



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



**NOVENA REUNIÓN ORDINARIA  
DEL COMITÉ DE OPERACIONES DEL  
PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SINALOA 2022.**

En el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, siendo las 12:00 horas del día 15 de Septiembre de 2022, en la sala de juntas de la Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V., se reunieron los C.C. integrantes del comité:

CONTRALM. GABRIEL GUZMAN COMPARÁN	COMANDANTE OCTAVA ZONA NAVAL MILITAR TOPOLOBAMPO.
CAP. JESUS LÓPEZ CONTRERAS.	CAPITANIA DE PUERTO DE TOPOLOBAMPO.
ING. RAMIRO JESUS COTA GASTELUM.	GERENTE DE OPERACIONES E INGENIERÍA DE ASIPONA TOPOLOBAMPO.
LIC. JOSÉ LUIS AGUILAR GONZÁLEZ.	SECCIÓN ADUANERA DE TOPOLOBAMPO.
ING. JUAN MANUEL GONZÁLEZ ÁLVAREZ.	SADER-SENASICA.
ING. RAÚL CERÓN RODRÍGUEZ.	PROFEPA.
LIC. LUIS GERMÁN MARTÍNEZ AGUILAR.	INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN.
LIC. MARÍA LUISA SHIMIZU AISPURO.	SEMARNAT- CULIACÁN.
LIC. ANDRÉS RAMAGNOLI BOUÉ.	TERMINAL TRANSOCEÁNICA DE TOPOLOBAMPO, S.A. DE C.V.
ING. DANIEL CAMACHO CHALE.	TERMINAL MARÍTIMA DE TOPOLOBAMPO, S.A. DE C.V.
ING. VICTOR HUGO SANCHEZ F.	INSUMOS Y SERVICIOS AGRÍCOLAS DE OCCIDENTE, S.A. DE C.V.
ING. LENNIS H. GONZÁLEZ VÁZQUEZ.	TRANSPORTACIÓN MARÍTIMA DE CALIFORNIA, S.A. DE C.V.
C. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX.	SERV. DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN, S.A. DE C.V.
DR. CÉSAR LEOBARDO CORTES LÓPEZ.	COMISIÓN FEDERAL PARA LA PROTECCIÓN CONTRA RIESGOS SANITARIOS.

*[Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page, including a large signature at the top and vertical text 'P.A. Fco. Javier Lizarraga' and 'L.M.' at the bottom.]*





**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



LIC. JUAN A. ZAMORANO MONTOYA.	AGENCIA ADUANAL ZAMORANO, S.C.
LIC. MARIANA GUNTER SERRANO.	INTERTUG MÉXICO, S.A. DE C.V.
ING. JESÚS TADEO ÁLVAREZ YANES.	CEMEX.
ING. JESÚS E. BUSTAMANTE REYNOSO.	RESIDENTE DE ALMACENAMIENTO Y SERVICIOS PORTUARIOS, PEMEX.
LIC. JESÚS A. QUINTERO RODRÍGUEZ.	NAVECOPA, S. DE R.L. DE C.V.
LIC. OTONIEL ACOSTA ROMERO.	PESOS Y MEDIDAS DE LOS MOCHIS, S.A. DE C.V.
CAP. ADOLFO REYES LAZO.	PILOTOS.
C. JOSÉ FIDENCIO SAUCEDA CHACÓN.	SINDICATO CROM.
LIC. OMAR GILBERTO CHAVEZ ARMENTA.	TERMINAL FERROVIARIA.
C. CARLOS FRANCISCO CRUZ VIZACARRA.	REPRESENTANTE DE LOS TRANSPORTISTAS.
LRCI. HEBERT FERNANDO CERVANTES BARRETO.	MARITIMEX.
ING. JOSÉ ANGEL NÉVAREZ ZAMUDIO.	SENASICA.
P.N. CAROL ADÁN RODRIGUEZ VALDEZ.	SUPERVISOR DE PROTECCION Y MARINA IENOVA
ING. LUIS ALFREDO MARÍN LÓPEZ.	GERENTE DE PLANTA TRT

