

**DEL GOBIERNO DEL ESTADO
PODER EJECUTIVO
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y FINANZAS**

PROGRAMA

**REGIONAL DEL POLO DE DESARROLLO I: LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO
(MANZANILLO Y MINATITLÁN) 2016-2021.**

I.- PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN DE LA REGIÓN

El análisis de las tendencias a nivel global, combinado con los retos y desafíos que actualmente presenta el estado de Colima como resultado de los diagnósticos situacionales del Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 (PED), son la piedra angular para la generación de objetivos y metas del presente Programa Regional del Polo de Desarrollo I (Manzanillo y Minatitlán) de Colima hacia el año 2040.

Aun cuando el desarrollo portuario es del ámbito federal, nuestro estado a través del presente Programa Regional pretende implementar acciones de gestión, análisis y promoción económica, así como de desarrollo de infraestructura que contribuyan a consolidar al puerto de Manzanillo como el más importante de México y hacia el año 2040 su hegemonía a nivel Latinoamérica, Generando así economías de escala en el resto de los municipios de nuestro estado.

En cuanto a la minería, el presente programa pretende realizar acciones conjuntas con las principales empresas de la industria (en especial con el Consorcio Minero Benito Juárez Peña Colorada), encaminadas a que la extracción y procesamiento de mineral se desarrolle en un ambiente de tranquilidad laboral y fomentando la correcta implementación del Fondo Minero mediante una estrecha colaboración con las instancias federales en la materia.

Así mismo, el Programa Regional enfoca sus esfuerzos en identificar las ventajas competitivas del estado en materia energética con el objetivo de potencializar la infraestructura existe para la atracción de inversiones.

Lo anterior se encuentra enmarcado en la línea de política 1.3.- Desarrollar nueva infraestructura para mejorar la conectividad y la competitividad del estado, e impulsar un mayor crecimiento económico en equilibrio con el medio ambiente.

Finalmente, es importante resaltar que los 3 polos de desarrollo se encuentran incluidos en la propuesta del Gobierno del Estado de gran visión hacia el año 2040 dentro del Sistema Económico, en el apartado de Objetivos y Metas Sostenibles

II.- MARCO JURÍDICO

SECCIÓN SEGUNDA DE LA FORMULACIÓN

Artículo 42. Formulación del proceso de planeación.

4. En relación a los productos de mediano plazo, el proceso de planeación estará integrado por el Plan Estatal, planes municipales, así como por programas regionales y sectoriales.

Artículo 45. Análisis de los planes y programas.

3. Los programas regionales desarrollan equilibradamente áreas geográficas determinadas de acuerdo a su potencial en recursos y necesidades.

Artículo 51. Clasificación de los programas.

1. Los programas derivados del Plan Estatal se clasifican en:

- I. Sectoriales;
- II. Regionales;
- III. Especiales;
- IV. Institucionales; y
- V. Operativos anuales.

Artículo 53. Programas regionales.

1. Los programas regionales son aquellos que se formulan para atender zonas geográficas o económicas que se consideren prioritarias o estratégicas para el desarrollo del Estado y cuya extensión abarque uno o más municipios o parte de éstos.
2. En los programas regionales los municipios involucrados a través de sus órganos de gobierno tendrán garantizada su participación con pleno respeto a su autonomía.

III.- VISIÓN REGIONAL Y

IV.- OBJETIVO GENERAL

VISIÓN REGIONAL

En el año 2021 el Polo de Desarrollo I es el impulsor y articulador de la logística comercial, portuaria, turística y minera del estado, con acciones que consolidan el desarrollo de la infraestructura estratégica y moderna que promueven a nuestro estado con el logro del mayor bienestar económico y calidad de vida en México hacia el año 2040. Representa una zona económica especial consolidada e impulsora del puerto de Manzanillo hacia el primer lugar del ranking de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el movimiento de carga contenerizada.

OBJETIVO GENERAL

Tener una economía diversificada, resiliente, sustentable y que reduce sus asimetrías socioeconómicas basada en el conocimiento y la innovación, que genere mayores oportunidades de empleo e ingreso entre los habitantes de Colima y las empresas mediante la distribución de la actividad económica de acuerdo a su vocación entre sus 3 grandes polos de desarrollo.

V.- PROYECTOS REGIÓN I

LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO

(Manzanillo y Minatitlán)

1.- PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD PORTUARIA

DIAGNÓSTICO

La vocación del puerto de Manzanillo está orientada principalmente hacia el manejo de las cargas comerciales, en especial la contenerizada, con la participación del 67 por ciento en el Pacífico y del 47 por ciento a nivel nacional, la cual es operada en la Terminal Especializada de Contenedores (TEC I), Terminal Especializada de Contenedores (TEC II) y en las 3 Terminales de Usos Múltiples (TUM).

El puerto es la principal puerta para el comercio internacional del Bajío y el Centro de la República Mexicana, que en conjunto representan más del 62 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) y el 60 por ciento de la población nacional (72 millones 400 mil personas aproximadamente), siendo su zona de influencia nacional 18 estados que son los siguientes: Colima, Aguascalientes, Ciudad de México, Coahuila, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Sonora, Tamaulipas y Zacatecas.

Asimismo, su zona de influencia internacional está orientada hacia la costa Oeste del Continente Americano y la Cuenca del Pacífico en donde se destacan los países de U.S.A., Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas. Por otro lado, existe también un importante intercambio comercial con la Unión Europea; Alemania, Australia, España, Rusia, así como en Oceanía, Nueva Zelanda y Sudáfrica.

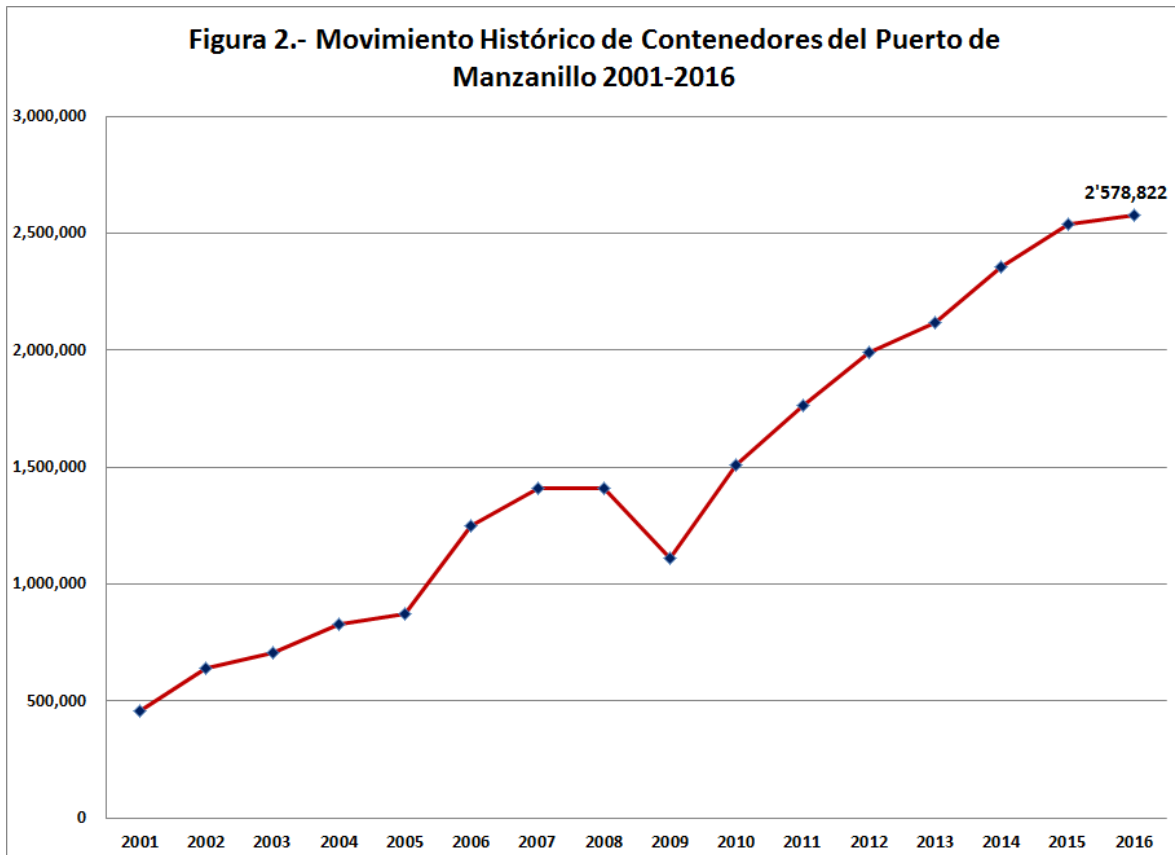
El puerto, en el ranking mundial más actualizado publicado por Lloyd's en Julio de 2014 se ubica en el lugar sesenta y ocho a nivel mundial. Por su parte, la CEPAL (ver Figura 1) elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos, en dicho documento Manzanillo ocupó el cuarto lugar en el año 2014 y quinto en 2015 a nivel latinoamericano, y el número uno a nivel nacional en lo que respecta a la operación de carga contenerizada (Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)).

