**ACTA DE LA QUINTA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE MARINA LXIV LEGISLATURA, CELEBRADA EL MIÉRCOLES 13 DE MARZO DE 2019.**

Siendo las 10:30 horas del miércoles 13 de marzo de 2019, en los salones C y D del edificio G, de la H. Cámara de Diputados, se reunieron los integrantes de la Comisión de Marina para el desahogo de la Quinta Sesión Ordinaria.---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------Se contó con la asistencia de la Presidente Dip. Mónica Almeida López; los secretarios Dip. Julio Carranza Aréas, Dip. Idalia Reyes Miguel, Dip. Juan Ortiz Guarneros y los integrantes Dip. Mariana Rodríguez Mier y Terán, Dip. Olga Patricia Sosa Ruíz, Dip. Mario Alberto Ramos Tamez, Dip. Jaime Humberto Pérez Bernabe, Dip. Jesús Fernando García Hernández, Dip. Armando Reyes Ledesma, Dip. Lucio de Jesús Jiménez, Dip. Edith Marisol Mercado Torres, Dip. Ediltrudis Rodríguez Arellano y Dip. Carlos Alberto Valenzuela González, al contar con la presencia de 14 Diputados de 25 que la integran, se declaró quórum legal, que establece el Reglamento de la H. Cámara de Diputados para llevar a cabo la Quinta Sesión Ordinaria. -------------------------------------------------------------------------------------------------------**En el punto dos del orden del día**, que dice discusión y en su caso aprobación de la orden del día no hubo comentario alguno y se aprobó por

unanimidad. ---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**El punto tres del orden del día**, relativo a la lectura y en su caso aprobación del acta correspondiente a la Cuarta Sesión Ordinaria, no hubo comentario alguno y se aprobó por unanimidad--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**En el punto cuatro del orden del día**, referente a la lectura y aprobación del Informe Semestral, la diputada presidente solicito la dispensa de la lectura ya que fue enviado a las oficinas de los diputados con oportunidad por lo que no hubo comentario alguno y se aprobó por unanimidad--------------------------------------------------------------------------------------------------------**En el quinto punto del orden del día,** Presentación de la Asociación de Náuticos de Quintana Roo. Sobre el tema la presidente hizo énfasis y dijo: “hacer el señalamiento de que de acuerdo a nuestro plan de trabajo, que fue así ya aprobado desde los meses de octubre del 2018 se determinó tener un contacto con los distintos actores relacionados con la Marina de nuestro país.

Estamos hablando de distintas asociaciones, sindicatos, cámaras de la industria, asociaciones portuarias, por supuesto todo esto de la mano de la Secretaría de Marina, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Secretaría de Pesca, porque hemos determinado en esta comisión trabajar en una metodología, que es conocida como el marco lógico, es decir, participan todos los implicados, todos los interesados, tanto como usuarios, en la comprensión de que también tienen propuestas de interés, insisto, colectivo y de una manera cooperativa.

De tal forma, que durante las distintas sesiones hemos tenido a distintos gremios, estamos tomando en consideración que eran dentro de las reuniones de trabajo la información que nos hacen llegar todas estas organizaciones y con esta serán analizadas con órganos técnicos de nueva ocasión, con los distintos miembros que sí estén acreditados también, insisto, de todos estos gremios, para poder construir un marco jurídico que esté analizado de manera integral.

Son más de 42 leyes o casi 50 las que tienen alguna correlación, en caso de que entonces, bueno, en virtud de ello, que queremos esta comisión, entregar marcos jurídicos que sean, digamos, analizados de manera integral y que realmente atiendan de esa misma forma pues a la comprensión prácticamente holística de lo que significa el desarrollo, insisto, de la Marina en nuestro país. Entonces, con toda la paciencia vamos a tener estos encuentros.

Hoy arrancamos, ya estuvo aquí, por ejemplo, la Cámara de la Industria del Transporte, Cameintram, también la Asociación, hoy empezamos con la Asociación de Náuticos de Quintana Roo, también de Proturismo de Ensenada, y sucesivamente ya nos hicieron una solicitud la Asociación Náutica Mercante de México y así sucesivamente. Cabe aclarar que esa será la metodología de trabajo”.

“Muy buenos días a todos. Hago una pequeña introducción, soy Iván Ferrat Mancera, presidente de Asociados Náuticos de Quintana Roo, aquí me acompaña también el vicepresidente Arnulfo Espinoza, que es de la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas, que es todo el lado del Pacífico. Tenemos también a César Martínez, vocal del Consejo Directivo de Asociados Náuticos de Quintana Roo, y también nos acompaña Hilbert Vázquez, que está allá, que es el asesor jurídico de la asociación, que es el que va a hacer la presentación”.

“Muchas gracias, buenos días a todos. Muchas gracias por recibirnos y por darnos este importante espacio para poder manifestar un poco las inquietudes que tenemos en el sector náutico en el sur del país. Permítanme un segundo nada más para abrir la presentación.

Como antecedente, ya habíamos tenido un previo acercamiento con la señora presidente de esta comisión, en la que manifestábamos que hemos tenido reportes importantes por parte de nuestro gremio en la disminución de sus actividades en el norte, sobre todo del estado de Quintana Roo, en el que se concentra la mayor parte de la actividad náutico turística o de turismo náutico en esta entidad que representamos. Y derivado de estas circunstancias hemos localizado, identificado en la legislación aplicable que es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como en su reglamento, algunas ambigüedades que quisiéramos poder, en su caso, modificar, ampliar, aclarar para que no resulten en disposiciones discrecionales o ambiguas, y que por supuesto, creen incertidumbre jurídica con respecto de los que estamos involucrados en este sector. Inclusive estamos tratando este tema desde la perspectiva plenamente de seguridad en la navegación, pero también de seguridad en el actuar de las propias autoridades marítimas, porque en su caso, hay que justificar también la competencia que puedan tener en la determinación de ciertas acciones como son los cierres de puerto o la suspensión de actividades turísticas según ciertas condiciones meteorológicas.

Lo que ocurre en nuestro estado y a quienes representamos, es básicamente a las empresas navieras, a las marinas, a tours operadores con embarcaciones, que en el día a día tienen actividades de turismo náutico con una afluencia turística muy importante, que básicamente es proporcional a la ocupación hotelera en el estado. Nuestros agremiados están desarrollando sus actividades a lo largo de los cinco municipios costeros del estado, repito, la mayor parte de nuestros operadores se encuentran concentrados en el norte de Quintana Roo, en lo que es el municipio de Isla Mujeres, Benito Juárez, Puerto Morelos y Playa de Carmen y Cozumel.

En sí, prácticamente contamos en concreto con una flotilla aproximada de mil 200 embarcaciones que se consideran de acuerdo a la legislación como menores, porque son menores, por supuesto, a 500 unidades de arqueo bruto, pero que, en proporción en cuanto a sus dimensiones por eslora, es decir, por el largo de las embarcaciones van desde los 10 hasta los 100 pies de eslora. Y estamos, como decía, atendiendo aproximadamente a 2.5 millones de turistas al año.

Antes de llegar, este es el texto actual del artículo 37 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que es el que nos está representando una posible necesidad de ajuste o de modificación. Como ustedes saben, prácticamente el estado de Quintana Roo al proveer de estas riquezas naturales con las que se cuenta en la demarcación, se convierte para nuestros visitantes, a veces, en una experiencia de vida, y que por lo tanto, pretendemos que conjuntamente con las políticas de seguridad que obviamente cada uno de nuestros agremiados está implementando tanto por disposiciones legales, pero también por convencimiento pleno de que esa experiencia de vida que tengan nuestros turistas deben de ser en condiciones de seguridad.

Y por supuesto que hay un compromiso sustancial por parte de la asociación de promover esas condiciones de seguridad en la navegación, pero también de crear las condiciones que nos permitan prestar el servicio de forma segura, pero también de forma continua o constante, porque ha habido una disminución importante en la actividad turística derivado de las determinaciones de los cierre de puerto, de suspensión de actividades, que en adelante entraré en ese detalle de distinción de los dos conceptos porque ha significado, precisamente, una probable confusión en el momento de la aplicación de estas determinaciones por parte de las capitanías de puerto en nuestras localidades.

El texto señala que, en efecto, es la Secretaría de Marina, ahora con las modificaciones a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que sufrió, la Secretaría de Marina es la ahora competente para decretar parcial o totalmente el cierre de navegación en determinados puertos, pero ese cierre a la navegación se sustenta precisamente por casos fortuitos o fuerza mayor o cuando existan razones de seguridad nacional o interés público. En ese contexto por cierre de puerto, y aquí que nos acompañan gente profesional del mar, se debe de entender que ninguna embarcación navega, es decir, hay una limitación estricta o rigurosa, o como decíamos en términos de este texto, parcial para que las embarcaciones procedan a realizar sus actividades ordinarias, ya sean que provengan de otros puertos o la actividad de navegación interior o en las aguas correspondientes a la demarcación territorial de esos puertos.

