



JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA
PARA EL PROYECTO:

**DRAGADO DE MANTENIMIENTO EN EL
PUERTO EL MEZQUITAL, TAMAULIPAS**

Septiembre de 2005

<> C O N T E N I D O <>

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

1.- Introducción.....	Hoja 3
Ubicación en el entorno costero del Estado	
Plan parcial de desarrollo	
Objetivo de la justificación económica	
2.- Marco Normativo y de Planeación.....	7
Marco normativo	
Marco de planeación	
3.- Situación Actual.....	10
Potencial de desarrollo	
Infraestructura existente desaprovechada	
4.- Alternativas de Solución.....	16
Situación sin proyecto	
Situación actual optimizada	
Desarrollo por etapas del Puerto El Mezquital	
5.- Justificación Económica.....	19
Objetivo	
Beneficios socioeconómicos	
6.- Anexos	
Plan Parcial de Desarrollo	Anexo 1
Proyecto de Dragado.....	Anexo 2

1.- INTRODUCCIÓN

1.1.- Ubicación en el entorno costero del Estado

El Mezquital, se localiza al norte del Estado de Tamaulipas, a 84 kilómetros de la Ciudad de Matamoros; De acuerdo al decreto de habilitación, sus coordenadas geográficas son 24°15'00" de latitud norte y 97°25'00" de longitud oeste.



En la Propuesta de PRORED MODELO que tiene por objeto orientar sobre el contenido, alcances, metodología y forma de presentación del Programa Rector de Desarrollo Costero del Estado de Tamaulipas, se señala textualmente que: “La división que se hace del litoral del estado es una sugerencia y constituye, en todo caso, la intención de que las estrategias y acciones específicas que se identifiquen, guarden una cierta unidad de carácter físico, de manejo de los recursos naturales contenidos y de posible organización futura de su aprovechamiento y administración”.

El análisis sobre el entorno del puerto “El Mezquital”, para justificar su importancia económica, nos lleva naturalmente a revisar dicha sugerencia, según la cual se divide al estado en cuatro regiones:

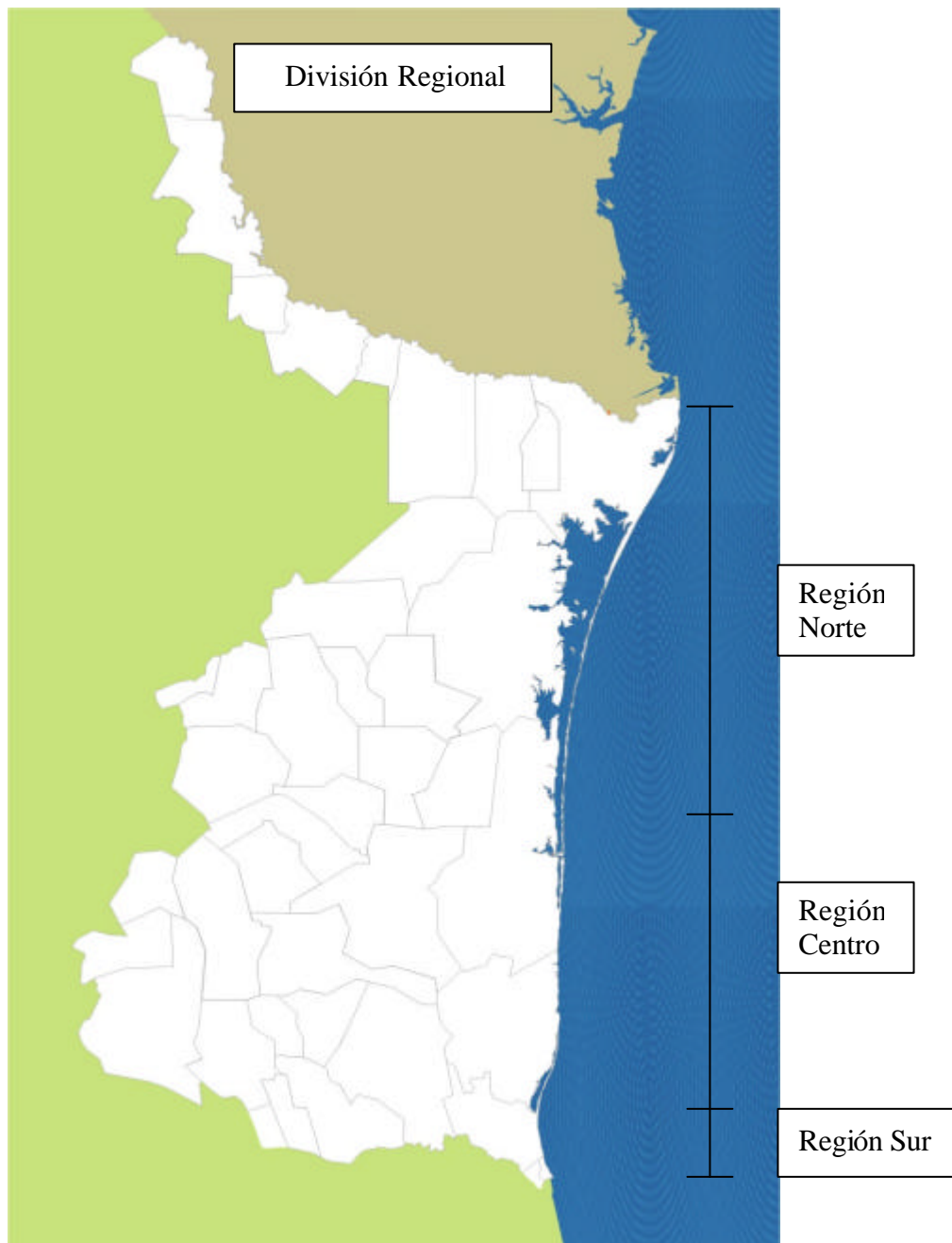
- Región Norte, comprendida entre el Río Bravo y El Mezquital;
- Sistema de la Laguna Madre, abarca la porción costera correspondiente a la Laguna Madre con sus distintas lagunas secundarias, islas y barras. Se limita al norte en El Mezquital y al sur en el puerto de La Pesca inclusive.
- Región Central, comprendida entre La Pesca y el extremo sur de la Laguna de San Andrés.
- Región Sur, considera las regiones fluviales dependientes del Río Tamesí y los puertos de Altamira y Tampico. Geográficamente se ubica entre la Laguna de San Andrés y el Río Panuco que marca el límite con el estado de Veracruz.