Figura 1.- Ranking de Puerto por Movimiento de Carga Contenerizada en América Latina, CEPAL 2016



Destaca en forma importante el crecimiento exponencial que ha tenido el puerto en el manejo de carga contenerizada; ya que a partir del año 2013 el puerto superó los 2 millones de TEU's. A este respecto, cabe señalar que Manzanillo se ha posicionado como el puerto líder a nivel nacional por 14 años consecutivos en este rubro. Al cierre del año 2016 se movilizaron un total de 2 millones 578 mil 822 TEU's (ver Figura

2), lo que representa un crecimiento del 1.5 por ciento respecto a lo operado en el año 2015. Éstos resultados han exigido una cuantiosa inversión para la ampliación de la zona norte del puerto de Manzanillo y para la construcción de la TEC II.



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

Por su parte, la Carga General Fraccionada mostró un decremento menor al 12.4 por ciento (195 mil 468 toneladas) respecto a lo operado en el mismo periodo del año anterior, pasando de 1 millón 577 mil 777 toneladas operadas en el año 2015 a 1 millón 382 mil 309 toneladas operadas al cierre del año 2016.

Las potencialidades del puerto de Manzanillo se caracterizan según su importancia, de la siguiente manera:

- El puerto de Manzanillo es líder en el manejo de carga contenerizada por 14 años consecutivos.
- El puerto de Manzanillo representa una opción más competitiva en movimiento de carga contenerizada hacia el Este de los Estados Unidos en casi un 30 por ciento en comparación con los puertos de Long Beach y Los Ángeles.
- Nueva Terminal Especializada de Contenedores (TECII) con capacidad de hasta 2 millones de TEUs. Actualmente la Terminal Especializada operada por CONTECON Manzanillo, S.A. de C.V., la cual registró un crecimiento del 26 por ciento respecto a lo operado por dicha compañía en el año 2014, con lo cual pasaron de operar 413 mil 529 TEUs en el año 2014 a 521 mil 514 TEUs en el año 2015.
- Capacidad y productividad de la infraestructura y equipamiento portuario.

- Buena comunicación entre los actores que intervienen en la cadena logística.
- Estabilidad laboral y paz social, 94 años sin huelga.
- La creación de una terminal interior intermodal (Proyecto de Puerto Seco) con sección aduanera en el municipio de Tecmán.
- El contar con 2 puntos de verificación para la revisión de productos regulados por SAGARPA.
- La existencia de más de 50 líneas de transporte terrestre que brindan el servicio en el puerto.
- Contar con más de 120 agencias aduanales y 35 líneas navieras.

Por su parte, el entorno del comercio internacional en los últimos años (1994-2014) ha estado caracterizado por una trayectoria de crecimiento sostenido a largo plazo y por fluctuaciones en la actividad económica en el corto plazo; un profundo proceso de reorganización de la economía mundial impulsada por la globalización, los profundos procesos de innovación y el desarrollo de los sistemas de información, logística y transporte; una mayor integración entre economías nacionales; y agudos procesos de concentración y competencia en la producción, el comercio y las finanzas ha ocasionado que el puerto de Manzanillo presente una perspectiva con mucha competencia.

Dicha perspectiva plantea una serie de problemas que se caracterizan a continuación, según su orden de importancia:

- Saturación del puerto de Manzanillo (entre los años de 2019 y 2020 alcanzará la máxima capacidad de 4 millones de TEU's).
- La conectividad vial fuera del recinto portuario con impacto severo al desalojo de la mercancía de comercio exterior del recinto portuario y afectaciones a la convivencia puerto – ciudad del transporte terrestre.
- La proyección de vehículos que se estima dado el crecimiento del manejo de carga asciende a los 4 mil vehículos diarios.
- No existe una adecuada planificación y ordenamiento urbano fuera del recinto portuario con afectaciones a las empresas establecidas en la periferia del recinto portuario, y consecuentemente a la población de dicha zona (el FFCC afecta la movilidad del centro de Manzanillo y comunidad de Campos en 3 momentos durante el día, para un aproximado de 2.3 horas).
- Inseguridad y riesgo en el transporte de carga.
- Zona urbana no pensada para estacionamiento.
- Desarrollo portuario desequilibrado.
- La afectación que han venido sufriendo las calles y carreteras de los municipios del estado de Colima.
- La falta de una cámara adecuada para la fumigación de perecederos seguirá provocando el desvío de este tipo de carga a otros puertos.

- Falta de un laboratorio integral para el diagnóstico Fito zoosanitario de productos de importación seguirá retrasando el despacho de las cargas.
- La falta de un incinerador dentro del puerto para prevenir cualquier brote de enfermedades o plagas infecto-contagiosas pone en riesgo la sanidad vegetal, animal y humana retrasando la disposición final de los productos prohibidos.
- La falta de infraestructura en los recintos fiscalizados distintos a los frigoríficos para realizar una inspección sanitaria eficiente.
- Alta rotación de personal y fenómeno de migración.
- Reforzar la seguridad y vigilancia dentro del recinto portuario para mantener bajas tasas de accidentes y con ello evitar retrasos.

A la anterior problemática, habría que agregarle la fuerte competencia internacional, en especial ahora que Estados Unidos ha decidido no ser país firmante del Transpacific Partnership, la creciente demanda de nueva infraestructura para la carga contenerizada, la necesidad de utilizar nuevos esquemas de financiamiento público-privado y la baja productividad de los servicios portuarios, la necesidad urgente de contar con la terminal especializada de cruceros y la de fomentar el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Claramente podemos observar como el puerto de Manzanillo perdió competitividad y dinamismo, el comportamiento se asemeja mucho a lo ocurrido entre los años 2007 y 2009, cuando el comercio se vio severamente impactado por la crisis financiera.

Sin embargo, la otra cara de la moneda para determinar el comportamiento a la baja de algunos de los principales indicadores de rendimiento del puerto se deben a la falta de espacio que desde hace 10 años se ha venido observando. Este factor, quizá el más importante de todos se puede resolver transitando las actividades portuarias al vaso II de la Laguna de Cuyutlán.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Ampliar la capacidad portuaria para sostener, en el mediano y largo plazo el crecimiento del manejo de contenedores, cuidando la convivencia entre el puerto y la ciudad de Manzanillo mediante la consolidación de una zona económica especial en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán que esté conectada al resto del país mediante troncales carreteros y ferroviarios que permita un desalojo eficiente de la carga.

META 1.1

Para el año 2040 el Polo de Desarrollo I (Manzanillo-Minatitlán) se consolida como una Zona Económica Especial con el puerto de Manzanillo como líder en el movimiento de carga contenerizada de América Latina, operando en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán con 50 posiciones de atraque, clúster energético, terminales de granel, minerales y automotriz, así como plantas ensambladoras con patios para almacenamiento y una nueva red carretera y ferroviaria capaz de desalojar el 100 por ciento de carga de manera eficiente mediante el uso de sistemas de administración de bodegas, recepción de mercadería, despacho y distribución, así como por los sistemas de *E-procurement*, sistema de control de flotas y trazabilidad de productos donde las empresas establecidas reciben incentivos especiales para la inversión, además de que son capaces de absorber a la oferta educativa de las principales instituciones educativas del estado que suman a sus cadenas de suministro a las empresas locales para generar economías de escala que fomente el uso de tecnologías de la información para el almacenamiento y descarga de buques.

META 1.2

En el año 2040, gracias a las inversiones que se desarrollarán, la minería sigue siendo el motor de la economía de Minatitlán y fuente importante de empleo para Manzanillo.

META 1.3

Manzanillo contará para el año 2021 con el mejor Centro Nacional Logístico instalado en el campus de la Universidad Tecnológica de Manzanillo, el cual deberá generar vínculos de comercio exterior en la región Asia-Pacífico, así como en convertirse en el principal centro de investigación y desarrollo tecnológico en materia logística del país.