Fungen como invitados en la sesión:



P.A. Fco. Javier Lizarraga R17



**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



P.A. Fco. Javier  
Licarraga Ruiz

LIC. MARIA DEL PILAR CALLEJA.	GERENTE DE COMERCIALIZACIÓN ASIPONA TOPOLOBAMPO.
LIC. ELVIA LOURDES MARTÍN MATA.	TITULAR DEL ORGANO INTERNO DE CONTROL ASIPONA TOPOLOBAMPO.
ING. MOISÉS FLORES BONILLA.	SUBGERENTE DE INGENIERÍA ASIPONA TOPOLOBAMPO.
ING. JASSIEL ARTURO ESTRADA VALENCIA	SUBGERENTE DE OPERACIONES ASIPONA TOPOLOBAMPO.
ING. LUIS ALBERTO LÓPEZ FAVELA.	JEFE DE OPERACIONES ASIPONA TOPOLOBAMPO.
ING. VICTOR JAVIER DORANTES BALDERRAMA.	SUBGERENTE DE PROTECCIÓN ASIPONA TOPOLOBAMPO.

*[Handwritten signature]*

**I. Apertura de la reunión.**

El Ing. Ramiro Jesus Cota Gastelum, Gerente de Operaciones e Ingeniería de esta Entidad, agradece la asistencia y da la bienvenida a los presentes.

**II. Lista de asistencia y verificación del quórum.**

Toda vez que se encontraban presentes la mayoría de los miembros permanentes y suplentes, se procede a declarar y se pone a consideración de los miembros del comité el orden del día siguiente:

- I. Apertura de reunión.
- II. Lista de asistencia y verificación del quórum.
- III. Lectura y, en su caso, aprobación del acta de la sesión anterior.
- IV. Situación operativa a AGOSTO 2022.
- V. Asuntos generales.
- VI. Clausura.

*[Handwritten signature]*

**III. Lectura y, en su caso, aprobación del acta de la sesión anterior.**

Toda vez que el documento que contiene el acta de la sesión anterior se envió oportunamente a los integrantes del Comité y, a efecto de abreviar el desarrollo de la sesión, se solicitó a los miembros del Comité se dispense su lectura.

**IV. Situación operativa AGOSTO 2022.**

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*





### Movimiento de carga:

Se informó que se movilizó un total **495,630** toneladas en este mes de Agosto 2022, (se incluye movimiento de petróleo y derivados), del movimiento total generado. En petróleos y derivados representa un **19.31%** de carga movilizada, con **95,760** toneladas, granel agrícola un **16.16%** de carga movilizada, con **80,072** toneladas, granel mineral un **16.17%** de carga movilizada, con **80,097** toneladas, y en carga general un **48.36%**, de carga movilizada, con **239,701** toneladas.

### Evolución por tipo de carga:

En **granel agrícola** se registró un total de **80,072** toneladas en 2022, registrándose un decremento de la carga del **32.67%** respecto a **118,917** toneladas movilizadas en el mismo periodo del año 2021.

En **granel mineral** se registró un total de **80,097** toneladas en 2022, registrándose un decremento de la carga del **37.47%** respecto a **128,095** toneladas movilizadas en el mismo periodo del año 2021.

En **carga general**, se movilizó un total de **239,701** toneladas en Agosto 2022, registrándose un incremento del **27.93%** de las **187,367** toneladas movilizadas con respecto a Agosto de 2021.

En cuanto a **petróleo y derivados** se operaron **95,760** toneladas en 2022, registrando un incremento del **9.80%** con respecto a las **87,213** toneladas movilizadas en el mismo periodo del año (2021).

En la movilización total de Agosto 2022 contra 2021 se tuvo un decremento del **4.98%** de la carga.