Por otro lado, en la reciente publicación “**El Desarrollo Costero de México**”, escrita por el Ing. Roberto Bustamente Ahumada con la colaboración de distinguidos integrantes de la Academia de Desarrollo Costero, de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística (Fundada en 1833), se sigue el criterio de dividir la costa de Tamaulipas solo en dos regiones también de norte a sur: la primera entre el Río Bravo y el Río Soto La Marina y la segunda entre éste y el Río Panuco.

En virtud de que el PRORED es marco de referencia para el desarrollo de El Mezquital y solo con el objeto de que el presente documento sea útil para retroalimentar su formulación, desde nuestro punto de vista y considerando que los puertos juegan naturalmente un papel de polos de desarrollo económico en las regiones costeras, proponemos la siguiente división.

- Región Norte, comprendida entre el Río Bravo y el límite sur de la Laguna Madre (hasta la zona seca de ésta).
- Región Centro, comprendida entre el límite norte de la zona seca de la Laguna Madre y el límite Sur de la Laguna de San Andrés.
- Región Sur, considera las regiones fluviales dependientes del Río Tamesí y los puertos de Altamira y Tampico. Geográficamente se ubica entre la Laguna de San Andrés y el Río Panuco que marca el límite con el estado de Veracruz.

Enseguida se muestra la división regional propuesta. Como se observa la principal modificación es que la Laguna Madre no se divide, sino que conserva su unidad geográfica de la cual forma parte El Mezquital; asimismo, La Pesca que geográficamente está separada por la porción seca de la Laguna Madre, se concibe como el polo de la Región Central. La Región Sur se define igual que en la propuesta del PRORED MODELO.



1.2.- Plan Parcial de Desarrollo

De acuerdo a sus antecedentes y situación actual, El Mezquital forma parte de una región con potencial de desarrollo comercial, industrial, turístico y pesquero.

Por ello, el Gobierno Estatal ha sentado las bases para aprovechar su potencial mediante el Plan Parcial de desarrollo del puerto El Mezquital, cuyo Acuerdo Gubernamental correspondiente se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Tamaulipas de fecha 17 de octubre de 1998.

El Plan Parcial de Desarrollo del puerto El Mezquital, establece la declaratoria de usos, destinos, provisiones y reservas del suelo, con el objetivo general de regular el crecimiento urbano y generar una zona de desarrollo comercial, industrial, turístico y pesquero.