Sin embargo, los supuestos que aquí se determinan son, dentro de lo que cabe, o ambiguos o que pudieran ser considerados como circunstancias que deben de ocurrir por gravedad para hacer una determinación de esa naturaleza.

Y esto se relacionan intrínsecamente para el sector turístico que es al que representamos, el sector turístico náutico, en una interpretación relacionada con la fracción primera del reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente. Es decir, al prestador de servicios de turismo náutico, es decir, aquellos que proporcionamos una actividad turística como puede ser el esnórquel recreativo, el buceo, el veleo, recorridos turísticos con embarcaciones de esta naturaleza, nos encontramos limitados a veces por condiciones meteorológicas a la práctica de estas actividades. Entonces, las capitanías de puerto, por lo menos en la experiencia que hemos tenido en el estado de Quintana Roo, han utilizado este, el contenido de esta fracción para determinar el cierre parcial de navegación a cierto tipo de embarcaciones relacionándolo en este caso con las actividades.

El contexto de este artículo que esta previamente señalado en el capítulo respectivo de este reglamento, señala que cuando los prestadores de servicio turismo náutico obtienen un permiso por parte de la capitanía de puerto para realizar este tipo de actividades, pues quedan sujetos a una serie de condicionantes, esas condicionantes, entre otras que es la que nos ocupa, es que se pueda prestar el servicio siempre con luz diurna, y cuando las condiciones climáticas, aquí el reglamento considera esas condiciones climáticas idóneas cuando no superen los 25 kilómetros por hora. Es decir, se puede llegar a confundir la práctica de actividades complementarias con embarcaciones con el cierre del puerto a la navegación con las mismas embarcaciones. Porque una cosa es navegar y otra cosa es realizar o practicar alguna actividad adicional complementaria de estas actividades náuticas.

Sin embargo, hay ciertos puntos que creemos o consideramos debieran ampliarse para que estos criterios no fueran ambiguos, o se creara un criterio uniforme en todas las capitanías de puerto del país para que no quedara a la interpretación a discrecionalidad de la autoridad porque aparte, esto le da también certidumbre, por supuesto, a la autoridad que realiza tal determinación.

Esta problemática que identificamos, lo que por supuesto creemos que nos ha causado es incertidumbre para nuestras empresas afiliadas, e inclusive, como decía, para la autoridad marítima, para práctica de sus actividades, porque incluso, esa limitante de la suspensión de actividades de turismo náutico, que repito, no necesariamente tiene que ver con el cierre del puerto a la navegación, a veces no permite la programación justa de la actividad de nuestros empresarios, porque recordemos, que a veces el turismo que viene, no solo nacional a nuestra entidad, sino el turismo que proviene de otras latitudes del planeta, ya viene con reservaciones, viene con tiempos programados.

Viene con la intención de hacer visitas a determinados lugares. Ustedes saben que ya en Quintana Roo, prácticamente tenemos una mega-área natural protegida, que es la Reserva de la Biósfera del Mar Caribe, entre otras áreas naturales protegidas a las que nuestros agremiados asisten para conocer corales, para practicar buceo, para conocer el precioso mar de Quintana Roo.

Y esto, al momento de ya concretar el día programado para la práctica de estas actividades, a veces, por esta indefinición de criterios claros, pues puede llegar a interrumpir o a suspender la actividad, por la determinación de las capitanías de puerto.

Entonces, lo que estamos buscando precisamente, es que estas limitantes de nuestras actividades pudieran tener una amplitud primero, y una definición en cuanto a las condiciones meteorológicas, como lo expondremos a continuación. Esto traería por supuesto consigo, el posible incremento de nuestras actividades al año, porque según registros de la propia asociación, en 2018, aumentó el número de días del cierre de puertos, en un 42 por ciento, lo que conlleva por supuesto, a una posible mala imagen frente al turista, porque se les cancelan servicios, se les cancela la programación de sus días.

Y por supuesto, la pérdida económica que sufren nuestros agremiados, pero repito, siempre buscando o tratando de encontrar ese punto medio también, en el que jamás se vea comprometida la seguridad de nuestros turistas, porque –repito– tampoco, un incidente o un accidente provoca por supuesto, mayor negatividad de percepción con nuestros clientes.

Como comentaba, actualmente existen, como supuestos para la cuestión relacionada con el cierre de puertos, dos causas principales, que es la de fuerza mayor, que pueden ser por virtud de acontecimientos que son provocados por el hombre, de manera voluntaria, en el que se pueda ver comprometida la seguridad en la navegación de las embarcaciones. Como vemos en estos ejemplos gráficos, por supuesto que atienden a problemáticas sociales, que pudieran representar una gravedad en la navegación.

Me permití traerles un video de uno de los frentes fríos que sufrimos a principio de año, fue a finales del mes de enero, en el que, atendiendo a las condiciones climatológicas, aun así, este tipo de embarcaciones que tiene cierta tecnología, cierta potencia en motores, ciertas características, pueden seguir navegando o continuar con su actividad.

No sé si sea correcto que esta embarcación haya salido a la navegación en ese día en particular, pero vemos que, en efecto, tiene que haber una circunstancia muy específica en las condiciones meteorológicas del lugar, para poder llegar a una determinación, sobre todo, buscando la salvaguarda de la vida humana en el mar.

Después de las maniobras que hace la embarcación, que es una embarcación no turística; ésta es una embarcación de pasaje, de cruce entre Cozumel y Playa del Carmen; ésta es a la salida de Cozumel hacia la Zona Continental, y vean, una vez que pudo estabilizar la navegación, partió o zarpó hacia el otro puerto.

Lo que estamos buscando, es que precisamente se tomen este tipo de circunstancias, y no solamente un solo factor, que es el que dispone el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que son las rachas, o no sabemos si son rachas o vientos sostenidos de 25 kilómetros por hora, porque el texto fue llano.

Si los vientos se encuentran a más de 25 kilómetros por hora, entonces, hay que suspender actividades, pero no se señala, y nos lo explicaba gente que conoce de estas condiciones, que pueda haber vientos locales, que hay rachas sostenidas, o simplemente de repente hay ciertos momentos en los que se incrementa o se intensifican estas condiciones. Y son los puntos que se deben de tomar en cuenta, por parte de la autoridad, para en su caso, afectar la navegación.

Como decíamos, incluso en la propia Ley de Navegación, quienes son la principal autoridad a bordo de las embarcaciones, son los capitanes mismos, en donde ellos por su experiencia, obviamente, prácticamente, los capitanes o nuestras tripulaciones de nuestros agremiados, llevan muchos años trabajando en este sector, conocen perfectamente las áreas en donde realizan sus actividades día a día.

Porque ése ha sido su oficio durante mucho tiempo. Entonces, consideramos que si trabajando de manera conjunta con ustedes por supuesto, como legisladores, con las autoridades administrativas, con las autoridades que están destacamentadas en la localidad podemos construir criterios bien definidos que permitan darle seguridad a las actividades económicas, y obviamente, cuidando por supuesto, la seguridad de los turistas.

Creemos que los factores que se debieran agregar en el texto del reglamento, que finalmente es el que va a dar la pauta para definir la suspensión de actividades, y no la suspensión de la navegación para las embarcaciones, son el viento, la intensidad o las dimensiones de la ola, y por supuesto, las características de las embarcaciones.

Como decíamos, no se puede tratar de igual forma a una embarcación como la que veníamos en el video, como con la embarcación que se observa que es de una cooperativa turística del estado, que también tenemos muchas. Entonces, también deberíamos de considerar por supuesto, las dimensiones de las embarcaciones, sus distintas características, porque vemos que para la práctica del veleo, por supuesto que se requiere viento

A lo mejor la intensidad de los 25 kilómetros por hora, y el veleo considerado como una actividad de turismo náutico, no podrían dar para la práctica de tal actividad, porque requiere mayor intensidad de viento. Hay embarcaciones turísticas que son yates que tienen tecnología para la navegación, posicionamiento global, es decir, una serie de características que hacen la navegación más segura.

Y que, como decía, no se pueden tratar de igual forma, que embarcaciones mucho más pequeñas, a las que sí por seguridad, se debiera de restringir la navegación. Tenemos barcos piratas o galeones, que solamente salen a hacer recorridos turísticos, y cuando este criterio se generaliza, entonces, todas las actividades se ven, de alguna forma, suspendidas o limitadas.

Tenemos otro tipo de actividades, que son las subacuáticas, que ésas sí por supuesto, se someten más a las condiciones meteorológicas. El *paraceil*, el buceo, ahora estos nuevos servicios que se proporcionan a partir de la creatividad en la tecnología, como el *flyboard*, y hay otros a través de prácticas subacuáticas, también tienen un motor, y van *snorqueleando*, es decir, tenemos una diversidad muy amplia, en el término del turismo náutico, y consideramos que pudiéramos construir mejores criterios para garantizar, por supuesto, en nuestros turistas una muy buena experiencia, pero también el garantizar a las autoridades una mayor eficacia en la determinación de sus acuerdos.

