

REGIÓN NORTE

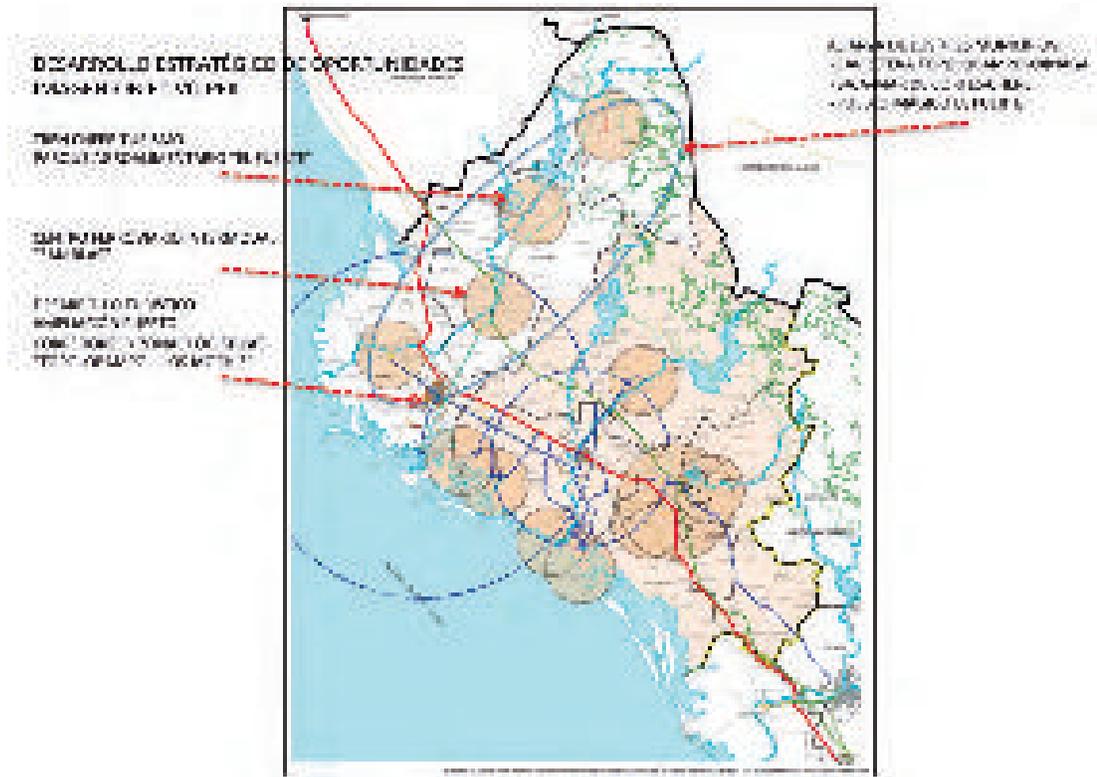


FIGURA 56. Estrategia PEIL para la Región Norte.
Fuente: Elaboración propia.

