



**ACTA DE LA DÉCIMA PRIMERA REUNIÓN ORDINARIA DE LA  
COMISIÓN DE MARINA. LXIII LEGISLATURA, CELEBRADA EL  
MIÉRCOLES 17 DE AGOSTO DE 2016**

Siendo las 12:00 horas del miércoles 11 de agosto de 2016, en el salón “Protocolo” del edificio A, de la H. Cámara de Diputados, se reunieron los integrantes de la Comisión de Marina para el desahogo de la Décima Primera Reunión Ordinaria.-----

-----  
Se contó con la asistencia del Presidente Dip. Adán Pérez Utrera; los secretarios Dip. Carlos Barragán Amador, Dip. Luis Alejandro Guevara Cobos, Dip. Carlos Federico Quinto Guillén, Dip. Carlos de la Fuente Flores, Dip. María Cristina Teresa García Bravo, Dip. Cuitláhuac García Jiménez; y los integrantes Dip. Wenceslao Martínez Santos, Dip. Concepción Villa González. Al contar con la presencia de 9 Diputados integrantes, se declaró quórum legal, que establece el Reglamento de la H. Cámara de Diputados para llevar a cabo la Décima Primera Reunión de trabajo. -----

-----  
**En el punto dos del orden del día**, referente a la discusión y en su caso, aprobación del 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 Décima Reunión Ordinaria, no hubo comentario alguno y se aprobó por unanimidad-----

-----  
**-En el punto cuatro del orden del día** que se refiere a Presentación del proyecto Puertos de Abrigo, una iniciativa ciudadana de los señores Francisco Hernández Álvarez y Pablo Hernández Margáin. El presidente informó le pidió al Secretario Técnico Mario Alberto Zubieta hiciera la presentación de los ponentes.

**El Secretario dijo:** “Señor José Francisco Hernández Álvarez, es egresado de la Universidad de Texas A & Men; hizo estudios de administración, curso de formación social para dirigentes de empresa en México, en el Ipade, México. Estudio en Harvard, en la escuela de negocios, en los seminarios de administración de empresas y enfoque global. Es también director de Acor, empresa dedicada al desarrollo inmobiliario y energía renovable. Consejero del Grupo Financiero Multiva Banco, Casa de Bolsa y fondos; Director y consejero del Grupo Corfuerte. Consejero de empresas e instituciones como Grupo Financiero Inverlat. Grupo Herdez, McCormick, alimentos Del Fuerte; Fundación Mexicana para el Desarrollo Rural; Unión Social de Empresarios de México y Comisión Mexicana de



derechos humanos. Miembro velerista del Club de Yates de Acapulco con más de 30 años de participar en competencias oceánicas en las costas del pacífico mexicano y es promotor de la iniciativa para el sistema de puertos de abrigo que veremos a continuación.

A su derecha el señor Pablo Fernández González, estudió la licenciatura en Derecho por el ITAM. Es diplomado en evaluación de embarcaciones por Lloyd's, Maritime Institute de Londres, Inglaterra. Asesor de la Secretaría de Marina para la creación de los centros de capacitación de vela CENCAVELA de 2008 al 2012; Director de Best Boats de México, empresa dedicada a la asesoría, capacitación y mantenimiento de embarcaciones privadas y de placer. Velerista de clase Oceánica, habiendo atravesado el Océano Atlántico en tres ocasiones; Regatista internacional, participante en competencias como la Using Rest Week, la copa del Rey de España y regata de Cerdeña, entre otras. Miembro del Comité organizador de la Regata Copa México en sus tres ediciones 2010, 2012 y 2014. Miembro del Comité Organizador del Circuito Mexicano de Vela Oceánica Nexsort, en los últimos 25 años. Asesor permanente y juez de la Federación Mexicana de Vela y encargado de la seguridad de Pistas de los Juegos Panamericanos, Centroamericanos y del Caribe, así como campeonatos mundiales de la especialidad y promotor de la iniciativa para el sistema de puertos de abrigo. Éstas son las dos personas que nos acompañan.



Se les dio el uso de la palabra y en primer termino el señor José Francisco Hernández Álvarez dijo: Buenas tardes, muchas gracias por invitarnos a la Comisión de Marina, es un gran honor que estemos aquí con ustedes para presentarles esta iniciativa que nosotros creemos que puede ser fundamental para detonar el desarrollo de todo lo que es la navegación pequeña y mediana a lo largo de todos los litorales del país.

Pues básicamente los objetivos generales son habilitar en coordinación con gobiernos municipales y estatales, así como otras dependencias federales, un mínimo de 58 puertos de abrigo ubicados a una distancia no mayor de 125 millas náuticas entre uno y otro; brindar servicios básicos de apoyo a la navegación y más oportunidades de empleo permanente para las comunidades de pescadores y demás habitantes de las localidades en que se ubique cada puerto de abrigo; complementar las instalaciones de ocho marinas Fonatur, así como dotar de más infraestructura marina y portuaria, potenciándola para garantizar a los navegantes servicios de clase mundial.

Asimismo cuidar la conservación de los ecosistemas en nuestros litorales, para su aprovechamiento, disfrute y beneficio, tanto de la población actual como de las generaciones futuras; impulsar en México la navegación costera segura a lo largo de nuestros más de 11 mil kilómetros de litoral. Promover el ecoturismo a lo largo de seis rutas de navegación costera, cuatro de ellas ofreciendo internación carretera para embarcaciones remolcables, así como siete alternativas seguras para



cruzar el Mar de Cortés. Esto es a grandes rasgos, lo que se pretende con esta iniciativa. Los servicios básicos que debería de tener cada una de estas ubicaciones, cada uno de estos puertos de arribo permitirían que al estar en un lugar seguro, se pueden hacer muchas actividades, y en que la Marina Armada de México es la fuerza federal que más garantiza la seguridad de todos los que estén a su alrededor.

Creemos que en cada uno de estos lugares debe de establecerse una Estación Naval de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima, llamadas ENSAR, para fortalecer y garantizar la seguridad de nuestras costas. En cada uno de estos puntos, lo que buscamos es que haya atraque temporal y medios de varada y almacenamiento en seco; que haya agua, energía, en su caso, teléfono, internet y televisión satelital en el muelle. Así como avituallamiento y suministro de combustible, descarga de aguas, recolección de aceites y desechos, radiocomunicación, auxilio en casos de emergencia y arrastre de embarcaciones. También que haya información meteorológica y de ayuda a la navegación; servicio de reparaciones menores y venta de refacciones, cartas de navegación y planos de puertos; alojamiento temporal, información turística, ambiental y social. En algunos puertos de abrigo que sean de entrada y despacho de embarcaciones, también que haya servicios migratorios.

La Ley Federal del Mar indica que las zonas marinas mexicanas básicamente constituidas por el mar territorial y la zona económica exclusiva; el mar territorial y la zona económica exclusiva el total del área



es mucho más grande que el territorio del país, casi una y media veces adicional a los casi 2 millones de kilómetros cuadrados. Además 17 estados de los 32 tienen litoral, y en esos 17 estados habitan casi 52 millones de mexicanos, o sea que es muy importante el mar territorial. Además, en 152 municipios que tienen frente de playa, directamente habitan 17 y medio millones de mexicanos.