CUADROS PROGRAMÁTICOS

FORMATO DE ALINEACIÓN PND- PED DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD PORTUARIA

META PND	EJE PED	LÍNEA DE POLÍTICA PED	OBJETIVO PED	PROYECTO
Meta IV: México Próspero	Eje I: Colima Competitivo.	Mejorar la competitividad y productividad de la economía colimense para atraer más inversiones, generar más empleos y mejorar los salarios en el estado.	Fortalecer el mercado interno para favorecer el crecimiento y consolidación de empresas locales.	Ampliación de la Capacidad Portuaria
		Desarrollar nueva infraestructura para mejorar la conectividad y la competitividad del estado e impulsar un mayor crecimiento económico, en equilibrio con el medio ambiente.	Ampliar la capacidad portuaria para sostener, en el mediano plazo el crecimiento, del manejo de contenedores.	
			Mejorar las condiciones para una equilibrada convivencia entre el puerto y la ciudad de Manzanillo.	

MATRIZ GUÍA OBJETIVOS METAS DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD PORTUARIA

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	METAS	DEPENDENCIAS
Ampliación de la Capacidad Portuaria	No se cuenta con la capacidad portuaria para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento del manejo de contenedores.	Ampliar la capacidad portuaria para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento del manejo de contenedores, cuidando la convivencia entre el puerto y la ciudad de Manzanillo, mediante la consolidación de una zona económica especial en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, que esté conectada al resto del país mediante troncales carreteros y ferroviarios que permita un desalojo eficiente de la carga.	1.1 Para el año 2040 el Polo de Desarrollo I (Manzanillo-Minatitlán), se consolida como una Zona Económica Especial, con el puerto de Manzanillo como líder en el movimiento de carga contenerizada de América Latina, operando en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán con 50 posiciones de atraque, clúster energético, terminales de granel, minerales y automotriz, así como plantas ensambladoras, con patios para almacenamiento y una nueva red carretera y ferroviaria capaz de desalojar el 100% de carga de manera eficiente mediante el uso de sistemas de administración de bodegas, recepción de mercadería, despacho y distribución, así como por los sistemas de E-procurement, Sistema de Control de Flotas y trazabilidad de productos, donde las empresas establecidas reciben incentivos especiales para la inversión, son capaz de absorber a la oferta educativa de las principales instituciones educativas del estado, que suman a sus cadenas de suministro a las empresas locales para generar economías de escala, que fomente el uso de tecnologías de la información para el almacenamiento y descarga de buques.	Secretaría de Fomento Económico (SEFOME).

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	METAS	DEPENDENCIAS
			1.2 En el año 2040, gracias a las inversiones que se desarrollarán la minería sigue siendo el motor de la economía de Minatitlán y fuente importante de empleo para Manzanillo.	
			1.3 Manzanillo contará para el año 2021 con el mejor Centro Nacional Logístico, instalado en el campus de la Universidad Tecnológica de Manzanillo, el cual deberá generar vínculos de comercio exterior en la región Asia-Pacífico, así como en convertirse en el principal centro de investigación y desarrollo tecnológico en materia logística del país.	

MATRIZ META INDICADORES DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD PORTUARIA

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
Ampliar la capacidad portuaria para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento del manejo de contenedores, cuidando la convivencia entre el puerto y la ciudad de Manzanillo, mediante la consolidación de una zona económica	1.1 Para el año 2040 el Polo de Desarrollo I (Manzanillo-Minatitlán), se consolida como una Zona Económica Especial, con el puerto de Manzanillo como líder en el movimiento de carga contenerizada de América Latina, operando en el vaso II de la	Ranking Nacional en movimiento de carga contenerizada de la SCT		1 Lugar en movimiento de carga contenerizada de México 2016 con 2.5 millones de contenedores.	Coordinación de proyectos estratégicos	SEFOME

<p>especial en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, que esté conectada al resto del país mediante troncales carreteros y ferroviarios que permita un desalojo eficiente de la carga</p>	<p>Laguna de Cuyutlán con 50 posiciones de atraque, clúster energético, terminales de granel, minerales y automotriz, así como plantas ensambladoras, con patios para almacenamiento y una nueva red carretera y ferroviaria capaz de desalojar el 100% de carga de manera eficiente mediante el uso de sistemas de administración de bodegas, recepción de mercadería, despacho y distribución, así como por los sistemas de E-procurement, Sistema de Control de Flotas y Trazabilidad de Productos, donde las empresas establecidas reciben incentivos especiales para la inversión, son capaz de absorber a la oferta educativa de las principales instituciones educativas del estado, que suman a sus cadenas de suministro a las empresas locales para generar economías de escala, que</p>					
---	--	--	--	--	--	--

	fomente el uso de tecnologías de la información para el almacenamiento y descarga de buques.					
--	--	--	--	--	--	--

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RES-PON-SABLE	CORRES-PONSABLE
	1.2 En el año 2040, gracias a las inversiones que se desarrollarán la minería sigue siendo el motor de la economía de Minatitlán y fuente importante de empleo para Manzanillo.	Primer lugar en la producción de pellets de hierro de México.		1 Lugar en producción de pellets.	Coordinación de proyectos estratégicos.	SEFOME
	1.3 Manzanillo contará para el año 2021 con el mejor Centro Nacional Logístico, instalado en el campus de la Universidad Tecnológica de Manzanillo, el cual deberá generar vínculos de comercio exterior en la región Asia-Pacífico, así como en convertirse en el principal Centro	Construcción del 1er Centro Nacional Logístico del país.		0 No existe ningún Centro Nacional Logístico en México en la actualidad.	Coordinación de proyectos estratégicos.	SEFOME

	de Investigación y Desarrollo Tecnológico en materia logística del país.					
--	--	--	--	--	--	--

CUADRO DE ALCANCE ANUAL DE LAS METAS SEXENALES DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA CAPACIDAD PORTUARIA

PROGRAMA	META	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Ampliar la Capacidad Portuaria	1.1 Para el año 2040 el Polo de Desarrollo I (Manzanillo-Minatitlán), se consolida como una Zona Económica Especial, con el puerto de Manzanillo como líder en el movimiento de carga contenerizada de América Latina, operando en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán con 50 posiciones de atraque, clúster energético, terminales de granel, minerales y automotriz, así como plantas ensambladoras, con patios para almacenamiento y una nueva red carretera y ferroviaria capaz de desalojar el 100% de carga de manera eficiente mediante el uso de sistemas de administración de bodegas, recepción de mercadería, despacho y distribución, así como por los sistemas de E-procurement, Sistema de Control de Flotas y Trazabilidad de Productos, donde las empresas establecidas reciben incentivos especiales para la inversión, son capaz de absorber a la oferta educativa de las principales instituciones educativas del estado, que suman a sus cadenas de suministro a las empresas locales para generar economías de escala, que fomente el uso de tecnologías de la información para el almacenamiento y descarga de buques.	10%				
		Elaborar Estudio de Viabilidad Jurídica y Comercial (que incluya un análisis de costo de flete de contenedores) para identificar ruta crítica para inicio de operación del puerto de Manzanillo en el vaso II de Cuyutlán en conjunto con Administración Integral. (API) (25%)	Elaborar Estudio de Análisis de Viabilidad Ambiental (tema del mangle). (20%) Promoción de Terminal Especializada de Automóviles en mínimo 5 ferias automotrices Mundo. (5%) Firmar hermanamientos con puertos ciudades como Laredo Texas. (5%)	Realizar un Programa de Desarrollo de Mano de Obra Calificada en Materia Portuaria y Logística. (5%) Análisis de fondeo para el Centro Nacional Logístico. (10%)	Elaborar una cartera de proyectos portuarios y logísticos para atraer inversiones. (10%) Realizar Estudio de dragado del vaso II de la Laguna de Cuyutlán en conjunto con API para estimar costos de operación y mantenimiento. (10%)	Participar en por lo menos 10 eventos de promoción y atracción de inversiones hacia el puerto de Manzanillo y estado de Colima. (10%)

--	--	--	--	--	--	--

PROGRAMA	META	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
		100%				
	1.2 En el año 2040, gracias a las inversiones que se desarrollarán la minería sigue siendo el motor de la economía de Minatitlán y fuente importante de empleo para Manzanillo.	Identificación de empresas proveedoras de servicios del Sector Minero en el estado. (25%)	Diagnóstico de la cadena de proveedores del Sector Minero de Colima (25%)	Implementación de Programa de Capacitación para el Desarrollo Humano de la cadena de proveedores del Sector Minero (20%)	Implementación de esquemas de financiamiento para el desarrollo de la cadena de proveedores del	Apoyo institucional para identificar competencia desleal de actores internacionales (10%)

					Sector Minero (20%)		
		100%					
	1.3 Manzanillo contará para el año 2021 con el mejor Centro Nacional Logístico, instalado en el campus de la Universidad Tecnológica de Manzanillo, el cual deberá generar vínculos de comercio exterior en la región Asia-Pacífico, así como en convertirse en el principal Centro de Investigación y Desarrollo Tecnológico en Materia Logística del país.	1.- Desarrollo de Estudio de Viabilidad Técnica, Financiera y operativa. (20%)	2.- Certeza jurídica mediante esquemas de apoyo de CONACYT (20%) ¹	3.- Certeza financiera mediante presupuesto de egresos de la federación. (10%)	4.- Desarrollo de bases de licitación y lanzamiento de licitación pública internacional de proyecto de construcción (10%)	5.- Avance de construcción del proyecto (20%)	6.- Inauguración del Centro Nacional Logístico (20%)

¹ Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

**V.- PROYECTOS REGIÓN I
LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO
(Manzanillo y Minatitlán)**

2.- PROYECTO ENTRONQUES FERROVIARIOS CON SCT

DIAGNÓSTICO

De acuerdo al Trade and Logistics Innovation Center (con datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), la infraestructura ferroviaria representa uno de los activos logísticos de la mayor importancia, debido a que es el elemento principal dentro de la red logística que facilita el denominado transporte intermodal donde varios modos de transporte combinan sus ventajas para lograr una mayor eficiencia.