E) Los Planos de la Región Norte

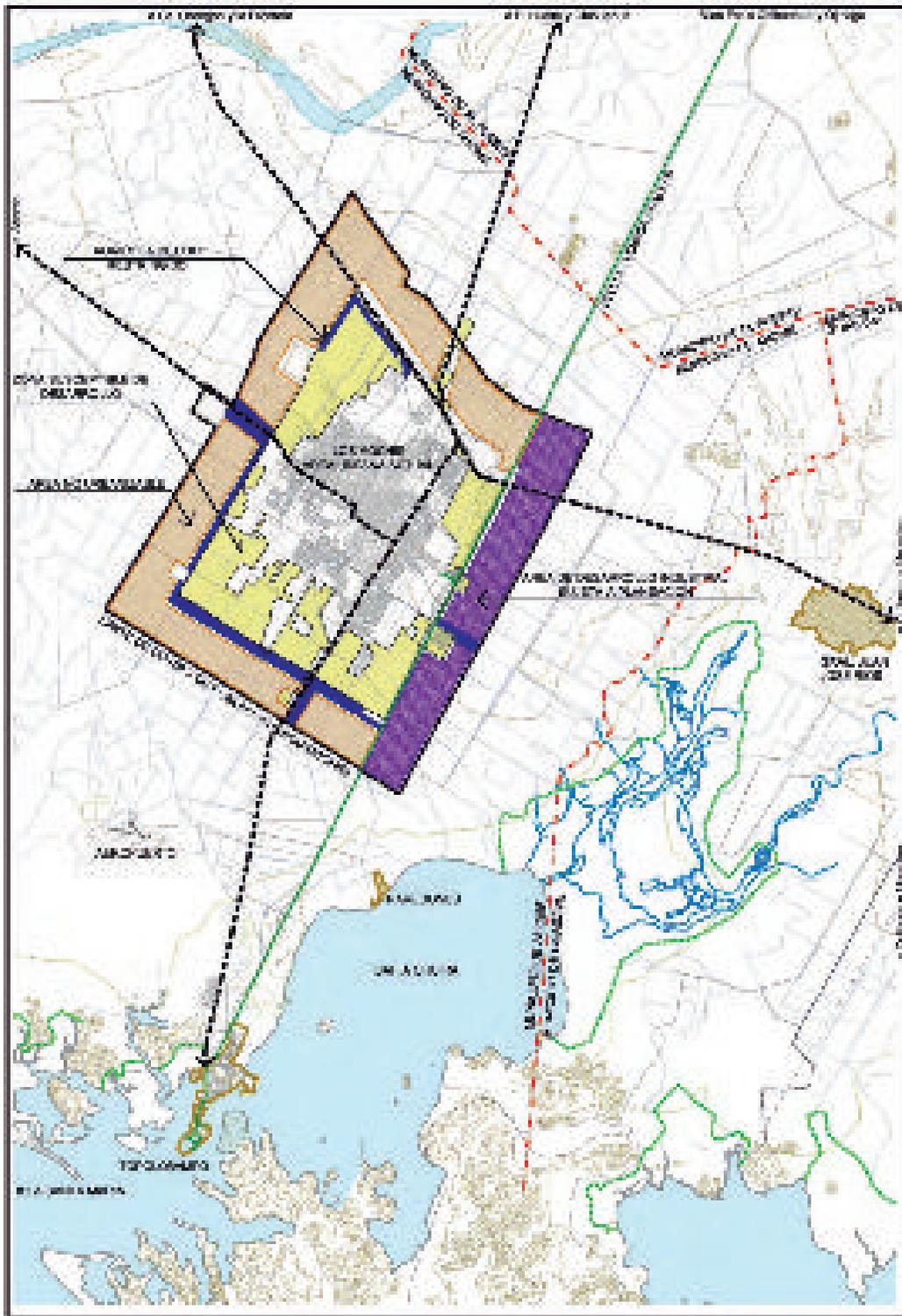


FIGURA 57. PDDU Los Mochis.
Fuente: PDDU Los Mochis

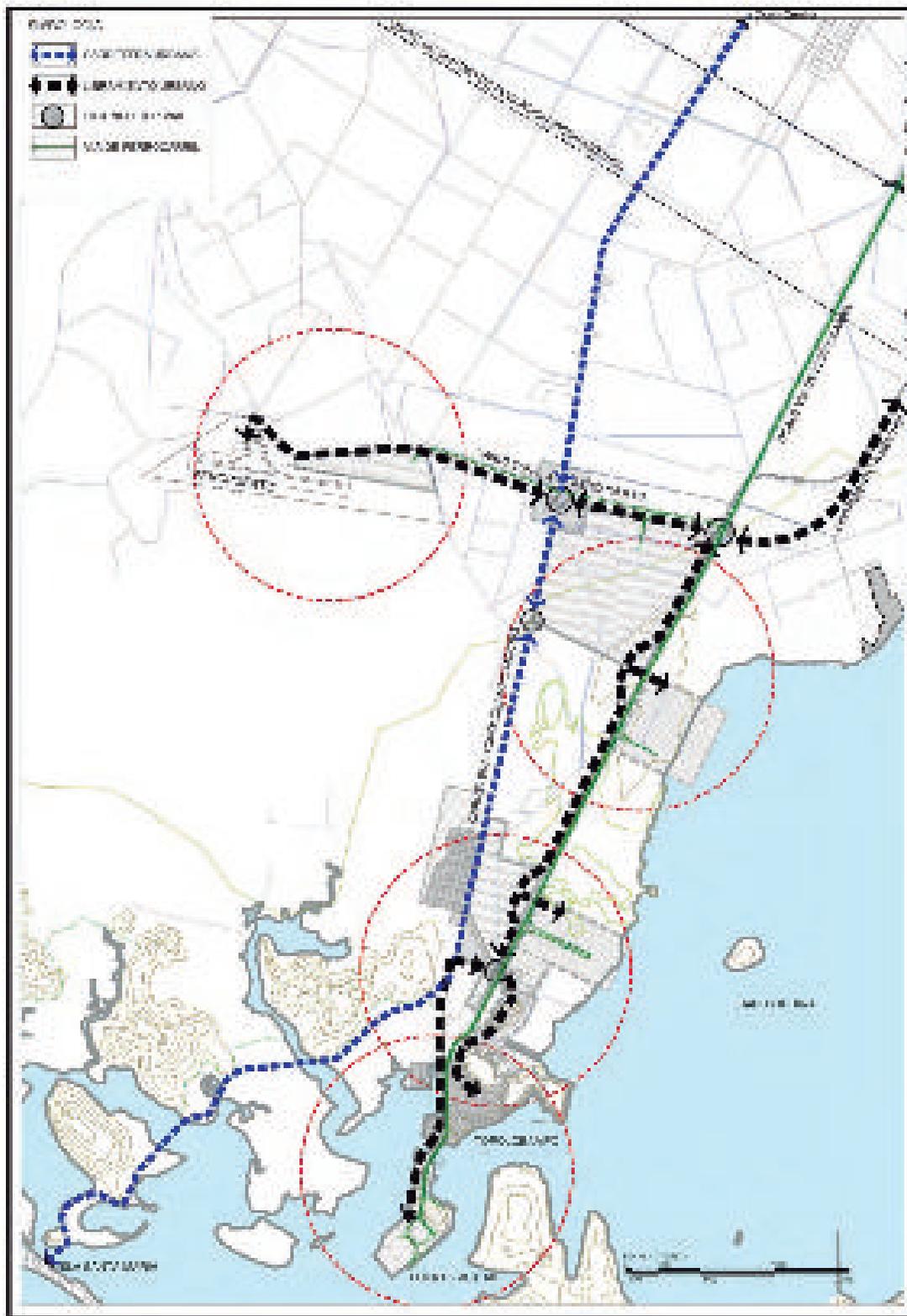


FIGURA 59. Ductos de conexión y estructura de movilidad, Topolobampo.
Fuente: Elaboración propia.