El aprovechamiento de las áreas prevé una zonificación primaria fundamentada en la vocación del suelo con la siguiente distribución de usos, destinos y reservas (Ver plano oficial anexo):

Uso de suelo	Hectáreas	
	1ª etapa	Futuro
Desarrollo habitacional	75.40	73.45
Desarrollo turístico	194.70	131.60
Desarrollo industrial	85.70	246.40
Zona hotelera	172.00	133.20
Reserva ecológica	695.50	
Corredor turístico	156.90	
Desarrollo pesquero	12.40	92.10
Corredor urbano	64.10	
Recinto portuario	496.67	
Secretaría de Marina	16.11	
Ecoturismo	101.90	
Subcentro urbano	7.30	
Desarrollo acuícola	151.00	

1.3.- Objetivo de la justificación económica

Por lo tanto, el presente documento tiene como objetivo identificar, por un lado, la infraestructura necesaria, incluyendo las obras de dragado de mantenimiento propuestas, así como los beneficios que se obtendrán por poner en operación el puerto de El Mezquital, el cual debe justificarse por su contribución al desarrollo económico y social de la región costera en la que se encuentra.

2.- MARCO NORMATIVO Y DE PLANEACIÓN

2.1.- Marco normativo

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Artículo 25, párrafos 1 y 2

Artículo 26, párrafos 1, 2 y 3

Artículo 27, párrafo 6

Artículo 28, párrafo 10

Ley de puertos

Artículo 16, fracción IV

Artículo 20, fracción I

Artículos 21, 22, 23, 26, 27, y 38 al 43

Artículos cuarto, quinto y séptimo transitorios

Reglamento de la Ley de Puertos

Artículos 31 al 44, 81 y 82

Decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1997.

Mediante el cual se habilitó para navegación de cabotaje y altura el puerto de El Mezquital, que se localiza en el litoral del Golfo de México, en el Estado de Tamaulipas. Coordenadas 25°14'00" latitud norte y 97°25'00" longitud oeste.

Acuerdo publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de octubre de 1998.

Mediante el cual las secretarías de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, y Comunicaciones y Transportes, delimitan y determinan el recinto portuario del puerto de El Mezquital, en el Estado de Tamaulipas.

Título de concesión para la administración portuaria integral del recinto portuario de El Mezquital y de los demás puertos y terminales que se le asignen en el Estado de Tamaulipas. (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de diciembre de 2001)

Otorgado por el Ejecutivo Federal por conducto de la secretaría de Comunicaciones y Transportes, a favor de Administración Portuaria Integral de Tamaulipas, S.A. de C.V.

2.2.- Marco de planeación

Programa de Gran Visión de Desarrollo Litoral (PRODELI)

Con fundamento en el artículo 16 de la Ley de Puertos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes promueve, mediante el PRODELI, la participación de los sectores social y privado, así como de los gobiernos estatales y municipales en la explotación de puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias.

El PRODELI tiene como objetivos estratégicos:

- Formular un marco de desarrollo de los litorales para el período 2005-2030;
- Clarificar el rol de los puertos en el desarrollo económico y social del país; y
- Disponer de programas rectores del desarrollo costero en cada entidad federativa.

Programa Rector del Desarrollo Costero (PRORED)

A partir de los objetivos nacionales, le corresponde a los estados definir las metas del desarrollo regional y local, mediante los Programas Rectores de Desarrollo Costero.

Los PRORED tienen como objetivos:

- Evaluar el potencial de desarrollo costero del estado sobre principios de sustentabilidad;
- Proponer el ordenamiento y uso del litoral estatal para el período 2005-2030;
- Identificar y jerarquizar proyectos de desarrollo costero de ejecución inmediata y de corto plazo, que demuestren su viabilidad y rentabilidad social.
- Propiciar el fortalecimiento de las relaciones entre la comunidad portuaria y su entorno urbano y ambiental,
- Definir estrategias viables para la realización de estos proyectos a través de la participación de los sectores público, social y privado.

Plan Estatal de Desarrollo Tamaulipas 2005-2010

El diagnóstico sobre competitividad y productividad, toma en cuenta la riqueza de los recursos naturales de Tamaulipas a lo largo de sus 420 kilómetros de litorales, en cuyo aprovechamiento y explotación juegan un papel relevante los puertos del Estado.

La vocación de estos puertos es precisamente una respuesta a las actividades o sector de la economía que caracteriza el potencial de desarrollo de la región a la que pertenecen, ya sea éste comercial, industrial, turístico o pesquero.