### Movimiento de carga operado por cesionarios:

En el movimiento total de **495,630** toneladas registradas en este periodo de Agosto 2022 los diferentes cesionarios tuvieron participación de la siguiente manera: PEMEX **19.32%** movilizando **95,760** toneladas, CEMEX un **1.29%** movilizando **6,376** toneladas, ISAOSA un **0.27%** movilizando **1,354** toneladas, TMT un **16.16%** movilizando **80,072** toneladas, TRAMITADORA DEL PACIFICO **9.52%** movilizando **47,203** toneladas, TTT **6.97%** movilizando **34,536** toneladas, BAJA FERRIES **32.40%** movilizando **160,600** toneladas, TMC **14.07%** movilizando **69,729** toneladas.

### Movimiento acumulado de carga general:

En cuanto a movimiento acumulado de carga general se movilizaron un total de **239,701** toneladas, teniendo un incremento del **27.93%**.

*Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page.*





En **cabotaje de salida** este año se tuvieron **168,266** toneladas, registrando un incremento del **30.19%** en comparación a las **129,248** toneladas movilizadas en el mismo periodo del año (2021).

En **cabotaje de entrada** se tuvo **62,063** toneladas en Agosto de 2022, teniendo un incremento del **14.40%** en comparación a las **54,252** toneladas del mismo periodo del año (2021).

En cuanto **exportación** resultó no comparable debido a que no hubo movimientos de este tipo de carga en el mes de Agosto de 2022.

En cuanto a **importación** se tuvo **9,372** toneladas en Agosto de 2022, teniendo un incremento del **142.36%** en comparación a las **3,867** toneladas del mismo periodo del año (2021).

**Movimiento acumulado de granel mineral:**

En cuanto a movimiento acumulado de granel mineral se movilizaron un total de **80,097** toneladas en 2022, teniendo un decremento del **37.47%**.

En **cabotaje de salida** se movilizó un total de **8,731** toneladas, registrando un decremento del **0.89%** en comparación a las **8,809** toneladas del mismo periodo del año (2021).

En **cabotaje de entrada** resultó no comparable debido a que no hubo movimientos de este tipo de carga en el mes de Agosto del (2022).

En cuanto a **exportación** resultó no comparable debido a que no hubo movimientos de este tipo de carga en el mes de Agosto del (2022).

En el rubro de **importación** se movilizó un total de **71,366** toneladas registrando un incremento del **7.66%** en comparación a las **66,286** toneladas del mismo periodo del año (2021).

**Movimiento acumulado de granel agrícola:**

En cuanto a movimiento acumulado de granel agrícola se movilizaron un total de **80,072** toneladas en 2022, teniendo un decremento del **32.67%**.

En **cabotaje de salida** se movilizó un total de **31,000** toneladas, registrando un decremento del **22.34%** en comparación a las **39,917** toneladas del mismo periodo del año (2021).

En **cabotaje de entrada** resultó no comparable debido a que no hubo movimientos de este tipo de carga en el mes de Agosto del (2022).

P.A. Fco. Javier Lizarrosa Ruiz

Héctor Samuel Urd...





**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



En cuanto a **exportación** se movilizó un total de **33,872** toneladas registrando un decremento del **57.12%** en comparación a las **79,000** toneladas del mismo periodo del año (2021).

En el rubro de **importación** se movilizó un total de **15,200** toneladas, resultando no comprable ya que no hubo movimiento en ese rubro el año (2021).

**RENDIMIENTOS: Toneladas Horas Buque en Operación  
(AGOSTO 2022)**

En clasificación de rendimientos por empresa se presenta lo siguiente:

**Carga general suelta y unitizada:** En el manejo de esta carga suelta y unitizada, ISAOSA presenta un rendimiento de **208.230** THBO, TRIPLE T no presenta rendimiento este mes de agosto y TRAMITADORA DEL PACIFICO presenta un rendimiento de **208.230** mes de Agosto de 2022 teniendo un rendimiento establecido en las Reglas de Operaciones de **200.00** THBO.

**Granel agrícola:** En el manejo de granel agrícola, TMT presenta un rendimiento de **583.41** THBO, teniendo un rendimiento establecido en las Reglas de Operaciones de **633.34** THBO.

**Granel mineral semimecanizado:** En el manejo de granel mineral semimecanizado, TRIPLE T presenta un rendimiento de **340.33** THBO, ISAOSA no presenta rendimiento y TRAMITADORA DEL PACIFICO presenta un rendimiento de **248.33** THBO, teniendo un rendimiento establecido en las Reglas de Operaciones de **350.00** THBO.