El Sistema Ferroviario Mexicano está integrado por 26 mil 727 km. de vías férreas, de las cuales 20 mil 722 km. son troncales y ramales, y 6 mil 5 son secundarias, de las cuales 4 mil 450 km. son vías auxiliares (patios y laderos) y 1 mil 500 km. son propiedad de particulares conectadas a las distintas vías troncales. Actualmente se encuentran concesionadas a consorcios privados para su operación 17 mil 799 km. en 3 troncales principales y 3 líneas cortas, así como la Terminal Ferroviaria del Valle de México a una sociedad de capital mixto, donde participa el Gobierno Federal con el 25 por ciento de las acciones. Por su parte, los 222 km. de la línea del Istmo de Tehuantepec son administrados por el Gobierno Federal.

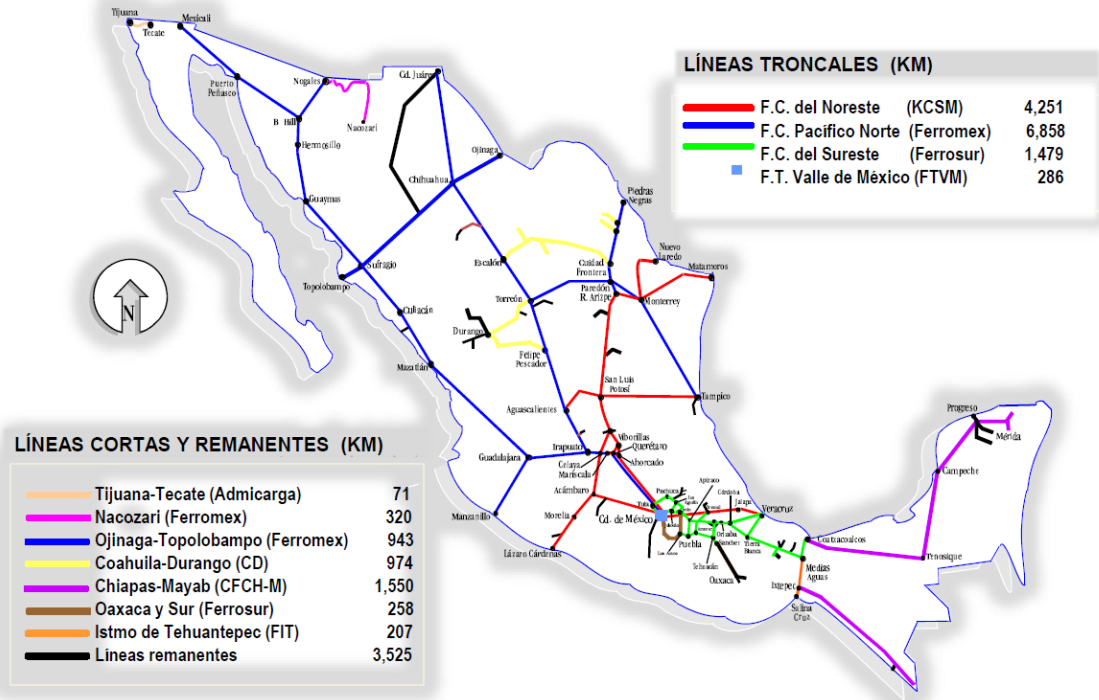
Las troncales principales se denominan Ferrocarril del Noreste, asignada a la empresa norteamericana Kansas City Southern de México con 4 mil 283 km; Ferrocarril del Pacífico Norte, concesionada a la empresa Ferromex con 8 mil 439 km, y el Ferrocarril del Sureste con 1 mil 954 km. a la empresa Ferrosur. Entre las líneas cortas figuran el Ferrocarril Coahuila-Durango con 974 km; el Ferrocarril Chiapas-Mayab con 1 mil 558 km. y la línea que corre de Salina Cruz, Oaxaca a Medias Aguas, Veracruz con 222 km, y que es la única operada por un organismo de carácter público denominado Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

La cobertura de la red ferroviaria comprende las rutas longitudinales de la ciudad de México a las fronteras de Nuevo Laredo, Piedras Negras y Matamoros en la región Noreste; de la ciudad de México a Cd. Juárez en la región Centro Norte, y de la ciudad de México a Nogales y Mexicali en la vertiente del Pacífico Noroeste, que incluye a los puertos de Mazatlán, Topolobampo y Guaymas. Hacia el sureste del país corre la ruta de la ciudad de México a Córdoba, Coatzacoalcos y Mérida, mientras hacia el sur, la ruta comprende la región del Istmo de Tehuantepec y el corredor de Ixtepec, Oaxaca hasta Cd. Hidalgo, Chiapas, en la frontera con Guatemala.

Por su parte, los corredores ferroviarios transversales enlazan a los puertos marítimos más importantes que disponen de conectividad ferroviaria entre los que se cuenta a Veracruz, Tampico y Altamira en el Golfo, y Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el litoral del Pacífico. Otros corredores este-oeste enlazan Querétaro con Celaya, Irapuato y Guadalajara; Torreón con Monterrey y Matamoros; Topolobampo con la frontera de Ojinaga en Chihuahua, y Aguascalientes con San Luis Potosí y Tampico.

Aun cuando se tienen los corredores antes mencionados, no son los más estratégicos para nuestro estado, ya que no cuentan con una ruta optimizada que evita la entrada a las ciudades y con ello hacer los tiempos de traslado más eficientes (ver figura 3).

**Figura 3: Red Ferroviaria de México
2014**



Fuente:

Anuario Estadístico Ferroviario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2014. Tomado de http://www.sct.gob.mx/fileadmin/DireccionesGrales/DGTFM/Anuarios_DGTFM/Anuarios_pdf/Anuario_2014.pdf

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Consolidar el desarrollo de troncales ferroviarios que permita un desalojo eficiente de mercancías y movilidad de personas del estado de Colima hacia el resto de la república Mexicana, mediante mayor inversión estatal, federal y esquemas público-privados.

META 1

Colima será para el año 2040 la entidad mejor conectada en todo el país. Mediante una red logística amplia, consolidada y modernizada, acorde al crecimiento económico del estado, con libramientos carreteros en las principales zonas urbanas, así como estructuras y puentes con condiciones de seguridad para el eficiente transporte y tránsito de bienes y personas; permitiendo una excelente fluidez y menores costos en el desahogo de las mercancías del puerto de Manzanillo; logrando a través de sus alianzas regionales quedar conectado estratégicamente con el centro, norte y costa del Atlántico de México a través de la construcción de 3 corredores carreteros y ferroviarios directos (OCDE recomienda un incremento del 30 por ciento en la construcción de troncales para México en el año 2020):

- Corredor Centro: Bajío a Ciudad de México (directo vía Michoacán sin pasar por Guadalajara).
- Corredor Costa-Costa: Manzanillo a Veracruz.
- Corredor Norte: Manzanillo a Texas (librando Guadalajara, Aguascalientes y Monterrey).