Del lado del Pacífico, total de 152 hay 87 municipios con frente de playa, y 11 y medio, casi 12 millones de habitantes, de mexicanos (esto de acuerdo al Censo de 2010, seremos un poco más ahora). Y del lado del Golfo y Mar Caribe, 65 municipios con frente de playa, casi 6 millones de mexicanos. Entonces, sí es una extensión muy, muy importante y nosotros sentimos que tiene un gran impacto, y que necesita reforzarse más la vigilancia y eso lo tiene que hacer la Secretaría de Marina, por eso es que buscamos dirigirnos a ustedes, porque ustedes son quienes más sensibilidad tienen en el Congreso, de este tipo de aspectos, y que puede ayudar a impulsar todas las labores que puede hacer la Secretaría de Marina para fortalecer la vigilancia marítima en todo nuestro mar territorial. El Sistema Portuario Nacional, según la Secretaría de Comunicaciones y Transportes cuenta con 117 puertos y terminales habilitados, de los cuales, 58 están en el Pacífico y Mar de Cortés, y 59 en el Golfo y Caribe. Esto incluye a las Apis, que son operadas por el gobierno, por particulares, otras Fonatur, y también las pequeñas marinitas de Fonatur están ahí ubicadas en esta imagen. Además hay una serie de pequeñas marinas privadas



comerciales, para yatistas, (que no se consideran dentro del Sistema Portuario Nacional).

La Secretaría de la Marina Armada, hace unos años ha iniciado con el Programa de las Estaciones Navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima, que le llaman ENSAR, en actualidad existen 25 en operación; 18 en el Pacífico y Mar de Cortés, y siete en el Golfo y Mar Caribe. Lo que nosotros queremos es que –y ya hemos estado en pláticas con los funcionarios de la Secretaría de Marina, los oficiales y la Secretaría de Marina– quienes manejan el área de las ENSAR, para que crezca el número de estaciones navales de Búsqueda, Rescate y Vigilancia Marítima, para llegar a 45 al final del sexenio.

Nosotros estamos solicitando que sea más ambicioso eso, y que se llegue a 58. Además hay otras cuatro que no están dentro de los puertos de arriba, pero que sí son importantes para la Secretaría de Marina, que son Isla Guadalupe, Isla Clarión, Isla Socorro –éstas dos en el Archipiélago de Revillagigedo– y en las Islas Marías. En esta imagen, todo lo que ustedes notan que tiene sombreado azulito, circulitos, por ejemplo, alrededor de Ensenada y Cabo San Lucas es el área que cubre una ENSAR, que son 50 millas náuticas.

Entonces, alrededor de Ensenada, 50 millas náuticas es ese circulito azulito que notan, y alrededor de Cabo San Lucas, lo mismo; el azulito sombreado. Entonces, quiere decir que los navegantes que estén por ahí

puedan estar seguros de que si tienen algún percance en el mar, la Secretaría de Marina, con sus unidades de las ENSAR acudirá a apoyarlos. Sobre todo, estos son percances de tipo médico o algo que arriesgue su vida o su salud, su integridad. No remolcan la embarcación, nada más apoyan en caso de que la vida esté en peligro. Pero notarán también ahí en esta imagen, que simplemente todo lo que es el Pacífico de la Costa en Baja California y Baja California Sur aún no está cubierto por las ENSAR, y la propuesta de los 58 puertos de arribo, básicamente todos los que están punteados en azulito, es donde la Secretaría de Marina tiene planeado establecer una Ensar. Y donde está naranja es donde nosotros les estamos además insistiendo que, más que una Ensar, exista un centro de apoyo marítimo, para que tengan un punto que les permita cubrir sobre todo la parte del mar territorial que quedaría en un radio de 50 millas.

En realidad no queda descubierta, porque todas las costas y toda la zona económica exclusiva están cubiertas, ya sea por vía aérea o marítima. Pero para que llegue una embarcación grande se tardan mucho pues van a 8 o 15 nudos, mientras que las que utilizan en las Ensar van a 50-60 nudos de velocidad. Entonces la respuesta es mucho más rápida. Por eso es importante que se refuerce mucho lo que está haciendo la Secretaría de Marina en las Ensar. Y la Secretaría de Marina, como mencioné, además de las 25 que ya están en operación, 18 en el Pacífico-Cortés, y 7 Caribe y Golfo de México, quiere llegar a 45, que incluyen las 4 islas, Clarión, Socorro, Guadalupe, Islas Marías. Pero nosotros insistimos en que debe



haber más, y que del lado del Pacífico debe haber 14 para puertos de abrigo, más las otras 4 serían 18, y del lado del Golfo y mar Caribe, 7 adicionales. Además de esto, pues los 10 centros de apoyo marítimos que, como mencionamos, sería algo más básico en la inversión e infraestructura física local.

Las estaciones navales de búsqueda, rescate y vigilancia marítima tienen un centro de operaciones, comunicaciones, alojamientos y talleres, que es el edificio que tienen abajo a la derecha. Tienen muelles flotantes, donde guardan las embarcaciones que ven ahí, naranjas, que son unas Defender de 33 pies, que son muy rápidas, las otras lanchas, arriba a la izquierda son las auto deslizables. Recuerdan el esfuerzo que se hizo hace 12-14 años del Proyecto Mar de Cortés, que solamente en esa zona, desde Puerto Vallarta hasta Ensenada, buscaban tener 29 escalas náuticas, que ahora les llaman Marinas Fonatur. Y ahí tenían una serie de servicios básicos, similares a lo que nosotros estamos sugiriendo que existan.

Pero este proyecto lo hicieron, desde nuestro punto de vista, olvidando a las comunidades locales. Entonces, en algunos puntos donde llegaron a instalar esto, no tomaron en cuenta a la comunidad local, los pescadores... Y entonces ellos siguen sin tener los servicios... siguen sin tener combustible. Lo más importante es que el navegante costero se sienta que está cuidado y que hay vigilancia. Y esto es lo que sentimos que si se da esta combinación se puede lograr toda la inversión que detone el desarrollo en cada uno de estos puntos.



Con quien primero nosotros tocamos puerta fue con Fonatur. Y nos dijeron: la verdad, nos queremos salir de esto.

Sentimos que la Secretaría de Marina requiere un impulso de Cámara de Diputados para que les asigne más presupuesto, para que muy pronto se llegue a cubrir todos los litorales del país. Y eso es lo que va a detonar más inversión en la zona, pero sobre todo beneficio para las comunidades locales. En Baja California Sur, la población se ha concientizado que es muy importante cuidar todo su parque nacional, y están haciendo turismo ecológico. Pero si eso se desarrolla mucho más, si de repente algún turista se siente mal en alguna embarcación, pues rápido puede llegar una lancha a apoyarlo, con un médico. Hay otro caso que es Baja California, Santa Rosalillita, es municipio de Ensenada BC, es un municipio muy grande, habrá que hacer varios puertos de abrigo porque lanzarse a navegar desde Ensenada hasta Cabo San Lucas es para verdaderos popeyes, además de que el punto intermedio que está en Baja California Sur, Bahía Tortugas, los servicios son mínimos.

Lo que nosotros decimos es que deberían de utilizar al máximo los recursos públicos que ya existen, en varias dependencias, como este caso que no se están aprovechando y la seguridad marítima sigue sufriendo, y los pobladores de ahí al lado también. Entonces es algo que cuesta, no es construir otro puerto, cuesta, pero es mínimo. Hay que dragar, hay que aumentar los espigones, los mismos edificios se podrían aprovechar y también aprovechar para que tengan su frigorífico los pescadores, sus

muelles donde puedan llegar de una manera segura, protegida. Para completar el sistema de puertos de abrigo nosotros lo que creemos que es la inversión que se requiera, aprovechando los activos ya disponibles, es lo siguiente. De esto les puedo dar copias de esta lámina, porque no la tienen en la presentación completa que les estamos entregando.