Entre las estrategias y líneas de acción del Plan Estatal de Desarrollo para aprovechar los recursos naturales del Estado, vinculadas estrechamente con los puertos podemos citar:

- Fomentar la generación de empleos con la operación de proyectos productivos industriales, comerciales y de servicios en las áreas rurales y costeras.
- Impulsar proyectos de infraestructura pesquera con la participación de los sectores privado y social.
- Promover actividades de conservación y mantenimiento de escolleras y dragados en zonas del litoral tamaulipeco.
- Incorporar con mayor fuerza las actividades mineras a la promoción de inversiones, la adquisición de tecnología y la comercialización de los productos mineros.
- Establecer cadenas productivas asociadas a la explotación y comercialización de productos mineros.
- Fortalecer la exportación de la producción minera de caliza, mármol y granito.
- Promover el desarrollo de proyectos de infraestructura estratégica que potencien la vocación de las regiones y detonen la competitividad del Estado.
- Gestionar mayor inversión pública y privada para el fortalecimiento y ampliación de la infraestructura para el comercio exterior.
- Aprovechar los flujos internacionales de comercio, capitales y tecnologías en la promoción de las oportunidades potenciales de los recursos e infraestructura tamaulipeca.
- Impulsar polos de desarrollo regional con instrumentos y programas de los tres órdenes de gobierno que potencien los alcances de la vocación productiva de cada región.
- Promover el desarrollo turístico en la costa del estado.

Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP)

El Programa Maestro de Desarrollo Portuario de El Mezquital, plantea alcanzar los objetivos de consolidación, expansión y modernización en un horizonte a 25 años, en tres etapas a corto, mediano y largo plazo. El PMDP define con mejor precisión las metas alcanzables en los primeros 5 años, período que coincide con la vigencia de este documento a partir de su autorización por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El objetivo central de la primera etapa, en el corto plazo, es poner en operación al puerto, para lo cual es indispensable desarrollar y mantener la infraestructura básica que permita el acceso a las embarcaciones. Por lo tanto, deben realizarse las obras de dragado de mantenimiento que se proponen en este proyecto, ya que forman parte de dicha infraestructura básica, sin la cual no es posible la operación del puerto.

3.- SITUACIÓN ACTUAL

3.1.- Potencial de desarrollo

Vocación comercial

El puerto de El Mezquital se encuentra situado estratégicamente respecto de los flujos terrestres de comercio internacional de México con Estados Unidos de América.



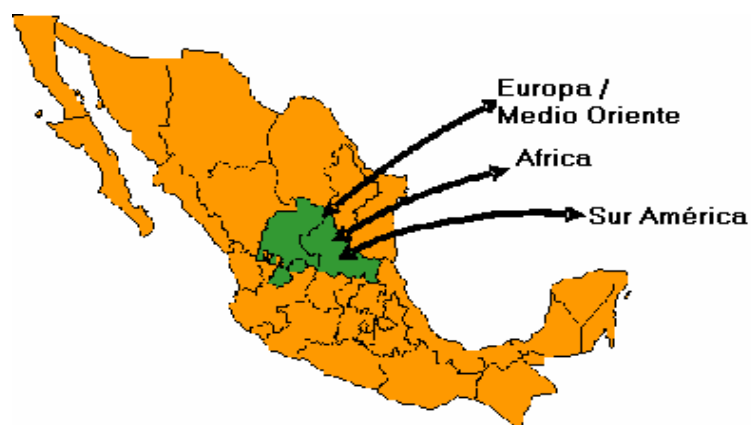
Tomando en cuenta que, del total de importaciones y exportaciones entre estos países, aproximadamente el 30% cruza por Tamaulipas y que los volúmenes de comercio exterior continúan incrementándose desde las década de los 80's, se considera como muy probable la existencia de mercancías susceptibles de ser manejadas por El Mezquital.

Entre las expectativas de carga con destino a Estados Unidos, están las calizas de los bancos ubicados en el municipio de Cruillas; actualmente se extraen 200,000 toneladas mensuales o 2.4 millones de toneladas por año que pueden manejarse por el Mezquital (ver ubicación en la siguiente hoja). De acuerdo con el potencial de los bancos, la explotación de este volumen puede mantenerse al menos por 20 años.



Aunque los centros de consumo de la producción de granos agrícolas de Tamaulipas, se encuentran en Monterrey, la Laguna, San Luis Potosí y el Bajío (se utilizan para alimentos balanceados), existe el antecedente del movimiento de sorgo en tráfico de cabotaje del puerto de Altamira hacia la península de Yucatán. Asimismo, también se importa grano de Estados Unidos por vía marítima, por lo que estos productos representan carga potencial para el Mezquital.

