

Integración entre ingeniería, derecho y certeza jurídica, factor clave para el desarrollo portuario: Colegio de Ingenieros Civiles de México

- *Integración temprana de ingeniería y derecho reduce riesgos, optimiza inversiones y acelera autorizaciones: **Luz Alicia Iturbe De Garay, Consejera Jurídica de la API de Tamaulipas***
- *Cómo equilibrar el control y la competitividad, cómo dar certeza jurídica al inversionista, cómo modernizar nuestros puertos y cómo integrar la ingeniería y el derecho desde la planeación, son los nuevos retos: **Jesús Campos López, presidente del Consejo Directivo del CICM***

Ciudad de México, a 25 de mayo de 2026.- La transferencia del sector portuario de la entonces Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la Secretaría de Marina, transformó los procesos regulatorios y exige nuevas estrategias de coordinación, por lo que las autoridades se deben acercar hacia las asociaciones especializadas en obras, infraestructuras y normas, pues el reto no es técnico o jurídico, es de integración, dijo la doctora **Luz Alicia Iturbe De Garay, consejera Jurídica de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A de C.V.**, en la conferencia titulada “**Situación actual del Sistema Portuario Nacional: en dónde estamos y hacia dónde debemos ir**”, que se llevó a cabo en las instalaciones del **Colegio de Ingenieros Civiles de México**.

Jesús Campos López, presidente del XVI Consejo Directivo del CICM, señaló que la transferencia del sector portuario marcó un punto de inflexión en la gobernanza portuaria, modificó procesos regulatorios, la supervisión técnica, las prioridades, las estrategias y los tiempos de autorización en la relación con los inversionistas.

“Hoy enfrentamos otros retos”, agregó **Campos López**, “cómo equilibrar el control y la competitividad, cómo dar certeza jurídica al inversionista sin sacrificar la rectoría del Estado, cómo modernizar nuestros puertos para responder a las demandas y al reordenamiento del comercio global y cómo integrar la ingeniería y el derecho desde la planeación misma a cada proyecto”. A lo anterior, sumó los desafíos estructurales de ingeniería civil como el dragado para el mantenimiento de gran profundidad; la ampliación de muelles y patios; la conectividad ferroviaria y carreteras de última milla; la resiliencia de la infraestructura ante el cambio climático y los eventos meteorológicos extremos; y la incorporación de tecnologías digitales para la operación portuaria. “Son retos que no se resuelven con una sola disciplina o una sola institución”, concluyó el **presidente del CICM** en su mensaje de presentación de la conferencia.

Como introducción a la forma de administrar los puertos, **Luz Alicia Iturbe De Garay, consejera Jurídica de la Administración Portuaria Integral de Tamaulipas**, explicó las reformas a la Ley de Puertos de 1994, con la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (APIs), con un título de concesión otorgado por el gobierno federal de 50 años, con miras a que en el futuro

fueran de administración privada; y de 2020, también modificando la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, y con lo que se transfirieron los puertos y la marina mercante de la entonces SCT a la Secretaría de Marina, además de la creación de las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAs) en sustitución de las APIs, y conservando el nombre de éstas para las empresas que tenían concesión y a las entidades federativas que tuvieran uno o un grupo de puertos bajo su administración.

Es así como actualmente, detalló la doctora en derecho marítimo y portuario, existen 105 puertos integrados al Sistema Portuario Nacional, de los cuales 103 están en el litoral de la República Mexicana, de los cuales 18 son abiertos al comercio internacional, es decir, son ASIPONAs. En cuanto a Administraciones Portuarias Integrales (APIs) que se mantienen concesionadas a los estados, la experta refirió la API Quintana Roo, API Campeche, Sistema Portuario Veracruzano (APISPV), Matamoros (API TAM), y API La Paz, BCS; mientras ya no hay APIs privadas.

En cuanto a los diez puertos principales en México por número de contenedores manejados (TEUs), **Luz Alicia Iturbe** refirió en primer lugar a Manzanillo, con 3,699,000 (TEUs); en segundo lugar, Lázaro Cárdenas, con 1,869,000; tercero, Veracruz, 1,140,000; cuarto, Altamira, 880,000; quinto, Ensenada, 272,000; sexto, Progreso, 200,000; séptimo, Coatzacoalcos, 16,404; octavo, Guaymas, 15,695; noveno, Mazatlán, 12,221, y décimo, Dos Bocas, 190 TEUs.

