

---



# **PROYECTO ESCALERA NÁUTICA DEL MAR DE CORTÉS**

## **Documento Básico**

*9 DE JULIO DE 2001*

---

---

# **PROYECTO ESCALERA NÁUTICA DEL MAR DE CORTÉS**

## **Í N D I C E**

- I. Introducción (Pág. 3)**
  - II. Mercado (Pág. 5)**
    - a) Oferta actual
    - b) Oferta futura
    - c) Análisis de la Competencia
    - d) Demanda
    - e) Mercado potencial
    - f) Pronóstico de la Demanda
  - III. Descripción del Proyecto a Largo Plazo (Pág. 24)**
  - IV. Primera Etapa 2001-2006 (Pág. 33)**
    - a) Desarrollar la Franquicia de la Escalera Náutica
    - b) Incorporación de marinas existentes a la Franquicia.
    - c) Complementar instalaciones náuticas existentes para incorporarlas a la Franquicia.
    - d) Adquisición de reservas territoriales
    - e) Desarrollo de doce paradores y dos centros náuticos
    - f) Desarrollar el puente terrestre
    - g) Mejorar las rutas de internación terrestre.
  - V. Aspectos ambientales y sociales del Proyecto (Pág. 44)**
    - a) Antecedentes
    - b) Caracterización ambiental y social de la Región del Mar de Cortés.
    - c) Situación actual
    - d) Consideraciones sobre los impactos del Proyecto.
    - e) Lineamientos Estratégicos del Proyecto en materia ambiental y social.
    - f) Coordinación interinstitucional
    - g) Estrategia de Comunicación del Proyecto
  - VI. Soporte Institucional (Pág. 58)**
    - a) Convenio marco
    - b) Convenio FONATUR-Estados
    - c) Aprobación como Proyecto de Inversión
    - d) Fideicomisos
    - e) Reservas Territoriales
-

## I. INTRODUCCIÓN

México y en particular la región del Mar de Cortés tienen el más alto potencial para impulsar el turismo náutico. Por un lado, su cercanía con el enorme mercado potencial del oeste de la Unión Americana, y por el otro, sus vastos recursos naturales y marítimos le proporcionan una vocación extraordinaria para este segmento de turismo. El Mar de Cortés constituye, sin lugar a dudas, una de las regiones de mayor potencial náutico-turístico a escala mundial, lo que le confiere ventajas competitivas que deben ser aprovechadas.

En la actualidad se presentan importantes oportunidades para impulsar su desarrollo:

- ❑ El crecimiento del turismo náutico depende en gran medida de la fortaleza económica de los países emisores. En ese sentido, Estados Unidos seguirá consolidándose como una de las economías más fuertes del mundo.
- ❑ La industria náutica de los Estados Unidos está decidida a continuar con sus planes de expansión, por lo que se proponen recuperar su crecimiento histórico, del orden del 4% al 6% anual, en los próximos años.<sup>1</sup>
- ❑ Las marinas de la Costa Oeste de los Estados Unidos, en particular de California, se encuentran saturadas o muy cercanas a su saturación y son insuficientes para atender el crecimiento del mercado. Esa demanda insatisfecha puede ser atendida en México de contar con las condiciones que faciliten la internación y permanencia de las embarcaciones.
- ❑ El principal mercado potencial de embarcaciones mayores está conformado por los barcos de 30' a 55' de eslora, el cual enfrenta limitaciones para navegar grandes distancias, debido a su menor autonomía.

En México el turismo náutico es todavía una actividad incipiente, debido a la falta de infraestructura regional y náutica, en particular en la parte media de la Península de Baja California, que faciliten la internación de embarcaciones, aunado a la falta de información y certidumbre en los trámites. En conjunto, estos factores se traducen en condiciones de inseguridad y desconfianza que desalientan a los turistas náuticos.

Para atender esta situación y detonar el crecimiento gradual y sostenido del turismo náutico en la región, y contribuir de esta manera al fortalecimiento de la capacidad competitiva del país, reorientando los esfuerzos hacia un aprovechamiento integral del potencial turístico, FONATUR con su experiencia como organismo precursor del turismo planificado en México,

---

<sup>1</sup> Big Boat Bull Market Drives Marine Business in 1997. National Marine Manufacturers Association.

decidió llevar a cabo el “Proyecto de la Escalera Náutica del Mar de Cortés”, que se orienta al desarrollo de un nuevo producto dirigido hacia uno de los mercados de mayor potencial de respuesta: el turismo náutico.

La Escalera Náutica es un proyecto de largo plazo, de carácter regional que, a partir del aprovechamiento de lo existente y con inversiones mínimas de desarrollo, brindará una oferta integral de infraestructura y servicios de apoyo náutico, carretero y aéreo, y generará sinergias y notables efectos multiplicadores de la inversión, promoviendo con este fin la decidida participación de las Secretarías de Estado con atribuciones en esta materia, de los Gobiernos de los Estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, de trece municipios costeros en esos estados, así como de inversionistas privados y del sector social.

Asimismo, se inserta en las estrategias nacionales y sectoriales que persiguen estimular el desarrollo regional, apoyándose en la participación e iniciativa de los gobiernos estatales y municipales y del sector privado, para impulsar programas que vinculen a los centros turísticos con sus regiones de influencia y extender a las poblaciones los beneficios derivados, en un marco de planeación integral que responda a los criterios de sustentabilidad social, ambiental y económica.

Por todo ello, forma parte de los proyectos estratégicos que la administración del Presidente Vicente Fox ha decidido impulsar, ofreciéndole todo su respaldo.

Su puesta en marcha representa la oportunidad de dar un impulso definitivo a la actividad turística de México respondiendo a cuatro premisas básicas que hoy orientan al Sector:

- Diversificación de la oferta turística
- Impulso al desarrollo regional sustentable
- Bajo costo con alta rentabilidad
- Rápida implantación

## II. MERCADO.

### a) Oferta Actual

En la última década, el desarrollo de la infraestructura náutica en la región experimentó un crecimiento significativo. Entre 1990 y el año 2000 la oferta de posiciones de atraque se incrementó de 1,133 a 3,643 posiciones de atraque y de 6 a 21 marinas de capital privado. Esto representó un crecimiento del 12% promedio anual y un aumento de más del doble de posiciones, debido sobre todo a la participación de Ensenada en Baja California, donde se construyeron seis nuevas marinas y de Mazatlán, Sinaloa, donde la actividad náutica ha empezado a tener una respuesta positiva. La participación de Fonatur en el desarrollo náutico de la región ha sido definitiva con la construcción de la dársena de Cabo San Lucas que detonó el desarrollo del Corredor Los Cabos que actualmente cuenta con 7 campos de golf localizados en resorts turísticos orientados al turismo de altos ingresos.

Oferta de Marinas 2000

Estado	Localización	Marinas		Espacios		Total
		No.	Nombre	En Agua	En Seco	
B.C.	Ensenada /1	1	Marina Coral	387		387
		1	Baia Naval	89	60	149
		1	Clipper	33		33
		1	Baia Fiesta	16		16
		1	Normabere	30		30
		1	Bandidos Boat	8		8
Subtotal		6		563	60	623
B.C.S.	La Paz /1	1	Marina Palmira	197		197
		1	Marina La Paz	97		97
		1	Varadero de la Paz	26		26
		1	Diving Service	25		25
		1	Club Náutico de la Paz	4		4
		1	Don José Abaroa	38		38
		1	Marina Pichilingue /2	26		26
		Subtotal	7		413	
		Sta Rosalia /1	1	Marina Sta Rosalia	10	
	Cabo San Lucas /1	1	Cabo Isle Marina	362	302	664
Subtotal		9		785	302	1,087
Sonora	Puerto Peñasco	1	Marina Peñasco /1	26		26
		1	Bahia de Kino /3	0	35	35
	San Carlos	1	Marina San Carlos /2	350	300	650
		1	Marina Real /2	356	500	856
Subtotal		4		732	835	1,567
Sinaloa	Mazatlán	1	Marina Mazatlán /2	276		276
		1	Marina El Cid /2	90		90
	Subtotal	2		366	0	366
Gran Total		21		2,446	1,197	3,643

Fuentes: /1 Catastro Portuario 1998, SCT; /2 Investigación propia FONATUR; /3 Programa Nacional Náutico Turístico, 1990.  
TMCA de posiciones 1990 -1998 15.72%

Nota:

□ Operación de las marinas turísticas de la región del Mar de Cortés.

La mayoría de las marinas en el Mar de Cortés ofrecen una gama de servicios satisfactoria. En particular las marinas de Cabo San Lucas, El Cid en Mazatlán, Marina Coral en Ensenada y Palmira en La Paz tienen altos estándares en su infraestructura y en los servicios que prestan.

✓ Ocupación

- En las marinas de la región la ocupación mensual promedio a lo largo del año varía entre el 80% y el 100%.

✓ Estadía media

- La estadía varía en función de los servicios y de la oferta náutico-turística que se pueda encontrar en los puertos, así como de las actividades y atractivos que se realicen. En los sitios donde se organizan numerosos eventos la estadía llega a ser de 15 a 30 días.

✓ Tamaño de las posiciones de atraque.

- Las marinas tienen capacidad para atender a las embarcaciones mayores de 30' y pueden recibir megayates. El slip promedio es de 40'.

✓ Tarifas en marinas.

- Las tarifas más representativas de la región consideran el cobro de los servicios de las marinas en función del tamaño de la embarcación( pie) y la permanencia (día, mes y temporada). Las cuotas por día son de \$1 dólar/pie/día y al mes varía de \$8 a \$21 dólares/pie. Para efectos de este Proyecto se consideró de manera conservadora una tarifa de \$1 dólar/pie/día para estancias cortas y de \$12 dólares/pie/mes para estancias prolongadas.

✓ Otros cobros

- El Derecho de uso del puerto en las marinas que se localizan dentro de una Administración Portuaria Integral (API) puede variar de 8 a 20 dólares en función de la eslora.
- El uso de rampa asciende de 10 a 30 dólares.
- Marina Seca =150 dólares por mes
- Dormir en la embarcación = 50 dólares por persona/mes

✓ Servicios asociados.

- Hotel de cuatro y cinco estrellas
- Restaurante

- Minisuper
- Rampa de botado
- Gasolina
- Energía eléctrica
- Bombeo de sentinas
- Agua potable
- Televisión por cable
- Baños y vestidores
- Estacionamiento
- Reparaciones menores
- Mantenimiento a las embarcaciones

**CARACTERÍSTICAS DE LAS PRINCIPALES MARINAS DE LA REGIÓN DEL MAR DE CORTÉS.**

Bahías y Marinas	Posiciones en agua	Tamaños	Ocupación	Precio/Pie/mes	Teléfono	Casillero	Acceso Controlado	Baños	Restaurante	Rampa de Botado	Muelle de Combustible	Marina Seca
<b>Guaymas-San Carlos, Son.</b>												
Marina San Carlos	350	31-60'	80-100%	\$7-\$7.50	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Franquicia	300 posiciones
Marina Real	356	50'	20-30%		SI	NO	NO	-	NO	SI	Franquicia	300 posiciones
<b>Mazatlán, Sin.</b>												
Marina Mazatlán	276	50'			SI	SI	NO	SI	SI	SI	Sin Franquicia	NO
Marina El Cid	90	50'	80%		SI	SI	SI	SI	SI	SI	SI	NO
<b>La Paz, B.C.S.</b>												
Marina La Paz	97	30'-70'	80-100%	\$9.50-\$12.0	SI	SI	SI	SI	SI	NO	NO	130 posiciones
Marina Don Jose	38	40'	95-100%	\$8.80	SI	NO	SI	SI	Cerca	SI	NO	NO
Marina Palmira	197	30'-100'+	95-100%	\$10.25-\$14.75	SI	NO	SI	SI	SI	SI	Sin Franquicia	100 posiciones
<b>Cabo San Lucas, B.C.S.</b>												
Marina Cabo San Lucas	362	45'	85-100%	\$12.0-\$21.0	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Franquicia	302 Posiciones
<b>Ensenada, B.C.</b>												
Marina Coral	387	25-65'+	70-100%	\$8.0 - 12.0	SI	SI	SI	SI	SI	SI	Franquicia	60 Posiciones
Baja Naval Marina	89	20-120'	60-100%	\$ 6.0-\$8.0	SI	SI	SI	SI	SI			

**b) Oferta Futura.**

Actualmente se encuentra en construcción la marina de Puerto Salinas en Ensenada, que incrementará la oferta con 520 posiciones en agua y 240 espacios en seco, así como Ensenada Cruiseport Village con 188 posiciones. Sin embargo, las expectativas que genera el enorme mercado potencial han favorecido la respuesta de los inversionistas, que cuentan con

planes y proyectos por alrededor de 5,500 posiciones de atraque, lo que de acuerdo con los estudios e investigaciones que se han realizado estimularían la respuesta inmediata de la demanda.

### **c) Análisis de la Competencia.**

En la Costa Oeste de los Estados Unidos existe una oferta de 84,800 posiciones de atraque distribuidas en los estados de California que cuenta con 61,700, Washington con 15,600 y Oregon con 7,500. En California, la oferta se concentra en el sur del estado, en los condados de Ventura, Santa Bárbara, Los Ángeles, Orange y San Diego, donde se localizan 95 marinas con alrededor de 38,800 posiciones, el 63% del total de la entidad.

En años recientes no se registra crecimiento en esta oferta y no existen planes de expansión, a pesar de que un gran número de las marinas no están respondiendo a la mayor demanda de posiciones para embarcaciones mayores que se está presentando.

#### ☐ Operación de las marinas turísticas del estado de California

##### ☒ Ocupación

- Actualmente las marinas están recuperando niveles de ocupación plena, de 80% a 95%, existiendo una mayor demanda en las marinas que cuentan con posiciones para embarcaciones de 30' a 60' de eslora, mientras que existe una subocupación en las posiciones de 20' a 30'.

##### ☒ Tarifas en marinas

- La mayor parte de las marinas cobran el alquiler de las posiciones por mes. Las marinas más solicitadas cobran entre \$12 y \$15 dólares por pie/mes y en algunos casos llegan a establecer contratos de arrendamiento por año.
- Las tarifas de alquiler varían en función de la demanda local entre \$7 dólares y \$14 dólares por pie/mes. Las mejor localizadas cobran tarifas más altas que varían de \$14 a \$18 y que pueden elevarse hasta \$27 dólares por pie/mes.