Este es el texto que estamos proponiendo para darle un poco más de certidumbre a las causas por las que se debiera de cerrar o de suspender las actividades y, partiendo de esa premisa, de que no es lo mismo cerrar el puerto, que limitar actividades complementarias turísticas, desde la perspectiva por supuesto que venimos a plantear, que es el turismo náutico.

Entonces, en ese sentido, queremos ver si es posible la inclusión también, porque no está definido así todavía ni en el reglamento ni en la ley, que a las capitanías de puerto se les dote de esa competencia, porque de facto lo están haciendo, son las capitanías de puerto las que hacen la determinación de los cierres de puerto y en el texto de la ley únicamente se refiere a la Secretaría de Marina, lo que permitiría o lo que daría lugar a que esto se regulara, ya sea a través del Reglamento Interior de la Secretaría de Marina, o en el Reglamento de Turismo Náutico, que tampoco lo señala.

Entonces, por eso creemos que de entrada también debiera desde la ley otorgarse esa competencia a las capitanías de puerto, para poder determinar el cierre de puerto, o en su caso la declaración como se observa en el segundo párrafo de la suspensión de actividades de turismo náutico, precisamente por la existencia de condiciones meteorológicas adversas a la actividad. Porque como decíamos una cosa es practicar las actividades complementarias, y otra cuestión totalmente diferente es navegar con las embarcaciones, ¿no?

Y dejar precisamente al reglamento un criterio un poco más amplio, que de acuerdo a la experiencia que nos han relacionado o hecho del conocimiento nuestras tripulaciones, empresas que han estado operando en el estado de Quintana Roo, desde hace más de 35 años y que saben que las condiciones para la práctica de sus actividades pueden ampliarse un poco hacia los 35 kilómetros por hora, agregando también esta condición indispensable, que es, que ejercían que esas rachas de intensidad del viento sean sostenidas, e involucrando también un nuevo factor, que no establece el reglamento actualmente, que es la dimensión de la ola de más de 1.5 metros de altura, precisamente para poder garantizar la seguridad de nuestros turistas.

Porque, bueno, no soy experto en el tema, pero nos han comentado oceanólogos que trabajan con nuestras empresas, el director de Asociados Náuticos, que trabaja directamente con Iván, es oceanólogo, tiene experiencia, ha trabajado en muchas empresas navieras y nos ha comentado que dentro de nuestra realidad estas podrían ser las limitaciones de las comisiones meteorológicas, precisamente para crear seguridad en nuestras actividades.

No obstante, sabemos que el tema de modificación legislativa es un proceso largo que lleva por supuesto su análisis y su evaluación y queremos ver si ustedes nos lo siguen permitiendo, pues tratar de construir en la medida de lo posible estos criterios y colaborar en lo que nos permitan para tratar de aterrizar estos temas. Porque sabemos que también a partir de que se pudiese aprobar en su caso en este H. Congreso la modificación a la ley, pues se tendría que dar la pauta también para que el Ejecutivo hiciera las modificaciones correspondientes al reglamento de la materia.

Pero paralelamente también estamos buscando ser prácticos, con la venia también del Poder Legislativo, con la finalidad de encontrar también un instrumento que, si bien es de carácter legislativo, pues puede ser… perdón, administrativo, puede ser complementario de la actividad legislativa. Y de hecho, actualmente la Secretaría de Marina, como muchas dependencias del Ejecutivo federal, utilizan circulares internos para definir ciertos criterios que desafortunadamente no están contemplados en la legislación, en los reglamentos.

Entonces, consideramos que una circular también pudiera abonar ya en la parte de especificidad técnica de las embarcaciones de las características, de relacionarlas con estos factores, ya sea de viento, de oleaje, de la actividad misma, para que el criterio fuera un poco más fino.

Sabemos que en la ley y en el reglamento no podemos incluir todos los supuestos ni todas las vertientes que esto que pudieran derivar de nuestras actividades, pero creemos que se pudieran complementar a través de una circular, pues por supuesto, trabajando de la mano en el seno de esta comisión y con las autoridades administrativas.

Consideramos que precisamente para darle seguridad a los entes involucrados, tanto a la administración pública como a los particulares, pues una vez construida esta circular se pudiera publicar en el Diario Oficial de la Federación para que todo mundo tuviera acceso precisamente a esa uniformidad de criterios, que es lo que a veces ha distorsionado la manera de dictar este tipo de resoluciones. Porque nos hemos encontrado que a veces estando tan cerca en nuestras capitanías de puerto, nuestros puertos en el estado de Quintana Roo, en Puerto Morelos, se determinan limitaciones a la actividad y en Benito Juárez, en Cancún, está abierta la navegación.

Entonces, sí queremos bajo las mismas condiciones sí queremos tratar de uniformar ese criterio, sobre todo, repito, con la finalidad de poder construir un instrumento sí práctico, pero también que brinde seguridad a todos los entes involucrados.

Les agradecemos muchísimo a nombre de la Asociación de Náuticos de Quintana Roo, Licenciado Iván Ferrán Manceres, su servidor Gilberto Vázquez. Ojalá que haya sido lo más claro posible. Si tienen alguna duda o comentario, pues estamos a sus órdenes y les agradecemos muchísimo el tiempo”.

La presidente diputada Mónica Almeida López cedió el uso de la palabra a los diputados que tenían preguntas sobre el tema.

El diputado Juan Ortiz Guarneros: “Buenos días. Bueno, está clara la intención en la presentación. Sí necesitamos, o les solicitamos que nos proporcionen el documento, porque casi no lo pudimos leer, está muy pequeña la letra, para analizar su propuesta.

Definitivamente el área de Quintana Roo, el área del Caribe, es un área muy afectada por los vientos fuertes de los correspondientes frentes. Un oleaje también peligroso. Sí requiere un buen análisis, por la cuestión de la seguridad de la vía en la mar. También las embarcaciones para este tipo de actividades son pequeñas y en muchas ocasiones no consideran un análisis estricto de estabilidad, y en esa área tenemos conocimiento que ha habido embarcaciones que se han pantocleado totalmente y ha habido personas que han fallecido.

Entonces, sí les solicitamos la presentación, para hacer un correspondiente análisis y tomar en cuenta todo lo que se expuso por parte de ustedes y desde luego los factores que reinan en el área del Caribe, para este tipo de actividades”.

El diputado Armando Reyes Ledesma: **“**Bueno, sin duda alguna pues muy interesante este tema. Efectivamente, en el hecho, bueno, pues los que están viviendo ese tema es preocupante. De hecho, se lo hicimos saber al almirante en una reunión que tuvimos y ellos de igual manera tienen su opinión, de igual manera, que va encaminada a todo el tema de seguridad y a los que están obligados.

Coincido con nuestro diputado Juan, que es el que nos asesora mucho en estos temas, conoce muy bien el tema y aparte es un diputado muy responsable.

Me gustaría de igual manera en una reunión que está pendiente, de nueva cuenta con los de Marina, pudiéramos dejar el tema y buscar el consenso, el asesoramiento, pero sin apasionamientos porque efectivamente hay unas personas que se pone nublado y ciérrale el puerto. Nos pasa en el Puerto de Ensenada.

Ya hay solicitudes de que se revise y que realmente se conozca cuál es el protocolo para cerrar el puerto porque el caso de Ensenada tenemos el mismo problema. Allá llegas y está nublado, parece que va a llover y al rato ya está el sol. La gente que vive de eso es la que se preocupa y hoy nos está pidiendo que intervengamos y que veamos a fondo el tema.

Yo sí pido que analicemos esta reforma que nos están pidiendo y en su momento que busquemos el consenso en conjunto para buscar lo mejor de beneficio hacia ustedes de igual manera, pero de igual manera que Marina cumpla con lo que es su obligación. Es cuanto, diputada”.

La presidente diputada Mónica Almeida López: le dio nuevamente la palabra al licenciado Iván miembro de la Asociación de Náuticos: **“**Para aunar un poquito la presentación que nos hizo Gilbert y por el comentario del diputado, sí hay que diferenciar entre las embarcaciones privadas con las embarcaciones de servicio turístico.

Las embarcaciones de servicio turístico pasan por un proceso en el cual sacan un certificado de seguridad marítima y tienen todas las revisiones de la capitanía para poder operar, dependiendo el tamaño o el tipo de actividad.

Han pasado algunos accidentes, puede ser que sí, yo no tengo conocimiento ahorita específicamente de uno, pero si ha pasado ha sido con embarcaciones privadas de gente que compra una embarcación menor, tiene cero experiencias en navegar y a la mejor un día se le ocurre salir y se le apaga el motor y el viento se lo llevó.

De hecho, nosotros en la asociación estamos sacando una guía náutica para que en todas las marinas particulares se les pueda repartir a los propietarios para que tengan una guía de qué tienen que tener en su embarcación, que hagan su certificado de seguridad marítima, aunque no sean de servicio náutico.