CUADROS PROGRAMÁTICOS

FORMATO DE ALINEACIÓN PND- PED DEL PROYECTO ENTRONQUES FERROVIARIOS CON SCT

META PND	EJE PED	LÍNEA DE POLÍTICA PED	OBJETIVO PED	PROYECTO
Meta IV: México Próspero	Eje I: Colima Competitivo.	Desarrollar nueva infraestructura para mejorar la conectividad y la competitividad del estado e impulsar un mayor crecimiento económico, en equilibrio con el medio ambiente	Consolidar la red carretera del estado para mejorar la competitividad de los sectores prioritarios para el crecimiento económico.	Entronques Ferroviarios con SCT

MATRIZ GUÍA OBJETIVOS METAS DEL PROYECTO ENTRONQUES FERROVIARIOS CON SCT

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	META	DEPENDENCIAS
Entronques Ferroviarios con SCT	No existen los entronques ferroviarios adecuados para poder movilizar mercancías y personas desde colima al resto de la republica	Impulsar el desarrollo de troncales ferroviarios que permita un desalojo eficiente de mercancías y movilidad de personas de Colima hacia el resto de la República Mexicana, mediante mayor inversión estatal, federal y esquemas público-privados.	<p>Colima será para el 2040 la entidad mejor conectada en todo el país. Mediante una red logística amplia, consolidada y modernizada, acorde al crecimiento económico del estado, con libramientos carreteros en las principales zonas urbanas, así como estructuras y puentes con condiciones de seguridad para el eficiente transporte y tránsito de bienes y personas; permitiendo una excelente fluidez y menores costos en el desahogo de las mercancías del puerto de Manzanillo; logrando a través de sus alianzas regionales quedar conectado estratégicamente con el centro, norte y costa del Atlántico de México a través de la construcción de 3 corredores carreteros y ferroviarios directos (OCDE recomienda un incremento del 30% en la construcción de troncales para México en el año 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corredor Centro: Bajío a Ciudad de México (directo vía Michoacán sin pasar por Guadalajara) • Corredor Costa-Costa: Manzanillo a Veracruz • Corredor Norte: De Manzanillo a Texas (librando Guadalajara, Aguascalientes y Monterrey). 	SEFOME

MATRIZ META INDICADORES DEL PROYECTO ENTRONQUES FERROVIARIOS CON SCT

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
<p>Impulsar el desarrollo de troncales ferroviarios que permita un desalojo eficiente de mercancías y movilidad de personas de Colima hacia el resto de la República Mexicana, mediante mayor inversión estatal, federal y esquemas público-privados.</p>	<p>Colima será para el 2040 la entidad mejor conectada en todo el país. Mediante una red logística amplia, consolidada y modernizada, acorde al crecimiento económico del estado, con libramientos carreteros en las principales zonas urbanas, así como estructuras y puentes con condiciones de seguridad para el eficiente transporte y tránsito de bienes y personas; permitiendo una excelente fluidez y menores costos en el desahogo de las mercancías del puerto de Manzanillo; logrando a través de sus alianzas regionales quedar conectado estratégicamente con el centro, norte y costa del Atlántico de México a través de la construcción de 3 corredores carreteros y ferroviarios directos (OCDE recomienda un incremento del 30% en la construcción de troncales para México en el año 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corredor Centro: Bajío a CDMX (directo vía Michoacán sin pasar por Guadalajara) • Corredor Costa-Costa: Manzanillo a Veracruz • Corredor Norte: De Manzanillo a Texas (librando Guadalajara, Aguascalientes y Monterrey) 				<p>Coordinación de Proyectos Estratégicos.</p>	<p>SEFOME</p>

CUADRO DE ALCANCE ANUAL DE LAS METAS SEXENALES DEL PROYECTO ENTRONQUES FERROVIARIOS CON SCT

PROYECTO	META SEXENAL	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Entronques Ferroviarios con SCT	Colima será para el 2040 la entidad mejor conectada en todo el país. Mediante una red logística amplia, consolidada y modernizada, acorde al crecimiento económico del estado, con libramientos carreteros en las principales zonas urbanas, así como estructuras y puentes con condiciones de seguridad para el eficiente transporte y tránsito de bienes y personas; permitiendo una excelente fluidez y menores costos en el desahogo de las mercancías del puerto de Manzanillo; logrando a través de sus alianzas regionales quedar conectado estratégicamente	100%				
		1.- Desarrollar el Proyecto Ejecutivo para Impulsar el Uso del Ferrocarril en el desalojo de contenedores del puerto (20%)	2.- Desarrollo de Programa de Promoción Económica del Puerto Seco en Zona de Armería. (15%)	4.- Estudio de Viabilidad para la Construcción del troncal ferroviario Colima-El Bajío. (15%)	5.- Estudio de viabilidad para la construcción del troncal ferroviario Colima-Veracruz. (15%)	6.- Generar convenios de edición al plan sectorial en materia de ferrocarriles con los concesionarios. (20%)

	<p>con el centro, norte y costa del Atlántico de México a través de la construcción de 3 corredores carreteros y ferroviarios directos (OCDE) recomienda un incremento del 30% en la construcción de troncales para México en el año 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corredor Centro: Bajío a Ciudad de México (directo vía Michoacán sin pasar por Guadalajara) • Corredor Costa-Costa: Manzanillo a Veracruz • Corredor Norte: De Manzanillo a Texas (librando Guadalajara, Aguascalientes y Monterrey). 		<p>3.- Estudio de Viabilidad para la construcción del troncal ferroviario Colima-Laredo. (15%)</p>			
--	---	--	--	--	--	--

**V.- PROYECTOS REGIÓN I
LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO (Manzanillo y Minatitlán)**

3.- PROYECTO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO AEROPUERTO GEOCÉNTRICO

DIAGNÓSTICO

El estado de Colima, a pesar de su pequeña extensión territorial y su baja población, cuenta con 2 aeropuertos para su conectividad aérea nacional e internacional en los municipios de Colima y Manzanillo, siendo la distancia entre éstos de aproximadamente 155 kilómetros (Buenavista CLQ: “Aeropuerto Nacional Lic. Miguel de la Madrid Hurtado” y el Manzanillo ZLO: “Aeropuerto Internacional Playa de Oro”). El Aeropuerto de Manzanillo también da servicio a la zona de la Costa Alegre de Jalisco.

En este sentido, se requiere un nuevo aeropuerto que integre/consolide las operaciones de los aeropuertos actuales de Colima (CLQ) y Manzanillo (ZLO), y que también logre captar a los pasajeros que prefieren volar vía Guadalajara debido a tarifas más competitivas.

La instalación de un nuevo aeropuerto en medio de éstos 2 en los municipios de Armería o Tecomán aumentaría de forma muy importante la oferta aérea a los habitantes de la región al poder duplicar las frecuencias de vuelos así como los destinos a servir. Adicionalmente todos los costos de operación y servicio se reducirían de manera muy significativa. (Se podría sustentar)

La nueva infraestructura debería contar con por lo menos las siguientes características (similares al internacional de Manzanillo):

Superficie total: 355 ha.

Superficie del edificio terminal: 4,700 m²

Pista: 2,200 x 45 m.

Orientación pista: 10 / 28

Posiciones de estacionamiento: 4

Calles de rodaje: A y B de 23 m.

Estacionamiento público: 80 cajones

(Ésta ya es parte de la meta)

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Mejorar la conectividad aérea de todo el territorio estatal, impulsando el desarrollo de nueva infraestructura aeroportuaria.

METAS 1

Para el 2025, derivado del crecimiento económico de la nueva economía del conocimiento y desarrollo portuario, se construye un nuevo aeropuerto internacional en un punto intermedio del estado, para el transporte de mercancías y pasajeros. La infraestructura del aeropuerto de Colima es utilizada como reserva territorial para un nuevo parque industrial para industria ligera, metal-mecánica.

CUADROS PROGRAMÁTICOS

FORMATO DE ALINEACIÓN PND- PED DEL PROYECTO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO AEROPUERTO GEOCÉNTRICO

META PND	EJE PED	LÍNEA DE POLÍTICA PED	OBJETIVO PED	PROYECTO
Meta México Próspero IV:	Eje I: Colima Competitivo.	Desarrollar nueva infraestructura para mejorar la conectividad y la competitividad del estado e impulsar un mayor crecimiento económico, en equilibrio con el medio ambiente	Mejorar la conectividad aérea de todo el territorio estatal, impulsando el desarrollo de nueva infraestructura aeroportuaria.	Viabilidad de un nuevo Aeropuerto Geocéntrico

MATRIZ GUÍA OBJETIVOS METAS DEL PROYECTO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO AEROPUERTO GEOCÉNTRICO

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	META	DEPENDENCIAS
Viabilidad de un nuevo Aeropuerto Geocéntrico	No existe un único aeropuerto geocéntrico que permita una mayor conectividad nacional e internacional a un menor costo, tanto de mercancías como de pasajeros.	Desarrollar un Estudio de Prefactibilidad Técnica, Financiera y Operativa que indique la viabilidad (en materia de costo-beneficio) tener un único aeropuerto geocéntrico en el estado de Colima.	Para el 2025, derivado del crecimiento económico de la nueva economía del conocimiento y desarrollo portuario, se construye un nuevo aeropuerto internacional en un punto intermedio del estado, para el transporte de mercancías y pasajeros. La infraestructura del aeropuerto de Colima es utilizada como reserva territorial para un nuevo parque industrial para industria ligera, metal-mecánica.	SEFOME