##### ☒ Otros cobros

- Uso de rampa: \$4.5 a \$6.5 dólares
- Bombeo de sentinas: \$25 dólares
- Tarifa por mantenimiento: \$0.8-\$2.0 dólares
- Galón de diesel: \$1.0-\$1.5 dólares
- Marina seca: \$13.0 dólares al mes por pie



- ✓ Características de marinas de California.
  - Acceso controlado
  - Servicios de agua, energía eléctrica y teléfono en embarcaderos
  - Baños y regaderas
  - Casilleros
  - Instalaciones para lavandería
  - Muelles para el abastecimiento de combustible
  - Estaciones de bombeo de sentinas
  - Servicio de mecánicos
  - Reciclaje de lubricantes
  - Rampas para botar barcos
  - Venta de carnada

#### d) Demanda.

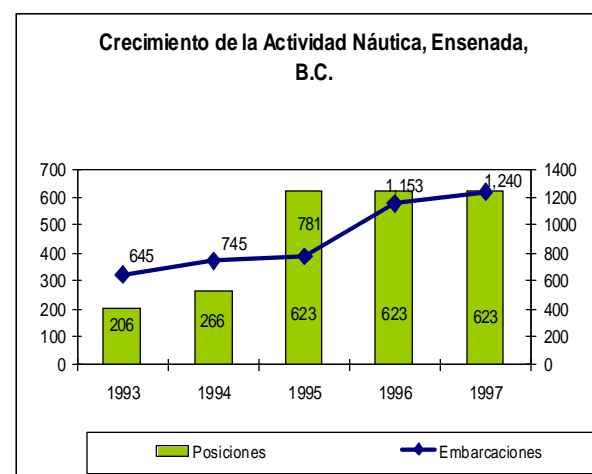
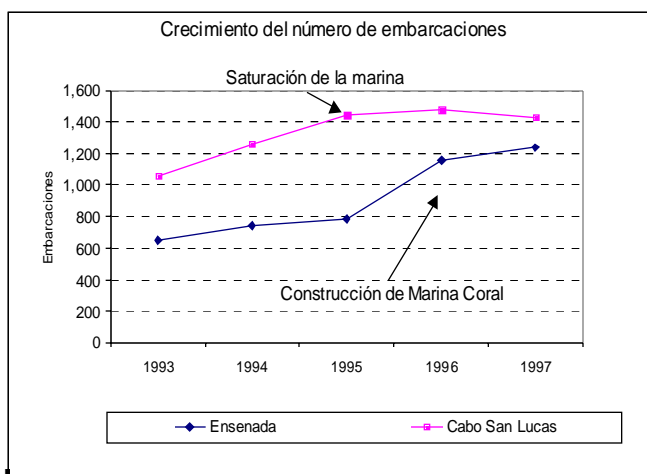
- ✓ Afluencia de embarcaciones a la Región del Mar de Cortés

La internación de embarcaciones a la región se realiza principalmente desde los Estados Unidos tanto por vía marítima, a través de Ensenada y Cabo San Lucas, como por vía terrestre a través de las entradas fronterizas de Tijuana, Mexicali, Sonoyta y Nogales hacia los destinos de Ensenada, San Felipe, Puerto Peñasco y Guaymas-San Carlos. De acuerdo con las tendencias de los puertos analizados, se observa un elevado crecimiento en Ensenada de casi un 18% anual con respecto a las marinas de Los Cabos y de La Paz, que oscilan entre el 1% y el 2%, derivado en el primer caso de su cercanía con Estados Unidos, mientras que hacia el Sur, la inexistencia de condiciones favorables inhibe que se internen las embarcaciones sobre todo las medianas que tienen menor autonomía.

TENDENCIAS DE CRECIMIENTO EN LAS MARINAS DE LA REGIÓN

Puerto	Arribos		TMCA 1998-93	Incremento Anual 1993-1998
	1993	1998		
Ensenada	645	1460	17.7%	136
Los Cabos	1058	1093	0.7%	6
La Paz	594	658	2.1%	11
<b>Suma</b>	<b>2295</b>	<b>3211</b>	<b>6.9%</b>	<b>153</b>

Un aspecto que resulta importante destacar es la estrecha relación entre el crecimiento de la oferta y la demanda. Ante el crecimiento de la oferta existe una respuesta automática de la demanda. Por ejemplo en el caso de Los Cabos se observa una tendencia a la baja en el crecimiento del número de embarcaciones, debido a la saturación de la marina. Por el contrario, en Ensenada, el crecimiento de embarcaciones muestra un importante incremento debido a la expansión de la oferta. En 1990, Ensenada prácticamente no contaba con una oferta de marinas. A partir de 1993 se inició la construcción de la mayor parte de la infraestructura náutica existente, observándose un incremento significativo en 1996 con la construcción de Marina Coral, con 387 posiciones más, lo que provocó que el número de embarcaciones se incrementara en un 60% de 1995 a 1997.



## Internación marítima.

Los principales accesos marítimos a la región los constituyen los puertos de Ensenada y Cabo San Lucas.

## Ensenada

Ensenada constituye el primer puerto de entrada desde el Norte por el litoral del Pacífico. Por este puerto arribaron 1,240 embarcaciones en 1997, observándose una tendencia acelerada en el crecimiento de la demanda equivalente a una tasa del 17.8% en promedio anual. El crecimiento experimentado significó que se duplicara el número de embarcaciones de 1997 con respecto a 1993.

Por su cercanía a los Estados Unidos, en particular a California, la mayor parte de las embarcaciones que arriban a Ensenada provienen de ese país (80%). Las embarcaciones provenientes de otros puertos del extranjero representan el 13% y sólo una mínima parte (7%) provienen del Sur.

El número de embarcaciones que proviene de los Estados Unidos crece con una tasa del 17.7% en promedio anual. Las embarcaciones que provienen de otros puertos del extranjero crecen al 42.5% por lo que están incrementando significativamente su participación, mientras que las embarcaciones que provienen del Sur apenas logran mantener su crecimiento, que llega a ser hasta negativo en el caso de las que arriban desde Cabo San Lucas.

**Principales puertos de origen de las embarcaciones a Ensenada, B.C.**

	1993	1994	1995	1996	1997	%	TCMA
Estados Unidos							
Long Beach	12	16	23	45	47	3.8%	40.7%
Los Angeles	12	21	53	37	42	3.4%	36.8%
New Port Beach	14	20	23	49	83	6.7%	56.0%
San Diego	475	543	528	775	813	65.6%	14.4%
Subtotal E.U.A.	513	600	627	906	985	79.4%	17.7%
Otros Extranjero y E.U.A.	39	41	45	161	161	13.0%	42.5%
Total extranjeros	552	641	672	1067	1146	92.4%	20.0%
México							
Cabo San Lucas	44	56	56	40	41	3.3%	-1.7%
Otros Nacionales	49	48	53	46	53	4.3%	2.0%
Total México	93	104	109	86	94	7.6%	0.3%
Gran total	645	745	781	1153	1240	100.0%	17.8%

Fuente: Capitanía de Puerto de Ensenada, B.C. 1998.

**EMBARCACIONES NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE ARRIBAN AL PUERTO DE  
DE ENSENADA, B.C.**

MESES	1993	1994	1995	1996	1997	1998 1/	PROM.
ENERO	47	63	37	83	81	95	68
FEBRERO	49	61	100	88	83	98	80
MARZO	60	53	51	85	87	102	73
ABRIL	34	82	47	91	97	114	78
MAYO	65	77	60	68	116	137	87
JUNIO	47	56	28	85	75	88	63
JULIO	59	87	66	89	124	146	95
AGOSTO	46	13	43	83	80	94	60
SEPTIEMBRE	37	61	35	49	107	126	69
OCTUBRE	25	7	75	97	133	157	82
NOVIEMBRE	94	114	162	205	151	178	151
DICIEMBRE	82	71	77	130	106	125	98
<b>TOTALES</b>	<b>645</b>	<b>745</b>	<b>781</b>	<b>1,153</b>	<b>1,240</b>	<b>1,460</b>	<b>1,004</b>
Variación anual	16% 5% 48% 8% 18%						
TCMA 1993-1998	18%						

Fuente: Capitanía de Puerto de Ensenada, B.C.

\_1/ Estimado

**Principales puertos de destino de las embarcaciones a Ensenada, B.C.**

	1993	1994	1995	1996	1997	%	TCMA
Pacífico México							
Cabo San Lucas	141	154	106	155	116	13.6%	4.8%
Acapulco	27	0	20	16	13	1.5%	-16.7%
Puerto Vallarta	14	17	5	27	26	3.0%	16.7%
La Paz	39	47	34	57	83	9.7%	20.8%
<b>Subtotal Litoral Pacífico</b>	<b>221</b>	<b>218</b>	<b>165</b>	<b>255</b>	<b>238</b>	<b>27.8%</b>	<b>1.9%</b>
Otros Nacional	35	45	56	51	36	4.2%	0.7%
<b>Total México</b>	<b>256</b>	<b>263</b>	<b>221</b>	<b>306</b>	<b>274</b>	<b>32.0%</b>	<b>1.7%</b>
Estado Unidos							
San Diego	314	366	378	608	546	63.9%	14.8%
Otros Extranjero y E.U.A.	22	36	26	36	35	4.1%	12.3%
<b>Total Extranjeros</b>	<b>336</b>	<b>402</b>	<b>404</b>	<b>644</b>	<b>581</b>	<b>68.0%</b>	<b>14.7%</b>
<b>Gran total</b>	<b>592</b>	<b>665</b>	<b>625</b>	<b>950</b>	<b>855</b>	<b>100.0%</b>	<b>9.6%</b>

Fuente: Capitanía de Puerto de Ensenada, B.C. 1998.

## Cabo San Lucas.

Este puerto constituye la puerta de acceso marítima al Mar de Cortés, por el que arriban en promedio alrededor de 1,300 embarcaciones al año. De 1993 a 1996, este puerto mostró una tasa de crecimiento cercana al 12%. Sin embargo, de 1996 a 1998, ha presentado tasas negativas que significan una disminución del 26% del número de arribos.

En Cabo San Lucas la composición del mercado por origen varía significativamente al de Ensenada, por ser un destino interior de gran atractivo tanto para las embarcaciones que provienen del Norte como del Sur. En 1998 arribaron a este puerto 1,435 embarcaciones de las cuales el 60% provinieron de Estados Unidos, el 25% provinieron del Sur y el 15% de la propia región

### EMBARCACIONES NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE ARRIBAN AL PUERTO DE

#### CABO SAN LUCAS, B.C.S.

MESES	1993	1994	1995	1996	1997	1998 1/	PROM.
ENERO	105	146	153	140	157	143	141
FEBRERO	133	107	157	113	135	97	124
MARZO	135	94	191	128	148	133	138
ABRIL	111	110	118	233	134	102	136
MAYO	73	116	128	117	112	69	103
JUNIO	32	82	49	64	72	48	55
JULIO	15	20	29	31	43	22	27
AGOSTO	17	22	24	25	30	19	23
SEPTIEMBRE	8	38	26	19	18	14	21
OCTUBRE	71	113	107	126	107	86	102
NOVIEMBRE	162	207	286	273	282	190	233
DICIEMBRE	194	223	178	211	196	170	195
TOTALES	1,056	1,258	1,446	1,480	1,434	1,093	1,294
Variación		19.1%	14.9%	2.4%	-3.1%	-23.8%	
TCMA 1993-1996							12%
TCMA 1996-1998							-14%

Fuente: Capitanía de Puerto de Cabo San Lucas, B.C.S.

\_1/ Cifras estimadas en 1998 a partir de octubre.

## La Paz.

Este puerto constituye un destino tradicional del Mar de Cortés, por el que arriban en promedio alrededor de 700 embarcaciones al año. De 1993 a 1998, este puerto mostró una tasa de crecimiento cercana al 2% debido a las fluctuaciones erráticas que ha tenido en el arribo de embarcaciones.

EMBARCACIONES NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE ARRIBAN AL PUERTO DE  
LA PAZ, B.C.S.

MESES	1993	1994	1995	1996	1997	1998 1/	PROM
ENERO	31	39	44	39	71	43	45
FEBRERO	35	40	46	38	68	50	46
MARZO	85	83	86	85	103	87	88
ABRIL	86	91	93	97	123	98	98
MAYO	76	83	85	80	101	80	84
JUNIO	37	48	48	46	66	46	49
JULIO	12	13	17	12	28	13	16
AGOSTO	14	14	19	14	27	14	17
SEPTIEMBRE	16	16	23	16	18	16	18
OCTUBRE	15	15	24	15	24	15	18
NOVIEMBRE	88	102	112	97	137	98	106
DICIEMBRE	86	98	118	96	103	98	100
TOTALES	594	642	714	635	869	658	658
Variación anual	8% 11% -11% 37% -24%						
TCMA 1993-1998	2%						

Fuente: Capitanía de Puerto de Cabo San Lucas, B.C.S.

\_1/ Cifras estimadas

## Estacionalidad

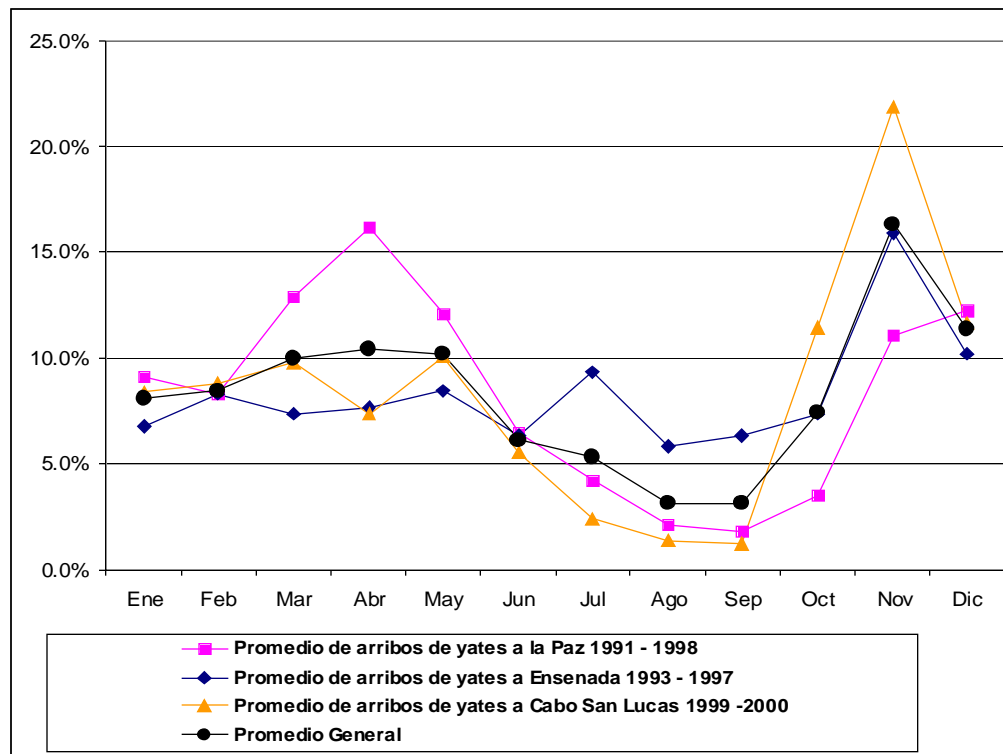
En Ensenada la afluencia de embarcaciones tiende a ser más equilibrada durante el año debido a la cercanía con San Diego y con otros condados vecinos de Los Ángeles, lo que le permite ser visitado realizando travesías relativamente cortas y contar con los apoyos necesarios para la navegación, concentrándose el flujo en los meses de julio y de septiembre a octubre.