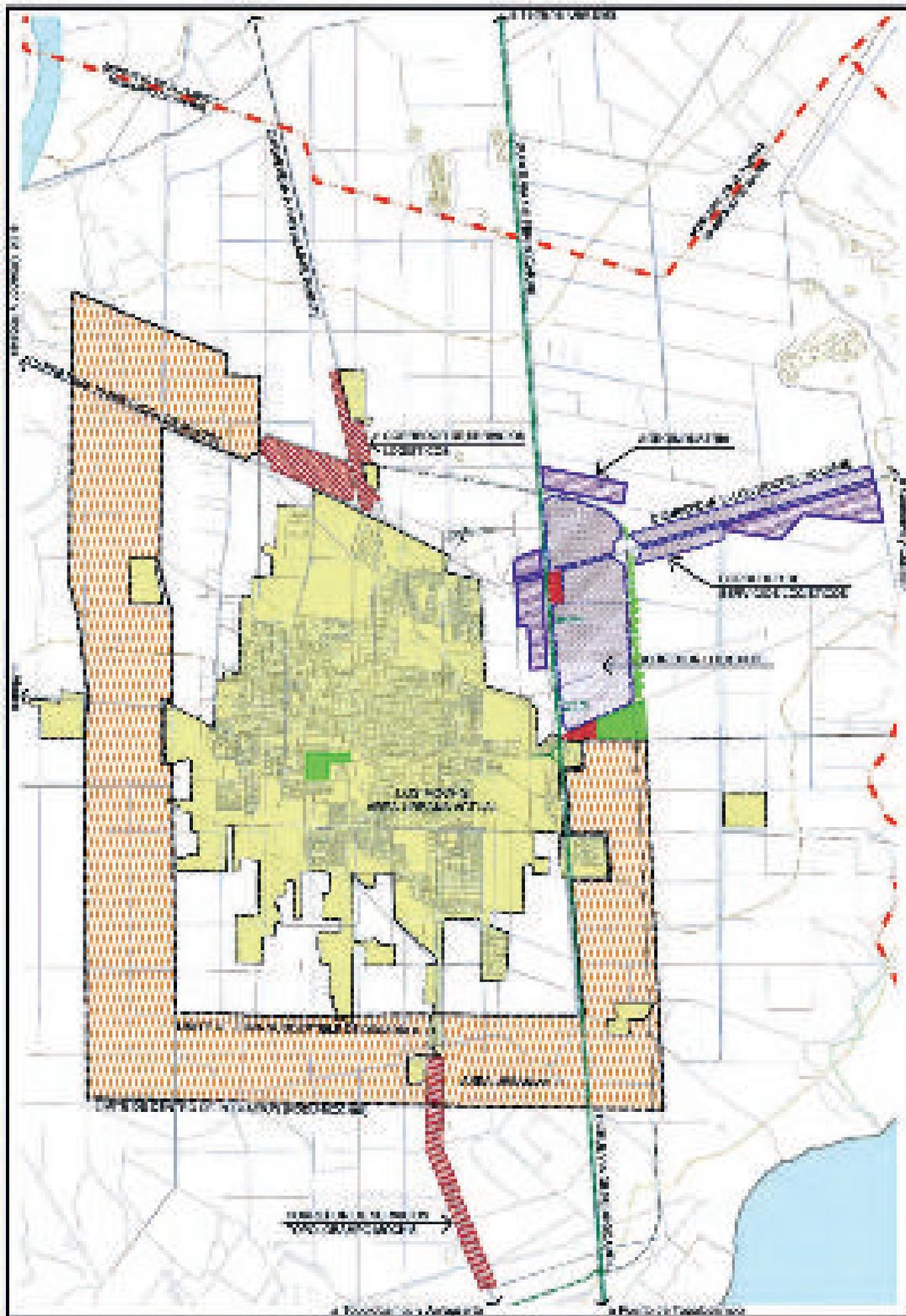


FIGURA 61. Zona industrial-logística Los Mochis.
Fuente: Elaboración propia, con información del PDDU Los Mochis.