MATRIZ META – INDICADORES DEL PROYECTO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO AEROPUERTO GEOCÉNTRICO

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
Desarrollar un Estudio de Prefactibilidad Técnica, Financiera y Operativa que indique la viabilidad (en materia de costobeneficio) tener un único aeropuerto geocéntrico en el estado de Colima.	Para el 2025, derivado del crecimiento económico de la nueva economía del conocimiento y desarrollo portuario, se construye un nuevo aeropuerto internacional en un punto intermedio del estado, para el transporte de mercancías y pasajeros. La infraestructura del aeropuerto de Colima es utilizada como reserva territorial para un nuevo parque industrial para industria ligera, metal-mecánica.				Coordinación de Proyectos Estratégicos.	SEFOME

CUADRO DE ALCANCE ANUAL DE LAS METAS SEXENALES DEL PROYECTO DE VIABILIDAD DE UN NUEVO AEROPUERTO GEOCÉNTRICO

PROYECTO	META SEXENAL	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Viabilidad de un nuevo Aeropuerto Geocéntrico	Para el 2025, derivado del crecimiento económico de la nueva economía del conocimiento y desarrollo portuario, se construye un nuevo aeropuerto internacional en un punto intermedio del estado, para el transporte de mercancías y pasajeros. La infraestructura del aeropuerto de Colima es utilizada como reserva territorial para un nuevo parque industrial para industria ligera, metal-mecánica.	100%				
		<p>1.- Estudio de entendimiento de la oferta y demanda, elasticidades e implicaciones. (7.27%)</p> <p>2.- Diagnóstico de la competencia a nivel nacional, incluyendo infraestructura, modelos comerciales, conectividad, etc. (7.27%)</p> <p>3.- Mapeo origen-destino en la zona de influencia y apertura de nuevos destinos. V (7.27%)</p> <p>4.- Análisis de clientes clave y dimensionamiento de capacidades y factores de ocupación en función de modelos de flota. (7.27%)</p> <p>5.- Entendimiento de potencial comercial</p>	<p>1.- Diagnóstico ambiental de los terrenos de los aeropuertos existentes (FASE 1). (7.27%)</p> <p>2.- Análisis de uso alternativo de los terrenos existentes. (7.27%)</p> <p>3.- Análisis del marco regulatorio aplicable (estructura legal). (7.27%)</p> <p>4.- Elaboración de un diagnóstico de viabilidad legal y una ruta crítica de las distintas etapas del proyecto. (7.27%)</p> <p>5. Preparación de la solicitud para participación en</p>	Elaboración de las bases de licitación (5%)	Proceso de licitación internacional abierta. (5%)	Adjudicación de obra de construcción y proceso de desmovilización de infraestructura existente. (10%)

		aeroportuari o y no aeroportuari o. (7.27%) 6.- Análisis de la factibilidad financiera. (7.27%)	capital social de la empresa concesiona- ria. (7.27%)			
--	--	---	--	--	--	--

**V.- PROYECTOS REGIÓN I
LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO (Manzanillo y Minatitlán)**

**4.- PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN CLUSTER DE INFRAESTRUCTURA
ENERGÉTICA EN EL VASO II DE LA LAGUNA DE CUYUTLÁN.**

DIAGNÓSTICO

Durante el año 2016, en especial durante el periodo de enero a julio, el volumen de importación de gasolinas y diésel alcanzó cifras históricas al participar con más de 51.6 por ciento del abasto nacional total, equivalente a 1 mil 180 millones de barriles diarios en promedio, de acuerdo con cifras de la Secretaría de Energía.

En el 2015, el Sistema Nacional de Refinación del país -integrado por las 6 refinerías de Petróleos Mexicanos- padece los efectos del recorte presupuestal de 100 mil millones de pesos anunciados por la estatal petrolera debido al desplome de los precios del petróleo.

En este sentido, es importante recalcar que si nuestro país no puede refinar más petróleo, seguiremos siendo un país deficitario en combustibles, por ello, contar con un clúster de infraestructura energética en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán se vuelve no sólo un área de oportunidad para nuestro estado, sino además de fortalecimiento de la economía nacional al contar con más fuentes de suministro que abaraten el precio y con ello tener precios más competitivos.

Ha habido meses en los que México importó más litros de combustible de los que realmente estaba preparado para poder recibir. La infraestructura de almacenamiento y transporte por ducto, carro tanque y auto tanque para descargarla ha terminado saturándose y provocando multas millonarias a Pemex.

Este clúster energético en el vaso lacustre se vuelve un verdadero potenciador de oportunidad al contar hoy en día con infraestructura de gas licuado de petróleo, gas natural, gasoducto de 24 y 30 pulgadas, así como la planta generadora de energía eléctrica de ciclo combinado. Sin embargo, carece de una terminal importadora y exportadora de gasolinas y diésel, así como de un poliducto para el transporte de los mismos y con ello minimizar riesgos de derrame.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Promover y consolidar el desarrollo industrial sustentable del estado de Colima, mediante el desarrollo de un clúster energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán.

META 1

Para el año 2025 se consolida establecer el Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, contando con las instalaciones de combustibles fósiles para abastecer el occidente y centro del país.

CUADROS PROGRAMÁTICOS

FORMATO DE ALINEACIÓN PND - PED DEL PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN CLÚSTER DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA EN EL VASO II DE LA LAGUNA DE CUYUTLÁN

META PND	EJE PED	LÍNEA DE POLÍTICA PED	OBJETIVO PED	PROYECTO
Meta IV: México Próspero	Eje Colima Competitivo.	I: Desarrollar nueva infraestructura para mejorar la conectividad y la competitividad del estado e impulsar un mayor crecimiento económico, en equilibrio con el medio ambiente.	Promover el desarrollo industrial sustentable del estado, a través de la vinculación de la infraestructura energética disponible.	Clúster de Infraestructura Energética en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán.

MATRIZ GUÍA OBJETIVOS METAS DEL PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN CLÚSTER DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA EN EL VASO II DE LA LAGUNA DE CUYUTLÁN.

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	METAS	DEPENDENCIAS
Clúster de Infraestructura Energética en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán.	Escasez de combustibles en todo el país, derivado de una falta de infraestructura energética (Poliductos, refinerías, centrales de almacenamiento y abastecimiento de diésel y gasolina).	Promover el desarrollo industrial sustentable mediante el desarrollo de un Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán.	Para el año 2025 se consolida el Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, contando con las instalaciones de combustibles fósiles para abastecer el occidente y centro del país.	SEFOME

MATRIZ META - INDICADORES DEL PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN CLUSTER DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA EN EL VASO II DE LA LAGUNA DE CUYUTLÁN.

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
Promover el desarrollo industrial sustentable del estado de Colima, mediante el desarrollo de un Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán.	Para el año 2025 se consolida el Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, contando con las instalaciones de combustibles fósiles para abastecer el occidente y centro del país.				Coordinación de Proyectos Estratégicos	SEFOME

CUADRO DE ALCANCE ANUAL DE LAS METAS SEXENALES DEL PROYECTO DE PROMOCIÓN DE UN CLUSTER DE INFRAESTRUCTURA ENERGÉTICA EN EL VASO II DE LA LAGUNA DE CUYUTLÁN.

PROYECTO	META SEXENAL	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Clúster de Infraestructura Energética en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán.	Para el año 2025 se consolida el Clúster Energético en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, contando con las instalaciones de combustibles fósiles para abastecer el	100%				
		1.- Elaboración de análisis de oferta y demanda de combustibles. (25%)	2.- Elaboración de ruta crítica ante CFE para utilizar el gasoducto existente como bidireccional.	4.- Programa de vinculación con base en la reforma energética. (10%)	6. Análisis de pre factibilidad para alojar un poliducto en derecho de vía (DDV)	7.- Desarrollar un Programa de promoción del Clúster Energético de Manza-

	occidente y centro del país.	(25%)	3.-Desarrollar un esquema de incentivos para la instalación de empresas dentro de éste clúster. (10%)	5.- Convenios de colaboración entre gobiernos estatales, municipales, empresas y Sector Educativo. (10%)	existente (10%)	Manzanillo dentro de la Cuenca del Pacífico. (10%)
--	------------------------------	-------	---	--	-----------------	--

**V.- PROYECTOS REGIÓN I
LOGÍSTICA PORTUARIA Y TURISMO (Manzanillo y Minatitlán)**

5.- PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO MANZANILLO

DIAGNÓSTICO

El turismo en el estado de Colima es una actividad con gran potencial, importante generador de empleos y que contribuye a mejorar las condiciones de desarrollo económico del Estado. A pesar de ello, dicha actividad no ha logrado posicionarse en el turismo nacional. Ésto principalmente por sus periodos de crecimiento y disminución.