En Cabo San Lucas, la estacionalidad es mucho más marcada, siendo más alta durante los meses de noviembre a marzo cuando se encuentran mejores condiciones climáticas para la navegación. Esta situación se agrava por la falta de apoyos que permitan hacer más seguro el recorrido desde los Estados Unidos.

Los meses de mayor afluencia son en general noviembre y diciembre y muy particularmente en la Paz los meses de marzo, abril y mayo debido a los eventos que se organizan.

### ESTACIONALIDAD DE ARRIBOS DE EMBARCACIONES

	TOTAL	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Promedio de arribos de yates a la Paz 1991 - 1998	100.0%	9.1%	8.3%	12.9%	16.2%	12.1%	6.5%	4.2%	2.1%	1.8%	3.5%	11.1%	12.2%
Promedio de arribos de yates a Ensenada 1993 - 1997	100.0%	6.8%	8.3%	7.4%	7.7%	8.5%	6.4%	9.3%	5.8%	6.4%	7.4%	15.9%	10.2%
Promedio de arribos de yates a Cabo San Lucas 1999 -2000	100.0%	8.4%	8.8%	9.8%	7.4%	10.1%	5.6%	2.4%	1.4%	1.2%	11.4%	21.9%	11.7%
<b>Promedio General</b>	<b>100.0%</b>	<b>8.1%</b>	<b>8.5%</b>	<b>10.0%</b>	<b>10.4%</b>	<b>10.2%</b>	<b>6.1%</b>	<b>5.3%</b>	<b>3.1%</b>	<b>3.1%</b>	<b>7.4%</b>	<b>16.3%</b>	<b>11.4%</b>



e) Mercado Potencial.

Durante el segundo semestre de 1999, FONATUR realizó una investigación con el objeto de conocer la probable respuesta del mercado náutico del Suroeste de los Estados Unidos, en particular de California y Arizona, al Proyecto de la Escalera Náutica.

Entre los aspectos relevantes de la investigación destacan: la identificación del mercado potencial, las características, expectativas, intereses, necesidades y hábitos, tanto de los propietarios de embarcaciones que navegarían hacia el Mar de Cortés utilizando la ruta tradicional o bien el Puente Terrestre, como de aquéllos que, por su reducido tamaño, las podrían remolcar a puertos cercanos a la frontera, mismos que constituyen los segmentos de interés del proyecto.

La investigación se realizó en cinco condados costeros del sur de California, Santa Barbara, Los Angeles, Orange, San Diego y Ventura, y en tres condados interiores, Imperial, Riverside y San Bernardino; así como, en las ciudades de Phoenix y Tucson en el estado de Arizona.

La investigación incluyó:

- ✓ La recopilación de información estadística y documental en México y Estados Unidos sobre registros de embarcaciones y marinas.
- ✓ Entrevistas con quince expertos conocedores de los tres segmentos del mercado náutico utilizando el método “Delphi”.
- ✓ Tres grupos de enfoque con personas representativas de cada segmento.
- ✓ Una encuesta entre propietarios de embarcaciones en California y Arizona, para lo cual se distribuyeron más de 1,200 cuestionarios elaborados con la opinión de los expertos, para obtener 300 representativos que permiten generalizar los resultados. El nivel de precisión de la muestra total es + 5.8% y para las muestras individuales por segmento + 9.8%, con un nivel de confiabilidad de 95%.

En los estados de California, Oregon, Washington, Arizona, Nuevo México y Colorado existen 1.65 millones de embarcaciones registradas, 531,000 de ellas mayores de 16 pies de eslora. Por su tamaño y lugar de residencia, se calcula que 52 mil embarcaciones constituyen el mercado potencial de la Escalera Náutica.

El crecimiento esperado de esta flota es elevado, estimándose que para el periodo 2001-2010, las embarcaciones que pueden realizar la travesía crezcan al 3.2% para alcanzar un total de 76,400 embarcaciones.

Actualmente se estima que a la región arriban 8,600 embarcaciones al año, de las cuales el 80% son remolcables y 20% realizan la travesía por el Pacífico,



Los segmentos hacia los que se orienta el proyecto son el grupo de remolcables y el de embarcaciones marítimas mayores de 30' registradas en el estado de California y de más de 40' de eslora registradas en Oregon y Washington, que cuentan con ayudas para la navegación y tanques de combustibles con más de 300 galones de capacidad en el caso de las embarcaciones de motor, y cuyos propietarios disponen de más de 20 días para vacacionar.

- Embarcaciones remolcables de 18' a 23' provenientes de California, Arizona, Colorado y Nuevo México. Las embarcaciones de 24' a 30' son demasiado grandes para ser trasladadas por un vehículo en largas distancias y demasiado pequeñas para realizar la travesía por mar.
- Embarcaciones de 30' a 55' de eslora con capacidad para navegar distancias medias y al mismo tiempo pueden ser transportadas por tierra mediante equipos especiales.
- Embarcaciones de más de 55' de eslora con capacidad para realizar grandes travesías.

□ Perfil de la Demanda

A continuación se relacionan algunas de las características más relevantes del perfil de la demanda y sobre la aceptación del proyecto.

✓ **Propietarios de embarcaciones de 30' a 55' de eslora:**

- 70% son mayores de 45 años.
- 49% son profesionistas.
- 67% ganan más de \$100,000 USD al año.
- Viajan con familia y amigos.
- Viajan 95 millas náuticas en promedio al día.
- 10% usan tripulación pagada.
- 205 USD de gasto promedio diario por persona durante la travesía.
- 77% consideraría dejar su barco por un tiempo prolongado en el Mar de Cortés.

✓ **Propietarios de embarcaciones mayores de 55' de eslora:**

- 88% son mayores de 45 años.
- 56% son retirados
- 56% ganan más de \$100,000 USD al año.
- Viajan con familia y amigos.

- Viajan 78 millas náuticas en promedio al día.
- 24% usan tripulación pagada.
- 248 USD de gasto promedio diario por persona durante la travesía.
- 46% consideraría dejar su barco por un tiempo prolongado en el Mar de Cortés.

✓ **Propietarios de embarcaciones remolcables:**

- 60% son mayores de 45 años
- 82% son casados
- 59% son profesionistas o propietarios de un negocio
- 63% ganan más de 75,000 USD al año.
- Viajan con esposa o amigos
- 80% navega menos de 50 millas
- 100 USD de gasto promedio diario por persona durante la travesía
- 22% consideraría dejar su barco por un tiempo prolongado en el Mar de Cortés.

Más de la mitad de los propietarios de embarcaciones encuestados viajan fuera de sus marinas tres o más veces al año y una tercera parte más de 10 veces; un tercio realizó viajes con una duración de 15 noches o más durante los últimos tres años y navegan entre cuatro y diez horas por día en una distancia promedio del orden de 65 millas náuticas

Las principales razones por las que viajan a México son, el buen clima garantizado, el descanso y la relajación, la gente y la ecología, siendo Ensenada y Cabo San Lucas los principales destinos visitados en la región.

Motivo de viaje	Veleros	Barcos de motor
Por el buen clima garantizado	57%	38%
Para descansar y relajarse	42%	40%
Por la naturaleza (ecología)	32%	46%
Por la gente	39%	20%
Porque es más barato que EUA	35%	20%

Por la cultura diferente	38%	17%
Por la belleza	34%	21%
Por la pesca	22%	34%

En relación con la aceptación del proyecto, los expertos consideraron que la Escalera Náutica generará una respuesta favorable e inmediata del mercado, en particular por el Puente Terrestre, que consideran el elemento clave del proyecto por ser muy atractivo para navegantes con menos experiencia y propietarios de embarcaciones menores que actualmente no pueden viajar por la costa del Pacífico, y para aquellos que aún no han visitado el Mar de Cortés. El Puente Terrestre permitiría triplicar el número de embarcaciones que llegan a la región en no más de cuatro años.

El 88% de los propietarios de embarcaciones que fueron encuestados manifestaron que el puente terrestre era positivo o muy positivo, debido a que ahorrará tiempo y dinero y reducirá el desgaste de las embarcaciones.

El 62% externó su interés en dejar su embarcación en aguas mexicanas por periodos de tiempo prolongado.

Es importante destacar que es un turismo de alta repetitividad, ya que el 64% de los propietarios de barcos de motor y el 74% de los de veleros manifestaron que definitivamente regresarían al Mar de Cortés.

Las principales preocupaciones para viajar a México con su barco son: el tiempo de llegar y regresar, el sistema legal y la burocracia mexicanos, las dificultades en el viaje de regreso y la seguridad.

Motivo de preocupación	Veleros	Barcos de motor
Sistema legal mexicano	55%	52%
Burocracia mexicana	47%	39%
Tiempo de llegar y regresar	26%	53%
Viaje de regreso al Norte	45%	26%
Asaltos	21%	29%
Instalaciones de mantenimiento y reparaciones	21%	17%

Seguro	22%	13%
Disponibilidad de avituallamiento	25%	9%

La Escalera Náutica se orienta a resolver estas preocupaciones mediante la creación de la infraestructura requerida, la conservación y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales, la facilitación de trámites, elevados niveles de seguridad y el fomento a la inversión en marinas y servicios turísticos, para alcanzar un desarrollo náutico-turístico de clase mundial, que se traduzca en beneficios económicos para el país y en particular para las comunidades costeras de la región.

#### f) Pronostico de la Demanda

Con objeto de dar soporte al pronóstico de la demanda, se determinó el mercado potencial que considera:

**Total de embarcaciones registradas en California, Oregon, Washington, Arizona, Nuevo México y Colorado : 1'650,000**

<b>Universo de Escalera Náutica:</b>	<b>520,500</b>
Remolcables de 16' a 26': (California, Arizona, Nuevo México y 18.5% de Colorado)	469,000
Navegables de 26' a 40' (California, Arizona, Nuevo México y Colorado)	40,500
Navegables mayores de 40' (California, Oregon, Washington, Arizona, Nuevo México y Colorado)	11,000

<b>Mercado Potencial en el 2000:</b>	<b>52,675</b>
Embarcaciones remolcables de 18' a 23' aptas para mar (5% del universo de remolcables)	23,450
Embarcaciones navegables de 30' a 40' (45% del universo de 26' a 40')	18,225
Embarcaciones navegables mayores de 40'	11,000

#### **Mercado Potencial en el 2014 \_1/:**

**91,210**

Embarcaciones remolcables de 18' a 23' aptas para mar (5% del universo de remolcables)	35,950
Embarcaciones navegables de 30' a 40' (45% del universo de 26' a 40')	34,460
Embarcaciones navegables mayores de 40'	20,800

Para formular el pronóstico de la demanda se construyeron tres escenarios de crecimiento, considerando para cada uno de ellos el crecimiento individual de cada uno de los tres segmentos considerados: de 18' a 23' de eslora, de 30' a 55' de eslora y más de 55'.

Para efectos del pronóstico de crecimiento se adoptó el escenario medio, el cual parte de los siguientes supuestos:

- ✓ Por efectos de la Escalera Náutica, a corto plazo se incrementará el ritmo de crecimiento en el número de arribos que alcanzará su nivel máximo alrededor del año 2009 con el 24.3% para a partir de ese año, declinar progresivamente hasta equipararse con las tasas de crecimiento del mercado a largo plazo.
- ✓ Con esta premisa, durante el periodo 2002-2006 la tasa de crecimiento promedio anual se estima del orden del 13.1% y para el periodo 2007-2014 del 20.2% con lo cual el número de arribos se estima en 14,100 para el 2006 ,de las cuales 3,217 tendrán como destino una marina y el resto son embarcaciones remolcables que harán uso de trailer park y campamentos.
- ✓ En la proyección del mercado potencial al 2014 se adopta el escenario de crecimiento más conservador previsto por la industria de embarcaciones recreativas (4%), de acuerdo con el Big Boat Bull Market Drive Marine Business in 1997, NMMA.
- ✓ Para el 2014, se espera que el número de arribos se eleve a 61,400, de los cuales, 14,360 demandarán un espacio en las marinas de la región. El resto de los arribos se refiere a embarcaciones remolcables que se internan por vía terrestre y constituyen la demanda potencial para trailer parks, campamentos y villas y condominios.

**PRONÓSTICO DE ARRIBOS A LA REGIÓN DEL MAR DE CORTÉS  
ESCENARIO MEDIO**

ESCENARIO MEDIO									
AÑO	Ingresos terrestres			Ingresos marítimos embarcaciones mayores de 30'				TOTAL A MARINAS	TOTAL
	Remolcables 18 a 23'		Total	30' a 40'	40' a 55'	Más de 55'	Total		
	A trailer park	A marinas							
PRIMERA ETAPA									
2002	6,598	286	6,884	819	836	87	1,742	2,028	8,626
2003	7,126	305	7,431	862	931	103	1,896	2,201	9,327
2004	8,038	330	8,368	931	1,042	122	2,094	2,424	10,462
2005	9,260	361	9,621	1,060	1,172	142	2,374	2,735	11,995
2006	10,890	401	11,291	1,270	1,381	165	2,816	3,217	14,107
SEGUNDA ETAPA									
2007	13,155	453	13,608	1,585	1,689	190	3,464	3,917	17,072
2008	16,259	520	16,779	2,022	2,108	217	4,347	4,867	21,126
2009	20,162	598	20,759	2,609	2,658	245	5,512	6,110	26,271
2010	24,920	686	25,605	3,350	3,338	276	6,964	7,650	32,570
2011	30,302	778	31,081	4,207	4,149	308	8,664	9,443	39,745
2012	35,999	870	36,869	5,122	5,006	342	10,470	11,340	47,339
2013	41,759	957	42,716	5,957	5,782	378	12,116	13,073	54,832
2014	47,104	1,033	48,137	6,552	6,360	414	13,327	14,360	61,464

Fuente: Elaboración interna FONATUR

A partir del pronóstico de ingresos a las marinas, se hizo el cálculo de la demanda de posiciones de atraque considerando:

- ✓ El total de embarcaciones que ingresarían anualmente a las marinas.
- ✓ Las embarcaciones que ingresarían para permanecer indefinidamente en el Mar de Cortés y que constituyen la flota permanente. Se estima que 34% de las embarcaciones que ingresarían anualmente a la región pasarían a formar parte de esta flota. Para efectos del pronóstico se consideró la reducción progresiva de este porcentaje hasta el 16% en el año 2014. Con estas premisas, se estima que para el año 2006 la flota permanente estará constituida por 5,000 embarcaciones y por 17,200 en el 2014.
- ✓ Para estimar el número de posiciones en marinas, se consideró una ocupación constante de las marinas del 74%. De acuerdo con lo anterior para el 2006 se detonaría el desarrollo de alrededor de 4,130 nuevas posiciones en marinas y de 22,850 para el año 2014.