Sobre los cambios que significó la transferencia de la administración del sistema portuario de la SCT a la Marina, la consejera jurídica de la API Tamaulipas enumeró: procesos regulatorios más exigentes; supervisión técnica más estricta; prioridades técnicas que retrasan las autorizaciones y menor relación con inversionistas. Como ejemplo de las repercusiones, **Iturbe** presentó un comparativo de 2018-2020 y 2021-2025, con una disminución del promedio de carga de -6%, con una recuperación post-covid pero no lineal, mostrando una presión operativa y aduanal; una inversión sin cambios; mayor densidad logística y presión sobre terminales; con mayor seguridad y coordinación con el modelo de la Secretaría de Marina, con mayor trazabilidad documental y técnica, pero que generan retrasos en la operación.

Por lo anterior, la doctora **Luz Alicia Iturbe** concluyó que el principal desafío de los puertos mexicanos es encontrar un equilibrio entre seguridad y operatividad, ya que una sobreregulación enfocada únicamente en controles y vigilancia puede afectar la eficiencia logística y la competitividad internacional del país. Por ello, la conferencista recomendó diseñar procesos que integren seguridad y competitividad, a través de: expediente técnico único, que integre desde el inicio obras, impacto operativo, seguridad, ambiental, aduanal y financiero; ventanilla y trazabilidad únicas; planeación por capacidad; certidumbre contractual; indicadores públicos y gobernanza institucional para resolver cuellos de botella.

“La certeza jurídica es condición indispensable para el desarrollo portuario sostenible”, sentenció la funcionaria portuaria. “Debe de haber una integración, entre lo técnico, lo

jurídico, todo dentro de la norma. México necesita coordinación, no solo infraestructura, tiene que haber una coordinación entre todos los medios y la certeza jurídica es una condición indispensable para el desarrollo portuario sostenible”, aseguró **Iturbe De Garay**, quien agregó que “la integración temprana de ingeniería y derecho reduce riesgos y genera una optimización en las inversiones y acelera autorizaciones”.

En sus comentarios, **Antonio Moreno Gómez, presidente de la Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria, Marítima y Costera A.C. (AMIP)**, consideró que, más allá de cuál secretaría administre los puertos, lo fundamental es garantizar certeza jurídica, continuidad en los programas maestros de desarrollo y cumplimiento de la planeación estratégica. El presidente de la AMIP dijo que el principal reto sigue siendo la planeación y la integración logística entre puertos, carreteras y ferrocarriles, ya que muchos recintos enfrentan cuellos de botella por falta de coordinación entre dependencias.

Por su parte, **Raúl Correa Arenas, coordinador del Subcomité de Puertos del CICM**, coincidió que el principal desafío sigue siendo la planeación estratégica y la integración eficiente en puertos, carreteras, ferrocarriles y aduanas, ya que la seguridad y los controles operativos no deben frenar la eficiencia logística. Finalmente, aseveró que México cuenta con puertos altamente competitivos, pero requiere mayor coordinación institucional y mejor canalización de recursos para consolidar el desarrollo marítimo-portuario.

oOo

Acerca del Colegio de Ingenieros Civiles de México

El Colegio de Ingenieros Civiles de México, A.C. fue constituido el 7 de marzo de 1946 por un grupo visionario y establecidos sus principios básicos, de conformidad con la Ley Reglamentaria del Artículo 5º Constitucional, relativo al ejercicio de las profesiones y al Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común y para toda la República en Materia Federal. Dicho ordenamiento establece entre sus objetivos el vigilar el ejercicio profesional, promover la expedición de leyes, reglamentos, auxiliar a la administración pública, proponer aranceles profesionales, prestar la más amplia colaboración al poder público como órgano de consulta e interlocución del Estado, colaborar en la elaboración de planes de estudio profesionales, entre otros aspectos. Visítanos en: <https://cicm.org.mx/> y sigue nuestras redes sociales.

Contacto de prensa:

Rocío Díaz González
rocio@quadrant.com.mx
Cel. 5518843809