

Me refiero al proyecto de acuerdo enviado por SCT a la COFEMER con número de expediente 10/0507/240211

starfleet [starfleet@red2000.com.mx]

Enviado el: jueves, 24 de marzo de 2011 02:32 p.m.

Para: Cofemer Cofemer

Datos adjuntos: Carta de Acuerdo.pdf (124 KB)

MAR MC

0001101292



Lic. Adolfo Carballo Pérez

Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria.

COFEMER

Adjunto sírvase encontrar comunicado de nuestra Cámara con nuestros comentarios referentes al acuerdo que la SCT envió a la COFEMER el pasado 03 de marzo de 2011 por el que se propone eliminar la obligatoriedad del uso del remolque en el Puerto de Mazatlán para los Buques del tipo Crucero Turístico equipados con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa que les permiten maniobrar sin la necesidad de remolcadores siempre que existan condiciones favorables de viento y corrientes.

Agradezco a nombre de nuestra Cámara las atenciones que se sirva prestar al presente.

Atentamente.

C. Guillermo kurt Heimpel Pruneda
Starfleet Sportfishing
Mazatlán, Sinaloa.

Mazatlán, Sinaloa, 24 de marzo de 2011

Comisión Federal de Mejora Regulatoria, COFEMER
Blvd. Adolfo López Mateos No. 3025, Piso Col. San Jerónimo Aculco,
Del. Magdalena Contreras C.P. 10400, México D.F.

Estimado Lic. Alfonso Carballo Pérez
Director General de la Comisión Federal de Mejora Regulatoria

Me refiero al proyecto de acuerdo enviado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la COFEMER con número de expediente 10/0507/240211 que adiciona un último párrafo a la "Disposición de remolque número 8 que declara obligatorio el uso de remolcador para las maniobras de entrada, salida, enmienda de fondeo, atraque y desatraque que efectúen los buques de 2,500 toneladas brutas de arqueo o más, dentro de los límites del Puerto de Mazatlán, Sin. Al respecto, me permito expresar lo siguiente:

- Si bien la llegada de arribos de cruceros al puerto de Mazatlán está condicionada por razones de seguridad y oferta turística, es muy cierto que el factor de la competitividad económica es de gran relevancia para las líneas navieras para la inclusión de este puerto en sus rutas, sobretodo en un contexto mundial de lenta recuperación económica e incertidumbre financiera. A este respecto, es fundamental destacar que el costo por el servicio de remolque para la industria por arribar al puerto de Mazatlán representa **\$4,800,000.00, cuatro millones ochocientos mil pesos** (SCT, 2011) más de **\$396,000.00 dólares (trescientos noventa y seis mil dólares)**, que de eliminarse el servicio obligatorio de remolque en dicho destino, representaría un ahorro muy significativo en los costos de operación de las mismas. Es importante señalar que la posibilidad de obtener mayores ganancias, maximizar recursos y minimizar costos operativos, influyen sobremanera en la elección, permanencia, reubicación o reconsideración de itinerarios hacia un destino, por lo que esta eliminación impactaría directa y positivamente en la competitividad del puerto en el marco de la competencia regional e internacional.
- La disposición de uso obligatorio del remolque en Mazatlán en el Acuerdo de 1968, como lo expone la SCT en el anteproyecto, obedeció a la necesidad de contar con mayores garantías de seguridad para las instalaciones portuarias y para las maniobras realizadas por las embarcaciones dentro del puerto. Sin embargo, en la fecha en que se publicó el Acuerdo los buques tipo crucero no contaban con sistemas azimutales de propulsión y propulsión transversal en proa, o con propulsión convencional y propulsores transversales en proa y popa que les permitieran maniobrar sin la necesidad de remolque. Hoy en día esos sistemas son parte de la tecnología con la que operan los buques tipo crucero turístico, los cuales les permiten realizar sus maniobras de atraque, desatraque, enmienda o ciaboga de manera segura sin necesidad de remolque, tal como ha sido demostrado por los estudios del Star Center de Florida. Así, la obligatoriedad de dicho servicio en la actualidad carece de sentido.
- Más de una línea se vería beneficiada de aprobarse el anteproyecto en cuestión, ya que tan solo en 2011 siete líneas consideraron visitar Mazatlán, las cuales son: Azamara, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Disney Cruise Lines, Holland America Lines, Norwegian Cruise Lines, Princess Cruise Lines, que suman en total alrededor de 148 arribos con 368,278 pasajeros, lo que representa una derrama de cerca de **\$31, 672, 000.00 (treinta y un millones, seiscientos setenta y dos mil dólares)** por gasto de pasajero, dado un gasto promedio individual nacional de \$86.00 dólares (SECTUR, 2010).

- En cuanto a los tripulantes, la AMEPACT (2009) calcula que viajan alrededor de 700 en cada barco y que gastan en promedio \$48.00 dólares, por lo que para el 2011, estas Empresas contribuirán a la derrama con cerca de **\$5,000,000.00 (cinco millones de dólares)** por concepto de gasto de tripulante.
- Adicionalmente, es importante mencionar que, de acuerdo con datos de la AMEPACT (2009), el costo promedio nacional por arribo, por concepto de contribuciones públicas que incluyen impuestos, derechos, servicios y tarifas, es de \$35,000.00 (treinta y cinco mil) dólares por puerto, por lo que durante el 2011, estas empresas sumarían a la derrama económica cerca de **\$5,180,000.00 (cinco millones, ciento ochenta mil dólares)**.
- Así, en total, las líneas de barcos de cruceros que arribarían en 2011 a Mazatlán y que se verían incentivadas por la eliminación del uso obligatorio de remolque para **mantener** y volver a visitar el puerto, derramarían cerca de **\$42,000,000.00 (treinta y dos millones de dólares)**, lo que proyectado a diez años, suma más de 320 millones de dólares en beneficio del puerto, su economía, desarrollo y bienestar de miles de familias que directa e indirectamente viven de la actividad crucerista en el lugar, siempre y cuando las condiciones sean competitivas para el puerto, ya que tan solo de 2009 a 2011 ha habido una disminución del 14% en el número de arribos y una disminución de 18% de pasajeros, situación que resulta alarmante (FCCA, 2011).

Por los motivos anteriormente expuestos, expreso abiertamente a la COFEMER en nombre de la Asociación que represento el apoyo absoluto a la aprobación del anteproyecto mencionado al inicio de esta comunicación dado su evidente beneficio económico para todo un sector representativo de la economía del puerto de Mazatlán.

Sin más por el momento, le hago llegar un respetuoso saludo.

A T E N T A M E N T E



C. Guillermo Kurt Heimpel Pruneda
Propietario Starfleet Sportfishing