### PRONOSTICO DE LA DEMANDA DE POSICIONES EN MARINAS

AÑO	TOTAL					INCREMENTO ANUAL	ACUMULADO
	Ingresos a Marinas	% a flota permanente	Flota permanente en Marinas	% ocupación marinas	Posiciones en Marinas		
2001	2,190 60% 3,650						
	PRIMERA ETAPA						
2002	2,028	34%	2,871	74%	3,880	230	230
2003	2,201	32%	3,568	74%	4,110	230	460
2004	2,424	30%	4,291	74%	4,460	350	810
2005	2,735	28%	5,060	74%	6,130	1,670	2,480
2006	3,217	26%	5,911	74%	7,784	1,654	4,134
	SEGUNDA ETAPA						
2007	3,917	25%	6,889	74%	9,309	1,525	5,659
2008	4,867	24%	8,032	74%	10,855	1,546	7,205
2009	6,110	22%	9,386	74%	12,683	1,829	9,033
2010	7,650	21%	10,982	74%	14,840	2,157	11,190
2011	9,443	20%	12,838	74%	17,349	2,509	13,699
2012	11,340	19%	14,939	74%	20,188	2,839	16,538
2013	13,073	17%	17,221	74%	23,271	3,083	19,621
2014	14,360	16%	19,582	74%	26,493	3,222	22,843

Fuente: Elaboración interna FONATUR

Para calcular la flota permanente en un año determinado, se suma un porcentaje de los ingresos de ese año a la flota permanente del año anterior (varía del 34% en el 2002 al 16% en el 2014).

### III. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE LARGO PLAZO.

Se tiene previsto desarrollar el Proyecto en tres etapas:

- ✓ Primera Etapa 2001-2006: Creación de la infraestructura básica para detonar la actividad náutica
  - Creación y puesta en operación de la Franquicia e incorporación de las marinas existentes.
  - Construcción de 12 nuevos paradores náuticos.
  - Modernización del “Puente Terrestre”
  - Inicio de dos nuevos centros náuticos.
- ✓ Segunda Etapa 2007-2014: Impulso de la inversión pública y privada para desarrollar del orden de 23 mil nuevas posiciones en marinas en los distintos centros turísticos.
- ✓ Tercera Etapa 2014-2025: Consolidación del Proyecto.

En total, la Escalera contará con una red de 24 escalas náuticas distribuidas a 100 millas náuticas en promedio, que permitirán detonar el desarrollo náutico de zonas con elevado potencial turístico.

Actualmente ya existen 12 de las escalas requeridas:

- ✓ En cinco de ellas existen marinas que prestan servicios de alta calidad en los puertos turísticos de Ensenada, Los Cabos, La Paz, Guaymas y Mazatlán.
- ✓ En siete, es necesario complementar sus instalaciones: San Felipe, B.C., Santa Rosalía, Mulegé, San Carlos y Puerto Loreto, B.C.S., Puerto Peñasco, Son. y Topolobampo, Sin.

El Proyecto aprovecha las instalaciones náuticas, carreteras, aeropuertos y aeródromos existentes en la región y se avoca a elevar la calidad de los servicios que se prestan y a complementar las escalas de navegación requeridas mediante la construcción de 12 paradores náuticos\* y un puente terrestre para el traslado de embarcaciones entre el Pacífico y el Mar de Cortés.



\*Un parador náutico cuenta con instalaciones mínimas para el atraque de 25 a 50 embarcaciones, muelle de combustible, edificio de servicios con restaurante, lavandería, sanitarios, tienda de comestibles y refacciones, servicios de radiocomunicación, primeros auxilios y marina seca. Junto al parador náutico se prevé contar con un pequeño hotel de 15 a 60 habitaciones. En la construcción de estos paradores participarán el Gobierno Federal y los Gobiernos de los Estados así como los inversionistas privados los cuales se incorporarán a través de la Franquicia de la Escalera Náutica.

En la determinación de los paradores náuticos se tomaron como criterios de selección: la singladura máxima recomendable considerando la autonomía de las embarcaciones, condiciones naturales de abrigo para reducir las dimensiones de las obras de protección, la existencia de caminos de acceso y la cercanía con una localidad de apoyo que contara con al menos con una unidad médica de primer contacto y con una aeropista o aeródromo.

Además se prevé:

- ✓ Modernizar las cuatro rutas de acceso desde la frontera para embarcaciones remolcables.
- ✓ Incorporar veinte aeropuertos y aeródromos existentes de apoyo.
- ✓ Establecer un sistema de distribución de combustibles a los nuevos paradores náuticos.
- ✓ Facilitar trámites para la internación de turistas y equipos náuticos y la inversión en marinas.

Con esta infraestructura se espera detonar la actividad náutica, para lo cual existen 11 zonas con elevado potencial que pueden constituirse en centros náuticos (en 8 de ellas ya existe infraestructura náutica y turística), donde se prevé que es posible desarrollar:

- Una oferta estimada en alrededor de 23 mil nuevas posiciones en marinas.
- 17,000 nuevos cuartos de alojamiento:
  - 10,500 en hoteles
  - 4,600 en condominios
  - 1,900 en villas y residencias
- 34 nuevos campos de golf

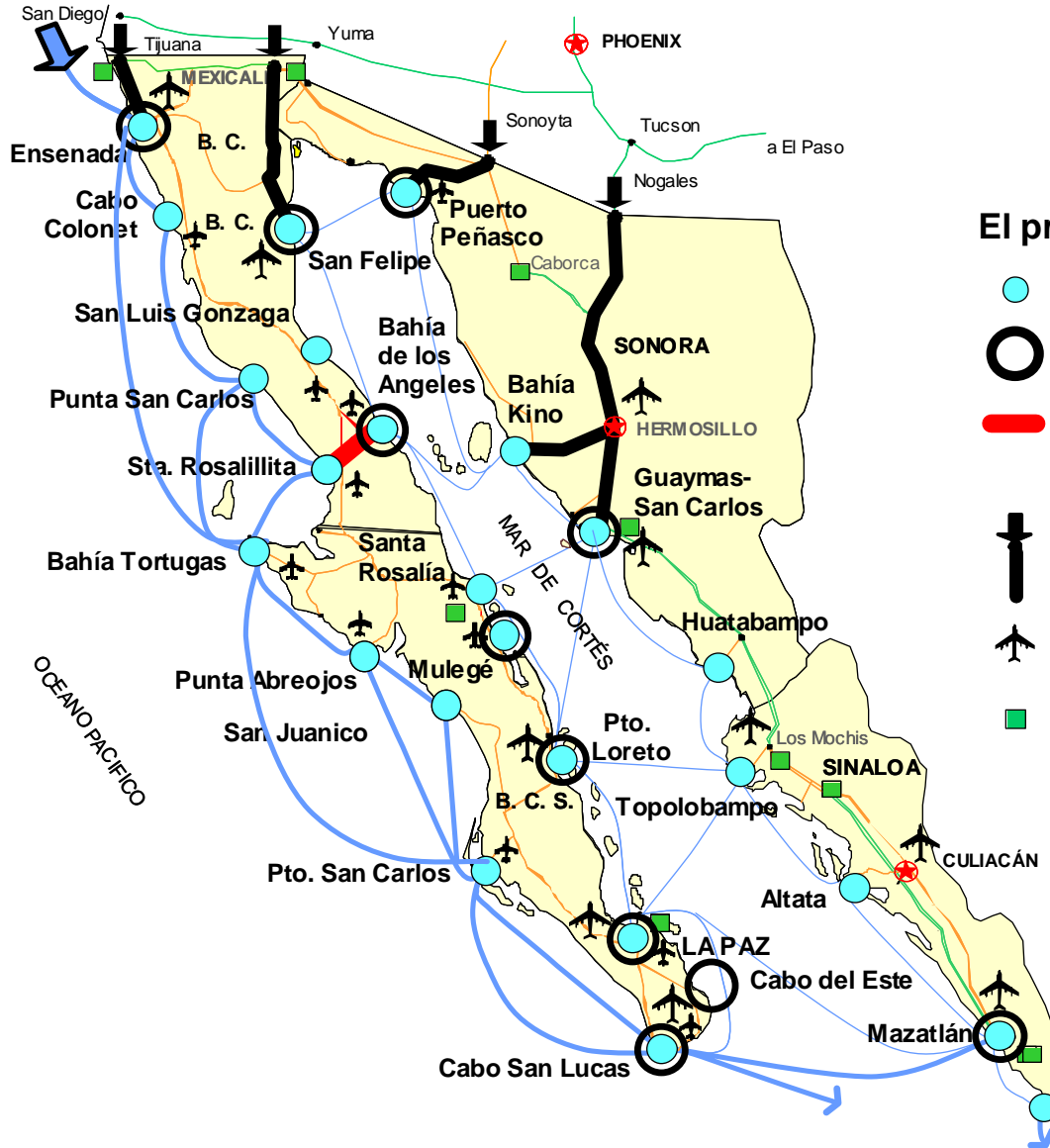
De acuerdo a las condiciones naturales de abrigo y a los atractivos existentes, en términos generales el potencial náutico se distribuye de la siguiente manera:

#### DISTRIBUCIÓN ESTIMADA DEL POTENCIAL

Destino	Posiciones	%	Destino	Posiciones	%
Ensenada	3,000	13%	Bahía de los Ángeles	1,800	8%
La Paz	3,000	13%	San Felipe	1,250	5%
Guaymas-San Carlos	2,500	11%	Puerto Loreto	1,000	4%
Mazatlán	2,500	11%	Mulegé	1,000	4%
Corredor Cabo del Este	2,500	11%	Los Cabos	600	3%
Puerto Peñasco	2,000	9%	14 Escalas Náuticas	1,700	8%
<b>TOTAL = 22,850 POSICIONES EN MARINAS</b>					



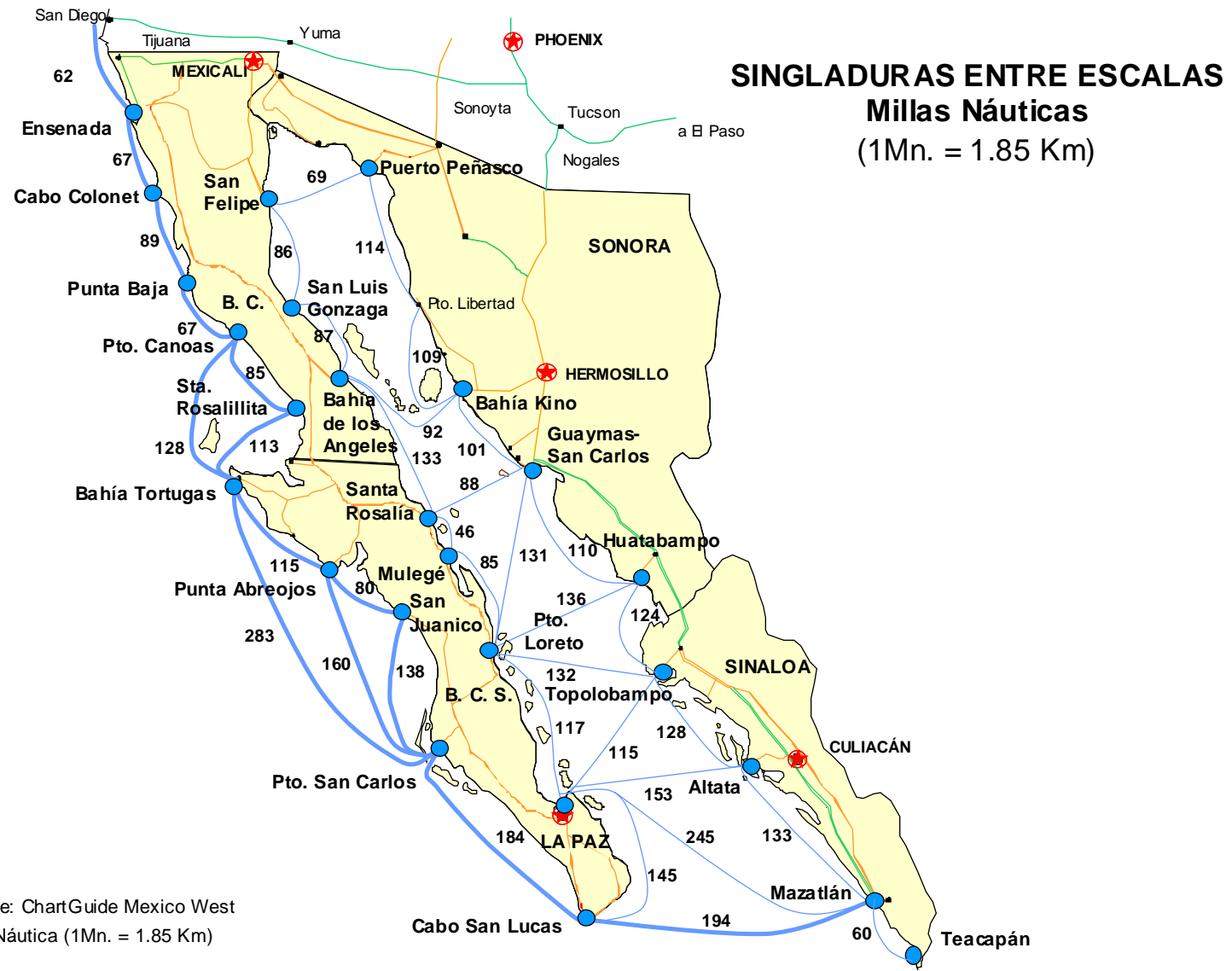
# PROYECTO A LARGO PLAZO



## El proyecto consiste en:

- 24 Escalas náuticas
- 11 Centros náuticos
- Un puente terrestre para el traslado de embarcaciones del Pacífico al Mar de Cortés;
- Cuatro rutas de internación para embarcaciones remolcables;
- ✈ Veinte aeropuertos y aeródromos de apoyo;
- Un sistema de distribución de combustibles a todos los puertos.

# ESCALERA NÁUTICA DE LA REGIÓN DEL MAR DE CORTÉS



Para ello la estrategia consiste en:

**a) Crear la red de paradores náuticos mediante:**

- ✓ La incorporación de marinas existentes que ya proporcionan todos los servicios en cinco puertos: Ensenada, B.C., Cabo San Lucas, B.C.S., La Paz, B.C.S., Guaymas – San Carlos, Son. y Mazatlán, Sin.
- ✓ La complementación de instalaciones náuticas existentes en siete puertos: Puerto San Carlos, B.C.S., Puerto Loreto, B.C.S., Mulegé, B.C.S., Santa Rosalía, B.C.S., San Felipe, B.C., Puerto Peñasco, Son y Topolobampo, Sin.
- ✓ La construcción de doce nuevos paradores náuticos en sitios con muy buenas condiciones naturales para el fondeo de embarcaciones: Cabo Colonet, B.C., Punta San Carlos, B.C., Santa Rosalillita, B.C. Bahía de los Angeles, B.C., San Luis Gonzaga, B.C., Bahía de Tortugas, B.C.S., Punta Abreojos, B.C.S., San Juanico, B.C.S., Bahía Kino, y Huatabampo, Son., Altata y Teacapán, Sin.