Desde el punto de vista comercial, la zona de influencia o hinterland del puerto El Mezquital podría abarcar la parte norte de Tamaulipas, Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí y Aguascalientes. Consecuentemente, las cargas con origen destino en ciudades como Monterrey, N.L., y otras importantes de estos estados, representan también un mercado potencial para El Mezquital.



Vocación industrial

Existen importantes antecedentes sobre las actividades industriales que pueden realizarse en este puerto, tal como la empresa AMFELS DE TAMAULIPAS MÉXICO, S.A. DE C.V. que se estableció en 1997, en el Recinto Portuario y por algunos años se dedicó al ensamble de plataformas marinas y fabricación de partes, componentes y bases para dichas estructuras, las cuales eran transportadas por vía marítima al Puerto de Brownsville, Texas para terminar su construcción y entrega a sus clientes dedicados a la explotación de petróleo.

Considerando esta experiencia, la oportunidad de desarrollo industrial para el Mezquital podría ser el establecimiento de empresas de Monterrey, N. L. que exportan su producción por vía marítima, las cuales se dedican a fabricar, ensamblar o reparar productos voluminosos y pesados con dificultades para transportarse por vía terrestre, como tanques de almacenamiento, calderas y estructuras metálicas para plataformas petroleras; también el armado y reparación de maquinaria agrícola y para la construcción (bulldozers, tractores y otros).

Vocación turística

En 1995, el Gobierno del Estado contrató con un despacho español de consultoría internacional, el “Estudio de Factibilidad del Turismo Náutico en Tamaulipas”, para conocer la posibilidad de establecer marinas en nuestras costas. Las conclusiones de este estudio son contundentes en el sentido de que la previsión de visitantes para el año de 1995 sería de 13,350 embarcaciones y 61,400 usuarios, provenientes del Este de Estados Unidos, que acudirían a nuestras costas si existieran instalaciones adecuadas para recibirlos.

En el estudio se destaca que, en el contexto mundial, el Golfo de México aparece como una región para embarcaciones de recreo con más potencial que el Mediterráneo, en la que Tamaulipas ocupa un sitio estratégico para iniciar la explotación del turismo náutico. Asimismo, se menciona que a esa fecha (1995) se tenía un atraso en el desarrollo de esta actividad de 35 años respecto de otros países. Según la demanda proyectada, para 2005 deberían estar en operación 24 marinas en las costas de Tamaulipas, de las cuales la primera debe ubicarse precisamente en El Mezquital.

El citado estudio ubica el emplazamiento de la primera marina en “Rincón del Toro”, situado en el Norte de la Laguna Madre próximo a la entrada de El Mezquital, a 80 kilómetros de la ciudad de Matamoros y 46 millas (85 Km.) por mar de Texas y por lo tanto de fácil acceso incluso para las pequeñas embarcaciones (8/10 metros de eslora) existentes en esta zona de los Estados Unidos que necesitan menos de un día de navegación. Por su emplazamiento y extraordinarias características naturales de la zona podría suponer un enorme éxito inmediato de explotación. Se prevé una marina con capacidad de 300/500

embarcaciones para lo cual tendrán que realizarse inversiones complementarias, pero cuyo requerimiento de calado es de 4 metros en el canal principal y 1.5 metros mínimo en las dársenas.

Una vez que se analiza, este es uno de los proyectos de mayor potencial para cuya realización existen las condiciones favorables en nuestro estado. De acuerdo con las intenciones para desarrollar este proyecto, El Mezquital tendrá también una importante vocación turística.

Vocación pesquera.

La integración geográfica del puerto El Mezquital y la Laguna Madre, que se sugiere en la regionalización del estado, tiene un sentido importante si recordamos que en una época las comunicaciones naturales entre esta laguna costera (la más grande del país) y el mar quedaron cerradas y por evaporación del agua la Laguna Madre prácticamente quedó seca, afectando seriamente el equilibrio ecológico y las comunidades de esta vasta región.

Fue durante la administración del presidente Luis Echeverría Álvarez que se realizó la primera comunicación artificial entre laguna y mar en El Mezquital: se construyeron dos escolleras y se dragó el canal de comunicación. Con esta acción no ha vuelto a secarse la Laguna Madre.