A continuación se le dio el uso de la palabra al señor Mario Fernández que dijo: “Soy Mario Fernández. Simplemente para agregar un poco lo que está diciendo Francisco. Aquí lo que se busca también principalmente, es el impacto social, a los habitantes de la zona. O sea, les voy a dar un ejemplo muy claro. Lo que sucedió en un lugar que se llama la Cruz, en Bahía de Banderas. Cuando se construye la marina por parte de la iniciativa privada los pescadores se opusieron porque les iban a quitar una parte de lo que era su parte de playa, donde ellos varaban sus embarcaciones.

Lo que se logró hacer fue que no sólo se construyó la marina, sino que se les dio a los pescadores una serie de muelles para que pudieran poner ellos sus embarcaciones ahí y se generó un mercado que se llama el Mercado del Mar, donde metieron unas plantas frigoríficas y hoy en día la cooperativa de pescadores utiliza esa planta frigorífica, utiliza los muelles que se le fueron donados y ahora ellos son los que protegen prácticamente todo el desarrollo de la marina. O sea, al hacer la marina se



detonó una serie de impactos en beneficio a la comunidad local. Entonces es la intención principal de lo que hacemos.

Lo que estamos buscando principalmente, es un esquema en el que intervenga Marina, y para que el inversionista privado diga: Ah, tengo la seguridad de que la inversión que yo meta en esa zona va a estar segura, protegida. Entonces estamos buscando inicios apoyando a estas zonas donde no hay protección marítima en esa zona, en el caso particular que navego mucho por esa zona, tenemos protección aérea efectivamente, se ven los aviones de Marina sobrevolando, pero en caso de tener una emergencia en ese momento, el tiempo de respuesta se limita muchísimo, no es inmediato.

Lo que estamos nosotros planteando, en resumen, es eso. Es tener un punto de acceso por mar, pero a la vez un punto de acceso por tierra. O sea, desafortunadamente este tipo de proyectos muchas veces los municipios costeros no voltean a ver al mar, voltean a ver tierra adentro. Entonces necesitamos sentarnos y realmente hacer conciencia de que hoy en día es una necesidad este tipo de desarrollo de impacto local.

Entonces es una cadena. A lo mejor no es algo que se vea en el primer año o en los dos años, pero sí es un impacto que va a ir creciendo porque ya lo hemos vivido hoy en día con comunidades que no había nada y hoy en día ya están creciendo más. Nosotros estamos promoviendo la infraestructura mínima en los lugares que geográficamente es factible y a

una distancia menos de 125 millas marinas o millas náuticas uno de otro, esté del siguiente punto, pero sobre todo que haya comunidad local; pescadores, prestadores de servicios náuticos, turismo, que requieren una serie de servicios.

Esos servicios es lo mínimo, que tengan gasolina, que tengan un muelle de atraques, que tengan boyas. Por supuesto tienen que ser lugares protegidos para cuestiones climatológicas y es lo que hemos buscado, y en este análisis que hicimos y que tuvimos reuniones con funcionarios de Fonatur, de SCT, de Secretaría de Marina, empezamos a ver que tenemos muchas.

En lugares como Acapulco y Vicente Guerrero también hay que reforzar estas actividades. Por eso es que necesitamos que se refuerce mucho eso, que la Secretaría de Marina tenga el apoyo del Legislativo para continuar haciendo una mejor labor en materia de señalamientos y en beneficio de la gente que trabaja o hace turismo y deporte en el mar.

Y bueno, lo que es equipamiento de uso público: boyas, muelles, atraques, señalamientos, eso es algo mínimo teniendo un lugar geográfico que sí da esa protección. En algunos habrá que construir un poquito pero es mínimo. Las lanchas caras son las tipo “alfa” porque tienen estas lanchas muy, muy caras, la pura lancha vale 47 millones y otras que valen 120 millones de pesos, según nos explicaban, pero esta es la que les permite rescatar a alguien que tenga problemas en oleaje muy fuerte en altamar,



que son los mínimos y por eso nos explicaron dónde querían establecer cada una de estas.

Las otras, son de velocidad de respuesta muy rápida, pero en mar más tranquilo. Son ambulancias también flotantes. Y bueno, pues en base a eso nosotros en la parte de abajo, en los 58 puntos que nosotros estamos sugiriendo que se determinen como iniciales puerto de arribo, es que se complementen con 14 tipo alfa, 32 tipo bravo y 12 centros de apoyo marítimo, y pues bueno, toda esa inversión, de acuerdo a los números que se ven en la parte de arriba, serían 5 mil 900 millones de pesos, pero de los cuales ya existen muchísimos activos disponibles, como lo que mencionamos Santa Rosalillita ya se construyó. Hay que echarla a andar y actualmente les faltará quizá una lancha de las caras. Tienen 6 quieren llegar a 15, y bueno, pues la inversión adicional requerida, quitando los activos que ya están disponibles, serían 3 mil millones de pesos. La parte pública es la mínima, pero la parte de seguridad que da para todos los navegantes locales o visitantes, es que saben que van a estar por aguas que están bien vigiladas y que hay pues en su caso los servicios de respuesta médica inmediata. Entonces, eso es lo que sentimos que es el detonante de todo otro tipo de inversiones que pueden hacer los agentes privados sin problema.

Si se diera todo esto, pues básicamente en cuanto a puertos de... tendremos esta distribución con todos estos puntitos rojos, que 30 de 42 puertos habría en el Pacífico Mar de Cortés, 16 en el Golfo de México y el

Caribe y esto beneficiaría directamente a poblaciones de municipios, 30 de 87 que hay en el Pacífico Mar de Cortés que tiene frente de playa, y 15 de 65 que están en el Golfo y Mar Caribe, que también tienen frente de playa, esto también para el tema del turismo, que es por donde empezaron Fonatur en su momento y enfocado nada más a Mar de Cortés y olvidando el resto del país pues sí permitiría que se desarrollara lo que mencionábamos, de promover el ecoturismo marítimo con unas rutas de navegación costera en donde todos sepan que están cuidados. Y bueno, pues por ejemplo, estaría la ruta costera de Pacífico norte, en donde uno se podría desplazar desde la frontera, desde San Diego hasta Cabo San Lucas, sabiendo que en menos de 125 millas náuticas va a haber los servicios básicos que requiera para gasolinas, etcétera.

Van a ser lugares muy bonitos para visitar porque va a haber más desarrollo y además van a estar seguros en que si algo les pasa van a tener respuesta inmediata. Y así como eso, bueno, pues la ruta costera del Mar de Cortés del poniente, en todos estos puertos, la del Mar de Cortés oriente, siete rutas para cruzar el Mar de Cortés menos de 125 millas de Sonora, Baja California, de Sinaloa, Baja California Sur o disfruten el Mar de Cortés, que esté bien vigilado, que no haya pescadores clandestinos, con redes que uno se encuentra a cada rato.

En lo que es el Pacífico Sur de Puerto Vallarta hasta Puerto Chiapas, inclusive algunos lo hacen, se van desde Canadá hasta Centro América, y bueno, pues aquí pueden pasarse mucho más si tuvieran esos servicios mínimos que nosotros les estamos planteando. En cuanto al Golfo de México, bueno, pues también desde la frontera, Puerto de Matamoros, por Mar, por tierra también desde Brownsville que está muy cerca al nuevo puerto ahí en Mezquital Puerto de Matamoros hasta todo el Golfo hasta Yucalpetén, ahí a la de Progreso, y luego del Caribe, pues también es de Yucalpetén hasta Belice o a Cuba y de Cuba a Estados Unidos, pues hay dos puntos que tocar en Cuba para llegar en menos de 125 millas náuticas. Tenemos la información en una hoja que no está, claro, ahorita la puedo poner, que es por distrito electoral federal, en dónde, en qué municipios sería la inversión, cómo se iría aplicando, es algo que les interesaría ver también.