**b) Desarrollo de centros náuticos:**

Se orienta al desarrollo y consolidación del turismo náutico, con la participación de la iniciativa privada, en zonas cuyos atractivos les confieren un elevado potencial para atraer embarcaciones que permanezcan por largos periodos de tiempo en el Mar de Cortés, para incrementar la afluencia de turistas náuticos que retornarían con regularidad para hacer uso de sus embarcaciones, generando de esta manera una demanda permanente de alojamiento y otros servicios turísticos mediante:

- ✓ La creación de centros náuticos para detonar: Bahía de los Ángeles, B.C., Mulegé y Cabo del Este, B.C.S.
- ✓ La consolidación de los centros náutico-turísticos: Ensenada, San Felipe, B.C., Los Cabos, La Paz, y Puerto Loreto B.C.S., Puerto Peñasco, Guaymas-San Carlos, Son y Mazatlán, Sin.

**c) Integrar la infraestructura carretera de apoyo para:**

- ✓ Desarrollar el puente terrestre, modernizando 134 km de tramos carreteros existentes entre Santa Rosalillita y Bahía de los Angeles, B.C.
- ✓ Facilitar la internación terrestre de embarcaciones remolcables, modernizando 154 km de la carretera Mexicali – San Felipe, B.C.
- ✓ Posibilitar el acceso y el abastecimiento a los nuevos paradores náuticos mediante el mejoramiento de los caminos a Cabo Colonet, B.C. 15 km, Punta San Carlos , B.C. 60 km, Bahía de Tortugas, B.C.S. 192 km, Punta Abreojos, B.C.S. 88 km y San Juanico, B.C.S. 107 km.
- ✓ Modernizar la señalización proporcionando información bilingüe en las carreteras y paradores de la Escalera Náutica.

**d) Integrar al desarrollo del turismo náutico la red aeroportuaria constituida por :**

- ✓ Diez aeropuertos a incorporar: Ensenada, B.C., San Felipe, B.C., La Paz, B.C.S., Cabo San Lucas, B.C.S., Puerto Loreto, B.C.S., Guaymas, Son, Los Mochis, Sin. y Mazatlán, Sin.
- ✓ Dos aeródromos a incorporar: Cabo San Lucas, B.C.S. y La Paz, B.C.S.
- ✓ Ocho aeródromos a mejorar: San Luis Gonzaga, B.C., Bahía de los Angeles, B.C., Cabo Colonet, B.C., Bahía de Tortugas, B.C.S., Punta Abreojos, B.C.S., Puerto San Carlos, B.C.S., Mulegé, B.C.S. y Puerto Peñasco, Son.

**e) Establecer un sistema de abastecimiento de combustibles a todos los paradores y centros de la Escalera Náutica, con la participación del sector privado mediante:**

- ✓ La obtención de una franquicia maestra de PEMEX para los muelles de combustibles, estaciones de servicio y el sistema de distribución de los nuevos paradores náuticos.

**f) Facilitar la internación de embarcaciones, aeronaves, equipos y turistas náuticos mediante:**

- ✓ La revisión de los pagos de impuestos o derechos por concepto de importación temporal y/o permanente y tenencia.
- ✓ Simplificación de trámites y pago de impuestos y derechos a través de una ventanilla única.

**g) Mejorar las condiciones de seguridad en las vías de acceso marítimo y terrestre mediante:**

- ✓ Programas de vigilancia y auxilio a cargo de las Secretarías de Marina, Defensa Nacional y de Seguridad Pública.
- ✓ La creación de “Los Angeles Azules” a cargo de las Secretarías de Turismo y Del Medio Ambiente y Recursos Naturales para proporcionar auxilio y vigilar el cumplimiento de las disposiciones en materia de conservación de los recursos marítimos y del patrimonio insular.

**h) Promover la participación del sector privado en el desarrollo y operación de servicios de la Escalera Náutica, así como en el desarrollo de marinas y centros náuticos mediante:**

- ✓ La creación de una franquicia

- ✓ El apoyo institucional en la realización y seguimiento de trámites y para la obtención de financiamiento nacional e internacional.
- ✓ La simplificación y facilitación de trámites a través de una ventanilla única
- ✓ La revisión del pago de derechos por concepto de concesiones de la Zona Federal Marítimo Terrestre y de la Zona Federal Marítima que estimule la inversión.

#### **i) Beneficios esperados**

El turismo constituye la actividad más viable para promover el desarrollo económico de la región, el cual enfrenta problemas en dos de sus actividades más importantes: la pesca y las maquilas.

La puesta en operación del proyecto permitirá obtener importantes beneficios turísticos, económicos y sociales. En el periodo 2001-2014 se espera atraer del orden de 5.1 millones de turistas náuticos, lo que significa elevar la afluencia de 100 mil turistas anuales al inicio del proyecto a 860 mil turistas náuticos al final del periodo. Estos visitantes permitirán captar divisas por 11,250 millones de dólares en el periodo e inducir inversiones en hoteles por 1,260 millones de dólares y por 460 millones de dólares en marinas. Estas inversiones permitirán crear alrededor de 53 mil empleos que beneficiarán a la población de las comunidades incluidas en el proyecto.



**ESCALERA NÁUTICA DE LA REGIÓN DEL MAR DE CORTÉS  
BENEFICIOS ESPERADOS**

<b>ANUALES</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2014</b>
Arribos anuales de embarcaciones	8,626	9,515	9,610	9,706	10,462	11,995	14,107	61,464
Incremento anual en posiciones en marinas	-	0	85	85	640	1,670	1,654	3,510
Turistas Náuticos anuales (miles)	102	107	109	110	159	193	232	859
Incremento anual en cuartos Turismo Náutico Hotelero		172	195	220	249	492	535	1,614
Inversión anual en marinas (usd millones)			2	2	13	33	33	70
Inversión en cuartos de hotel (usd millones)		21	23	26	30	59	64	194
Divisas (usd millones)		-	-	230	362	444	534	1,963
Empleo anual generado	-	457	529	597	752	3,421	3,969	7,979

<b>ACUMULADOS</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2014</b>
Arribos de Embarcaciones	8,626	18,141	27,751	37,457	47,919	59,914	74,021	374,440
Posiciones en marinas	3,650	3,650	3,735	3,820	4,460	6,130	7,784	26,493
Turistas Náuticos (miles)	102	210	319	428	587	780	1,012	5,261
Cuartos Turismo Náutico Hotelero	1,308	1,480	1,675	1,895	2,145	2,637	3,172	11,800
Inversión en marinas (usd millones)		-	2	3	16	50	83	457
Inversión en cuartos de hotel (usd millones)		21	44	70	100	160	224	1,259
Divisas (usd millones)		-	-	230	591	1,036	1,570	11,250
Empleo total generado		457	986	1,583	2,335	5,757	9,726	53,593

Premisas para estimar los beneficios:

Las cifras de los turistas náuticos incluyen los turistas que ingresan en su embarcación cada año y los turistas que regresan por vía aérea y otros medio para utilizar su embarcación.

Se consideró que por cada embarcación que permanece se realizan 7.2 viajes al año.

La estadía en promedio considerada para los turistas náuticos que arriban navegando es de 17 días y de 7 días para los turistas con embarcaciones remolcables.

El número de pasajeros por embarcación varía de 4 en el caso de las remolcables y con esloras de hasta 30', a 7 en las embarcaciones de 30 a 55' y a 13 en el caso de la embarcaciones mayores de 65' que utilizan tripulación.

Se estimó un gasto promedio/turista/viaje de 2,200 dólares.

La ocupación promedio de las marinas es del 74%

El 34% de los turistas náuticos utilizan hotel

Se estimó un promedio de ocupación hotelera de 65% y una densidad de ocupación de 1.8 turistas por cuarto.

Se estimó una inversión por cuarto de hotel de 90,000 dólares; de 50,000 dólares por cada cuarto en condominio y de 45,000 dólares por cada cuarto en villa .

La inversión unitaria por posición es de 20,000 dólares.

Los empleos se calcularon considerando 8.5 empleos náuticos por cada 100 posiciones; 1.67 empleos por cuarto y 0.83 empleos indirectos por cada empleo directo en hoteles y marinas.

#### **IV. PRIMERA ETAPA 2001-2006.**

La primera etapa del Proyecto se inició en el año 2000 y concluirá en el año 2006, y tiene por objeto:

- ☐ Facilitar el acceso confiable y seguro de embarcaciones y turistas náuticos al Mar de Cortés.
- ☐ Atraer la inversión privada en desarrollos náutico turísticos.
- ☐ El aprovechamiento sustentable de los recursos naturales.
- ☐ Mejorar la calidad de vida de las comunidades incluidas en el proyecto.

Esta etapa incluye las siguientes acciones:

##### **a) Desarrollar la Franquicia de la Escalera Náutica.**

Uno de los aspectos sustantivos de la Escalera Náutica es la creación de una franquicia dirigida a inversionistas y prestadores de servicios náutico-turísticos con objeto de:

- ☐ Garantizar altos estándares de calidad.
  - ☐ Contar con un sistema de reservaciones que ayude a la organización y planeación del viaje a los turistas y permita controlar y administrar los flujos turísticos en la demanda de servicios y en el aprovechamiento de los recursos naturales.
  - ☐ Brindar condiciones de seguridad clase mundial.
  - ☐ Lograr una promoción internacional especializada.
  - ☐ Monitorear, mediante tecnología de punta, a las embarcaciones en que ingresen a la Región para regular la visita a las Islas.
  - ☐ Generar recursos que se pueden aplicar a la investigación, conservación y vigilancia de los recursos ecológicos.
- ☐ Los beneficios que representará la operación de la franquicia serán:

Para Fonatur:

- ✓ Consolidar su prestigio internacional.
- ✓ Potenciar sus recursos.
- ✓ Atraer nuevas inversiones y capitales.
- ✓ Detonar nuevos destinos náutico turísticos.

- ✓ Fondo para promoción y publicidad.
- ✓ Permitir el rápido posicionamiento de la Escalera Náutica a nivel nacional e internacional.
- ✓ Regalías que constituirán una fuente permanente de ingresos.
- ✓ Fácil incorporación de un amplio número de empresas, inversionistas y prestadores de servicios turísticos.

Para el franquiciatario

- ✓ Promoción y publicidad nacional e internacional.
- ✓ Seguro de cobertura total a personas, embarcaciones e instalaciones, a un costo menor.
- ✓ Estandarización en la prestación de servicios de excelencia.
- ✓ Asistencia técnica.
- ✓ Manuales de operación e imagen.
- ✓ Marketing y comercialización de productos y servicios.
- ✓ Acceso a una red de proveedores de insumos, productos y servicios de auxilio y emergencia. Formar parte de una amplia cadena de servicios turísticos que abarca toda la región para ofrecer golf, pesca deportiva, tours, cruceros, alojamiento, transportación turística, etc.
- ✓ Facilitar coinversiones con socios nacionales y extranjeros.
- ✓ Respaldo en las gestiones institucionales ante dependencias federales y estatales al formar parte de la Escalera.
- ✓ Consolidar su empresa bajo un nuevo concepto que nace con prestigio y ventajas competitivas.

Para el turista:

- ✓ Organización del viaje
- ✓ Venta de servicios y productos
- ✓ Reservaciones:
  - Visitas reguladas a Áreas Naturales Protegidas.
  - Espacios de atraque en paradores turísticos y marinas.
  - Puente terrestre (traslado de embarcaciones).
  - Servicios turísticos adicionales: golf, pesca deportiva, cruceros, tours, etc.
  - Transportación turística. Gestión migratoria, aduanal y de seguros. Auxilio en casos de emergencia (refacciones, reparaciones, ambulancia aérea, entre otros).
- ✓ Información turística, ambiental, marítima, meteorológica y legal.
- ✓ Seguro de cobertura total para turistas, embarcaciones e instalaciones.

**b) Incorporación de marinas existentes a la Franquicia en los siguientes centros náuticos:**

- ✓ Ensenada
- ✓ Cabo San Lucas
- ✓ La Paz
- ✓ Guaymas-San Carlos
- ✓ Mazatlán

**c) Complementar instalaciones náuticas existentes mediante inversiones a cargo del sector privado, para su incorporación a la Franquicia en los siguientes paradores y centros náuticos:**

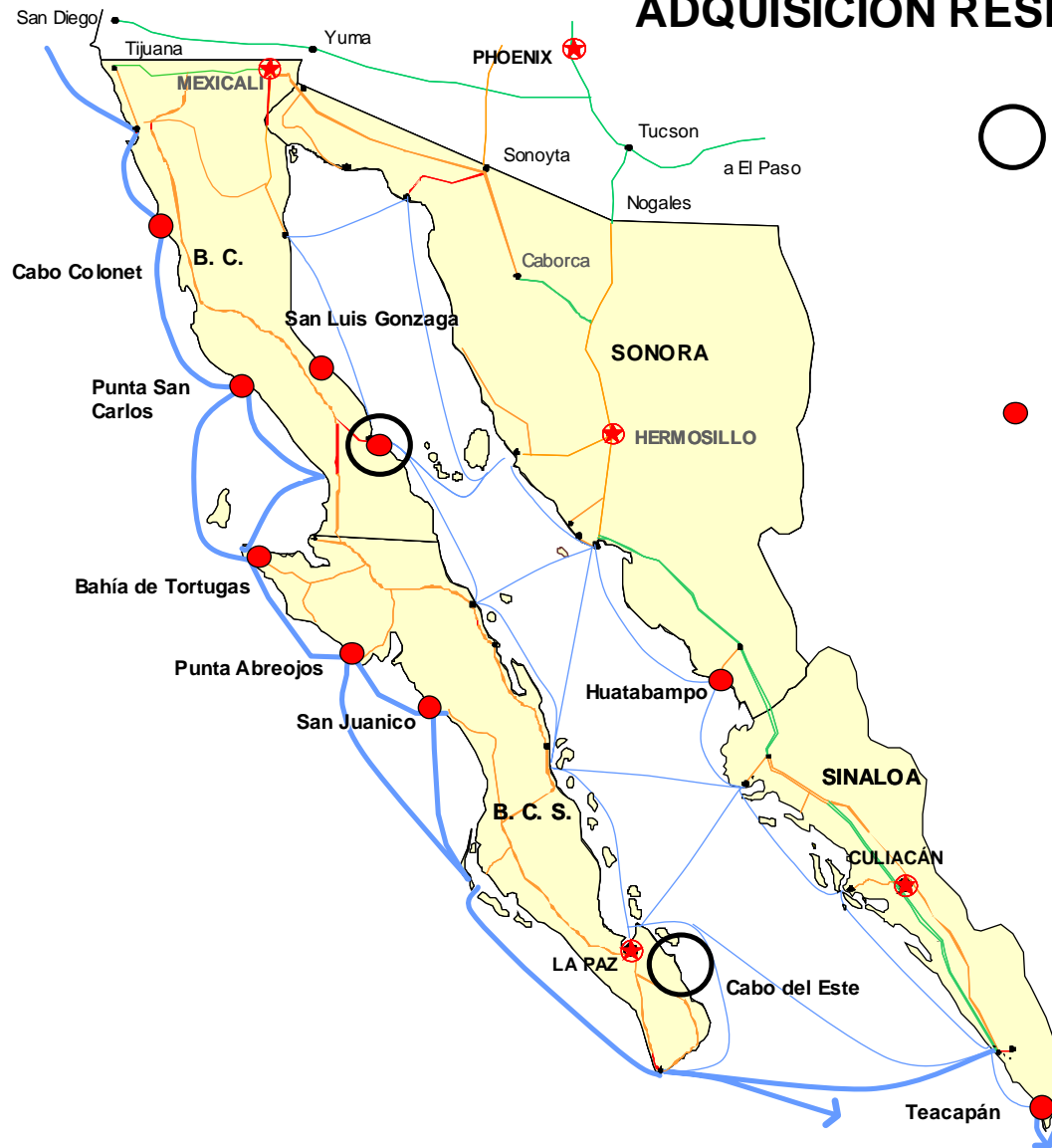
- ✓ Puerto San Carlos, B.C.S.,
- ✓ Puerto Loreto, B.C.S.,
- ✓ Mulegé, B.C.S.,
- ✓ Santa Rosalía, B.C.S.,
- ✓ San Felipe, B.C.,
- ✓ Puerto Peñasco, Son
- ✓ Topolobampo, Son.

