADO DE CONSTRUCCIÓN, INSTALACIONES
HIDRAULICAS, ELÉCTRICAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN
LA TERMINAL PORTUARIA DE LA APIVAL, DE PUERTO VALLARTA JAL.**



Actualmente, Los muelles para cruceros de altura tienen las siguientes dimensiones:

Muelle 1: Longitud de banda de atraque efectiva 202 m, ancho de plataforma de operaciones 12 m; 115,000 TBR, profundidad operativa de 10 m.

Muelle 2: Longitud de banda de atraque 200 m, ancho de la plataforma de operaciones 10 m; 115,000 TBR, profundidad operativa de 11 m.

Muelle 3: Longitud de banda de atraque 200 m, ancho de la plataforma de operaciones 10 m; 115,000 TBR, profundidad operativa de 11 m

4. Marco normativo aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del programa, proyecto o asunto.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

Reglamento de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

Políticas, Bases y Lineamientos en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas de la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V.

Manual Administrativo de Aplicación General en Materia de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

5. Vinculación del proyecto con el Plan Nacional de Desarrollo y con el Programa Nacional de Infraestructura.

El proyecto Construcción de Muelle alternativo a base de dos muelles marginales, tablestacado, dragado de construcción, instalaciones hidráulicas, eléctricas, y obras complementarias en la terminal portuaria de Puerto Vallarta, Jal., se vincula con el PND de la siguiente manera:

El Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2007-2012 establece una estrategia clara y viable para avanzar en la transformación de México sobre bases sólidas, realistas y, sobre todo, responsables.

El PND, se presenta, en cumplimiento al Artículo 26 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y se ha elaborado de acuerdo a lo establecido en la Ley de Planeación.

Este PND tiene como finalidad establecer los objetivos nacionales, las estrategias y las prioridades que durante la presente Administración deberán regir la acción del gobierno, de tal forma que ésta tenga un rumbo y una dirección clara. Representa el compromiso que el Gobierno Federal establece con los ciudadanos y que permitirá, por lo tanto, la rendición de cuentas, que es condición indispensable para un buen gobierno. El Plan establece los objetivos y estrategias nacionales que serán la base para los programas sectoriales, especiales, institucionales y regionales que emanan de éste.

Está estructurado en cinco ejes de políticas públicas:

1. Estado de Derecho y seguridad.
2. Economía competitiva y generadora de empleos.
3. Igualdad de oportunidades.
4. Sustentabilidad ambiental.
5. Democracia efectiva y política exterior responsable.

El EJE 2, Economía Competitiva y Generadora de Empleos señala que:

La finalidad de la política económica de la presente Administración será lograr un crecimiento sostenido más acelerado y generar los empleos formales que permitan mejorar la calidad de vida de todos los mexicanos. Mejorar las condiciones de vida y las oportunidades de todos, especialmente de aquellos que viven en la pobreza, es un imperativo social. Sin oportunidades de empleo y de participación plena en la marcha económica del país, no es posible alcanzar un desarrollo humano integral. La creación de empleos favorece la estabilidad, la seguridad pública y la interacción social respetuosa de los derechos de los demás. Al mismo tiempo, el crecimiento económico debe darse sin sacrificar los recursos naturales, respetando al medio ambiente y sin comprometer el bienestar de generaciones futuras.

El proyecto generó más de mil empleos temporales directos durante la planeación y construcción de la ampliación de la infraestructura portuaria y al estar en operación esta ampliación mediante la construcción de dos muelles para cruceros, coloca al puerto con la capacidad de recibir estos cruceros con los consecuentes beneficios para el puerto y los prestadores de servicios de la localidad. Esto impulsará la economía del puerto. La construcción de estas instalaciones tuvieron en todo momento el respeto del entorno ecológico, con la normatividad vigente en la materia.

Este eje contempla la necesidad de fortalecer y desarrollar la infraestructura:

La infraestructura es fundamental para determinar los costos de acceso a los mercados, tanto de productos como de insumos, así como para proporcionar servicios básicos en beneficio de la población y de las actividades productivas, siendo así un componente esencial de la estrategia para la integración regional y el desarrollo social equilibrado, así como para incrementar la competitividad de la economía nacional y, con ello, alcanzar un mayor crecimiento económico y generar un mayor número de empleos mejor remunerados.

El objetivo primordial del PND en esta materia es incrementar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura, de modo que al final de la presente administración, México se ubique entre los treinta países líderes en infraestructura de acuerdo a la evaluación del Foro Económico Mundial.

En relación con este aspecto, la obra ha impactado en las navieras internacionales ofreciendo infraestructura portuaria acorde a las necesidades de los cruceros de nueva generación, impactando sustancialmente las actividades productivas que se vinculan al puerto, como consecuencia del incremento en la capacidad portuaria instalada.

En lo referente a la infraestructura de Telecomunicaciones y Transportes, el PND plantea el siguiente objetivo:

OBJETIVO 14.