Este planteamiento, como lo decía Francisco y como lo comentaba, es una iniciativa ciudadana, es lo que nosotros como usuarios hemos vivido y hemos muchas veces he tenido el problema. Nada más para darles un ejemplo, hace 15 días tuvimos que portar unos trasmallos que son estas líneas, con anzuelo, que agarra tortuga, que agarra delfín, que agarra lo que le toque. Tuvimos que cortar unas líneas para poder pasar, con el riesgo de que está nuestra vida, en caso de que nos agarren los pescadores que están haciendo eso. Regularmente son pescadores ilegales. Entonces, también es proteger nuestro patrimonio marino. Este





esfuerzo es un esfuerzo, y como lo estamos nosotros conceptualizando es un esfuerzo interinstitucional, ¿por qué? Porque es un esfuerzo donde entra la Secretaría de Pesca, donde entra la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde entran, en fin, entran varios jugadores a la escena, en el correcto, digamos, desempeño de esto.

Pero nosotros consideramos que la Secretaría de Marina Armada de México debe ser la que lidere el proyecto o la que sea la punta de lanza de este proyecto, y que a su vez cuenta con la asesoría de nosotros en lo que necesite para llevar este evento a cabo”.

EL Presidente de la Comisión dijo: ¿Nos podrían hacer llegar ese documento para hacer un poquito más ágil la presentación? algunos compañeros y compañeras diputados tienen interés en disponer de ella.

El Sr. Francisco Hernández: “Por supuesto, se les hacen llegar todas las gráficas, toda la información que se está presentando en este momento se les hará llegar a cada uno de ustedes de forma electrónica si así lo consideran.” Y continuó perdón, los números que presentamos ahí tienen su hoja de cálculo atrás, que básicamente es ésta, que está calculada puerto por puerto, ubicación por ubicación, municipio con municipio, distrito federal electoral en el caso que toque. Hay 63 distritos electorales costeros. De esos, 39 estarían en esta inversión inicial de puertos de abrigo con todo esto.



De estos 39 hay, bueno, aquí es por fracción, también, que me habían preguntado, básicamente. De los 39 distritos, 20 son distritos electorales federales costeros que ahorita está el diputado del PRI, 10 diputados del PAN, 3 del PRD, 4 del Partido Verde, uno de Movimiento Ciudadano y uno de Morena.

En cuanto a puertos, son 23 del PRI, 25 del PAN, 3 del PRD, 4 del Verde, 2 de Movimiento Ciudadano y uno de Morena. Y pues bueno, pues esta hoja con mucho gusto se las mandamos, Incluye cuánto se tendría que invertir.

A continuación se comenzó con la parte de preguntas y respuestas de algunas diputadas y diputados:

La Diputada Cristina García: ¿Quiero entender que donde haya un Ensar estaría un puerto de abrigo? Para empezar, ¿sí? O sea, ¿es parte de? ¿Qué ventajas tiene?

El Sr. Francisco Hernández: "Aquí la intención es, al crear el Ensar vienen una serie de situaciones, el ejemplo es, la Ensar como tal es una base, pero alrededor de la misma, ejemplo, en lugares donde no hay muelle, total se hace un pequeño muelle de atraque y se ponen estructuras sumergidas de concreto con boyas. Y esto permite que donde yo este navegando tengo una tormenta y sé que a menos de 20 o 30 millas tengo un lugar donde puedo ir, me puedo amarrar y me puedo proteger y después seguir navegando".

La Diputada Cristina García: Ahora, también entiendo que es un proyecto de inclusión, porque estamos hablando de los municipios, de los pescadores, de los habitantes y demás, ¿es correcto? Gracias.

El Sr. Francisco Hernández:” Aquí un poco es, sentimos que todo lo que es mar territorial y aguas marinas ulteriores, como que han estado con distintas dependencias haciendo distintas acciones, que no hay una ventanilla única que permita a cualquier resolver las cosas bien. Y creemos que quien debería ser esa ventanilla única debería ser la Secretaría de Marina por cuestiones de seguridad, de seguridad para las mismas personas que estén utilizando el mar. Uno va de turista a la costa y es un habitante que nunca como ya vimos que un poquito más de la población del país no vive en estados costeros, pero cuántas veces sabemos de qué se subieron a una lancha de un prestador de servicios, que no tengan salvavidas, y que bueno, pero ahí todo mundo se empieza a lavar las manos y Marina no les puede decir nada porque es un tema social de cooperativas o es pesca. Entonces, tiene que haber ahí alguien que ponga orden, y qué mejor que la Secretaría de Marina, y además, Cámara de Diputados diga, asigne los recursos financieros.

La Diputada Cristina García: Ahora, otra pregunta, perdón, presidente. ¿Algunas de éstas están consideradas dentro de las zonas especiales? De las nuevas zonas.



El Sr. Francisco Hernández: “Bueno, cada uno de estos puntos están en lugares coincidentes, en muchos, con lo que la Secretaría de Marina quiere establecer un mensaje de este proyecto que tienen ellos de 20 adicionales, y nosotros decimos que deben ser más de 20. En todas son pequeñas, bueno, no en todas, en algunas sociedades importantes. Pero por ejemplo, Zihuatanejo, ahí no.

El criterio que nosotros buscamos es la distancia entre uno u otro. Pero además, que hubiera una comunidad local que se esté desarrollando alguna actividad del mar. Y por ejemplo, es el caso en Chiapas, en Boca del Cielo, que es un punto, donde no hay presencia, pero sí hay prestadores de servicios turísticos, sí hay pescadores y sí hay un puerto natural para el que se necesitan construir unos espigones para estén en el canal de ingreso siempre.

El Diputado Francisco Gutiérrez de Velasco tomó la palabra y dijo: Muy buenas tardes. Yo creo que muy interesante la presentación. Como dicen, hay que voltear más hacia el mar y buscar todas las actividades positivas que nos brinda y yo creo que eso será un punto. Y no nada más en ese sentido, hemos también hablado de lo que todo el transporte de cabotaje, que también son embarcaciones que estamos viendo en la Comisión de Transporte y reducir todo el número de tráileres que hay en carreteras para que la carga se vaya a un transporte de cabotaje y buscar unas rutas costeras que vayan en ese sentido; tanto cabotaje, como el transporte ferroviario.

Entonces, yo creo que también puede ir de la mano para reforzar la idea. Porque no nada más son embarcaciones y yates, todos, sino también impulsar esta actividad de cabotaje que también es importante porque es algo que puede brindar seguridad a este tipo de embarcaciones medianas. Vemos aquí que la inversión que nos está presentando está dirigida más que nada a fortalecer la economía de inversión de la Secretaría de Marina, en materia de ENSAR, de los que trae un programa de construcción de 10 o 12 al año.

Me imagino que esto lo que están presentando para que nosotros como diputados fortalezcamos las finanzas de la Secretaría de Marina en ese sentido es una de mis preguntas. Porque al final los municipios y estados no se meten en ese sentido; ha sido pobre el actuar de los estados y municipios en el sentido de este tipo de actividades. Y sí, de repente hay un agente privado que quiere una Marina y hace toda la laboral y sí recibe los apoyos, pero es poca la actividad que se da como Marinas municipales en los municipios costeros, que también es un tema. En un tema interesante, que como Marina se impulsen desde los municipios y de ahí salga toda la parte de excursiones y todo, para apoyar a las cooperativas y empresas que hagan este tipo de actividades.