**d) Adquisición de Reservas Territoriales.**

Una de las acciones prioritarias durante la primera etapa es la adquisición mediante donación, compra o asociación de las reservas territoriales:

- ✓ Adquisición de 9 predios de 5 a 15 ha cada uno, para el desarrollo de los nuevos paradores náuticos
- ✓ Adquisición de 700 ha para la construcción de dos nuevos centros náuticos.

## ADQUISICIÓN RESERVAS TERRITORIALES



○ **Centros Náuticos**  
(300 a 400 ha)  
Bahía de los Ángeles, B.C.  
Cabo del Este, B.C.S.

● **Nuevos Paradores Náuticos**  
(5 a 15 ha)  
Cabo Colonet, B.C.  
Punta San Carlos, B.C.  
Bahía de los Ángeles, B.C.  
San Luis Gonzaga, B.C.  
Bahía de Tortugas, B.C.S.  
Punta Abreojos, B.C.S.  
San Juanico, B.C.S.  
Huatabampo, Son.  
Teacapán, Sin.

#### **e) Desarrollo de doce paradores y dos centros náuticos.**

En la construcción de estos paradores náuticos participarán el Gobierno Federal, los Gobiernos de los Estados e inversionistas privados, y tiene por objeto facilitar la travesía en el Océano Pacífico de las embarcaciones de 30' a 55' que utilizarán el puente terrestre y de las mayores de 55' que continuarán navegando hacia el sur. Los paradores se localizarán en los siguientes sitios:

- |                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| ✓ Cabo Colonet, B.C.         | ✓ San Juanico, B.C.S. |
| ✓ Punta San Carlos, B.C.     | ✓ Bahía Kino. Son.    |
| ✓ Santa Rosalillita, B.C.    | ✓ Huatabampo, Son     |
| ✓ Bahía de Los Ángeles, B.C. | ✓ Altata, Sin.        |
| ✓ San Luis Gonzaga, B.C.     | ✓ Teacapán, Sin.      |
| ✓ Bahía de Tortugas, B.C.S.  |                       |
| ✓ Punta Abreojos, B.C.S.     |                       |

Los nuevos centros náuticos tienen por objeto crear la gran puerta de entrada al Mar de Cortés, detonar el Corredor náutico de Puerto Loreto-Bahía de la Concepción, generando en conjunto una oferta de 1,800 nuevas posiciones en marinas en los siguientes sitios:

- ✓ Bahía de Los Ángeles, B.C. (corresponde a instalaciones diferentes al Parador Náutico del mismo nombre)
- ✓ Puerto Loreto, B.C.S.

#### **Descripción de los productos:**

##### **□ Parador náutico**

Es un conjunto de instalaciones mínimas marinas y terrestres con capacidad variable entre 25 y 50 embarcaciones en agua y hasta 40 en seco, en donde se proporcionan los siguientes servicios:

- Atraque en muelles flotantes con servicios de agua, energía, teléfono y TV satelital.
- Suministro de combustible a embarcaciones y vehículos terrestres.
- Suministro de agua y descarga de sentinas
- Servicios migratorios.

- Radiocomunicación,
- Auxilio en casos de emergencia.
- Arrastre de embarcaciones.
- Despacho de embarcaciones.
- Información meteorológica.
- Información turística y de ayudas a la navegación
- Servicios secretariales, de cómputo e Internet.
- Venta de carnada y avíos de pesca.
- Avituallamiento y venta de refacciones.
- Venta de bebidas y alimentos preparados.
- Marina seca y botado de embarcaciones.
- Reparaciones menores.
- Alojamiento básico entre 15 y 60 cuartos.

Un parador náutico promedio se desarrolla en una superficie aproximada de 12.0 ha en donde 4.6 ha son áreas en agua y 7.4 ha son superficies en tierra, que incluyen 2.4 ha de terrenos ganados al mar. Del total de la superficie en tierra, 1.8 ha son para marina seca, 1.5 ha para la terminal náutica, vialidad e infraestructura y 4.1 ha para alojamiento turístico.

Las áreas de agua de acceso controlado comprenden:

- Rompeolas.
- Canal de acceso.
- Dársena de ciaboga.
- Dársena de atraque.
- Peines o muelles flotantes con servicios.
- Muelle de combustibles.
- Señalamiento marítimo.

Las áreas en tierra comprenden:

- Terminal náutica, que incluye:
  - Capitanía de puerto. (Delegado honorario)
  - Delegaciones de migración y sanidad (en el caso de centros náuticos de entrada a la región).

- Oficinas administrativas.
- Locales para:
  - Tienda de conveniencia y refacciones.
  - Snak-bar.
  - Lavandería.
- Baños y vestidores.
- Malecón.
- Rampa de botado doble.
- Marina seca.
- Taller de reparaciones menores.
- Gasolinera.
- Vialidades y estacionamientos.
- Planta generadora de energía eléctrica.
- Planta desaladora.
- Vivienda del administrador de la Marina.
- Planta de tratamiento para aguas residuales.
- Dos lotes urbanizados para alojamiento turístico con capacidad para 120 cuartos en total.

□ **Centro náutico.**

El centro náutico es un proyecto turístico integral, desarrollado en una superficie total de 330 ha, que consiste en marina turística y terrenos urbanizados para el desarrollo de oferta hotelera, inmobiliaria y de servicios turísticos y, en su caso, de campos de golf.

– Marina turística.

Es un conjunto de instalaciones marinas y terrestres con capacidad hasta para 500 embarcaciones en agua y 400 en seco. en donde se proporcionan los siguientes servicios:

- Atraque en muelles flotantes con servicios de agua, energía, teléfono y TV satelital.
- Suministro de combustible a embarcaciones y vehículos terrestres.
- Suministro de agua y descarga de sentinas
- Servicios migratorios.
- Radiocomunicación,
- Auxilio en casos de emergencia.



- Arrastre de embarcaciones.
- Emergencias médicas
- Despacho de embarcaciones.
- Información meteorológica.
- Información turística y de ayudas a la navegación
- Cajeros automáticos
- Servicios secretariales, de cómputo e Internet.
- Venta de carnada y avíos de pesca.
- Avituallamiento y venta de refacciones.
- Venta de bebidas y alimentos preparados.
- Renta de vehículos.
- Agencia de viajes.
- Marina seca y botado de embarcaciones.
- Mantenimiento y reparaciones mayores.

La marina se desarrolla en una superficie de 40.0 ha, con capacidad entre 250 y 500 posiciones en agua y en su caso entre 100 y 400 espacios en seco.

Las áreas de agua con acceso controlado incluyen:

- Rompeolas.
- Canal de acceso.
- Dársena de ciaboga.
- Dársena de atraque.
- Muelles y peines flotantes
- Muelle de combustibles
- Señalamiento marítimo.

Las áreas en tierra incluyen:

- Capitanía de puerto (Delegado honorario)
- Delegaciones de migración y sanidad
- Administración de la marina
- Enfermería

- Locales para:
  - Tiendas de conveniencia
  - Tiendas de refacciones.
  - Tiendas de artículos y ropa deportiva.
  - Restaurantes y bares.
  - Agencia de viajes.
  - Renta de vehículos.
  - Farmacia.
  - Centro de negocios.
  - Lockers.
  - Lavandería
- Marina seca.
- Rampas de botado.
- Gasolinera para vehículos terrestres.
- Planta desaladora.
- Planta de tratamiento de aguas residuales
- Vialidades y estacionamientos.
- Terrenos urbanizados para segundos y terceros desarrolladores de hoteles, condominios, villas, comercios, servicios y campo de golf, en una superficie total de 290 ha.

La oferta inmobiliaria en cada centro náutico está constituida por :

- 46.0 ha para hoteles y condominios con capacidad para 1,840 cuartos.
- 24.0 ha para villas y residencias.
- 20.0 ha para vivienda media.
- 22.0 ha para comercios y servicios turísticos.
- 118.0 ha para un campo de golf de 27 hoyos.
- 60.0 ha para vialidades, obras de cabeza, donaciones y áreas verdes.

**f) Desarrollar el Puente Terrestre para el traslado de embarcaciones entre el Océano Pacífico y el Mar de Cortés<sup>2</sup>.**

---

<sup>2</sup> La inversión necesaria para la construcción de la infraestructura carretera está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se realiza con recursos fiscales, por lo que no se incluye para efectos de la evaluación financiera.

Para habilitar el puente terrestre, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con recursos fiscales del Gobierno Federal llevará a cabo las siguientes acciones:

- Modernizar, ampliar a 12 metros y pavimentar en una longitud de 16.2 km el camino rural, tramo Carretera Transpeninsular – Santa Rosalillita.
- Modernizar, ampliar a 12 metros, construir 15 km en par vial y recuperar pavimentos en una longitud de 38.2 km la Carretera Transpeninsular, tramo Punta Prieta – Paralelo 28.
- Modernizar, ampliar a 12 metros y recuperar pavimentos en una longitud de 65.4 km la carretera alimentadora federal Punta Prieta – Bahía de los Ángeles.

**g) Mejorar las rutas de internación terrestre de embarcaciones remolcables desde la zona fronteriza.**

Se orienta al mercado de embarcaciones remolcables menores de 23' que ingresan por los puertos fronterizos de Tijuana y Mexicali, B.C., Sonoyta y Nogales, Son.

Para realizar el mejoramiento de las rutas de internación terrestre la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con recursos fiscales del Gobierno Federal llevará a cabo las siguientes acciones:

- Señalamiento bilingüe en las rutas de acceso Tijuana- Ensenada; Mexicali - San Felipe; Sonoyta - Puerto Peñasco; Hermosillo – Bahía Kino y Nogales - Guaymas San Carlos.
- Modernización y ampliación a dos cuerpos de la carretera Mexicali- San Felipe en un tramo de 154 km.

## PRIMERA ETAPA 2001 - 2006



### INFRAESTRUCTURA NÁUTICA

#### ● Incorporación de marinas existentes a la franquicia

Ensenada, B.C.  
Cabo San Lucas, B.C.S.  
La Paz, B.C.S.  
Guaymas-San Carlos, Son.  
Mazatlán, Sin.

#### ● Incorporación a la franquicia de instalaciones existentes a complementar

Pto. San Carlos, B.C.  
Pto. Loreto, B.C.S.  
Mulegé, B.C.S.  
Santa Rosalía, B.C.S.  
San Felipe, B.C.  
Pto. Peñasco, Son.  
Topolobampo, Sin.

#### ● Nuevos paradores náuticos

Cabo Colonet, B.C.	Punta Abreojos, B.C.S.
Punta San Carlos, B.C.	San Juanico, B.C.S.
Santa Rosalilla, B.C.	Bahía Kino, Son.
Bahía de los Angeles, B.C.	Huatabampo, Son.
San Luis Gonzaga, B.C.	Altata, Sin.
Bahía de Tortugas, B.C.S.	Teacapán, Sin.

#### ● Nuevos centros náuticos

Bahía de los Angeles, B.C.  
Pto. Loreto, B.C.S.

#### — Puente Terrestre

Santa Rosalilla – Bahía de los Angeles, B.C.

## **V. ASPECTOS AMBIENTALES Y SOCIALES DEL PROYECTO.**

### **a) . Antecedentes.**

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT) ha realizado numerosos estudios ambientales de la región en distintas aproximaciones, que cubren en lo regional el Programa de Ordenamiento Ecológico Marino de la Región del Mar de Cortés, concluido en su primera y segunda fase.

Asimismo, ha realizado los Programas de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas entre los que se encuentran el de “Islas del Golfo de California”, “Reserva de la Biosfera Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado”, “Reserva de la Biosfera El Vizcaíno” y del “Parque Natural Bahía de Loreto”.

Otros estudios ambientales realizados se refieren a los Ordenamientos Ecológicos del Corredor Tijuana-Rosarito-Ensenada, San Felipe-Puertecitos, Corredor Los Cabos y Bahía Magdalena, B.C.S. que forman parte de los Programas de Ordenamiento Turístico y Ambiental que se realizan en zonas específicas, y en los que se identifican los criterios de planeación física del territorio, el diseño conceptual y formal del Plan Maestro, la estructura turística y básica requerida y se establecen líneas estratégicas de acción que aseguren la viabilidad técnica, económica, social y ambiental y los programas de inversión requeridos.

### **b) Caracterización Ambiental y Social de la Región del Mar de Cortes.**

✓ La región del Mar de Cortés ocupa una superficie continental de 383 mil km<sup>2</sup> que representan el 19.8% del territorio nacional y es habitada por 7.6 millones de habitantes en los 4 estados, por 3.2 millones de habitantes en los 13 municipios costeros en los que se localizan las escalas náuticas que integran el Proyecto y por 965,000 habitantes en las 22 localidades seleccionadas como escalas.

✓ Su perímetro costero está constituido por cerca de 6,700 km de litoral que representan alrededor del 40% del total nacional, de los cuales alrededor de 3,500 km le corresponden al Golfo de California o Mar de Cortés.

✓ Cuenta con 4,000 km<sup>2</sup> de superficie insular en sus 922 islas e islotes (78% del total nacional) y 283,000 Km<sup>2</sup> de mar patrimonial que llega a alcanzar profundidades mayores a los 4,000 metros, con fondos arenosos y rocosos con corales blandos; 256,413 ha de manglar y 600 mil ha de lagunas costeras.