**Carga Ro-Ro:** En el manejo de carga Ro-Ro, BAJA FERRIES presenta un rendimiento de **1234.43** THBO, y TMC **333.94** THBO, teniendo un rendimiento establecido de **775.00** THBO.

**Cementos (ductos):** En el manejo de cementos, CEMEX presenta un rendimiento de **84.81** THBO, y TRAMITADORA DEL PACIFICO presenta un rendimiento de **105.72** teniendo un rendimiento establecido de **180.00** THBO.

**Fluidos y petroleros alta densidad:** En el manejo de fluidos de alta densidad PEMEX presenta un rendimiento de **537.63** THBO, teniendo un rendimiento establecido de **833.34** THBO.

**Fluidos petroleros baja densidad:** En el manejo de petróleos de baja densidad, PEMEX presenta un rendimiento de **641.81** THBO, teniendo un rendimiento establecido de **833.34** THBO.

**Fluidos petroleros (gas):** En el manejo de gas, PEMEX presenta un rendimiento de **139.48** THBO, teniendo un rendimiento establecido de **250.00** THBO.

**THBO: TONELADAS HORAS BUQUE OPERACIÓN**

*[Handwritten signatures and notes in blue ink on the right side of the page, including a large signature at the top and several smaller ones below.]*





**V.- Asuntos Generales.**

Con fecha del 13 de septiembre de 2022 ASIPONA Topolobampo recibió un oficio por parte del representante legal de INTERTUG MEXICO, S.A. DE C.V., el Lic. Rolando Bautista Rodriguez donde emite información de unos problemas operativos los cuales serán atendidos, sedo la palabra al Cap. Jesus Lopez Contreras, Capitán de Puerto.

Toma la palabra el Capitán de puerto, en relación a este punto número 1 que dice lo siguiente:

**SITUACIÓN 1**

La embarcación HAFNIA TORQUOISE en fecha 30 de Agosto de 2022 a las 17:00 horas en Terminal de Pemex. Estando el remolcador MARA ya con cabo firme para el zarpe, recibe instrucción de Piloto de largar su cabo y retirarse de la maniobra a las 17:15 horas para dar servicio al arribo (aproximándose) de la embarcación DAIWAN GLORY con destino a Terminal de Graneles, cumple Remolcador MARA la instrucción y concluyendo junto con Remolcador APOLO este servicio, se presenta nuevamente a las 18:25 horas con embarcación HAFNIA TORQUOISE para el desatraque.

Hay que saber que el barco tiene un tiempo estimado de salida y un tiempo estimado de arribo y mucha veces se hace la programación en base a un tiempo estimado y varia, no es real se acuerda una hora y no llega y ese movimiento es el que provoca, pero también es muy cierto que muchas veces aprovechamos en salir por dos barcos en lugar de uno entonces eso también provoca ese tipo de situaciones.

La situación es muy clara y tiene que ser así, nosotros para el servicio de remolcador de utilizarse una hora que es el cobro que hace directamente INTERTUG para la maniobra, una hora aproximadamente si se pasa pues por consecuencia tiene un cargo, entonces en base a eso el departamento de operaciones tienen que programar el siguiente barco, tienen que coordinarse con el departamento de operaciones porque ellos son los programan los arribos y despachos de embarcaciones, si ustedes no se coordinan con operaciones va a seguir existiendo ese problema, mucho ojo el piloto no programa las embarcaciones la programa de departamento de operaciones y ustedes.

Ustedes les mandan el comunicado a Intertug donde requieren el servicio de remolque y si hay una modificación se debe de hacer la corrección inmediata si el barco sale o arriba después. El piloto de puerto puede sugerir el cambio por cuestiones de marea dependiendo el calado que el barco traiga lo cual puede impedir que el barco entre con marea alta. ¿Estamos de acuerdo? Pero si el barco viene en condiciones normales debemos hacer una coordinación correcta y evitar esa situación y aprovechar para evitar tantos gastos.