El otro tema es la vigilancia de las embarcaciones para salir con salvavidas y toda esta parte aquí que comentabas Francisco, está dentro de las facultades de las Capitanías de Puertos, que no tienen ni la infraestructura ni el personal suficiente. De hecho, todas las



embarcaciones deberían de estar con matrícula y no están todas con matrícula.

Sí hay un desorden o un descuido o una flexibilidad en no poner atención a esto, y de repente brota cuando hay una emergencia o surge un accidente, todo el mundo voltea a ver lo que pasó. Yo creo que es ver todas las aristas que envuelve esto. Sería muy oportuno ver si efectivamente, la Capitanía de Puertos (que ahorita está en discusión si pasa inclusive a manos de la Secretaría de Marina el tema de las capitanías de puerto), dentro de las APIS federales y estamos viendo si en las APIS estatales, pero si ya con esa facultad también se le brinda a la Secretaría de Marina que vigile a las embarcaciones de cooperativas y privados yates y todos. Que también hagan esta vigilancia. Ahorita no hay, por el lado de la capitanía no tiene el personal, y la Secretaría de Marina no se mete, porque no está en sus facultades; tiene muchas cosas que ver y no está. Ayuda y rescate sí. Hay también en lugares en los que hay Policía Marítima del estado; en algunas marinas hay policías marítimas; en el estado de Veracruz vemos que en algunos puertos hay policías marítimas en embarcaciones que ayudan y auxilian en ese sentido, a las embarcaciones, por falta del ENSAR.

Entonces, también habría que ver en dónde están esos puntos, porque también hay que tomar en cuenta que sí existen, y ayuda en este sentido



al servicio que se brinda. Entonces, yo creo que es muy interesante el tema que tocan, nada más valdría la pena que nos puntualicen concretamente, qué esperan de nosotros. Está muy bien la presentación. ¿Qué es lo que nos piden en concreto? Así, “a ver, uno, dos, tres, esto es lo que necesito de la Comisión de Marina”, para que a nosotros nos quede muy claro. Muchas gracias.

El Sr. Francisco Hernández respondió que: “Gracias, diputado y aunado a lo que usted dice también, efectivamente, nos ha tocado que a veces la propia Capitanía de Puerto –y no voy a decir una en general, para no balconear–, pero sí nos ha tocado el hecho de que nos dicen –sí, cómo no, capitán le brindo el apoyo que usted necesita. Nada más un favor, que pasen de 100 litros de gasolina para el motor de mi lancha, porque no tenemos presupuesto y no podemos sacar la lancha para apoyarle. o llegan a hacerte una inspección de seguridad para sacar el certificado de seguridad de la embarcación, y como en el ámbito en el que yo me muevo él 98.5 por ciento o 99 por ciento de las embarcaciones que navegan en nuestro territorio ingresan al territorio con permisos temporales de importación, entonces lo que sucede es que cuando llega Capitanía de Puerto a pedir un certificado de seguridad y que además lo tiene que hacer porque así lo dicta la ley, muchas veces los interesados dicen “oye espérame, yo soy gringo o soy extranjero y aquí tengo yo mi permiso y mira, no puedes subirte”. Hay también un poquito de animadversión por parte de ellos, y de los prestadores de servicios también, porque sí,



efectivamente tienen sus certificados de seguridad, pero en vez de subir a 20 personas a la embarcación suben a 40 o suben a 45. Y desafortunadamente cuando existe un zafarrancho en el mar o algún problema, ¿quién es el que a final de cuentas acude a apoyar? Pues la Secretaría de Marina, porque Capitanía de Puerto no tiene los medios.

Tiene a una persona que es el operador de la lancha. Entonces, un operador de la lancha no puede estar en un circo de dos pistas tratando de apoyar y maniobrando su embarcación sin elementos, pero vamos es entrar en una espiral que nos podemos pasar toda la tarde platicándolo. Por eso nosotros, estamos poniendo nosotros a la Secretaría de Marina en primer lugar, para efecto de que si se dan las situaciones, como ciudadanos comunes y corrientes, y como usuarios del mar, y como gente de mar pensamos, que la Secretaría de Marina sería la institución adecuada para poder llevar esto a cabo. Gracias.

El diputado Gutiérrez de Velasco dijo: Aquí nos marca una inversión de 5 mil 924 millones de pesos, en los cuales que hay activos disponibles 2 mil 869, y faltan 3 mil 055, ¿a qué se refieren con que hay activos disponibles?

El Sr. Francisco Hernández respondió. Dijo que por ejemplo, actualmente la Secretaría de Marina cuenta con 25 puntos en donde ya hay ENSAR, y en esos puntos tienen 60 *defenders programadas*, y en esos puntos ya tienen 23, de 120 millones cada uno. Y la suma de esos recursos es lo que dan estos 2 mil 760 millones...



Entonces, lo que estamos diciendo es que el sistema ya está echando a andar, solo hay que darle un poquito más de velocidad para que vaya más rápido y tengamos todas las costas bien cubiertas en este aspecto que nosotros sentimos que es fundamental, que es la parte de seguridad y vigilancia marítima, y búsqueda y rescate; si alguno se mete en algún problema, porque sucede. Les preguntábamos, en la Secretaría de Marina ¿y sí vale la pena esto? Como que cuántas personas ayudan al año, pensamos que serían tres o cuatro y mucha inversión, y nos dijeron 15 y 16 mil cada año,

Pero por eso es que además de estos puntos hay marinas privadas, pero lo que nosotros decimos es que hay que impulsar más esta cuestión. Y hay que hacerlo en estos lugares en los que además hay comunidades de pescadores y gente... y hay inversión privada, que... si en Zihuatanejo hubiera esto estaría mejor; simplemente ni siquiera la Secretaría de Marina tiene planes de establecer allá un ENSAR, nosotros estamos diciendo ¿y por qué no ponen aunque sea una de éstas de Centro de Apoyo Marítimo que tengan? Porque no, no está en sus planes.

El diputado Gutiérrez de Velasco: Que Marina coordine todo, que sea la ventanilla única para que los cuerpos de auxilio y apoyo, estén bien señalado. Las embarcaciones, bueno, pues tendrá que tomar un tiempo, pero que todas las embarcaciones, sobre todo las que prestan servicios turísticos, que tengan todos los aditamentos para que la labor de Marina no sea estar ayudando a tanta gente que entre en problemas por eso.

El Sr. Francisco Hernández: Y digo, ya para concluir, a su pregunta, diputado, sobre qué esperamos de la Comisión de Marina. Así, en firme, esperamos que se discuta en el Presupuesto de ahora que viene en septiembre, se discuta la partida para efectos de poder impulsar esta iniciativa, Convertirla en proyecto, hablar con el Ejecutivo, no sé, lo que se tenga que hacer por nuestra parte. Pero sí, contar con el apoyo de la Comisión de Marina para impulsar esto, para poder tener el Presupuesto ahora que se va a discutir en el mes de septiembre y poder iniciar cuanto antes. Si no es, el 100 por ciento de esto, sacar un plan sexenal alterno en etapas para poder ir avanzando. Sino que sea un plan que verdaderamente tenga continuidad. Nosotros también pensamos que si hay una Secretaría que ha tenido continuidad, es la Secretaría de Marina.