- ✓ En la región se localizan el 40% de las Áreas Naturales Protegidas del país, algunas de ellas consideradas como reservas de la biosfera, entre las que se encuentran el Alto Golfo de California y Delta del Colorado, Islas del Golfo, Isla Tiburón, El Vizcaíno, Isla Guadalupe, Desierto del Pinacate y Gran Desierto del Altar, Sierra de San Pedro Mártir, el Valle de los Cirios y los Parques Marinos de Bahía de Loreto y Cabo Pulmo.
- ✓ Existen 5,944 especies de macrofauna, 383 de las cuales sólo se encuentran en el Golfo. En sus islas existen 600 especies de plantas, 65 de reptiles, 40 de mamíferos, 134 de aves terrestres y 45 de aves migratorias y residentes.
- ✓ Por su situación geográfica, la Región del Mar de Cortés posee una gran riqueza de paisajes naturales, delimitados por las grandes llanuras costeras de los valles intermontanos de la Sierra Madre Occidental y zonas de desierto en Sonora y las formaciones rocosas de la Península de Baja California en las que se presentan altitudes de más de 2,000 m.
- ✓ Las condiciones geológicas y los esfuerzos tectónicos a los que estuvo sometida la Península de Baja California dieron origen a la formación de la cordillera que la recorre longitudinalmente y que inicia con la Sierra de Juárez, continúa con la Sierra de San Pedro Mártir donde se divide en sierras más pequeñas con distintos nombres para continuar con la Sierra de la Giganta y otras sierras menores hacia el sur.
- ✓ El patrón climático dominante en la región es el clima seco, uno de los más cálidos que se registran, seguido en menor proporción por el clima húmedo delimitado por pequeñas áreas de las serranías del norte y unas muy pequeñas del sur de la Península de Baja California. Caso similar se tiene en la parte norte y oriente de los estados de Sonora y Sinaloa, en pequeñas áreas en la porción septentrional de la Sierra Madre Occidental.
- ✓ La condición desértica y la escasez de lluvia dominan el clima de la Península de Baja California cuya localización geográfica la sitúa en el límite de otros sistemas climáticos, factor que determina la alta variabilidad de su clima. La temperatura máxima promedio en la época cálida del año es de 32° C y la temperatura mínima promedio es de 9° C.
- ✓ El mes de septiembre es la temporada máxima de ciclones que provienen del sur del Pacífico Mexicano y penetran por las costas internándose en el macizo continental de la región, lo que hace muy difícil la navegación en esa costa.
- ✓ El 60% de las capturas pesqueras de México se realizan en la región, (60% en la Costa del Pacífico y 40% en el Mar de Cortés). En sus aguas se capturan más de 70 especies como el camarón sardina, atún, calamares, langostas, almejas, pulpo, tiburón, pargo y cabrilla con un valor de producción que rebasa los 300 millones de dólares al año.

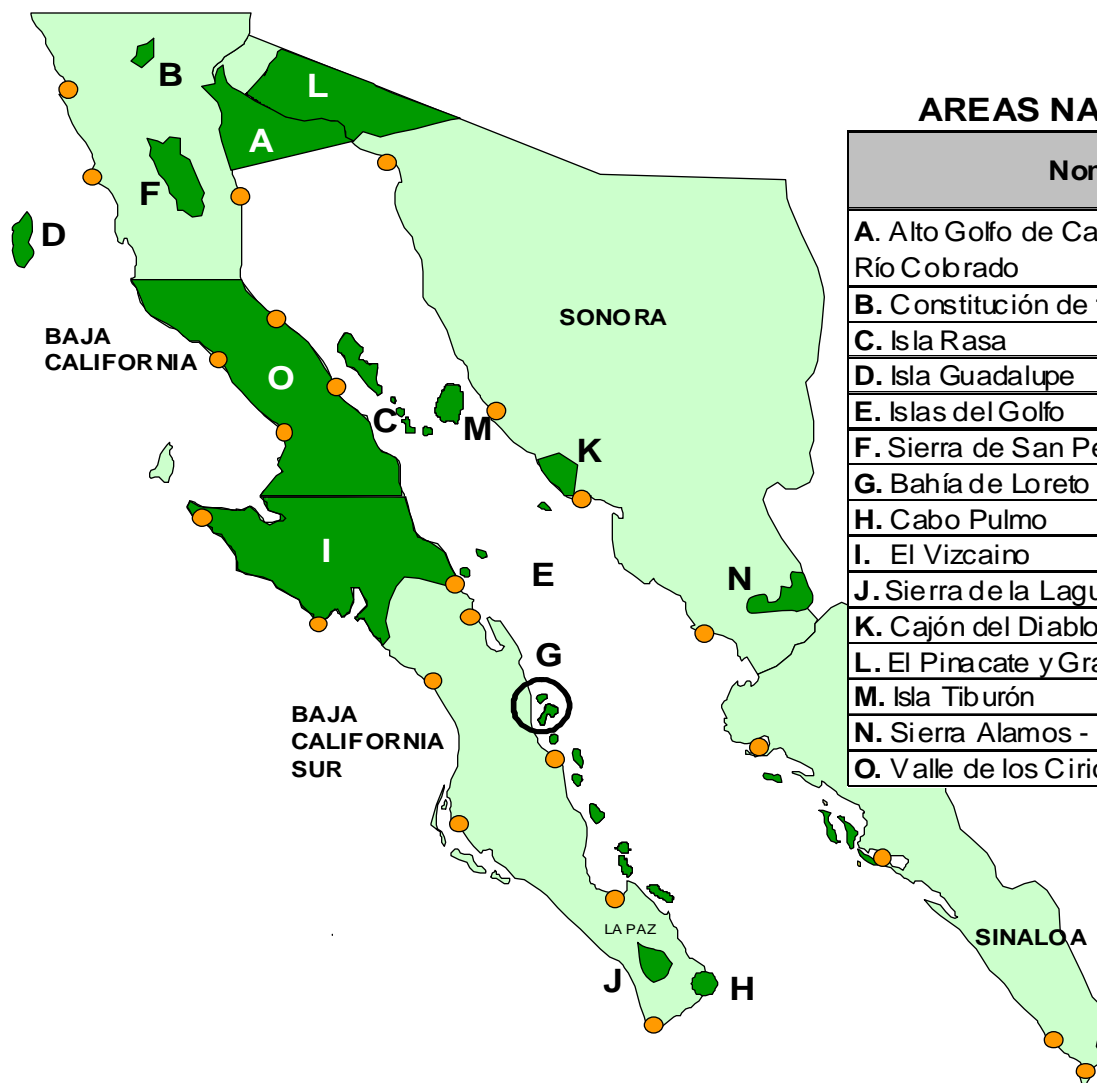
- ✓ La actividad económica de la región ha llevado al desarrollo de una importante infraestructura portuaria distribuida en más de 60 puertos de altura y cabotaje (15 comerciales, 20 pesqueros, 8 petroleros y 17 turísticos).
- ✓ En su planicie costera se desarrolla una importante actividad agrícola (concentra el 50% de la superficie de riego del país y aporta el 40% de la producción agrícola nacional) y de camaronicultura (el 90% de la producción nacional se realiza en sus costas).
- ✓ La pesca deportiva de especies como el marlin, pez vela y dorado durante el verano y de cabrillas, sierras y pargos en los meses fríos, es un poderoso atractivo de turistas a la región, lo que ha detonado el desarrollo de hoteles, marinas y otros servicios en 17 puertos o centros turísticos principales, entre los que destacan Ensenada, Cabo San Lucas, Loreto-Nopoló-Puerto Escondido, La Paz, Guaymas-San Carlos, Mazatlán, Puerto Peñasco y San Felipe.
- ✓ Uno de los atractivos naturales más importantes y conocidos es el avistamiento de la Ballena Gris cuyo apareamiento y reproducción se realiza durante los meses de noviembre y diciembre en las lagunas costeras de Baja California, en sitios como Guerrero Negro, la Laguna Ojo de Liebre, Laguna San Ignacio y Bahía Magdalena, emigrando a partir de febrero nuevamente hacia el ártico en un recorrido de 9,600 km. (6 a 8 semanas).
- ✓ Los atractivos culturales se encuentran definidos en 7 sitios con pinturas rupestres, 4 zonas arqueológicas, 29 misiones jesuitas y dominicas, 21 sitios de arquitectura religiosa y poblados mineros, 18 sitios con artesanías regionales y el valle vitivinícola de Guadalupe.

### **c) Situación Actual.**

- ✓ El elevado potencial náutico y turístico de la región ha generado procesos espontáneos de crecimiento que no responden a ningún criterio de planeación, normatividad y regulación, dando lugar a la ocupación irregular del frente del litoral por la venta especulativa y fraudulenta de terrenos estratégicos, en fracciones angostas y alargadas que cancelan su posterior aprovechamiento, así como a la construcción ilegal de espigones y a la pesca furtiva tanto deportiva como comercial, debido a la escasa o nula vigilancia.

- ✓ Por otra parte la SEMARNAT ha realizado estudios y programas en sus distintos niveles de aproximación como son el Programa de Ordenamiento Ecológico Marino de la Región del Mar de Cortés, Programas de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas y Programas de Ordenamiento Ecológico de distintas zonas del territorio que ofrecen un amplio marco de planeación y regulación ambiental de la región.
- ✓ El proyecto aprovecha y optimiza la capacidad instalada náutica, carretera y aeroportuaria, apoyándose en una red de 24 escalas turísticas conformadas por centros y paradores náuticos, localizados a distancias de 100 millas náuticas en promedio a lo largo de los 6,700 kilómetros de su litoral costero, 12 de ellos existentes (5 con todos los servicios y 7 a complementar) y plantea la creación de 12 nuevos paradores que ofrecerán instalaciones náuticas mínimas con servicios de alta calidad para la limpieza de sentinas, agua potable y tratamiento de aguas residuales, que eviten impactos negativos.
- ✓ Ocho de los nuevos paradores náuticos se localizan en Áreas Naturales Protegidas, cuatro de los cuales se localizan en el Valle de los Cirios donde aún no se establece la normatividad específica para el desarrollo náutico.
- ✓ La obra del puente terrestre, factor determinante del Proyecto, se realizará modernizando el actual camino entre Santa Rosalillita y Bahía de los Ángeles, mismo que constituye prácticamente la única posibilidad de cruzar entre el Océano Pacífico y el Golfo de California en la parte media y alta de la Península.
- ✓ La localización de los nuevos paradores náuticos consideró el análisis de corrientes, mareas, vientos y batimetría, seleccionándose los sitios naturalmente protegidos que brindan las mejores condiciones de fondeo e implican modificaciones menores, para evitar la realización de grandes obras náuticas.





### AREAS NATURALES PROTEGIDAS

Nombre	Superficie (ha)	Decreto
A. Alto Golfo de California y Delta del Río Colorado	34,756	15-Jun-93
B. Constitución de 1857	5,009	27-Mar-62
C. Isla Rasa	61	30-May-64
D. Isla Guadalupe	25,000	27-Oct-28
E. Islas del Golfo	150,000	02-Ago-78
F. Sierra de San Pedro Mártir	63,000	26-Abr-47
G. Bahía de Loreto	206,581	19-Jul-96
H. Cabo Pulmo	7,111	06-Jun-95
I. El Vizcaino	2,546,790	30-Nov-88
J. Sierra de la Laguna	112,437	06-Jun-94
K. Cajón del Diablo	147,000	14-Sep-37
L. El Pinacate y Gran Desierto de Altar	714,556	10-Jun-93
M. Isla Tiburón	120,800	15-Mar-93
N. Sierra Alamos - Cuchujaquí	92,890	19-Jul-96
O. Valle de los Cirios	2'813,197	02-Jun-80

● Paradores náuticos

#### **d) Consideraciones sobre los impactos del Proyecto.**

- ✓ El Proyecto reconoce la biodiversidad del Mar de Cortés o Golfo de California y la plantea como una de sus principales fortalezas y condición necesaria para su desarrollo, basado en la belleza escénica, en la riqueza natural y en el equilibrio ambiental. En ese sentido, el turismo constituye una de las actividades de mayor potencial de desarrollo en la región y uno de los factores que más pueden contribuir a la conservación ecológica de la misma y al desarrollo económico y social.
- ✓ El tiempo de maduración del proyecto es a largo plazo, lo que permite distribuir sus efectos en el tiempo, desarrollar una capacidad de respuesta a las demandas, anticipar acciones y generar una cultura y educación ambiental en la población y en los turistas.
- ✓ Sus impactos no representan una amenaza para los ecosistemas ya que su desarrollo se inserta en el marco de planeación y regulación ambiental derivados de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, que permitirán conservar y restaurar las condiciones ecológicas y ambientales de la región y llevar a cabo las medidas de mitigación, restauración y compensación de impactos ambientales.
- ✓ De las 22,850 nuevas posiciones previstas en el mediano y largo plazo alrededor de 14,000, (aproximadamente el 60%), son en agua; el resto de las posiciones se localizan en marinas secas que no modifican el litoral costero.
- ✓ En total, la capacidad esperada en el Proyecto representa una intensidad de ocupación del litoral diez veces menor que la del estado de California (61,700 posiciones), donde existe un importante grado de conservación y no se han registrado impactos negativos por derrames, contaminación de aguas, suspensión de materiales o erosión del litoral.
- ✓ Tan sólo en los cinco condados del sur de California existen 38,800 posiciones, 2.8 veces más en relación a las posiciones en agua que se construirán en la Escalera en los próximos 14 años.
- ✓ Las 62 mil embarcaciones que arribarán a la región en el año 2014, representan en promedio 170 arribos diarios que navegarán en los 283,000 km<sup>2</sup> del Mar de Cortés y se distribuirán en los 6,700 km de su perímetro costero. Del total, sólo 14,000 permanecerán en marinas y el resto, que corresponde a las embarcaciones remolcables, se concentrarán en unos cuantos destinos y permanecerán en trailer parks, campamentos y marinas secas.

- ✓ La superficie de agua ocupada, suponiendo hipotéticamente que llegaran a encontrarse al mismo tiempo las 14,000 embarcaciones en las marinas del Mar de Cortés, es del orden de 4.2 Km<sup>2</sup>, (considerando un índice de 300 m<sup>2</sup> por barco), que representa el 0.000015 (quince millonésimas) de los 283,000 Km<sup>2</sup> de su mar patrimonial.
- ✓ Asimismo, se espera recibir en los primeros años de operación del Proyecto a 110 mil turistas (año 2003) que se incrementarán, en la medida en que se consolide la oferta, hasta 860 mil turistas náuticos en el año 2014, los cuales se distribuirán en los 24 sitios que integran la Escalera y que en conjunto apenas representan un 40% más que los turistas que llegan actualmente Ensenada (619 mil), el 65% más de los visitantes a Los Cabos (520 mil) o bien el 11% más de los que visitan Mazatlán (775 mil).
- ✓ Con la operación de la Escalera las pequeñas comunidades costeras el Proyecto podrán dejar de ser expulsoras de población, alcanzando un crecimiento moderado pero positivo.
- ✓ El Proyecto no es un producto orientado al turismo masivo, sino al turismo especializado, que busca sitios de pequeña escala y de muy bajo impacto.
- ✓ La operación del proyecto, que brindará una elevada calidad en el producto y en los servicios, se orienta a turistas de edad madura, de ingresos altos con elevados niveles de educación y cultura ambiental. De hecho, la mayor parte de los visitantes provienen de la Costa Oeste de la Unión Americana, donde existe una elevada conciencia ecológica, por lo que serán los primeros en exigir la preservación ambiental del Golfo de California. Sus principales motivos para visitar la región son el interés por la naturaleza y el descanso, así como las mejores condiciones de clima y de navegación que pueden encontrar.
- ✓ El Proyecto representa una oportunidad para mejorar las condiciones de vida de las comunidades costeras, caracterizadas por su elevada dispersión. Actualmente se estima una población de 960 mil habitantes, distribuida en las 24 localidades que participan en el Proyecto, 11 de ellas cuentan con menos de 2,500 habitantes, los cuales permanecen muchas veces incomunicados y con dificultades para obtener los satisfactores mínimos.
- ✓ Las localidades más grandes crecen a un ritmo similar o ligeramente por arriba del promedio nacional, mientras que las pequeñas presentan tasas menores al 1% en promedio anual, lo que implica la emigración de sus pobladores en busca de oportunidades de trabajo.