Aunque a la fecha existen 6 “bocas” o conexiones estabilizadas entre la Laguna Madre y el mar, sigue vigente la vocación que dio origen a este puerto con relación a la preservación de este cuerpo de agua y a la actividad pesquera de la que se sostienen los poblados de El Mezquital e Higuerrillas.

3.2.- Infraestructura existente desaprovechada

En el Recinto Portuario concesionado, existe infraestructura que en las condiciones actuales está desaprovechada. En este inciso se analiza dicha infraestructura, con el objeto de contar con una base para proponer la infraestructura complementaria mínima indispensable que permita aprovechar la existente y poner en operación al puerto de El Mezquital.

Catastro Portuario

Obras de protección:

Nombre	Año de construcción	Longitud (Mts)	Corona (Mts)
Escollera norte	1977	520.0	4.0
Escollera sur	1977	535.0	4.0
Espigón norte	1984	70.0	1.7
Espigón sur	1984	Inexistente	

Áreas de agua : (Fecha de sondeo May/99)

Nombre	Localización	Long. (Mts)	Área (m2)	Plantilla (Mts)	Calado (Mts)	Max. Ciaboga (Mts)
Bocana	Entre morros	320.0		60.0	-3.0	
Canal de navegación	Entre bocana y dársena			60.0		200.0
Dársena	Frente a muelle	400.0		200.0	-2.0	200.0
Canal de acceso a la Laguna Madre	Al oeste de la dársena	2,000.0		120.0	-5.0	

Obras de atraque:

Nombre	Estructura	Longitud (Mts)	Ancho (Mts)	Altura (NBM)	Año de construcción
Muelle público	Pilotes y losa plana de concreto Disposición: Marginal	138.0	12.0	2.0	1997 (Reconstrucción)

Señalamiento marítimo:

Nombre	Estructura	Altura de señal (Mts)	Alcance (M.N.)	
			Geográfico	Luminoso
Baliza escollera sur Faro	Concreto armado	7.5	6	7
	Concreto armado	10.0		18

Edificios:

Nombre	Año Const.	Niveles	Area (m2)	Estructura	Uso
Capitanía de puerto		1	180.0	Zapatas corridas, muros de tabique, losa de concreto	Oficinas

Accesos:

Como se observa en el mapa de localización geográfica del inciso 1.1, el puerto del Mezquital se encuentra comunicado por un tramo carretero que entronca con la carretera No. 101 (Ciudad Victoria-Matamoros), a la altura del lugar conocido como El Pereño, 18 kilómetros al sur de la ciudad de Matamoros.

Este tramo carretero es de dos carriles y mide aproximadamente 70 Km. de longitud. Los primeros 45 kilómetros son rectos, nivelados y en buenas condiciones, mientras que los últimos 25 kilómetros antes de llegar al Mezquital, tienen curvas de gran extensión.

De acuerdo con el análisis de este capítulo, podemos concluir que la situación actual de el puerto El Mezquital se caracteriza por la oportunidad de aprovechar un potencial de desarrollo comercial, industrial, turístico y pesquero, que impulse y sirva de base para sostener el crecimiento social y económico de la región en la que se encuentra, pero también por la problemática derivada de la necesidad de construir la infraestructura básica marítimo-portuaria que requiere dicho crecimiento.

4.- ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

4.1.- Situación sin proyecto

Obviamente, la primera alternativa que debemos analizar es no hacer nada, es decir no destinar ningún recurso al desarrollo de El Mezquital, con lo cual el Estado se ahorraría dichos recursos para destinarlos a cubrir otras necesidades de la población.

Sin embargo, en este caso, las “perdidas” por no hacer nada, serían la suma de lo que deja de ganarse por no poner al puerto en operación, más el monto de las inversiones ya ejecutadas en infraestructura existente, que se quedarían en el abandono sin producir ningún beneficio.

Puesto que el presupuesto requerido para el dragado de mantenimiento es pequeño en comparación con las inversiones ya realizadas que se aprovecharán, y que con esta obra se estará en posibilidad de poner al puerto en operación, debemos considerar que no hacer nada NO ES UNA ALTERNATIVA RECOMENDABLE.