Creo que también trabajaremos en el caso de las embarcaciones privadas para que respeten también cuando hay un cierre de puerto que salgan y piensan que pueden salir, pero no deberían de salir”.

El ciudadano César Martínez dijo: **“**Qué tal, buenos días. También es importante, nosotros en el tema turístico, lo que es Quintana Roo, el sector náutico representa el 33.3 de la oferta turística que tenemos en los destinos. Un turista llega aproximadamente entre siete y ocho días que es el promedio, según los datos que tiene SECTUR, que llegan a su destino.

Llegan un sábado y se van hasta el siguiente sábado. Un día de viaje de ida y un día de viaje de regreso. Dedican dos días al tema de turismo en parques temáticos, otros dos días al tema de turismo en centros arqueológicos que están cerca de Tulum, Chichen Itzá, o en el tema de la zona, y dos días le destinan a actividades acuáticas.

Es muy importante este tema de los cierres de puerto porque representa para el turismo en Quintana Roo y en muchos estados, Puerto Vallarta, Riviera Nayarit, todos los que tenemos que ver con el tema del mar, representamos el 33 por ciento de la oferta, si no es que, en otros destinos, como es el tema de los Cabos y representan el 60, 70 por ciento, porque sólo puedes en Los Cabos hacer eso o irte a las dunas prácticamente a montar camello o el tema de una moto todo terreno.

Es importante que se actualicen en el tema de los reglamentos, el tema de las leyes. Estamos ahorita tratando de promocionar al destino turístico. Sí tenemos un problema grave en el tema de seguridad, pero lo que podamos resolver en el tema de las leyes para que se puedan realizar las actividades es importante.

Un turista, por decir el que viene de Londres, dice: Con este clima yo en mi país hago eso y más, porque es diferente la normatividad, pero se permite, muchas actividades se pueden realizar. Es importante. A nombre, de la asociación, a nombre del presidente Iván y los demás, les agradecemos esa parte”.

**La diputada Laura Patricia Avalos Magaña tomó la palabra: “**Bienvenidos, nos da mucho gusto que estén aquí con nosotros. En el último año la SEMAR a través de las capitanías de puerto puso en marcha programas de seguridad como es la llamada operación salvavidas, que busca proteger a los turistas en las playas de mayor afluencia en el país. Esto en coordinación con los tres órdenes de gobierno.

Yo sé que estamos en la Comisión de Marina, pero desde la Comisión de Turismo, a la cual también pertenezco –y me toca ver el tema de la seguridad del turista–, este fue uno de los principales programas y acciones que nosotros solicitamos a SEMAR que expusieran al resto de los integrantes de la comisión.

De hecho, el 27 de marzo vamos a tener –están todos invitados– la exposición de cómo la SEMAR y todas las corporaciones hacen la protección al turista. Esto es el 27 de marzo a las 4 de la tarde. Ya tenemos la participación de todas las corporaciones que fueron invitadas. Desde el día que fuimos allá empezamos a moverlo.

Es muy importante que se exponga de qué manera tenemos esa protección al turista, porque estamos hablando de una modalidad sumamente importante y para nosotros el turismo en el país nos deja muchísimo dinero que por decir nos no puede ir ahora sí que reduciendo todo este tipo de incidentes si nosotros no estamos bien enterados de cómo nos pueden apoyar todas las corporaciones para la seguridad del turista.

Y con la participación de las instancias responsables de la vigilancia y la debida regulación de este sector, el turismo náutico, se crea la posibilidad de que esta actividad se expanda a otros puertos y playas de México. Lo digo porque vengo de Tampico y de Madero, que es mi distrito y para nosotros también es muy importante la seguridad del turista y aunque es una playa no de las más importantes del país, sí es una playa muy visitada en Semana Santa por toda la huasteca y el norte del país. Se nos llena con miles de turistas. Eso abriría la posibilidad de que las entidades incursionen en nuevas oportunidades económicas.

Ya hablamos aquí, que otro de los cambios que no debemos de perder de vista en la Comisión de Marina, es el cambio que se busca realizar respecto al manejo de las Api, que es lo que estamos viendo. Por mi parte cuentan con el apoyo y la invitación para que estén enterados, tanto en playas como en pueblos mágicos, cómo operan todas las corporaciones para la seguridad del turista.

Aproveché, presidente, para hacer el anuncio de que estarán todas empezando por SEMAr, porque nos interesan muchísimo los destinos de playa, este 27 de marzo a las 4 de la tarde aquí en Cámara. Quedo a sus órdenes. Muchas gracias”.

**La presidente diputada Mónica Almeida López retomó el tema y dijo:** “Nada más para cerrar este punto, si no hay alguna otra participación, expresar que en lo particular considero que no solamente se trata –desde mi punto de vista de la propuesta de modificar un artículo, en este caso el artículo 37 de la Ley de Navegación, en la expresión de resolver los criterios para cerrar los puertos.

Me parece que lo que están proponiendo es algo más amplio, que quiero hacer una propuesta para completar la información que para esta comisión va a ser necesaria, es la propuesta de hacer una modificación a este artículo, no en la expresión exacta, como ustedes lo están planteando que solamente modificar los kilómetros por hora del viento.

La propuesta sería que, si estoy entendiendo que el problema es que no se establecen en las leyes, por el momento así expresado habría que confirmarlo, cuáles deberían de ser las condiciones de seguridad finalmente que es lo más importante, cuando se cierra un puerto se entendería que es para garantizar la seguridad patrimonial humana de las actividades.

Pero si debería de haber una descripción a nivel incluso de norma, de cuál es el tipo de embarcación, el tipo de su capacidad técnica, el equipamiento tecnológico, la función, si es turística, si es de uso privado, si es para uso comercial, si tiene algún tipo de carga, qué tipo de carga, si es comercial o no comercial, etcétera.

Particularmente para las actividades náutica-recreativas, que entiendo es su interés, ustedes todavía pueden hacer un desglose muy particular que diferencie las características de las embarcaciones y sus funciones para determinar cuáles deberían de ser las medidas, no solamente, o si se hace una distinción en el tipo de velocidad del tiempo, condiciones climatológicas y demás.

El ejemplo es los veleros que, al contrario, necesitan un rango de viento. Entonces, creo que haría falta desarrollar esa guía que haga la distinción y las diferenciaciones específicas para cada tipo de embarcación y de funciones y trabajar esta propuesta que hacen ustedes, como asociación náutica, en coordinación con la Secretaría de Turismo, la Secretaría de Pesca, la Secretaría de Marina y la de Comunicaciones y Transportes, para hacer una integración de todo el resto de actividades que confluyen en los distintos puertos.

Y claro, si se les da una personalidad mayoritaria, si es un puerto turístico, es un puerto comercial, si es un puerto, hay que establecer reglamentos, normas y la ley, que sea la ley madre que haga toda la posibilidad de hacer las distinciones de reglamentos, e insisto, de normas.

Creo que sí es necesario actualizarlo, actualizar nuestro, digamos, inventario de tipo de embarcaciones y funciones, y nos ayudaría mucho que en la experiencia que ustedes tienen, y así se lo haremos, vamos a pedirle al resto de asociaciones que quieran participar de manera proactiva y propositiva, como ustedes lo han hecho hoy, que integren esa información adicional, si existe hacer la integración total para hacer una escala que logre diferencias cuáles eran las características específicas para la seguridad, insisto, humana y patrimonial.

Si están de acuerdo, que nos hagan llegar, en adición al documento que presentan hoy, sus propuestas que hagan la diferencia.

Bueno, entonces, nos quedamos con esta información, damos seguimiento y en el acuerdo de que nos harían llegar mayor información, y les haremos llegar a los diputados estos insumos, pues ahora, dándole continuidad a la reunión, pasamos al punto número 6 del orden del día, en donde le damos la bienvenida a Pro turismo de Ensenada, quienes también nos van a hacer algunas propuestas de acuerdo a sus funciones”.

**A continuación, hablo el ciudadano Amador Arteaga Sahagún:** “Muy buenos días tengan todos ustedes, soy su servidor, licenciado Amador Arteaga Sahagún. Soy director general y me acompaña Juan Carlos Ochoa.

Soy Pro turismo de Ensenada. ¿Qué somos? ¿Quiénes somos? ¿Qué representamos? Representamos, somos una… representamos al sector turístico del municipio más grande de nuestro país, 52 mil kilómetros cuadrados tenemos en un destino en desarrollo, un destino que tiene 9 líneas estratégicas que atender, y una de ellas por las que venimos ahora, presidente de la Comisión, es el turismo náutico.

Decirles a ustedes que el turismo náutico ha sido un polo de desarrollo para nuestro país, de desarrollo económico. Hay que entender algo. El turismo es placer, estadía, beneficio, relajamiento, esparcimiento, pero de hace 10 años a la fecha, el turismo es generador de desarrollo económico.