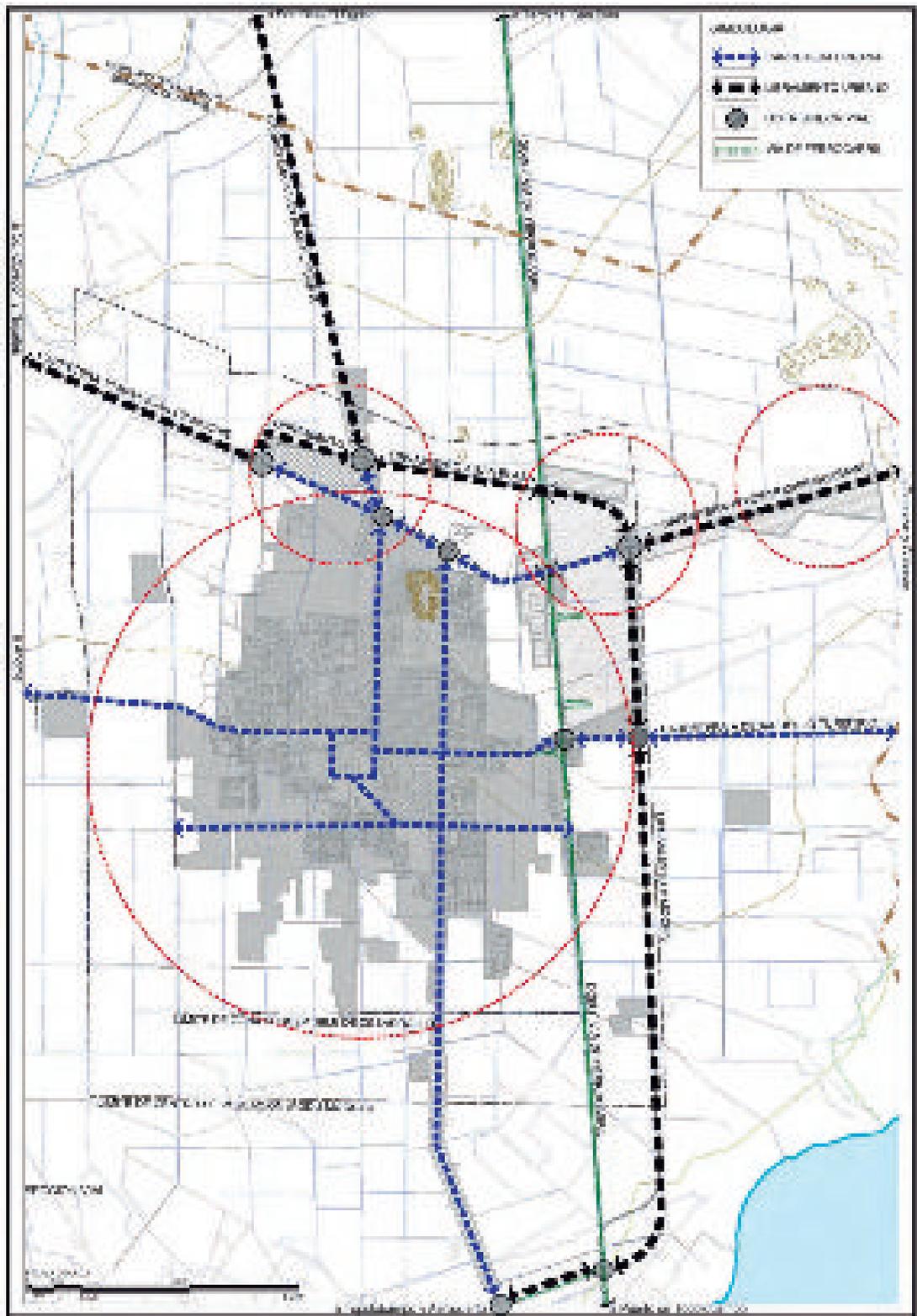


FIGURA 62. Ductos de conexión y estructura de movilidad Los Mochis.
Fuente: Elaboración propia.