4.2.- Situación actual optimizada

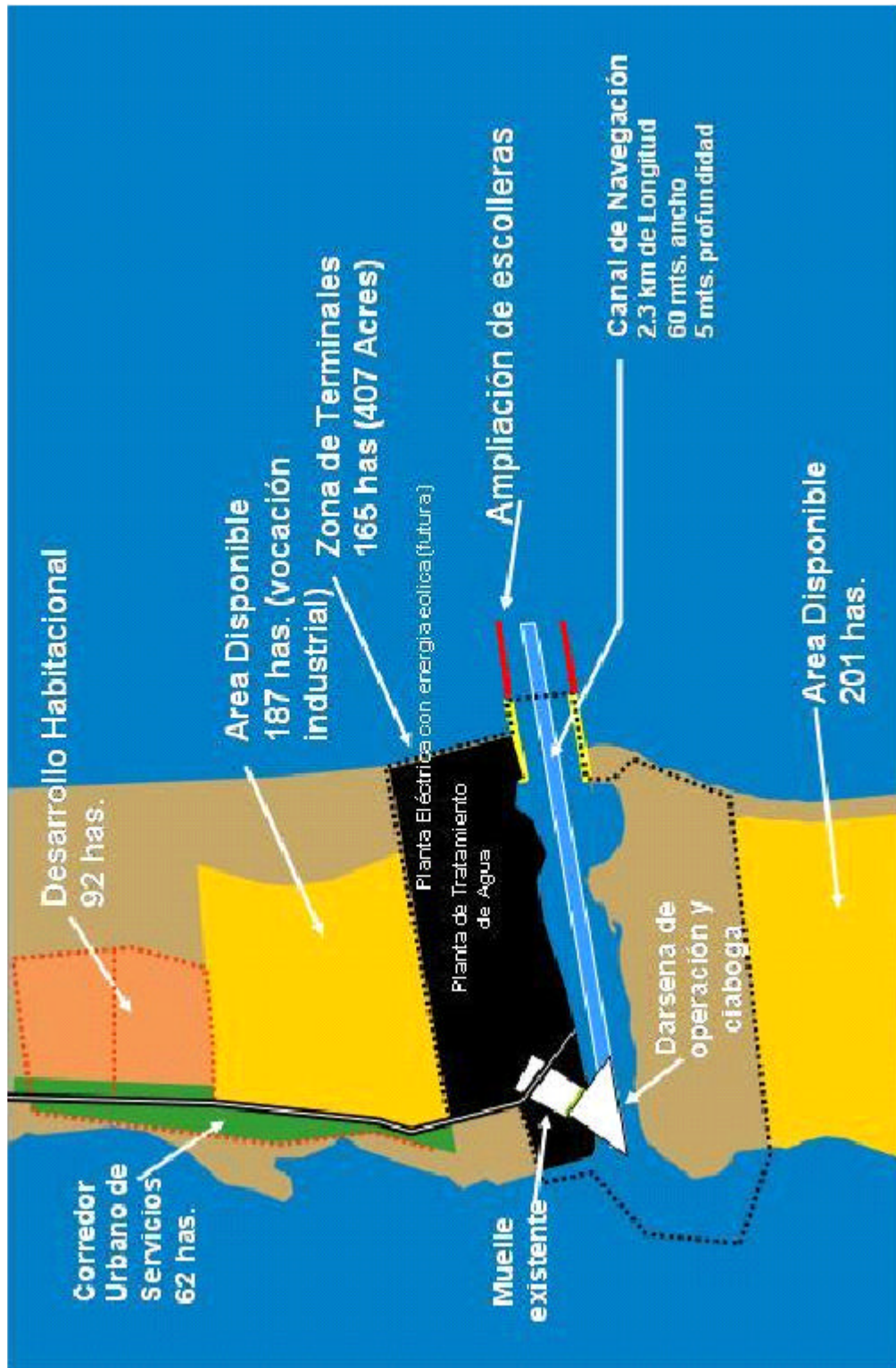
La siguiente alternativa de análisis obligado es optimizar la situación actual, o en otras palabras, proponer acciones que sin necesidad de invertir recursos produzcan los mismos beneficios. Pero desafortunadamente, el dragado de mantenimiento es inevitable puesto que es imposible para las embarcaciones arribar al puerto sin una profundidad mínima de 4 metros en el canal de navegación.

Es decir, en este proyecto no es viable alcanzar los beneficios sin realizar las inversiones necesarias, por lo que la situación actual optimizada es simplemente igual a la situación actual. Por lo tanto, esta TAMPOCO ES UNA ALTERNATIVA RECOMENDABLE.

4.3.- Desarrollo por etapas del Puerto El Mezquital.

Como ya se comentó, las bases para aprovechar el potencial del puerto de El Mezquital y sus zonas de desarrollo, se encuentran en el ordenamiento territorial del Plan Parcial de Desarrollo, cuyo esquema general se puede apreciar en la siguiente hoja.