El diputado Quinto Guillén dijo: “Con su permiso, presidente. Yo aquí quisiera hacer algunos comentarios que tengo, desde la vez pasada que conocí el proyecto. Los marinos tenemos una concepción bien clara de lo que es un puerto de abrigo, y pienso que si nosotros a este proyecto le seguimos llamando así, pues vamos a estar dando una falsa imagen de lo que en realidad es”.

“Un puerto de abrigo a lo mejor no tiene ningún servicio, pero te va a dar seguridad cuando hay una tormenta o cuando hay un mal tiempo. Eso es en primer lugar. En segundo, bueno, entre otros de los temas a considerar aquí, que creo que también tenemos que verlo en cuanto a recursos. Cada Ensar, dependiendo si es A o B tiene uno o dos helicópteros, los cuales

tampoco están aquí, o sea, ese es un recurso que también es necesario considerar, no nada más son las unidades de superficie, en cada una hay un helicóptero o dos”.

Otro asunto: los terrenos. Cuando se dice: hacemos un espigón, ello implica costos y son costos muy elevados. Plantear dragar simple y sencillamente no es tan fácil. Y en los lugares donde ya está, así como vimos ahí Santa Rosalillita, pues fue mal construido y no quiere decir que nada más la longitud tiene que ver o el tamaño, se requieren hacer estudios oceanográficos que llevan muchos recursos, que tardan mucho tiempo en hacerse y que no nada más es el tamaño, sino también la orientación.

A lo mejor habría que quitar los que están y volverlos a hacer. No sé, pero esos son recursos y en cada lugar donde haya que hacer eso, también se tiene que hacer el estudio. No nada más es voy a hacer espigones y ya. Tiene que haber estudios previos del impacto, del acarreo, de los vientos y todo, que llevan mínimo dos años de análisis del comportamiento en un área específica. Entonces, hay muchas cosas que hay que atender, no nada más es lo que ya se ha dicho. En primer lugar, respecto de la Secretaría de acuerdo a la experiencia que tengo, pues habría que modificar leyes también para poder hacer lo que queremos y en eso es en lo que podríamos apoyar.

Vuelvo a repetir, me parece algo muy loable, algo que dentro del espíritu de los marinos siempre ha estado presente, Queremos que se desarrolle más la costa, los puertos. México en general. Este es un buen proyecto, es un magnífico proyecto que hay que dimensionarlo bien, y como se dijo, aunque sea a plazos, la Secretaría de Marina, lo de las Ensares (ENSAR) hace 15 años no existía una, ¿sí? Poco a poco ha ido creciendo y se programa para ir creciendo conforme se puede de acuerdo al presupuesto.

Además, el proyecto de ustedes trae una concepción de cómo lo quieren ustedes, pero hay una concepción internacional a la que hay que obedecer. Esto no depende, solo de nosotros por eso se llaman ensares, que es un acronismo ahí combinado entre español e inglés, porque depende del SOLAS, depende de la OMI, de la Organización Marítima Internacional, más bien es una legislación internacional de la cual México es signatario y por eso también es correcto que se ha desarrollado y también fue una lucha para que la Secretaría de Marina las tuviese, porque internacionalmente deben ser otras autoridades, ustedes lo saben. Pero poco a poco ha ido creciendo solo de esa forma, porque México, a pesar de ser signatario, no cumple con muchos de los ordenamientos marítimos, por la falta de autoridades en los aspectos que ustedes han mencionado.

Entonces, creo que aparte de lo que ustedes han dicho, debemos de considerar todos los aspectos, vamos a decir colaterales, que conllevan los aspectos y la adaptación de la legislación mexicana. Ese es mi comentario.

El diputado Gutiérrez de Velasco: Me quiero ahí sumar a lo que dijo el diputado Quinto. Nosotros vamos a tener reunión con el secretario de Marina y ellos ya traen su plan de trabajo en ese sentido. Habría que ver cuáles traen para el 2017 y ver cuáles más podríamos proponer y ver en el programa institucional qué se puede hacer. Pero es yo creo que aparte de incrementar, veríamos el tema económico. Es importante y además un tema muy jaloneado el de los recursos a nivel presupuesto federal.

Creo que también tenemos que lanzar un exhorto a los municipios costeros a que ellos participen, inclusive buscando el espacio físico para eso, involucrarlos en el espacio físico, ya que los municipios manejan lo que son... lo que es, ¿cómo le llaman? No son las API, son las ASIS, ¿no?, las ASIS, que ahora tienen la facultad de manejar las ASIS y entonces buscar el espacio físico y fomentar que se den en estos sitios; entonces, hay que involucrar a los municipios y orientarlos en un Punto de Acuerdo para que entren en este tema, ahí sí podemos nosotros exhortar y pugnar porque los bajen hacia los municipios costeros que determinemos. Porque podemos hacer inclusive una lista, que ustedes nos digan: miren, esto es de aquí, porque los demás ya están, o algunos no tiene caso, no

tiene caso lanzarse a todos. Por ejemplo: Miren, a estos 20 vamos a mandar un exhorto para que se sumen a este proyecto y cuando menos favorezcan dando un espacio físico. Eso ayuda a que la Secretaría de Marina diga: “ah, bueno, ya cuando menos me están dando un espacio”. Y un exhorto a los estados de esos municipios a que participen también con infraestructura básica de acondicionar los sitios. Porque como decía el diputado Quinto, pues son escolleras y son dragados que también implican un costo superior al de poner ahí un ENSAR. Entonces, a lo mejor el municipio da el espacio, el gobierno del estado da la infraestructura básica para acondicionar los sitio y entonces ya la infraestructura y todos los edificios y las lanchas y embarcaciones, ya podrían concurrir también.

Creo que habría que buscar la voluntad de sumar a los tres niveles de gobierno en este proyecto que creo que es muy positivo para todos, porque al final los que se benefician más van a ser los municipios que tengan ese tipo de servicio. Porque ahí van a fomentar a que se establezca una marina privada y que empiece a dar mayor seguridad y que haya empleos y efectivamente se fomentan otro tipo de actividades.

Yo me quedo con el punto de también buscar que el certificado de seguridad, proponer una modificación a la ley, que el certificado de seguridad vaya a aquellas embarcaciones que tienen un permiso provisional, transitorio, que si van a estar más de tres años, porque la mayoría cruza con un permiso de más de 10 años, que si van a tener un

periodo de más de dos años de estadía que se sometan al certificado de seguridad. Yo creo que también se tiene que fortalecer esa parte.

El presidente diputado Adán Pérez Utrera: La ley mexicana así lo expresa, la ley mexicana expresa que cualquier embarcación extranjera que esté en territorio nacional, se debe de acatar a la ley mexicana. El SR. Pablo Fernández: El problema, diputado, es que no hay quien haga cumplir; ese es el problema. Existe, y hay ciertos puertos que sí se lleva a cabo. En Puerto Acapulco se lleva a cabo, en el Puerto de Manzanillo se lleva a cabo, en Puerto Vallarta, en Nuevo Vallarta que depende de la capitanía de Puerto Vallarta. En fin, en Cabo San Lucas, en La Paz. Sí hay ciertas capitanías que lo llevan a cabo pero desde tierra mientras el barco está amarrado. Sí lo aplican y la ley mexicana así lo exige, pero el problema es que no hay quien lo haga; ese es el problema. No hay recurso humano capacitado, que ese es otro problema.