El municipio con mayor recepción de turistas en el estado es Manzanillo, el cual tiene un porcentaje de ocupación superior al 3 por ciento y un promedio de estadía de 2.75 días. Lo anterior se debe a que en éste se ubica el Aeropuerto Internacional Playa de Oro y el puerto.

Manzanillo se encuentra en una ubicación geográfica privilegiada, con un territorio bañado por atractivos naturales de playa. Sin embargo, con respecto a otros destinos del pacífico mexicano no es un destino diferenciador. Ésto principalmente se ve reflejado en el reducido catálogo de servicios turísticos.

Aunado a ello, la falta de infraestructura básica como lo es el suministro de agua potable, el sistema de alcantarillado, drenaje y tratamiento de aguas residuales, contribuye al deterioro de los atractivos y puntos turísticos existentes. Otro de los principales problemas es la contaminación, la cual es causada por la termoeléctrica y el puerto, que además de debilitar los atractivos naturales pone en riesgo el disfrute de éstos por las próximas generaciones.

Actualmente, éste destino es reconocido por el turismo de sol y playa pero existen otros segmentos con potencial, como lo es el turismo de naturaleza y de negocios. Sin embargo, la mala distribución de los servicios y la falta de una planeación estratégica han impedido posicionarnos adecuadamente en el turismo nacional.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.

Meta 1.1

Para el año 2025, Manzanillo adicionalmente a su centro de convenciones, contará con una Expo con instalaciones para albergar exposiciones internacionales de gran magnitud, similar o superiores a las que cuentan las principales ciudades del país.

Meta 1.2

Para el año 2040 Colima será el estado más sustentable de México en materia de turismo.

Meta 1.3

El estado de Colima alcanzará para el año 2040 las 20 mil habitaciones en todo su territorio, con principal énfasis en Manzanillo.

Meta 1.4

Para el 2040 Manzanillo recibirá más de 50 cruceros al año y triplicará la capacidad aérea del destino, lo cual generará ingresos al Estado en esa misma proporción.

CUADROS PROGRAMÁTICOS

FORMATO DE ALINEACIÓN PND - PED DEL PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO MANZANILLO.

META PND	EJE PED	LÍNEA DE POLÍTICA PED	OBJETIVO PED	PROYECTO
México Próspero	Colima Competitivo	Impulsar la conformación de un sector turístico más rentable por medio de la innovación, la profesionalización y el adecuado aprovechamiento de los recursos naturales y culturales.	Fortalecer y promover el desarrollo de productos turísticos para incrementar la oferta turística de la entidad de acuerdo a los patrones de demanda y gasto de los visitantes.	Proyecto de consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.
			Impulsar la innovación en la gestión de los destinos y servicios turísticos para conformar destinos inteligentes.	
			Asegurar la profesionalización de los prestadores de servicios turísticos para impulsar el posicionamiento de la entidad en el turismo nacional.	
			Incrementar el desarrollo turístico sustentable y el aprovechamiento de los recursos naturales.	

MATRIZ GUÍA OBJETIVOS METAS DEL PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO MANZANILLO.

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	METAS	DEPENDENCIAS
Proyecto de consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	Carencia en el desarrollo del turismo de negocios en el Destino, limitando el flujo de turistas y visitantes de este segmento.	Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.	Para el año 2025, Manzanillo adicionalmente a su centro de convenciones, contará con una Expo con instalaciones para albergar exposiciones internacionales de gran magnitud, similar o superiores a las que cuentan las principales ciudades del país.	AYUNTAMIENTO. Secretaría de Turismo (SECTUR) Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano (SEIDUR). SEFOME API SECTOR PRIVADO
Proyecto de consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	Desaprovechamiento de diversos recursos naturales que pueden ser utilizados por el sector turístico.	Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.	Para el año 2040 Colima será el estado más sustentable de México en materia de turismo.	Instituto para el Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable (IMADES). AYUNTAMIENTOS SECTUR SEIDUR SEFOME Secretaría de Desarrollo Rural (SEDER), Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) Comisión Nacional del Agua (CONAGUA) Comisión Nacional de Áreas Naturales Protegidas (CONANP) PRESTADORES DE SERVICIOS.

PROYECTO	PROBLEMÁTICA	OBJETIVOS	METAS	DEPENDENCIAS
Proyecto de consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	Atención a la demanda turística que año con año estará creciendo a través de la llegada de 50 cruceros al año y el triple de llegadas de aviones de las 1943 (2015) que se proyectan para el aeropuerto Internacional de Manzanillo.	Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.	El estado de Colima alcanzará para el año 2040 las 20,000 habitaciones en todo su territorio, con principal énfasis en Manzanillo.	AYUNTAMIENTOS SECTUR SEIDUR SEFOME SECTOR PRIVADO
Proyecto de consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	En los últimos años la actividad hotelera en Colima mantiene una tendencia a la baja.	Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.	Para el 2040 Manzanillo recibirá más de 50 cruceros al año y triplicará la capacidad aérea del destino, lo cual generará ingresos al Estado en esa misma proporción.	AYUNTAMIENTO SECTUR SEIDUR SEFOME SCT API SECTOR PRIVADO

MATRIZ META – INDICADORES DEL PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO MANZANILLO.

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
<p>Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable. Alineación al PED: Objetivos: I.4.A, I.4.B, I.4.C y I.4.D</p>	<p>Para el año 2025, Manzanillo adicionalmente a su centro de convenciones, contará con una Expo con instalaciones para albergar exposiciones internacionales de gran magnitud, similar o superiores a las que cuentan las principales ciudades del país.</p>	<p>Diversificación del Producto Turístico de México en el Segmento Turismo de Reuniones de la SECTUR Federal y el CPTM.</p>		<p>Premio a la diversificación del Producto Turístico en el Segmento de Turismo de Reuniones.</p>	<p>Dirección de Desarrollo.</p>	<p>Departamento de Nuevos Productos. Despacho del Secretario. Departamento de Infraestructura.</p>

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
<p>Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.</p> <p>Alineación al PED: I.4.A, I.4.B, I.4.C y I.4.D</p>	<p>Para el año 2040 Colima será el estado más sustentable de México en materia de turismo.</p>	<p>Crear un diagnóstico sobre los sitios y prestadores de servicio en el segmento de turismo de naturaleza. Difundir información sobre las certificaciones de Earth Check, Rainforest Alliance, Distintivo "S" y la ISO 14001.</p>		0	Dirección de Desarrollo	<p>Departamento de Turismo de Naturaleza, Cultural y Social.</p> <p>Prestadores de Servicios de Turismo de Naturaleza.</p> <p>Ayuntamientos</p>

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
<p>Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable. Alineación al PED: Objetivos: I.4.A, I.4.B, I.4.C y I.4.D</p>	<p>El estado de Colima alcanzará para el año 2040 las 20,000 habitaciones en todo su territorio, con principal énfasis en Manzanillo.</p>	<p>Tasa de variación de la oferta de alojamiento (cuartos).</p>	<p>$(\text{Oferta de alojamiento del periodo } t)/(\text{Oferta de alojamientos del periodo } t-1)-1*100.$</p>	<p>7,564 (2015)</p>	<p>Dirección de Desarrollo.</p>	<p>Departamento de Nuevos Productos. Despacho del Secretario. Departamento de Infraestructura.</p>

OBJETIVO	META	INDICADOR	FÓRMULA	LÍNEA BASE	RESPONSABLE	CORRESPONSABLE
<p>Consolidar el sector turístico para sostener, en el mediano y largo plazo, el crecimiento de la afluencia turística. Esto mediante la planeación estratégica para la oferta turística y el mejoramiento de la infraestructura con una visión sustentable.</p> <p>Alineación al PED: Objetivos I.4.A, I.4.B, I.4.C y I.4.D</p>	<p>Para el 2040 Manzanillo recibirá más de 50 cruceros al año y triplicará la capacidad aérea del destino, lo cual generará ingresos al Estado en esa misma proporción.</p>	<p>Tasa de variación del número de cruceros y actividad aérea del destino.</p>	<p>(Número de arribos al aeropuerto de Manzanillo + el número de cruceros del periodo actual) - (Número de arribos del aeropuerto de Manzanillo + el número de cruceros del periodo base)*100 / año base</p>	<p>1,957 (2015)</p>	<p>Dirección de Desarrollo. Dirección de Servicios.</p>	<p>Departamento de Nuevos Productos. Despacho del Secretario. Departamento de Infraestructura.</p>

CUADRO DE ALCANCE ANUAL DE LAS METAS SEXENALES DEL PROYECTO DE CONSOLIDACIÓN DEL DESTINO TURÍSTICO MANZANILLO.