Entonces tomar la hora que nos corresponde y apegarnos estrictamente al servicio. El servicio se paga y el servicio cuando tú lo pagas es exclusivo.

Yo creo que con el tema uno y a mi parecer hasta ahorita y por lo poco que he visto en los oficios que mando MARITIMEX, voy hacer muy claro y la responsabilidad es de los dos.

P.A. Foa Javier  
Lizaraga Ruiz

*[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature at the top and several smaller ones below.]*





**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



A lo que voy ahorita a mi parecer se equivocó el capitán flores no tenía por qué haber soltado, lógico, si nos vamos a la parte técnica si lo debería de haber hecho porque venía el otro barco ya entrando ya había pasado el tiempo ya no queda de otra más que soltar el remolcador, pero siempre fue una falta de comunicación.

Es muy importante que se cumpla y que tengan muy informada al personal de INTERTUG para evitar ese tipo de situaciones.

En el punto 2 y 3 en relación a lo que dice el oficio, yo tuve conocimiento oportuno me hablo el capitán en la noche y en la madrugada pues se le comento al capitán del remolque que se designe ya que hacemos, tienes que autorizar el retiro del remolcador, por fortuna era el MEXICO STAR y SANTA MARCELA, esos barcos como todos sabemos que el MEXICO STAR pues no ocupa remolcador pero lo utiliza porque así está estipulado en las reglas de operaciones y en la ley de puertos, entonces si el caso del SANTA MARECELA sabemos que utiliza un solo remolcador.

Pero eso no dice y queda muy claramente que el prestar los servicios aprovechen. Es muy importante que ustedes como agentes consignatarios hagan valer también sus derechos. Hay que hacer lo propio, porque habrá veces que podamos ser tolerantes y habrá veces que no. Toma la palabra el Lic. Heber Cervantes de la agencia MARITIMEX, solo comentar que la agencia naviera no tuvo conocimiento hasta que ya no estaba el remolcador amarrado porque estaban desembarcando el buque.

En la voz Capitán López si Heber tu bajas 17:10.

Lic. Heber en uso de la voz, si 17:10 y el buque salió a la 16:15 prácticamente ya estaba soltando cuando notros bajamos y me notificó posteriormente el piloto yo le hable directamente con el capitán de puerto viendo el asunto y hasta ahorita pues se habló con INTERTUG y con PEMEX también tuve un acercamiento para ver el escenario porque nosotros desconocíamos la situación OPERATIVA, hay algo que le quiero comentar Capitán, en estas ocasiones nosotros estamos ciegos si hay otra agencia que tenga otro servicio de pilotaje o servicio de remolcadores porque estábamos haciendo los tramites de manera independiente, si el piloto nos asigna una hora a nosotros por ejemplo., El capitán Jesus López en uso de la voz, comenta; volvemos a lo mismo y acabas de cometer un error dijiste "si el piloto nos asigna uno hora" no, la programación tiene que ser estricta, escalonada, entre operaciones y ustedes y si no, no creo que funcione.

Toma la palabra la Lic. Mariana Gunter de INTERTUG, capitán yo si quería comentar que ayer por rebote nos enteramos que ya se retomaron la juntas de programación de arribos y no nos están invitando entonces si quiero tomar el punto para solicitar que nos inviten para que estemos asistiendo, por otro lado lo que usted menciona de la página web donde está la programación de arribos aunque se actualiza diariamente la verdad es que le faltan datos que nos pueden ser muy útiles para estar todos enterados, creo que es un modo muy fácil en cuanto las agencias como nosotros como prestador de servicio nos metemos y le damos clic a cualquier hora y podemos ver a qué hora están programados los buques para que sea la información fidedigna de la ASIPONA que es la responsable de la programación como bien dice el capitán son etas, sabemos que son etas y que pueden cambiar, pero si esa página se está actualizando, uno se mete y ahí se ve el riguroso turno y ahí te programas te toca y es una hora más o menos sabemos que puede ser más o un poquito menos pero ya están dados los horarios, los barcos saben, nosotros sabemos, la agencia saben y es más fácil respetarlo y evitar que se den estas situaciones.