Y a mí en el tenor en el cual vamos ahorita a dar una presentación importante, sí me gustaría contextualizarles dos datos muy importantes que tenemos a nivel internacional, nuestro país, sé claramente que estamos ante la Comisión de Marina, pero decirles que nos llegan una gran tarea para seguir, mínimo manteniendo el sexto lugar que en 2017 y en 2018, el país México obtuvo de más visitantes a nuestro país, de visitantes extranjeros; 39.3 millones de visitantes extranjeros en 2017 y nos acaba de confirmarlo la Organización Mundial de Turismo, que mantuvimos el sexto lugar a nivel mundial 2018 con 41.5 de visitantes extranjeros.

¿Qué quiere decir esto? Que el turismo náutico es una herramienta muy importante para traer estos turistas, porque en 2017 el país México ocupó, en materia de turismo náutico de cruceros, el primer lugar en movilidad de turistas a nivel mundial, 7.9 de turistas en cantidad también de arribos de cruceros al país.

Entonces, en este tenor, el turismo náutico está atendido en materia de arribos de cruceros, pero vamos a turismo de marinas, y al turismo deportivo. Entonces, en este contexto sí me gustaría cederle la palabra a mi compañero Juan Carlos Ochoa, para transportarlos en una presentación muy objetiva que trae grandes oportunidades para el país.

Ya lo dijeron nuestros compañeros de Quintana Roo, traemos un gran reto que es la inseguridad. Estamos en lo más blandito que es lo más fácil ante la comisión de ustedes, para el ordenamiento de ciertos derechos, para ser un país más amigable y, sobre todo, vamos a ver ahorita el potencial que tenemos en la zona norte de nuestro país en el océano Pacífico, y en el océano Atlántico, ¿con quién estamos de colindantes?

Con el primer lugar de visitantes a nivel mundial de América Latina, y además contamos con el estado de California, que es la quinta potencia mundial económicamente hablando, que trae un gran potencial de desarrollo económico.

Entonces, bienvenidos y le cedo la palabra a mi compañero. Adelante, Juan Carlos”.

**El ciudadano Juan Carlos Ochoa:** “Los retos que nosotros vemos sean particular, ya muy específico la acción de los que nos enfrentamos ahorita como sector del turismo náutico, y ya algunos puntos, ya en particular, pues que son las peticiones en las cuales nos queremos enfocar para hacer este impulso.

Básicamente estamos buscando, no solamente es el tema de modificar algún reglamento, algún marco normativo. Creo que la parte de fondo es impulsar una actividad, es el turismo náutico, si este es un paso para que eso suceda, creo que vamos en el camino correcto, pero hay otras capas más que tenemos que encontrar, el tema de la promoción, el tema de la seguridad, son varios temas, pero en particular no nos vamos a concentrar en temas.

Y bueno, por decir, igualmente qué buscamos. Estamos ubicados en un lugar muy específico, muy estratégico. No solamente en el tema logístico, no solamente en el tema turístico, sino también en la parte, en la posición con que contamos respecto a la región en la que tenemos, y ahorita vamos a hacer una gráfica de eso.

En términos proceso, ya se comentó hace ratito este tema en particular, de la seguridad, igual hay estos procesos que las embarcaciones turismo náutico que vive nuestro país tiene que cumplir. Ahorita vamos a ver en qué consisten.

Lógicamente, pues puertos más competitivos, más amigables, sobre todo es un punto muy importante que desde la óptica turística, para nosotros es muy relevante este tema de ser más amigables con nuestros procesos, no solamente el sonreír y que los procesos no vayan, lo traen los pasajeros, los visitantes de la A a la Z, moviéndose por todas partes, y lógicamente, pues todos queremos que esto sea negocio, más volúmenes de arribos, significa más derrame económico, significa más servicios que se consumen, significa mayor impacto en nuestros destinos y comunidades.

Y lógicamente nosotros, aunque pareciera que nuestro enfoque es atender más noches de cuarto vendidas pues también las marinas también cubren parte de este impuesto al hospedaje que lógicamente es importante tener las marinas llenas con barcos y visitantes.

Para nosotros es muy importante porque nos ubicamos en nuestra región, digamos, Centroamérica, Caribe, Norteamérica y, bueno, nosotros estamos, tenemos acceso a tres mercados relevantes, que es la costa oeste, que es la zona donde nosotros estamos que comprende básicamente desde la costa de California aquí en San Diego, digamos hasta prince root, un poquito arriba en la colonia británica, estamos hablando de 2 mil 079 kilómetros de litoral y bueno, en esa zona de ahí se concentran mil 288 marinas. Si sacamos la cuenta, estamos hablando que cada milla había una marina en esta región.

En el caso de la costa, o del golfo, comprendida entre Texas y la Florida, ahí tenemos 3 mil 485 kilómetros de litoral y un número importante de 2 mil 256 marinas, que es principalmente los lugares emisores de este turismo que estamos nosotros buscando.

Ya en la parte del caribe, así los números quizás un poquito más, pero más o menos podemos identificar alrededor de 334 marinas en esta región del Caribe, tanto el Caribe tradicional como el Caribe extendido.

Bueno, en nuestro país, pues al día tenemos 11 mil 122 kilómetros, 70 por ciento es si el litoral está en la Costa Pacifico y números más, números menos, no tengo el dato exacto, pero puedo estimar que no rebasamos las 80 marinas en el parís.

Entonces, hablando, tenemos 102 puertos en el país, algunos de ellos con vocación mixta, caso Ensenada, caso Vallarta, caso Acapulco, etcétera que tiene esta vocación.

Entonces esto nos coloca como una actividad relevante y por allá abajito, a lo mejor no alcanzan a leer, pero se me hizo interesante el dato en la región del mediterráneo, aparte hablamos de España, Francia, Italia, Grecia, Turquía, Zona de ahí, ahí más o menos suman 2 mil 232 marinas.

Entonces estamos hablando que en términos de capacidad y de espacio pudiéramos, en un momento determinado, poder tener ese potencial de tamaño. O sea, no estamos tan lejos, al menos en la parte del caribe, los señores están varados en un lugar con amplio potencial, nosotros también, pero lógicamente es mucho mayor el potencial que se debe en el Caribe, por muchas razones.

Bueno, los turistas aquí vienen, lógicamente vienen por varias cosas, por nuestra cultura, porque muchos vienen de ellos vienen a pescar, vienen a competencias — que es también algo importante—, vienen a explorar, vienen por nuestra calidez como cultura, nuestra historia, gastronomía, nuestros vinos allá en el norte, etcétera.

En el caso de Ensenada, nosotros nos limitamos a esa parte, ya un poquito nuestra experiencia ya directa, nosotros en esa región tenemos cuatro marinas, dos de ellas se encuentran dentro del recinto portuario, el área federal que controla la API, otras dos más que es un estafito, que se encuentra al norte del puerto, que es marina coral y Puerto Salinas, y dentro de la misma rueda portuaria tenemos instalaciones de pesca deportiva, donde tenemos alrededor de 118 posesiones de ataca, como en cinco instalaciones que lo integran, ¿no?

Bueno, también, importante, nosotros algo que también nos emotiva mucho es el tema de estas competencias internacionales que tenemos, tenemos una que este año cumple 72 años, que es la Regata New por Ensenada, la cual ha venido bajando sus números en los últimos años de participantes.

Otra que también se celebra de San Diego a Ensenada y otra que de forma vía anual se maneja de igual San Diego, Ensenada, La Paz, ¿no? Que es la... dice. En total en la región de ensenada tenemos 958 peines o posición de ataque para estas embarcaciones y nuestra ocupación promedio, hoy en día, está 54 por ciento en ocupación. Entonces traemos ahí 46 por ciento de reto.

Bueno, algo importante, un poquito de contexto. Nuestra temporada baja se manifiesta de la temporada invernal que es de noviembre a marzo, es nuestra temporada baja, mensualmente la capitanía registra alrededor de 600, 700 embarcaciones de recreo que viene en tráfico de altura. Al ser Ensenada un puerto de entrada muchas de ellas se registran para continuar su travesía a los cabos, o a Vallarta, etcétera.

El 60 por ciento de estas embarcaciones se quedan en la región de Ensenada y algo importante, que es mucho del tema por el cual estamos aquí, el 80 por ciento del mercado que Ensenada maneja tiene que ver con estadías de 3 a 7 días, básicamente son de fin de semana.

Nosotros a diferencia del Caribe o de la Rivera Maya, somos parte, somos como un barrio, somos un Everhope de California, nosotros nuestro próximo puerto será un atrás de Los Cabos, ¿no? Entonces, básicamente somos parte del fin de semana que sale el yatista. ¿Dónde voy?, voy a los ángeles, voy a Catalina, bajo Ensenada. Entonces esa parte nos saca un poquito del contexto. Realmente nuestro mercado nicho es el sur de California.