Hay una marca, nada más para ponerles un ejemplo, de radares que se llama Ray Marín. Me tocó en una ocasión que llegó un inspector a ver el certificado de seguridad del barco y en vez de ponerle el nombre del barco, el certificado decía Ray Marín. La embarcación Ray Marín de 15 metros de eslora. Por supuesto que se lo tumbamos, pero era falta de capacitación del propio inspector. Sí, diputado, por nuestra parte o de nuestro lado de la trinchera, digamos, como iniciativa ciudadana, lo apoyaríamos Otro asunto es que se involucren los diputados de los diferentes distritos electorales costeros en esto, y a su vez apoyar. Hay



varios municipios efectivamente que tienen inclusive terrenos ya que dan al mar que son parte del municipio, que se pueden acondicionar para realizar este tipo de cosas.

Yo sé que es una labor grande, no es una labor de un mes, diputado Quinto. Yo lo sé. Pero a la mejor en lo que me reste de vida quizá no lo vea, pero si no iniciamos, si no damos el primer paso, si no impulsamos, si no presionamos, entonces va a pasar lo de siempre, que nada más sea una llamaradita de petate. Nosotros lo que queremos es que por lo menos exista este antecedente, se avance. Por nuestro lado, yo en mi caso personal y creo que Francisco igual, me comprometo en estudiar bien esta propuesta en el sentido de poderla dividir por fases. Cuáles consideramos que son los municipios más importantes con la infraestructura que usted, diputado, decía que no se necesita meter mucho recurso adicional; tenemos que incluir los helicópteros de rescate también. Pero eso ha sido por una falta de información.

Nosotros toda la información la hemos sacado por fuentes públicas. No hemos entrado a mayores, por eso nos faltan ciertos detalles pero con su apoyo yo creo que esto lo podemos redondear.

El diputado Francisco Gutiérrez de Velasco: Una situación. Estuvimos discutiendo el otro día aquí el tema de problemática de las embarcaciones pesqueras que se dan en otros puertos, por el tema de descuido de la capitanía de puertos, que necesitan ellos un permiso de navegación



cuando salen y es tardado y luego están dos o tres días en espera. Discutíamos que por qué no –ahí va otro enfoque porque al final a veces nos casamos con una idea– el enfoque puede ser privado. Vámonos al esquema de las concesiones de los centros de verificación. Al final dijo: “Se puede determinar por el gobierno, pues yo lo voy a concesionar a privados que lo manejen y yo los voy a cuidar”.

Decíamos hoy que por qué no hay unas empresas concesionadas para este tipo de funciones que se encarguen de ver la matrícula, que se encarguen de ver que tengan el certificado de seguridad y que a la vez el ingreso que generen sirva para tener ellos este tipo de protección que para esas mismas embarcaciones se estén certificando en su lugar de origen. Redondear el asunto desde el punto de vista privado; regularlo, porque efectivamente le cargamos todo al presupuesto nacional y no alcanza.

Buscar este tipo de concesiones privadas, reguladas por el Estado y decir: Oye, te voy a dar una concesión y lo que no está haciendo nadie ahorita, tú vas a matricular, los certificados de seguridad los vas a cobrar, vas a dar los certificados de navegación para los pescadores y los vas a cobrar; (porque los cobran). De todas maneras de lo que se queja la gente es que esto es bien tardado, “no me hacen caso, no hay personal; o hay personal que no está bien calificado”. Se pierde el tiempo y se diluye. En ese esquema de control yo creo que se puede decir: Oye, yo te doy la concesión y ahí están los centros. Ellos invierten en su estación y lo invierten con dinero privado y con lo que van cobrando dan el servicio.



Habría que redondear la idea de si se puede operar un esquema así, porque yo creo que en primer lugar la institución federal estaría mucho más ágil; un verificentro marítimo, náutico que vaya en ese sentido. Que no riegues aceite, porque también el tema ambiental y no estés contaminando que hoy estás corriendo riesgos con el desecho de materiales peligrosos.

Si nos vamos por ese lado a la mejor se puede decir: Vamos a hacer centros de verificación y seguridad náutica. En ese sentido podemos redondear como Cámara de Diputados y decir: Vamos a fomentar una reforma que vaya en ese sentido y entonces sí, ¿sabes qué?, no vamos a hacer los cuarenta vamos a hacer 100, y entonces el interesado irá con el municipio: Yo quiero un sitio en el municipio. Dame el sitio federal, yo voy a instalarme en un sitio que puede ser de un asiento de zona federal, yo pago mi renta y todo de zona federal. Me instaló ahí, produzco mis empleos, hago la inversión, me regula el municipio del estado y la Federación regula cómo tengo que actuar.

Entonces redondeamos; Que no es gente que tenga que al final tengan que estar armados, no es un tema que tengan que tener metralletas o más, no es la finalidad del Ensar el ir a proteger. Es brindar la seguridad en temas como “me estoy hundiendo, me está pasando esto, me quedé sin gasolina tengo una emergencia”. Ya ellos, si es una cuestión de seguridad pública, ya interviene la Marina. La Marina está haciendo servicios de



guardacostas que al final es una labor que hace también sumada a sus otras responsabilidades.

Pero en ese esquema podríamos avanzar con un esquema diferente y abrir la posibilidad de decir: puede haber centros para los que la concesión de te va a costar un millón de pesos y tú vas a invertir otra cantidad y de lo que tú vayas cobrando tantos centavos son para el municipio. No sé.

El presidente diputado Adán Pérez Utrera: Ese es el esquema, diputado, que más o menos peloteábamos, de la famosa ventanilla única. Es tener una ventanilla única con una empresa concesionada para otorgar estos servicios. Lo único que yo le veo –hay que empujar el lápiz–, lo primero que me brinca es que si eres una autoridad –entre comillas–, una “autoridad concesionada” para la expedición de estas concesiones y/o permisos, tienes que tener a su vez el apoyo, en dado caso, de una institución, llámese Secretaría de Marina, para autorizar en dado caso, las licencias.

El diputado Francisco Gutiérrez de Velasco: Yo creo que el tema hay que irlo redondeando bien, no es un tema de cinco minutos. Yo creo que es el tema de la apertura hacia para buscar nuevos esquemas y allegar fondos donde el Presupuesto Federal no alcanza. Está la apertura en ese sentido.

El Señor Pablo Fernández González: Diputado, perdón que lo interrumpa, este tipo de verificentros náuticos, por llamarlos de esa manera, diputado,

y si le vamos a cambiar el nombre, olvídense de puertos de abrigo; vamos a llamarlos Centros de Apoyo Marítimo o una cosa así. Nada más para no romper el tema del puerto de abrigo como tal, como esta contextualizado en el ámbito marino. Pero fue una forma de que nosotros utilizando asesorías de marketing –digamos– se sonó, para no llamarles escaleras náuticas; porque ya está muy trillado ese nombre. Pero no hay problema, se reestructura y se cambia el fondo. Eso es forma, el fondo es el mismo. En lo referente a los verificentros náuticos, me comenta Francisco, que ese tipo de proyecto puede ser viable, si las instituciones financieras, privadas, le meten billete, porque es como hacer carreteras.

El diputado Gutiérrez de Velasco: Inclusive, los brazaletes famosos para visitar arrecifes, ése tipo de cosas que son muy tediosos y son un gasto constante, ¿no? Y de lo que tú recaudes de ingresos, tanto va a la Federación para estos tipos de programas y el otro es tuyo. Es un esquema que si lo redondeamos puede funcionar, porque –repito– enfrentarnos al presupuesto nacional, vaya, mover un peso ya de lo que presenta el Ejecutivo, es un milagro realmente y la Secretaría de Marina es muy disciplinada en ese sentido.