Por supuesto, para aprovechar dicho potencial será necesario también realizar numerosas inversiones que no se pueden hacer en el corto plazo.



Por lo anterior, y tomando como referencia el objetivo principal, que consiste en poner al puerto en operación, se propone la solución de asignar exclusivamente los recursos necesarios para aquellas obras que hagan posible operar al puerto EN UNA PRIMERA ETAPA, de modo que éste empiece a generar sus propios ingresos.

Asimismo, del análisis sobre la infraestructura existente LA SOLUCIÓN QUE SE PROPONE ES REALIZAR DE MANERA COORDINADA LAS SIGUIENTES OBRAS Y ACTIVIDADES para alcanzar el objetivo mencionado:

Obras:

- ◆ Dragado de mantenimiento de la bocana, canal de navegación y dársenas, de acuerdo al proyecto de ingeniería formulado para tal efecto.

Acciones:

- ◆ Cesión de derechos sobre 6.0 Has incluyendo el muelle existente, para operar una terminal de servicio publico de carga.
- ◆ Cesión de derechos sobre 5.0 Has en el sitio que se determine, para operar el movimiento de calizas.
- ◆ Cesión de derechos sobre 4.0 Has para una terminal de granos agrícolas.
- ◆ Establecimiento de una marina turística.

5.- JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA

5.1.- Objetivo

Una vez que se han identificado las obras y acciones necesarias para poner en operación al puerto de El Mezquital, cuya ejecución permitirá además aprovechar la infraestructura existente, conforme al objetivo enunciado en la introducción, se espera que éstas generen beneficios netos a la economía y a la sociedad, como se analiza en seguida.

5.2.- Beneficios socioeconómicos

Algunos de los beneficios que se esperan obtener, ya sea directamente o que el proyecto genere su posibilidad a través de subproyectos complementarios son:

- ◆ Ahorros en el sistema de transporte de mercancías por reducción de fletes terrestres, en su área de influencia, tanto en tráfico de altura como de cabotaje. Contribuyendo con ello a incrementar la competitividad de los productos mexicanos.
- ◆ Flujos de ingresos para lograr la autosuficiencia financiera, así como la generación de empleos directos en la administración y operación del puerto.
- ◆ Contratación de mano de obra directa en cada una de las terminales portuarias e industrias que se establezcan. Así como indirecta en las empresas proveedoras de bienes y servicios a las industrias, terminales portuarias y elementos de la cadena de transporte.
- ◆ Se crearán las condiciones para un desarrollo industrial y comercial con la adjudicación de cesiones parciales de derechos a empresas que establecerán terminales y/o industrias.
- ◆ Se crearán las condiciones iniciales para un desarrollo turístico, con la ejecución del proyecto “Escalera Náutica”, cuya factibilidad ha sido corroborada mediante el “Estudio de Factibilidad del Turismo Náutico en el Estado de Tamaulipas”. Este espacio es insuficiente para mencionar los beneficios sociales, industriales y turísticos que generaría la actividad náutica en nuestro estado. Según las estadísticas de la Costa del Sol, cada embarcación equivale en gastos directos a 50 turistas. Cada puesto de atraque puede generar anualmente \$ 110,000 dólares por concepto de pago de muelles, mantenimiento a las embarcaciones, comida, compras diversas, etc.; y \$ 250,000 dólares por concepto de compra de propiedades inmobiliarias, negocios, etc.

- ◆ El puerto de El Mezquital servirá de apoyo a la actividad pesquera que resuelve muchos problemas sociales, tanto en la Laguna Madre como en el Golfo de México. Las embarcaciones que operan en el Golfo de México, inscritas para pesca de altura en el Registro Nacional de Pesca al 31 de diciembre de 2003 son:

Tipo	Total	Social	Público	Privado
Camaroneras	315	7	1	307
Atuneras	2	0	0	2
Escameras	10	0	0	10
Total	327	7	1	319

- ◆ La operación del puerto y el establecimiento de industrias en su zona de desarrollo generará la demanda de bienes y servicios, con lo que se generará el efecto multiplicador en la economía de la región, existiendo la posibilidad de construir entre otras instalaciones una planta eléctrica con energía eólica y una planta de tratamiento de aguas.
- ◆ La mayoría de las actividades comercial, industrial y turística que se realizarán en El Mezquital están relacionadas con las exportaciones y la captación de divisas, que representan un beneficio directo en la economía.