Garantizar el acceso y ampliar la cobertura de infraestructura y servicios de transporte y comunicaciones, tanto a nivel nacional como regional, a fin de que los mexicanos puedan comunicarse y trasladarse de manera ágil y oportuna en todo el país y con el mundo, así como hacer más eficiente el transporte de mercancías y las telecomunicaciones hacia el interior y el exterior del país, de manera que estos sectores contribuyan a aprovechar las ventajas comparativas con las que cuenta México.

Para cumplir con este objetivo, y específicamente en lo que se refiere a transportes, el PND señala algunas estrategias:

CONSTRUCCIÓN DE MUELLE ALTERNATIVO A BASE DE DOS MUELLES MARGINALES, TABLESTACADO, DRAGADO DE CONSTRUCCIÓN, INSTALACIONES HIDRAULICAS, ELÉCTRICAS Y OBRAS COMPLEMENTARIAS EN LA TERMINAL PORTUARIA DE LA APIVAL, DE PUERTO VALLARTA JAL.

ESTRATEGIA 14.7 Ampliar la cobertura de los transportes en todas sus modalidades, modernizar la infraestructura y proporcionar servicios confiables y de calidad para toda la población.

ESTRATEGIA 14.10 Proponer esquemas de financiamiento y mejorar los ya existentes para fomentar el desarrollo de proyectos de infraestructura e impulsar su papel como generador de oportunidades y empleos

Para el desarrollo de estas estrategias en lo relativo a la materia portuaria, el PND indica las siguientes líneas de política:

- En materia portuaria, los retos principales son la construcción de nuevos puertos y la modernización de los existentes, además de llevar a cabo el reordenamiento costero y la regulación de las actividades económicas que se realizan en los litorales nacionales, aprovechando mejor las ventajas comparativas del transporte marítimo.
- Potenciar a los puertos como nodos articuladores para crear un sistema integrado de transporte multimodal que reduzca los costos logísticos y fomenten la competitividad, para ofrecer servicios con calidad y precios acordes a estándares internacionales.
- Desarrollar terminales, corredores y proyectos multimodales de gran envergadura, que permitan a México constituirse en una plataforma logística que facilite los intercambios comerciales al interior y hacia el resto del mundo

En este mismo sentido, el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) indica como visión a largo plazo:

- Elevar la cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura.
- Impulsar el desarrollo sustentable.
- Desarrollar la infraestructura necesaria para el impulso de la actividad turística.

Para ello, señala las siguientes estrategias para el sector portuario:

- III. Fomentar la competitividad del sistema portuario, para ofrecer un mejor servicio acorde con estándares internacionales.
- IV. Impulsar el desarrollo de los puertos con vocación turística

A este respecto, la obra incrementa la infraestructura del Puerto para influenciar en la preferencia de las líneas navieras que realizan sus recorridos por el pacífico mexicano, y el movimiento propio de pasajeros, modernizando los servicios que se ofrecen en la terminal, que contempla como objetivo primordial posicionarse en la preferencia de las líneas navieras.

6. Síntesis ejecutiva del proyecto.

El objetivo de este proyecto fue dotar al puerto de la infraestructura portuaria acorde a las necesidades de las líneas navieras y sus embarcaciones de nueva generación, al contar con 3 posiciones de atraque para cruceros de hasta 300 metros de eslora, con este proyecto, el puerto es competitivo para recibir estos buques, redundando en beneficios socio-económicos a la ciudad por la derrama económica que generan los turistas.

Este proyecto consiste en la ampliación de la infraestructura del puerto, construyéndose para ello dos posiciones de atraque con una longitud de 200 m para dar servicios de embarque y desembarque para cruceros de altura de una eslora de hasta 300 m, que realizan sus rutas por la Riviera del pacífico mexicano.

Como obras complementarias al proyecto, se realizó un dragado de construcción (516,876m³) para incrementar la superficie de la dársena de ciaboga, se construyó un muro perimetral en la parte posterior de los muelles a base de tablestacas de concreto como medida para contener los rellenos, se urbanizó la superficie con la construcción de estacionamientos, alumbrado de seguridad, servicios de agua potable, entre otros.

Esta obra se adjudicó mediante licitación pública nacional no. 09173002-001-05 publicada en junio de 2005, la obra se contrató originalmente con un período de ejecución de 454 días naturales a partir del 22 de agosto de 2005, siendo modificado este plazo mediante la celebración de convenios modificatorios al contrato original, recibándose la obra terminada en julio de 2007, estando actualmente los muelles en operación.

Proyecto a cargo de la Gerencia de Operaciones e Ingeniería de la APIVAL

7. Acciones realizadas.

La documentación general relativa al proyecto se presenta en los siguientes puntos:

7.1. Programa de trabajo.

El programa de trabajo informa de los tiempos previstos para la realización del proyecto, los cuales son revisados en el transcurso de los trabajos. Enseguida se muestra un cuadro de programa de obra donde nos indica los gastos previstos.

AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROGRAMA DE TRABAJO 2008
ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE PUERTO VALLARTA, S.A. DE C.V.
BASE DE DATOS

Categoría Programática					Programa de Trabajo 2008		Módulos																Observaciones		
UP	PA	PP	PS	PI	PR	P. de Trabajo	Clase*	Línea de crédito	Origen	Medios				Calentamiento				Módulo				Ejecutado en el mes	Ejec. en %	Observaciones	
										I	II	III	IV	Recurso	Alquiler	Alquiler	Costo	Recurso	Alquiler	Alquiler	Costo				
Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V.																									
3	1	02	02	0	1000	00																			Por ejecución de los trabajos en el sitio de obra se incrementa el presupuesto para la construcción total de la obra de construcción de los muelles marginales mediante la construcción de un muelle adicional de 100 metros y 10 metros.
							000A2V0004	Construcción de un muelle alternativo	95,200.00	136,386.00				22,875.0	12,261.0	41,602.1	58,248.6	11,475.6	16,077.0	27,610.0	48,655.98	60%	17%		
							000A2V0002	Construcción de una cámara para almacenamiento de agua potable	2,190.00	2,190.00				1,241.0	780.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0%	11%	Esta cámara se está ejecutando en el sitio de obra de construcción de la cámara posterior al muelle 2.
3	1	02	02	0	1000	00			21,275.00	46,743.10				1,561.0	1,781.0	4,481.0	38,201.0	4,417.0	6,660.0	4,202.00	10,668.00	60%	80%	Por la ejecución de los trabajos en el sitio de obra se incrementa el presupuesto para la construcción de un muelle alternativo de 100 metros y 10 metros.	
								Manejar embarcaciones																	

* Corresponde al ítem del Programa de Trabajo 2008.
Fuente: Administración Portuaria Integral de Puerto Vallarta

7.2. Presupuesto y calendario de gasto autorizados.

El contrato original de esta obra fue de \$188'213,789.41 con recursos fiscales, el monto total ejecutado fue de \$236'397,812.59 más, para ello, el contrato original fue modificado en montos y plazos mediante la celebración de convenios adicionales que a continuación se enlistan:

- Convenio APIVAL GOI LP 01/05 A1 \$ 48'896,163.09
- Convenio APIVAL GOI LP 01/05 A2 \$-18'321,000.00
- Convenio APIVAL GOI LP 01/05 A4 \$ 3'433,437.42

La inversión acumulada en el proyecto incluyendo proyectos, estudios, asesorías, supervisión de obra fue de 261'910,287.00

7.3. Integración de expedientes.

Para llevar a cabo la realización del presente proyecto, la entidad realizó la integración de numerosa cantidad de documentos, que en obvio de falta de espacio en este archivo que se examina, se encuentra bajo el resguardo de la Gerencia de Operaciones e Ingeniería para su consulta respectiva.

8. Seguimiento y control.

En el lapso que comprende la Memoria Documental, se tuvo una auditoría por parte de la Auditoría Superior de la Federación solventándose las observaciones realizadas siendo estas de bajo impacto y sin dañar al erario público.

9. Resultados y beneficios alcanzados.

Debido a la tendencia de la industria de cruceros a construir embarcaciones de mayores dimensiones, la infraestructura portuaria de esta administración requiere modernizarse para dar servicio a este tipo de cruceros y estar en condiciones de competir en el ámbito nacional e internacional por la captación de un mayor arribo de los mismos, el cual es el negocio principal de esta administración

La ejecución de esta obra, permitirá al puerto contar con instalaciones portuarias con capacidad para recibir cruceros internacionales de hasta 300 m de eslora con un TBR promedio de 90,000 ton. Aumentando la competitividad del puerto en la Riviera mexicana del pacífico.



Los beneficios para la población son altos, dado que de acuerdo a los estudios previos de costos beneficios de la obra, se incrementará en gran medida la derrama económica que los pasajeros dejarán en la ciudad.

10. Informe final de la entidad.

Puerto Vallarta, Jalisco, a 19 de octubre de 2012.

De conformidad con los Lineamientos para la Formulación del Informe de Rendición de Cuentas de la Administración Pública Federal 2006 - 2012 así como los Lineamientos para la Elaboración e Integración de Libros Blancos y Memorias Documentales publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de Octubre del 2011, por este medio se informa, que la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta, S.A. de C.V. entidad responsable de usar, aprovechar y explotar los bienes que se encuentran dentro del recinto portuario concesionado, llevó a cabo la obra de “Construcción de muelle alternativo a base de dos muelles marginales, tablestacado, dragado de construcción, instalaciones hidráulicas, eléctricas y obras complementarias en la terminal portuaria de la APIVAL de Puerto Vallarta, Jal.”

Para esta obra, la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta S.A. de C.V., condujo la licitación pública nacional No. 09173002-001-05, en los términos de la Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las Mismas.

Se informa que la obra se concluyo el pasado 31 de julio de 2007. Mediante acta de entrega-recepción, de fecha 31 de julio de 2007, la empresa Tradeco Infraestructura, S.A. de C.V. e Innovaciones Técnicas en Cimentación, S.A. de C.V., ganadora de la LICITACIÓN y la Administración Portuaria Integral Puerto Vallarta S.A. de C.V. dejaron constancia de la terminación y recepción de los trabajos.

Atentamente,



Ing. Jose Antonio Muro Parra
Gerente de Operaciones e Ingeniería
Responsable del proyecto