Entonces, ¿cómo podemos redondear esta excelente idea? Claro que vamos en pro, movámonos a favor en ese sentido y entonces abramos el abanico a que haya inversión. Se sigue dando el sentido del cuidado de verificentros náuticos. Yo decía verificentros de servicio ambiental y seguridad náutica, aumentarle también la palabra de seguridad porque



van en ese sentido. Entonces podemos detonar algo nuevo, diferente al decir “ahí está un producto que esto va en pro de la seguridad y de la actividad marina”.

El señor Pablo Fernández: Se ha generado en ciertos puertos, por el tráfico mismo que existe en los mismos, corresponsalías, representaciones, fue el caso de Acapulco, con capitania en el puerto de Acapulco, que autorizaba a un *harbor* para firmar los despachos de entradas y de salidas de las embarcaciones y cada tres días los entrega a la Capitanía de Puerto.

El diputado Gutiérrez de Velasco: Pero sí un poco pensando en que una sola dependencia coordine todo lo que tenga que ver con mar territorial, secretaría de Marina es la lógica, y lo demás ya lo puede ser concesionando, lo que no va a tener presupuesto, bueno, sí sería lo ideal esto. Bueno, si va a ser la Secretaría de Marina y no hay recursos para ser la estación náutica naval de alguno de estos puntos, seguramente pueda haber un privado que cumpliendo todos estos requisitos, le invierta, porque este tipo de esquemas sí los financian bancos. Si financian carreteras, penales, se pueden concesionar, por supuesto.

Nada más que alguien sí ordene las cosas, que sea una sola dependencia, y eso quizá es algo que se tiene que legislar. Todo lo que tenga que ver en el mar, secretaría de Marina para que esté bien señalado, las boyas, todo.



El diputado Gutiérrez de Velasco: La tarea de cómo trabaja un verificentro; supone poder ir integrando algo y poder mandar una iniciativa de ley en ese sentido. A lo mejor nos tardamos dos, tres meses o cuatro meses, pero puede hacerse y eso puede atender la inquietud que tenía la diputada Nelly Márquez Zapata en cuanto a la demanda que hacen los pescaderos en esta falta de atención que ellos tienen también.

El diputado Adán Pérez Utrera: Gracias. Si me permiten una muy breve reflexión y quizá recogiendo algunas de las ideas de nuestros compañeros diputados. El día de hoy presentamos un proyecto muy importante al que debemos de ponerle el interés que se debe. Los impactos son diversos, no sólo cuestión de navegación turística, sino también de las posibilidades de desarrollo de las comunidades en donde se ubican estos lugares. Según el Coneval hay 55 millones de pobres. Son 17 estados lo que tienen litoral y hay 262 municipios costeros. Entonces creo que necesitamos ir más a fondo, que revisar con más precisión las condiciones tanto de las entidades como de los municipios que tienen salida al mar, y me atrevería a decir, incluso, que dentro de las prioridades en la instalación de estos centros, fuéramos tomando en cuenta también las situaciones de pobreza en dónde se van a instalar, porque nos serviría para llevar el asunto más allá de lo que se quiere en cuanto a la solución de la pobreza en el país

Por lo tanto, creo que necesitamos llegar a precisar el proyecto. Quiero proponerles que avancemos más en la precisión, que establezcamos un grupo de trabajo por parte de la Comisión, con el secretario técnico de la



misma y nuestros asesores y los diputados que podamos estar en el asunto y que tengamos interés, y con ustedes. Nos faltan algunos detalles como aquí se vio que necesitamos precisar y que en aquella reunión que tuvimos allá en las oficinas de la Comisión señalamos. Entonces si están ustedes de acuerdo, pudiéramos establecer en un momento más con el licenciado Zubieta, quien es el Secretario Técnico, que será el coordinador del grupo. Para ir haciendo las precisiones, incluso hacer una ruta de trabajo, de lo que ustedes tienen interés, en las que deban participar los integrantes de esta comisión y en lo que nosotros sabemos que podemos participar y podemos apoyar. Esas serían estas consideraciones finales.

Y, desde luego, a nombre de los integrantes de la Comisión de Marina, agradecerles esta exposición y agradecerles más que todo su interés ciudadano en resolver problemas que atañen a mucha gente de México y en lo que nosotros estamos comprometidos a atender y a servirles. Muchas gracias y nuestras felicitaciones por este esfuerzo tan importante.-----

-----El siguiente punto del orden del día que se refiere a los Asuntos Generales, el presidente informó que por parte de esta Comisión que ya se están haciendo los trámites con el señor secretario de Marina para la entrevista que tendría, a propuesta de la diputada Cristina Teresa García Bravo, para ver el tema del Presupuesto de Egresos de 2017. En cuanto tengamos ya la fecha que nos dé el señor secretario, se los comunicaremos, uno de los compañeros diputados proponía que fuera

después del 8 de septiembre, con el fin de que ya tuviéramos elementos de conocimiento de cifras del presupuesto y poder celebrar una reunión con mejor provecho.

Asimismo, informó que la opinión de la iniciativa con el tema de la maternidad y la lactancia se cumplió, se entregó en tiempo y forma a la Comisión de Puntos Constitucionales, que es la comisión a la que, de acuerdo al Reglamento le compete formular el dictamen final.

En otro tema dijo que respecto al programa anual de trabajo, recordar que nos quedan tres visitas, para culminar el programa de este año, que son: Tampico y Altamira, en Tamaulipas; Ensenada, Baja California y Manzanillo, Col. Aquí la idea era que nos hicieran propuestas sobre fechas. La diputada Cristina decía que nos pusiéramos de acuerdo con nuestro enlace en la Secretaría de Marina y que les propusiéramos a ustedes en la próxima reunión o antes, un calendario ya para ir resolviendo estas visitas.

La otra es informarles que con la representación de ustedes y a invitación de la Secretaría de Marina, como presidente de esta comisión, asistí a la graduación de cadetes de la Heroica Escuela Naval Militar en Antón Lizardo, Veracruz, junto con dos compañeros diputados que también fueron invitados a los mismos actos.

Finalmente, con el objeto de mejorar la comunicación entre los integrantes, señores diputados, les vamos a solicitar el número de





teléfono que quieran ustedes incluir, para integrar el nuevo chat del WhatsApp, institucional y renovar el que ya se tenía porque no tenemos el manejo del ingreso de los miembros.-----

-----  
-----No habiendo más asunto que tratar, se dio por clausurada la Décima reunión ordinaria de la Comisión de Marina correspondiente a la LXIII Legislatura del Congreso de la Unión, siendo las 14:10 horas del 17 de agosto de 2016.-----

----- 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 Décima Segunda Reunión Ordinaria con fecha 21 de septiembre de 2016, la presente acta correspondiente a la Décima Primera Reunión que se celebró el 17 de agosto de 2016 para los efectos a que haya lugar.-----

-----  
---

**ATENTAMENTE**

PRESIDENTE  
Dip. Adán Pérez Utrera

Dip. David Aguilar Robles

Dip. Ma. Cristina Teresa García



Secretario

Bravo  
Secretaria

Dip. Luis Alejandro Guevara Cobos  
Secretario

Dip. Carlos Federico Quinto Guillén  
Secretario

Dip. Francisco José Gutiérrez De  
Velasco Urtaza  
Secretario

Dip. Cuitláhuac García Jiménez  
Secretario

Dip. Carlos Barragán Amador  
Secretario

Dip. Virgilio Mendoza Amezcua  
Secretario

Dip. Carlos Alberto de la Fuente Flores  
Secretario

---o0o--