- ✓ La operación del Proyecto permitirá crear 53,000 mil empleos directos e indirectos en hoteles, campos de golf y en marinas y se tiene previsto atender las necesidades urbanas y de vivienda de las comunidades con lo cual se pretende crear condiciones de arraigo de la población.
- ✓ El Proyecto permitirá dotar de infraestructura regional carretera, marítima y aérea a los estados participantes, en particular en la parte media de la Península de Baja California, que está prácticamente despoblada, con una densidad promedio menor a un habitante por  $\text{km}^2$ , mientras que en todo el estado de Baja California Sur la densidad promedio es de 5.7 hab/ $\text{km}^2$ , casi diez veces menor que el promedio nacional que es de 50 hab/ $\text{km}^2$ .

#### **e) Lineamientos Estratégicos del Proyecto en Materia Ambiental y Social.**

El Proyecto otorga la más alta prioridad a los aspectos ambientales y sociales para garantizar su desarrollo sustentable, bajo las siguientes premisas:

- ✓ Proporciona el marco de planeación y coordinación de acciones, políticas y estrategias entre los cuatro estados y la Federación para fincar criterios homogéneos y establecer la sincronización de acciones que eviten el deterioro ambiental, urbano y social, mediante acciones de prevención, ordenamiento y desarrollo que frenen los procesos negativos de crecimiento espontáneo y la explotación irracional de los recursos.
- ✓ La Escalera está basada en los criterios y principios del turismo planificado por lo que se ha concebido como un proyecto integral que atenderá los aspectos ambientales y sociales a lo largo del proceso de implantación:
  - En la etapa de planeación del proyecto, mediante la selección de los sitios más adecuados para cada uso del suelo, señalando las mejores opciones de aprovechamiento natural, social y económicamente sostenibles.
  - En la etapa de construcción, se llevarán a cabo las acciones y medidas de atenuación y mitigación de los impactos ambientales.
  - En la etapa de operación, se realizará el diseño y ejecución de prácticas de monitoreo y conservación de los recursos naturales, así como programas específicos de prevención y atención de riesgos y contingencias ambientales.

✓ En el Proyecto de la Escalera Náutica se aprovechará la experiencia que se ha alcanzado en materia ambiental y urbanística, mediante la aplicación de medidas que contemplan la normatividad y la reglamentación de los usos del suelo así como de las actividades que se desarrollarán tanto en el mar como en el área continental, apoyada en los resultados de los Ordenamientos Ecológicos y los Programas de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas, los Programas de Desarrollo Urbano de los Centros de Población y estudios para determinar la capacidad de carga de los ecosistemas.

✓ Atenderá las normas y criterios básicos como son:

- Plantas de Tratamiento de las aguas negras.
- Plantas de desaladoras.
- Reutilización del agua tratada como agua para riego.
- Establecimiento de un sistema de recolección y disposición de los desechos sólidos.
- Establecimiento de un sistema continuo de monitoreo de la calidad ambiental: calidad del agua, evaluación del suelo, evaluación de la vegetación y la fauna.
- Realización de planes y programas de atención de riesgos y contingencia ambiental.
- Realización de manifestaciones de impacto ambiental de todas las obras náuticas y de la infraestructura regional.
- Instalación de barreras protectoras que eviten la dispersión de materiales cuando se realice alguna obra en contacto con agua.
- Diseño de las estaciones de suministro de combustibles de acuerdo a las especificaciones señaladas por PEMEX.
- Instalación de sistemas de absorción de hidrocarburos de las embarcaciones para los casos de derrames accidentales.

✓ Los nuevos paradores náuticos localizados en Áreas Naturales Protegidas se apegarán a los criterios que se establezcan en los programas de manejo respectivos, privilegiando en las zonas de aprovechamiento náutico-turístico los valores escénicos, paisajísticos y recreativos: Valle de los Cirios (Cabo Colonet, Punta San Carlos, Santa Rosalillita y Bahía de los Angeles en B.C.); El Vizcaíno ( Bahía de Tortugas, Punta Abreojos y Santa Rosalía, B.C.S.) y Parque Marino Bahía de Loreto (Puerto Escondido).

✓ El proyecto constituye una fuente importante para generar recursos que puedan aplicarse a la administración, investigación, conservación y rescate ambiental.

✓ Se considera la incorporación de las universidades y centros de investigación locales y regionales como interlocutores calificados y órganos de consulta y asesoría que apoyen la realización de los estudios del medio físico y manifestaciones de impacto ambiental.

✓ El proyecto prevé desarrollar una Franquicia que entre otros servicios permitirá monitorear el recorrido de las embarcaciones y con ello se podrá ayudar a controlar y administrar los flujos de visitantes a las ANP para evitar la saturación o sobrecarga.

✓ En materia de desarrollo social se plantea la atención a las necesidades de la comunidad mediante las siguientes acciones que llevarán a cabo los Gobiernos de los Estados y Municipios, entre las que se cuentan:

- Abrir canales de comunicación y consulta para incorporar a la población de las localidades receptoras del Proyecto para informar, difundir los beneficios sociales y recibir su opinión.
- Programas de Desarrollo Urbano de Centros de Población de las localidades receptoras del Proyecto y programas para atender y mejorar los servicios básicos de infraestructura, equipamiento y vivienda y la imagen urbana.
- Programas de capacitación en coordinación con la SECTUR que permitan su incorporación a las actividades derivadas del Proyecto.
- Programas de Desarrollo de la Comunidad para prevenir y evitar problemas sociales y fortalecer la identidad y el arraigo de la población a través del empleo generado.

✓ Uno de los primeros efectos de beneficio social, será el generado con la construcción de los proyectos al elevar la plusvalía de los terrenos circundantes a los predios donde estos se ubican.

#### **f) Coordinación Interinstitucional.**

✓ El 21 de febrero de 2001 se firmó el Convenio Marco en donde participan la Federación a través de 7 Secretarías de Estado y 3 organismos federales, los Gobiernos de los Estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa, el Consejo Nacional Empresarial Turístico y la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas con el objeto de unir

sus esfuerzos y recursos, comprometiéndose a darle prioridad al Proyecto en sus programas y presupuestos respectivos, y a coordinar sus acciones en el marco de sus respectivas competencias.

✓ Se ha tomado el acuerdo con la SEMARNAT para la formulación del Programa de Ordenamiento Ecológico Regional del Mar de Cortés, el cual señalará qué y dónde desarrollar, con qué grado y dónde no se desarrollará.

✓ Los Gobiernos de cada Estado y FONATUR asumen el compromiso de que toda acción que se lleve a cabo en relación con el Proyecto dé fiel cumplimiento a las disposiciones ambientales por lo que realizarán o promoverán la realización de las MIA's de los nuevos paradores náuticos o marinas que se localicen dentro de ellos.

✓ El Proyecto toma en consideración los recursos naturales marítimos y terrestres para la protección de la flora y la fauna, así como el aprovechamiento y conservación de las islas por lo que atiende a las disposiciones del Programa de Manejo de las Áreas de Protección de Flora y Fauna de las Islas del Golfo elaborado por la SEMARNAT, para regular las visitas en función de su capacidad de carga.

✓ Se insertará y compatibilizará con los Programas de Ordenamiento Ecológico del Territorio y de Manejo de las Áreas Naturales Protegidas (ANP) elaborados por la SEMARNAT, incorporando las normas y criterios ecológicos en:

- La construcción de los paradores y centros náuticos que se localicen dentro de una ANP.
- El establecimiento de circuitos ecoturísticos de mar y tierra, detallando las actividades que se pueden realizar, las especies en observación, duración del viaje y tiempo de permanencia en cada sitio, rutas, formas de transporte, información turística y ambiental.
- El ordenamiento y regulación de la visitas a las ANP en función de su capacidad de carga.

✓ Para elevar las condiciones de vida de la población, el Gobierno Federal ha convenido con los Gobiernos de los Estados y los Municipios aplicar las siguientes acciones:

- Regularización de la tenencia de la tierra de las parcelas donde se localice la fracción donada o enajenada a FONATUR (Título de dominio pleno otorgado por la SRA.).
- Realizar planes y programas de desarrollo urbano de todas las localidades que participan en el Proyecto, para ordenar su crecimiento actual y futuro.
- Corregir rezagos en servicios básicos: agua potable, energía eléctrica, alcantarillado, tratamiento de aguas residuales y vialidades.
- Mejorar los servicios básicos de abasto, educación y salud.

- Programas de vivienda, con el concurso de INFONAVIT.
  - Incorporar a la población al empleo generado por la actividad náutico-turística.
  - Capacitación en turismo y servicios náuticos como mecánicos, operadores de radiocomunicación, reparaciones y pintura.
  - Asistencia técnica y fomento a pequeñas y medianas empresas turísticas de las propias localidades y a lo largo de los circuitos ecoturísticos de mar y tierra como Topolobampo-Barrancas del Cobre, Loreto-Pinturas Rupestres, Ruta de las Misiones, Valles vitivinícolas de Baja California.
- ✓ En cumplimiento a los compromisos derivados del Convenio Marco, se creó a nivel federal un grupo de trabajo del más alto nivel en el que participan SECTUR, SEMARNAT y FONATUR, con objeto de atender los aspectos ambientales en materia de:
- Estrategia general
  - Comunicación
  - Criterios de inversión y conservación
  - Inspección y vigilancia.
- ✓ Se contempla crear con el apoyo de la SECTUR y la SEMARNAT “Los Ángeles Azules”, para el cuidado y conservación de los recursos marítimos y ecológicos en las ANP y prestar auxilio, información y orientación al turista.
- ✓ En materia de coordinación, se creó el grupo de trabajo de Coordinación Estratégica conformado al más alto nivel por los firmantes del Convenio Marco, el cual constituye el órgano rector para darle cumplimiento.
- ✓ Se crearon los grupos de trabajo de Coordinación Estatal en cada uno de los estados participantes, encabezados por el Gobernador en el que participan todas las dependencias estatales y municipales y las delegaciones federales que tienen relación directa con la Escalera Náutica, los cuales tienen entre sus funciones:
- ◆ Participar en la programación de acciones e inversiones
  - ◆ Apoyar en la obtención de las reservas territoriales
  - ◆ Dar seguimiento a los proyectos ejecutivos y las obras
  - ◆ Instrumentar la política ambiental y social en el ámbito local.



## **g) Estrategia de Comunicación del Proyecto.**

### *OBJETIVO:*

- Informar a la población, organizaciones sociales, conservacionistas, gremios, comunidad académica y medios de comunicación para que conozcan, apoyen, participen y difundan los beneficios ambientales y sociales de la Escalera Náutica.
- Realizar una amplia campaña de difusión enfatizando la dimensión real de los impactos, los beneficios y las acciones específicas que se llevarán a cabo en materia ambiental y social para alcanzar el desarrollo sustentable.

### *LINEAMIENTOS DE ACCIÓN:*

Realizar campañas de promoción y difusión en cada Estado y a nivel nacional e internacional con el apoyo del Consejo de Promoción Turística de México para:

- a) Proporcionar información oportuna y sistemática a organizaciones conservacionistas locales, regionales e internacionales y medios de comunicación.
- b) Propiciar el acercamiento con líderes de opinión y líderes sindicales, informándolos del proyecto.
- c) Incorporar a las universidades y centros de investigación locales y regionales como asesores y órganos de consulta.
- d) Informar y difundir a la población sobre los beneficios sociales del Proyecto, con el apoyo de universidades y centros de investigación locales como interlocutores calificados.
- e) Incorporar el Proyecto a la web mundial, con una página de altísima calidad que lo proyecte como un producto único ubicado en una región de características excepcionales.
- f) Promover la utilización del internet como medio de difusión y para recibir opiniones y recomendaciones para el proyecto.
- g) Difundir cápsulas informativas en los medios locales de comunicación.
- h) Llevar a cabo ruedas y conferencias de prensa.
- i) Realizar anuncios en radio, periódicos, trípticos y vialidades.

- j) Promover concursos infantiles de carteles
- k) Publicar reportajes en revistas especializadas y de circulación general.
- l) Realizare pláticas y transmisión de documentales en escuelas o centros de reunión comunitaria.
- m) Distribuir recuerdos o motivos alusivos al Proyecto
- n) Impartir conferencias por especialistas en el tema dirigidas a la comunidad que mayor interrelación tiene con cada uno de los elementos de proyecto y su interrelación con el medio ambiente.

## **VI. SOPORTE INSTITUCIONAL**

### **a) Convenio Marco.**

El 21 de febrero se firmó un Convenio Marco entre 7 dependencias y 3 entidades de la Federación, los 4 Estados participantes y el Sector privado con el propósito de unir sus esfuerzos y recursos, comprometiéndose a darle prioridad al Proyecto en sus programas y presupuestos respectivos, y a coordinar sus acciones en el marco de sus respectivas competencias.

### **b) Convenios Fonatur-Estados**

Se ha celebrado el convenio de colaboración entre FONATUR y el Estado de Sinaloa y en el año 2001 se celebrarán con cada uno del resto de los estados participantes, donde se precisan y detallan las acciones correspondientes a las que se comprometen cada uno de ellos. Entre sus aspectos más destacados se establecen los compromisos para la aportación de las reservas territoriales, su participación en la construcción de la infraestructura básica náutica y carretera, así como la planeación urbana de las localidades y la aplicación de programas para atender necesidades básicas tanto en rezagos como nuevos requerimientos.

### **c) Aprobación como Proyecto de Inversión.**

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó a Fonatur el Proyecto de Inversión Escalera Náutica como un proyecto de inversión multianual con apertura programática.

En el Presupuesto de Egresos de la Federación y en el Estado de Baja California, se autorizaron recursos para una primera etapa a desarrollar en dicha entidad.

### **d) Fideicomisos**

Se promueve la creación de un Fideicomiso que permita conjuntar y administrar aportaciones de recursos federales y de los Gobiernos Estatales y en su caso de particulares para realizar las acciones del proyecto.

### **e) Reservas territoriales.**

Fonatur y los Gobiernos de los Estados adquirirán las reservas territoriales por un total de 60 ha para los 12 nuevos paradores náuticos, contándose a la fecha con 5 ha en Santa Rosalillita, B.C. y 5 ha en Nuevo Altata, Sin.

Se tiene programado obtener las 50 ha restantes durante los años 2001 y 2002. Fonatur cuenta con recursos presupuestales para adquirir 15 ha para los nuevos paradores de Cabo Colonet, Punta San Carlos y San Luis Gonzaga, B.C..