Toma la palabra el capitán de puerto, pero ahí un problema también y esto es para los agentes consignatarios hay muchos que les falta mucha coordinación y es a última hora todo, porque muchos llegan que es Pemex y si nosotros continuamos con ese juego ellos van a continuar haciendo lo que ellos quieran.



*[Handwritten signatures and notes in blue ink on the right margin]*

P.A. Fco. Javier Lizarrago Ruiz  
Heber Cervantes





Vuelvo a lo mismo, es falta de coordinación.

Lic. Heber en uso de la voz, capitán hay momentos en que vamos a coordinar bien con la ASIPONA pero va haber otros momentos que la terminal de Pemex se coordinan ellos logísticamente internamente, incluso no me van a dejar mentir los que hemos operados los buques de Pemex en el caso de este buque que salió con este inconveniente ellos tienen sus reuniones después de las 13:00 horas o 14:00 horas y a nosotros nos notifican a las 16:00 horas o 17:00 horas, oye ocupó que atraques a las 21:00 horas o 20:00 horas.

Capitán López toma la palabra; escúchame, no son ellos los que les tienen que programar el arribo del barco.

Si Pemex tuviera los dos remolcadores como siempre fue anteriormente pues sin problema, pero no existen tienen que ocupar el de intertug.

Ahorita por ejemplo no hay otros remolcadores de Pemex, entonces tienes que ocupar el de intertug, entonces no son prioritarios ellos, la prioridad es la que marca el puerto, la que marca el departamento de operaciones ellos son lo que tienen que decir cuando, entonces les están dejando las manos del puerto a Pemex.

Si Pemex tuviera un servicio expedito y completo sin problema como lo tenían antes, entonces hay que atenerse a lo que tenemos en el puerto, está bien entendido, hay que coordinarse y consultarlo con el que corresponde, acuérdate que las reglas de operación son muy claras dicen: que el que domina los arribos y despachos de embarcaciones es la administración portuaria.

Yo soy la autoridad, yo sé lo que está mal y está bien, pero él es el que coordina, entonces tenemos que darles su lugar a ellos no a Pemex, Pemex es el solicitante, está bien.

Toma la palabra el Ing. Ramiro Jesus Cota Gastelum, Gerente de Operaciones e Ingeniería; continuamos con la sesión.

No existiendo más asuntos que tratar siendo las 12:37 horas se da por terminada la sesión.

**VI.- Clausura.**

El Ing. Ramiro Jesus Cota Gastelum agradece la presencia de cada uno de los invitados al Comité de Operación y siendo las 12:22 horas se da por clausurada esta sesión.

ASISTENTES	
NOMBRE	FIRMA
CAP. JESÚS LÓPEZ CONTRERAS.	
ING. RAMIRO JESUS COTA GASTELUM.	

P.A. Fouchevier Lizot/2019





**MARINA**  
SECRETARÍA DE MARINA



**CGPMM**  
COORDINACIÓN GENERAL  
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



ING. HECTOR SANDOVAL HERNANDEZ.	Héctor Sandoval Hdez
ING. DANIEL CAMACHO CHALE.	
ING. JESUS TADEO ALVAREZ.	P.A. Fdo. Javier Lizarraga Ruiz
C. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX.	
LIC. OTONIEL ACOSTA ROMERO.	
LIC. MARIANA GUNTER SERRANO.	Mariana Gunter
LRCI. HEBERT FERNANDO CERVANTES BARRETO.	
P. CAROL ADAN RODRIGUEZ VALDEZ.	
LIC. MARIA PILAR CALLEJA RAMIREZ.	
LIC. ELVIA LOURDES MARTÍN MATA.	
ING. VICTOR JAVIER DORANTES BALDERRAMA.	
ING. JASIEL ARTURO ESTRADA VALENCIA.	
ING. LUIS ALBERTO LÓPEZ FAVELA.	
ING. MANUEL EDEL LUQUE ACOSTA.	
ING. NOE ALEJANDRO OSUNA OCARANZA.	