Entonces algo importante, la ocupación de las marinas en los últimos 10 años en ese sentido, de 95 por ciento, 100 por ciento algunos casos, así el 54 por ciento en los últimos años. Entonces un tema relevante que para nosotros prácticamente se significa pérdida de competitividad.

Pero que otras tenemos. El tema de la internación de las embarcaciones se comprende por cuatro esquemas, ahorita lo vamos a ver. Son temas importantes que es parte de lo que nos mueve estar aquí, lógicamente la capacidad de instalación que tenemos no está siendo ocupada para lo que fue construida, la inversión lógicamente pues se ve mermada, lógicamente la dimensión de arribos afecta las marinas, afecta los destinos, afecta los prestadores de servicio, etcétera.

Bueno, hay otro punto importante aquí, también tiene que ver con este desconocimiento, falta de claridad, en qué procesos tengo que cumplir para bajar a México, digo, viendo desde la óptica del americano, qué tengo que cumplir, ¿no? Me sé los procesos, no me los sé, qué tan disponibles están, están en inglés, etcétera.

En este caso, este tema se fue dividiendo en dos vertientes, un marco jurídico que aplica en las embarcaciones, el marco jurídico que aplica a los tripulantes. En este caso, las embarcaciones tienen que cumplir con lo que establece la Ley de Navegación, con lo que establece la Ley Aduanera, con lo que establece la Ley de Derechos. Los tripulantes tienen que cumplir con lo que establece la Ley de Migración y con lo que establece la Ley de Derechos.

En el caso del proceso, no me voy al detalle, solo básicamente llega la embarcación, tienen que cumplir con el tema de cumplir sus derechos migratorios que digamos el paso número uno, cumplir con derechos migratorios, ir a BANJÉRCITO, regresar al lugar donde se encuentre a migración. En este caso en Ensenada se concentran en un mismo lugar estas tres dependencias, ¿no? BANJÉRCITO no.

Algunas cosas se pueden hacer por línea, después de ahí viene el trámite de la embarcación, ya los derechos de arribo, zarpe, etcétera. En dado caso que la embarcación no esté temporalmente importada se tiene que hacer la importación... de la embarcación y bueno, ya el tema de salubridad básicamente aplica al momento del regreso a Estados Unidos.

En promedio estos trámites oscilan entre hora y media, dos horas, ¿no?, es el tiempo que tenemos documentado que es el tiempo que se lleva para que este trámite se realice para la internación de las embarcaciones. Y un poquito ahí los horarios para que nos ubiquemos de cómo estamos abiertos, básicamente, migración es la que sí está abierta los 7 días a la semana.

Bueno, ya un tema, lógicamente, la Ley de Derechos establece hoy en día ciertos montos que se tiene que cubrir, tratamos de ejemplificarlo a través de un ejercicio de la embarcación promedio que más recibimos, de los que... embarcaciones más grandes, hay embarcaciones más pequeñas.

Pero tomando en consideración una embarcación de 45 pies de eslora con cuatro tripulantes, una pareja o una pareja y sus dos hijos, que vengan al tipo de cambio 18.50, básicamente, estamos hablando de estos gastos, el concepto de la importaciones que estamos hablando que son 55 dólares por embarcación, por 10 años es lo que cuesta pagarse, el tema de los trámites de capitanía, el arribo y el atraque ya están ahí incluidos los dos, son casi 50 dólares, y los derechos migratorios que se pagan por los cuatro tripulantes que vienen a bordo.

En caso que la embarcación ya fuera cliente frecuente y ya hubiera venido, solamente hay que descontar los 55 dólares y todavía nos quedaríamos en 170 dólares en mejor de los casos.

En Estados Unidos el que tú ingreses a Estados Unidos, básicamente se tienen que cubrir los derechos de puerto, con eso estamos hablando de 44 dólares. Estamos hablando de cinco veces el valor de lo que cuestan los derechos en nuestro país, con lo que cuestan los derechos al menos en California.

Ahora sí que el foco se concentra en estos 120 dólares, que son el 54 por ciento del costo para una embarcación. Entonces si queremos traer clientes nuevos, esto es lo que estarían pagando, un cliente ya frecuente, nada más le quitaríamos los 55 dólares.

Algunos detalles ahí para los cálculos que se hicieron.

No solamente es este tema, también nos encontramos en un contexto de turismo lógicamente, por su capacidad económica, es más sensible a otros aspectos que hay allá afuera, como es el tema de la mala prensa que se hace sobre México, las alertas que emite el Departamento de Estado de los Estados Unidos, también es sensible, sobre todo Baja California, lamentablemente ha estado ahí apareciendo ahí en los últimos años, lógicamente eso también prende el ámbar, amarillo.

Otros temas de promoción, que aunque las marinas tienen tiempo ya buscando esta promoción ya a nivel institucional, a nivel de este arropamiento entre el estado o la federación… hay área de oportunidad ahí.

¿Qué ha pasado? Malas experiencias y desconfianza en sus procesos. Cuándo fue… cuando fue la redada de aduana, cuatro, cinco años, 2013, hace cinco, seis años llegaron, puso en operativo que estableció el SAT con gente armada, Secretaría de Marina, hicieron embargos de embarcaciones que estaban temporalmente importadas, pero más que nada fue el impacto de gente armada de Marina, todo este tema. Duraron barcos un año, dos años ahí sin poder ser regularizados o devueltos a sus propietarios. Ese tipo de cositas, pues se corre la voz, son comunidades extremadamente comunicativas, tiene páginas, páginas y páginas, de donde pesques, donde no pesques, donde vayas, donde no vayas. Lógicamente estas noticias corren como lumbre.

La competencia que en el caso nuestro es relevante.

Aquí estamos pidiendo –ola que sigue, está bien–. Traté de hacer un ejercicio con los datos que tenemos disponibles en cuanto a los costos de derecho, cuánto representa el impacto económico de esta actividad, al menos en la región de Ensenada. Tomamos algunos datos que el año pasado, la Secretaría… hizo una medición del perfil del visitante náutico, tomó unos datos, cuánto es lo que gasta en alimentos, cuánto gasta en recreación, en compras, etcétera.

Basando las tarifas que manejan las marinas, más los derechos, más o menos nos da que un tripulante gasta 360 dólares en una estadía de tres días en Ensenada, que más o menos es el tema, ya por barco, con las cuatro personas que vienen a bordo, estamos hablando de casi mil 500 dólares que representa en cuanto a derrama.

Si esto lo vemos, lógicamente el 85 por ciento de esa derrama se queda en el destino, es el área de oportunidad que estamos buscando, que ese segmento de derrama y de beneficio a la comunidad, lógicamente incrementa, es lo que estamos atendiendo.

Si lo vemos desde la óptica de que, si el 54 por ciento de las marinas están ocupadas, el otro 46 por ciento estamos hablando de casi 8 millones de dólares que estamos dejando de generar un beneficio para nuestros destinos.

Un poquito el razonamiento va por ahí, de que estamos dejando de obtener en cuanto a beneficios en las cuestiones turísticas, lógicamente ya el planteamiento sería el siguiente:

¿Qué buscamos? Lógicamente que vengan más embarcaciones, es lo que estamos, todos, queriendo, tanto los… sector turístico, como los operadores de Marina, es lo que queremos, más barcos en nuestros destinos.

Buscar que se reduzca el impacto del derecho migratorio, que es realmente el que nos saca del mercado competitivamente hablando.

Este segmento es muy relevante para Ensenada, repito, es el 80 por ciento, con nuestro tráfico tiene que ver con un mercado de tres a siete días.

¿Qué estamos buscando? Hay un criterio de homologación con lo que hoy en día la ley le faculta al turista que nos visita por vía terrestre, que le permite que entre al país con siete días sin cobro o sin pago al… en este caso. Bueno, pues estamos buscando que esta misma vía de ingreso al país es una actividad específica, tenga este mismo tratamiento de siete días igual que el terrestre.

Pongo un ejemplo, aquí está frecuente, decir que ya pagó sus 55 dólares, si viene al menos cuatro veces a ensenada, estaríamos hablando que cada vez que viene a Ensenada, el costo sería de 38 dólares, más los 49 que cuesta andaría en 50 dólares, comparado con los 44 dólares, no estamos tan lejos de un rango competitivo. Va un poquito por ahí.

El planteamiento hoy el artículo octavo es el que establece el criterio de cobro, de ahí establece la cantidad que hay que pagar, son 558 pesos, ahorita en 2019, lo que hay que pagar por cada tripulante que venga a bordo.

El artículo 11 es el que establece cuáles son los casos, en los cuales no aplica este pago.

Hoy en día, en la fracción segunda, en el inciso A, es el que establece esta condición favorable para el ingreso de vía terrestre, básicamente nuestro planteamiento es que precisamente esta fracción se vea modificada para poder incluir el ingreso vía marítima y podamos tener esta área de oportunidad, este turismo. Básicamente por ahí va.