PROYECTO	META SEXENAL	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	Para el año 2025, Manzanillo adicionalmente a su centro de convenciones, contará con una Expo con instalaciones para albergar exposiciones internacionales de gran magnitud, similar o superiores a las que cuentan las principales ciudades del país.	Creación de un grupo de trabajo para el seguimiento del proyecto y su alineación con las Agendas de Competitividad de la SECTUR federal. Elaborar una cartera de proyectos turísticos basados en las agendas de competitividad para atraer inversiones.	Búsqueda de fondos federales para la elaboración de un estudio de viabilidad jurídica y comercial para identificar una ruta crítica para la consolidación de un centro de convenciones en el muelle de cruceros de API.	Elaboración de un estudio de viabilidad jurídica y comercial (100%).	Búsqueda de inversionistas en ferias congresos y foros internacionales.	Ejecución de la primera etapa del proyecto.	Conclusión de la primera etapa de la construcción del Centro de Convenciones.

PROYECTO	META SEXE-NAL	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Consolidación del destino turístico del Polo I de Desarrollo.	Para el año 2040 Colima será el estado más sustentable de México en materia de turismo.	Elaboración de un directorio de prestadores de servicios del segmento de Turismo de Naturaleza.	Realizar un documento diagnóstico en coordinación con la Universidad de Colima sobre el impacto que los proyectos de turismo de naturaleza tienen en el turismo del estado y las comunidades.	Gestionar recursos a través de PRODERM ÁGICO cursos y talleres de inducción sobre qué son las certificaciones Earth Check, Rainforest Alliance, Distintivo "S", la ISO 14001 y de buenas prácticas para la sustentabilidad. Ejecutar campañas de concientización para la implementación de procesos ecológicos y técnicas de conservación en los destinos turísticos.	Impulsar la generación de productos y servicios ecoturísticos relacionados a la observación de aves.	Formulación y ejecución de proyectos para crear infraestructura necesaria para el turismo de naturaleza tales como miradores, senderos interpretativos, torres de avistamiento y otros.	Impulsar e implementación de rutas y corredores ecoturísticos basados en la vinculación de la región costera y la región volcánica.

PRO- YECTO	META SEXE- NAL	AÑO 2016	AÑO 2017	AÑO 2018	AÑO 2019	AÑO 2020	AÑO 2021
Consoli- dación del destino turístico del Polo I de Desarro- llo.	El estado de Colima alcanzará para el año 2040 las 20,000 habita- ciones en todo su territorio, con principal énfasis en Manza- nillo.	0.5%	3.9%	3.9%	3.9%	3.9%	3.9%
	Para el 2040 Manzani- llo recibirá más de 50 cruceros al año y triplicará la capacidad aérea del destino, lo cual generará ingresos al Estado en esa misma propor- ción.	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4

VI.- ALINEACIÓN DE COMPROMISOS NOTARIADOS / PROYECTOS

PROGRAMA REGIONAL DEL POLO DE DESARROLLO I

Proyecto	Compromisos notariados
<p>Proyecto de Ampliación de la Capacidad Portuaria.</p>	<p>Compromiso 1061: Nuestro puerto se consolidará como el más importante del país, pero generando un valor agregado mucho mayor, elevando la derrama económica y la generación de empleos en el estado.</p>
	<p>Compromiso 1064: Vamos a impulsar un desarrollo integral del estado, cuidando sus recursos naturales, abriendo espacios y oportunidades para nuestros empresarios y profesionistas, generando un piso de oportunidades parejo para los ciudadanos y mirando al mundo y a México con una oferta económica ambiciosa y de vanguardia.</p>
	<p>Compromiso 1071: Elaborar un Estudio de Gran Visión, revisable cada 4 años por un Comité Ciudadano. Que sea avalado por la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima como normativo, que cubra las expectativas de crecimiento económico a 18 años (3 sexenios). El análisis y proyección de los principales actores productivos del estado es fundamental para definir el rumbo económico que debe seguir Colima en el mediano y largo plazo. Asimismo, las áreas y sectores potenciales deberán considerar su vocación económica cuando menos en un horizonte de tiempo de 3 mandatos y proporcionarles a los inversionistas locales y foráneos la seguridad del rumbo del crecimiento económico. Debe garantizarse la continuidad a través de la evaluación y actualización ciudadana cada 4 años.</p>
	<p>Compromiso 1129: Creación y rehabilitación de infraestructura para los comerciantes.</p>

Proyecto	Compromisos notariados
<p>Proyecto de Entronques Ferroviarios con SCT.</p>	<p>Compromiso 1064: Vamos a impulsar un desarrollo integral del estado, cuidando sus recursos naturales, abriendo espacios y oportunidades para nuestros empresarios y profesionistas, generando un piso de oportunidades parejo para los ciudadanos y mirando al mundo y a México con una oferta económica ambiciosa y de vanguardia.</p>
	<p>Compromiso 1071: Elaborar un Estudio de Gran Visión, revisable cada 4 años por un Comité Ciudadano. Que sea avalado por la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima como normativo, que cubra las expectativas de crecimiento económico a 18 años (3 sexenios). El análisis y proyección de los principales actores productivos del estado es fundamental para definir el rumbo económico que debe seguir Colima en el mediano y largo plazo. Asimismo, las áreas y sectores potenciales deberán considerar su vocación económica cuando menos en un horizonte de tiempo de 3 mandatos y proporcionarles a los inversionistas locales y foráneos la seguridad del rumbo del crecimiento económico. Debe garantizarse la continuidad a través de la evaluación y actualización ciudadana cada 4 años.</p>
	<p>Compromiso 1129: Creación y rehabilitación de infraestructura para los comerciantes.</p>

Proyecto	Compromisos notariados
<p>Proyecto de Viabilidad de un Nuevo Aeropuerto Geocéntrico.</p>	<p>Compromiso 1064: Vamos a impulsar un desarrollo integral del estado, cuidando sus recursos naturales, abriendo espacios y oportunidades para nuestros empresarios y profesionistas, generando un piso de oportunidades parejo para los ciudadanos y mirando al mundo y a México con una oferta económica ambiciosa y de vanguardia.</p> <p>Compromiso 1071: Elaborar un Estudio de Gran Visión, revisable cada 4 años por un Comité Ciudadano. Que sea avalado por la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima como normativo, que cubra las expectativas de crecimiento económico a 18 años (3 sexenios). El análisis y proyección de los principales actores productivos del estado es fundamental para definir el</p>

	<p>rumbo económico que debe seguir Colima en el mediano y largo plazo. Asimismo, las áreas y sectores potenciales deberán considerar su vocación económica cuando menos en un horizonte de tiempo de 3 mandatos y proporcionarles a los inversionistas locales y foráneos la seguridad del rumbo del crecimiento económico. Debe garantizarse la continuidad a través de la evaluación y actualización ciudadana cada 4 años.</p>
	<p>Compromiso 1129: Creación y rehabilitación de infraestructura para los comerciantes.</p>

Proyecto	Compromisos notariados
<p>Proyecto de Promoción de un Clúster de Infraestructura Energética en el Vaso II de la Laguna de Cuyutlán.</p>	<p>Compromiso 1064: Vamos a impulsar un desarrollo integral del estado, cuidando sus recursos naturales, abriendo espacios y oportunidades para nuestros empresarios y profesionistas, generando un piso de oportunidades parejo para los ciudadanos y mirando al mundo y a México con una oferta económica ambiciosa y de vanguardia.</p> <p>Compromiso 1071: Elaborar un Estudio de Gran Visión, revisable cada 4 años por un Comité Ciudadano. Que sea avalado por la Ley de Planeación Democrática para el Desarrollo del Estado de Colima como normativo, que cubra las expectativas de crecimiento económico a 18 años (3 sexenios). El análisis y proyección de los principales actores productivos del estado es fundamental para definir el rumbo económico que debe seguir Colima en el mediano y largo plazo. Asimismo, las áreas y sectores potenciales deberán considerar su vocación económica cuando menos en un horizonte de tiempo de 3 mandatos y proporcionarles a los inversionistas locales y foráneos la seguridad del rumbo del crecimiento económico. Debe garantizarse la continuidad a través de la evaluación y actualización ciudadana cada 4 años.</p> <p>Compromiso 1129: Creación y rehabilitación de infraestructura para los comerciantes.</p>