Hoy en día tú pagas y tienes 180 días para estar en el país, pero si sales tienen que volver a pagar. El pago se hace a través de BANJÉRCITO.

Vienen otros temas ahí que es un poquito el trámite que se hace, hoy en día, electrónicamente te puedes meter a la página del INAMI, pero solamente puedes hacer el trámite para terrestre y aéreo, el pago sí lo puedes hacer electrónicamente, vía B, si tiene todo.

Algo que estábamos viendo, que a la mejor no es de esta mesa, pero sí forma parte de lo que comentamos ahorita, en cuanto al conocimiento de los trámites.

En la administración pasada, CONAPESCA, había este tema, CONAPESCA comercial, muchos barcos que vienen a pescar a México, a aguas nacionales, no cubrían a la perfección los trámites, CONAPESCA, SAGARPA hizo una página para más o menos orientar el tema de… todos los trámites que requería.

Te metes a las ligas y te manda ligas en español, no están bilingües, es un tema importante, entonces, básicamente pedimos, que la SECTUR, en este caso es la cabeza del sector en este tema, hago una página al tema y con enlaces bilingües. Te metes hoy en día a la del SAT y te manda a una página en español, en inglés, perdón, pero de los carros, etcétera, etcétera.

Creemos que es una parte importante, quizá más adelante el pensar que podamos hacer trámites electrónicos, como hoy en día se estila, puede que sea una página bilingüe.

Básicamente sería el concepto. Ya los beneficios, es lo que estamos buscando, un mejor posicionamiento como país entre los… ya nos posicionan, pero esta parte del trámite nos saca un poquito de contexto, que incrementen los arribos, las marinas más llenas, sobre todo para mí es importante la derrama de los destinos y esta parte relevante, impulsar la capacidad instalada.

Las impresiones que hoy en día tenemos, es menos de 80 marinas en el país, requieren un empujoncito para generar más impresión. Si queremos tener más inversionistas, pues tenemos que darles incentivos. Entonces una parte es esta, y con eso cerramos. Gracias”.

**La presidente diputada Mónica Almeida López dijo: “**Muy bien, nos quedan 13 minutos para cerrar, porque la sala ya está programada, entonces les pediré a los diputados que si hay una, digo, es una, nos dieron como un corto de película porque me parece que es muy amplia todas las funciones, actividades y temas que tendríamos que tratar, lo daríamos por válidas sin menoscabo de que en alguna oportunidad podamos profundizar más en cada una de los temas que aquí fueron expuestos. ¿Algún diputado quiere hacer alguna participación?”

**El diputado armando Ledesma dijo: “**agradecerles que hayan tenido a bien agendar en esta reunión para que quisieran hacer exposiciones muy amplias y muy importantes, nosotros como representantes populares estamos obligados a ver y a velar por todos los intereses de los ciudadanos. Hoy aquí también les agradezco a cada uno de los que vinieron a hacer esa exposición para podernos nutrir nosotros de toda esta información y ponernos a trabajar tanto a los compañeros que vienen de Quintana Roo como los de Pro Turismo de Ensenada. Yo les agradezco.

Por mi parte, en lo que compete a mí, retomo y hago mía toda esa exposición para darle seguimiento no nada más de poder platicar con cada uno de los compañeros que hoy no estuvieron presentes, sino que con los otros diputados de las otras comisiones, para darle seguimiento de manera puntual y buscar ese beneficio que hoy están solicitando.

Por otra parte, compartirles, compañeros, que traemos una iniciativa ya que en conjunto se elaboró con los compañeros que son los que conocen más del tema por la experiencia y los años que tienen y aparte, bueno, se dedican a este tema de manera permanente, la iniciativa para reformar precisamente la Ley de Derechos en el artículo 11 precisamente, y crean un artículo que les permita que los que entren los primero siete días, sea de manera gratuita como ya lo dieron en otra parte, y poder apoyar en el tema particular a Ensenada, también en otras partes se van a beneficiar, en otra parte sí entran mucho más tiempo pero en este caso, como lo dicen, vamos dos días, vamos el mismo día es más, o de un día hacia otro, pues ya vieron las cantidades, que eso desmotiva a que podamos atraer ese turismo y motivarlo a que venga a dejar otra derrama económica porque no nada más es el recurso que dejan, sino lo demás, pero eso ya va a ser una motivación que se va a tener. Entonces esa reforma yo se las voy a pasar para decir, la suscribimos todos los diputados en conjunto y que se sumen más diputados para poder platicar con los diputados de Hacienda que al final de cuenta, pues ellos al final de cuenta van a emitir el dictamen, tiene que ver con el tema de derechos, y buscar este apoyo.

Insisto, estamos obligados y debemos de cumplir en este proyecto que traemos todos. Muchas gracias, a nombre de todos los compañeros y bienvenidos, amigos”.

A continuación, los miembros de Marinas Turísticas tomaron la palabra: **“**Muy buenas tardes. Su servidor en representación de nuestro presidente Enrique Salceda Faba, somos de la Asociación Mexicana de Marinas Turísticas. Somos 26 miembros distribuidos en todo el litoral mexicano, como lo menciono hoy y van al principio, desde el Caribe mexicano, Pacífico Sur, Mar de Cortés y Pacífico Norte.

Esta iniciativa que comento el diputado Reyes Ledesma es muy importante para todos nosotros. Para darles un antecedente ahí muy rápido, en estos puertos donde recibimos embarcaciones en altura, embarcaciones extranjeras, que viene siendo Ensenada, en Puerto Chiapas, en el Pacífico Sur y en el Caribe mexicano con un porcentaje yo creo que menor a lo que podría ser el potencial que ellos podrían tener si esta iniciativa pasa, pero la gran mayoría de embarcaciones que llegan a los destinos como Cabo, Bahía de Banderas, Mar de Cortés, etcétera, pasan por nuestros puertos y las estadías que pernoctan esas embarcaciones son menores, en nada más cubrir los requisitos que se mencionaron, con todas las autoridades, y ellos siguen su camino hacia el interior.

Entonces el tiempo que permanecen en estos destinos es un periodo corto. Nosotros no buscamos atraer esas embarcaciones que tienen planes de ir a Vallarta, a Cabo, La Paz, sino nosotros buscamos que los destinos como Chiapas, Caribe mexicano y Pacífico Norte se beneficien de aquellas embarcaciones que sí pueden salir de sus puertos donde pernoctan, que puede ser el sur de California, que puede ser Florida o cualquier isla del Caribe o con mi compañero en Centroamérica.

Entonces las ocupaciones que ahorita guardan las marinas, como se mencionaron, del 50 por ciento, otras 40, otras inclusive hasta menor, pues van a beneficiarse si se logra que se haga, que esta propuesta se logre porque vamos a tener una cantidad de turismo que va a visitar nuestro destino con el interés de poder pasar una cantidad de días donde van a pernoctar hasta siete, pero los vamos tener cautivos, eso es lo más importante para nosotros.

En este negocio cuando un extranjero lleva su embarcación, es muy común que la embarcación al momento de llegar al destino donde elige, deja la embarcación y la persona sale del país. Regresa a su lugar de origen, pero la embarcación se queda a veces semanas, meses, y al salir del país la derrama es la que recibe la Marina ¿no? por cuestión de la renta.

Pero cuando nosotros tenemos a los extranjeros cautivos e n nuestras marinas, es muy diferente. ¿Por qué? Porque la persona tiene que desayunar, tiene que comer, tiene que cenar, tiene que divertirse, y eso es donde nosotros buscamos que estos destinos que ahorita por razones ahora sí que puede llamarse de competitividad, pues suban en cuestión de ocupación y los destinos obviamente, los comercios formales se beneficien. Ese es nuestro posicionamiento y nosotros apoyamos esta medida 100 por ciento, nuestros compañeros lo ven con buenos ojos.

Los derechos de las autoridades involucradas en el internamiento se seguirán pagando, lo que es de capitanía se seguirá pagando, lo que es del SAT para tener la legal estancia en el país que es el permiso de importación, con los 55 o 60 dólares que les da 10 años de estar en el país con entradas múltiples, la verdad eso es una maravilla, lo pagas una vez y puedes venir las veces que quieras hasta que venza ese permiso. Entonces nosotros estamos a favor y agradecemos este foro para poder dar nuestra opinión. Gracias”.

El ciudadano Amador pidió la palabra: “Diputada presidente, un placer. Decirles a ustedes que ya para cerrar con broche de oro, aparte de venir a exponerles, creo que falta lo más importante. Queremos correrles la atención, sabemos que el tequila es de nuestro estado, Jalisco, pero en Ensenada también producimos el 90 por ciento del vino de mesa. Somos la capital del vino mexicano. Somos una industria y aparte de esto no les venimos a presumir y a mí me gustaría, por favor, que alisten maletas, paguen su avión nada más y nosotros vamos a ir por ustedes al aeropuerto y los vamos a dar estadía en Ensenada para que vean lo que es la experiencia.

Y va en dos sentidos. Me gustaría ponerle fecha porque a mí se me hace que a veces cuando dejamos las cosas sueltas, pues vale la pena que sí la podamos acordar.

El 28 de abril va a darse el 72 aniversario de este evento náutico tan importante que une dos países ininterrumpidamente. A mí me gusta ser muy exagerado y le pongo mucho sabor a la exposición. Ni la Segunda Guerra Mundial lo suspendió, Newport Ensenada. Y me gustaría invitarlos porque la parte de organización de… Internacional están ustedes invitados a Newport para que vivan la experiencia cuando se sale de allá. Tendrían que estar llegando ustedes el 27 de abril y los movemos. Me gustaría mucho.

Vamos a regresar a Ensenada y hay una invitación de los empresarios que se dedican al turismo náutico, y vamos a vivir la experiencia de internarlos a San Diego. Y van a ver cómo nos reciben allá. No vamos a decirles que van diputados, para cuando regresemos al país México. Deje decirle por qué. porque van a vivir la experiencia como cualquier ciudadano de lo que es entrar a nuestro país. Ésa es la parte de la cereza del pastel. Entonces yo quisiera, diputada, que me diga usted que sí. Y que los demás compañeros también.

Decirles que les traemos un pequeño presente. En Ensenada generamos más de 100 eventos en el año. Pero tenemos eventos de este sesgo, 72 años, las carreras fuera de camino es otra identidad natural, 52 años vamos a cumplir este próximo noviembre de hacer carreras fuera de camino en el país, ininterrumpidamente en el municipio de Ensenada, aparte, como otra identidad más, que hay algunas acciones. Estamos abiertos. Los esperamos. De veras va a ser un placer. El sector hotelero los está esperando, el gastronómico no se diga, y el etnológico. Ahí van a vivir la experiencia de lo que es tomar uno de los mejores vinos que se está produciendo en el mundo, señoras y señores. Entonces, diputada, ¿me dice que sí?, para ponerle fecha de una vez”.

**La presidente diputada Mónica Almeida López dijo:** “Bueno, nos damos por enterados de la valiosa invitación al 72 aniversario de Newport Ensenada. Del 28 de abril al 30. Son nada más dos días. Nos damos por notificados en este momento de la invitación. Se dejará a la decisión personal de cada uno de los diputados, en la posibilidad de sus agendas.

Y nosotros lo que sí es comprometernos a darle continuidad a las propuestas de modificaciones a las leyes que han hecho llegar en este momento. Nos queda claro el valor de impulsar… y bueno, el compromiso que tenemos de impulsar la actividad turística en todo el país. Que de norte a sur se comparten problemáticas e intereses, lo vimos ahora afortunadamente teniendo a Proturismo de Ensenada, también a Náuticos de Quintana Roo, comparten problemáticas. Y lo más importante, que también están compartiendo visiones en la solución. Nos quedan claras las propuestas que ya se hicieron de modificación a la Ley de Navegación, a la Ley de Derechos y a la Ley de Migración para incentivar este turismo náutico.

Le vamos a dar prioridad, licenciado Amador, a nuestra agenda legislativa en primer término. Creo que lo más importante es darle respuesta a las peticiones que nos han hecho, de modificación. Vamos, insisto, a llevar todas estas propuestas a un equipo de trabajo técnico integrado por todos los miembros de la Comisión de Marina. Sí ha sido un interés que logremos sacar dentro de lo posible las iniciativas de manera conjunta. Le agradecemos al diputado Armando que ya le avanzó con el apoyo técnico de la asociación que hoy nos acompañó de hacer este avance. Nos quedamos con la tarea de parte de la Asociación de Náuticos de agregar mayor información”.

**La diputada Ediltrudis Rodríguez Arellano dijo:** “Del tema del que habló el señor Arnulfo Espinosa. Por ejemplo, en Paraíso, Tabasco, tenemos Dos Bocas. Llegan muchos barcos. Lamentablemente la gente que llega en los barcos no todos bajan a Paraíso, aunque quieran. Porque hay un señor Antonio Rodríguez, o Antonio Matapuerco, que cobra a cada persona que baja, le cobra 300 pesos por bajar. Y por subir les vuelve a cobrar 300 pesos. Y si llevas Sabritas, llevas comida chatarra también te cobra 300 pesos. Entonces no todos los de los barcos bajan, no todos pueden consumir equis cosa del pueblo. Nada, porque se enojan y no bajan debido a que les cobran 300 pesos de cada cosa. Y él mismo les lleva en sus taxis, gente de él. Les vuelve a regresar y les cobra 300 pesos.

¿Cómo es posible que este señor tenga tanto poder en mi pueblo? Sé que es el único lugar adonde cobran, porque en todo el país no cobran por que bajen. Al contrario, que bajen para que consuman en el pueblo. Pero en mi pueblo, no. Urgente, por favor”.

La presidente diputada Mónica Almeida López comento: “Tomamos este caso también por parte del estudio de caso para las propuestas. Insisto, por el tiempo que nos queda para terminar. Entonces damos por concluido el punto número seis”.--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**El siguiente punto del orden del día de asuntos generales** **dijo:** De manera muy general informar a esta comisión que el curso introductorio de la seguridad nacional, que es impartido por el Centro de Estudios Superiores Navales y el Colegio de la Defensa Nacional, se llevará a cabo el próximo 27 de marzo de este año, de las 16:00 a las 19:00 horas en el auditorio Aurora Jiménez de Palacios, ubicado en la planta baja del edificio E. Para que nos hagan el favor de programarlo en su agenda.

También para efectos de agenda, comunicarles que nuestra próxima reunión de la comisión, ordinaria, en el caso de la Comisión de Marina, se va a llevar a cabo el próximo miércoles 10 de abril. También por favor que lo tengan en su agenda. A las 10:30 horas. Y les notificaremos el lugar en que se desahogará la misma.

Y por último entonces dejo al diputado Carlos Alberto Valenzuela González, que tienen un punto que registrar: Muchísimas gracias, presidente. Es para hacer del conocimiento de usted, presidente, y de los compañeros diputados integrantes de esta Comisión de Marina, el documento que envía el almirante secretario, José Rafael Ojeda Durán, en el sentido de un hecho lamentable y desafortunado que ocurrió en el puerto de Veracruz el pasado 9 de marzo, donde elementos de la Secretaría de Marina agredieron físicamente al reporte Franco Cardel Sandoval, quien estaba realizando su trabajo, cubriendo en la vía pública una nota. Y que desafortunadamente elementos de la Secretaría de Marina, violentando el séptimo artículo constitucional, le retiraron su material. Y se nota previamente en el video cómo hay una agresión física ante el cumplimiento que estaba realizando el reportero Franco Cardel.

En ese documento, del que usted que usted ya tiene copia, presidente, en la oficina de esta comisión. Adjunto la dirección electrónica, donde se puede verificar el video que se describe. Y donde también hago la solicitud para que nos podamos sumar de manera enérgica todos los integrantes de esta comisión para que no se vuelva a repetir este tipo de situaciones con los elementos de la Marina. Como se los dijimos anteriormente, los buenos están para perseguir a los malos, no para intimidar a los buenos. Entonces sí hacer una investigación. Pedir a la Secretaría de Marina que nos pueda dar los resultados de esa investigación. Y sobre todo en aras de sumar y de poder presentar cuentas claras a nuestros electores, pues poder dar también los resultados que haya arrojado esta investigación. Y evitar que este tipo de hechos se repitan, no sólo en Veracruz sino en todo el país.

Por su atención, muchísimas gracias, presidente.

**Por lo que la presidente diputada Mónica Almeida López le dijo:** De acuerdo. Así lo registramos en el tema de asuntos generales y le damos seguimiento. ¿No hay algún otro diputado que quiera inscribir algún tema?”--------------------------------------------------------------------------------------No habiendo más asunto que tratar, se da por clausurada la quinta Sesión ordinaria de la Comisión de Marina, correspondiente a la LXIV Legislatura del H. Congreso de la Unión, siendo las 12:35 horas del 13 de marzo de 2019.---------------------------------------------------------------------------------------- ----------------------0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0--------------------

Los Diputados de la Junta Directiva de la Comisión de Marina, aprueban en la sexta Sesión Ordinaria con fecha 9 de abril de 2019, la presente acta correspondiente a la quinta Sesión que se celebró el 13 de marzo de 2019 para los efectos a que haya lugar.--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------**ATENTAMENTE**

|  |  |
| --- | --- |
| Dip. Mónica Almeida López  **PRESIDENTE** | |
| Dip. Julio Carranza Aréas  **Secretario** | Dip. Idalia Reyes Miguel  **Secretaria** |
| Dip. Ma. Del Rosario Guzmán Avilés  **Secretaria** | Dip. Juan Ortiz Guarneros  **Secretario** |
| Dip. Jorge Arturo Argüelles Victorero  **Secretario** | |

**---o0o--**