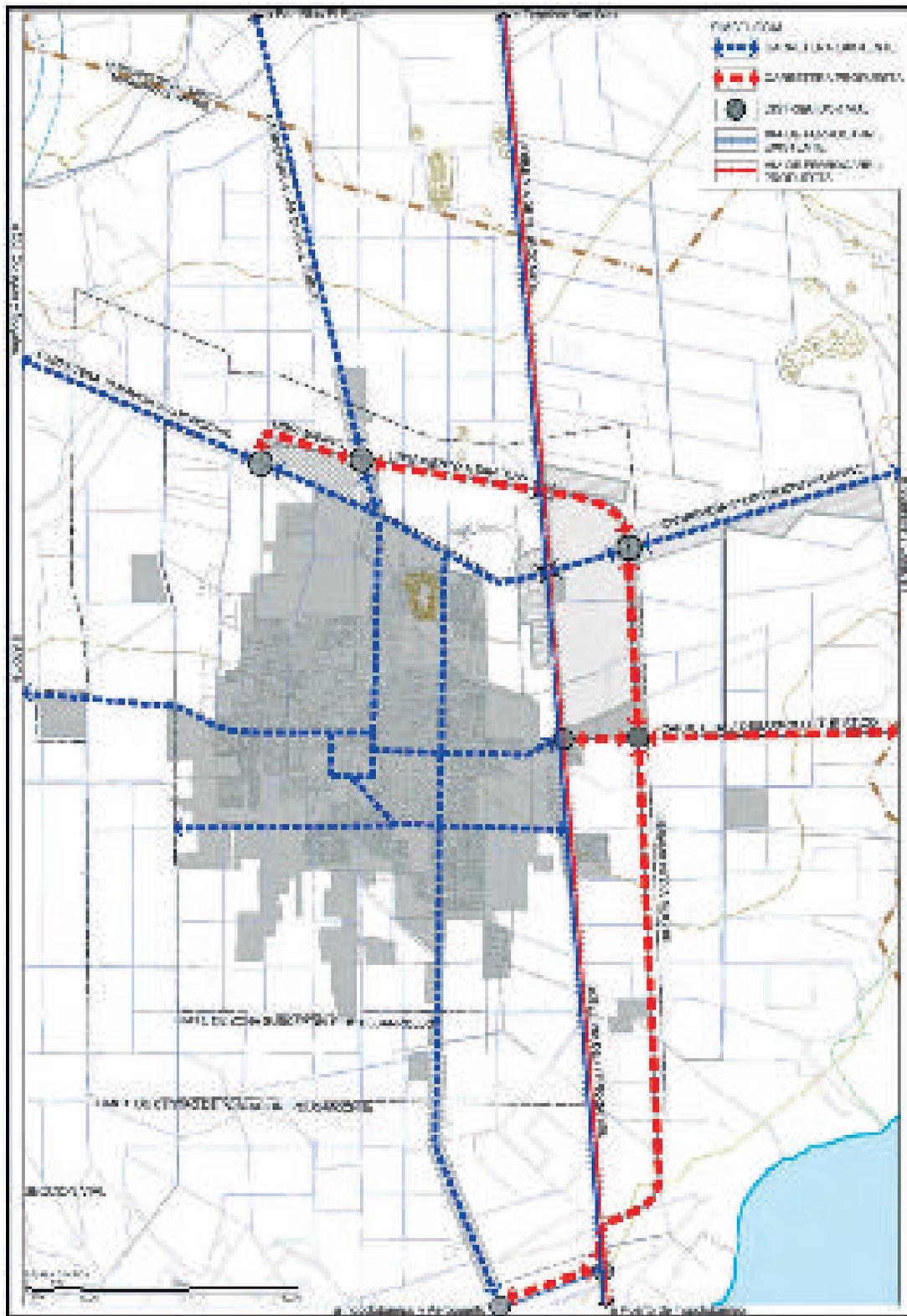


FIGURA 63. Los Mochis: Estructura de movilidad existente y propuesta.
Fuente: Elaboración propia.

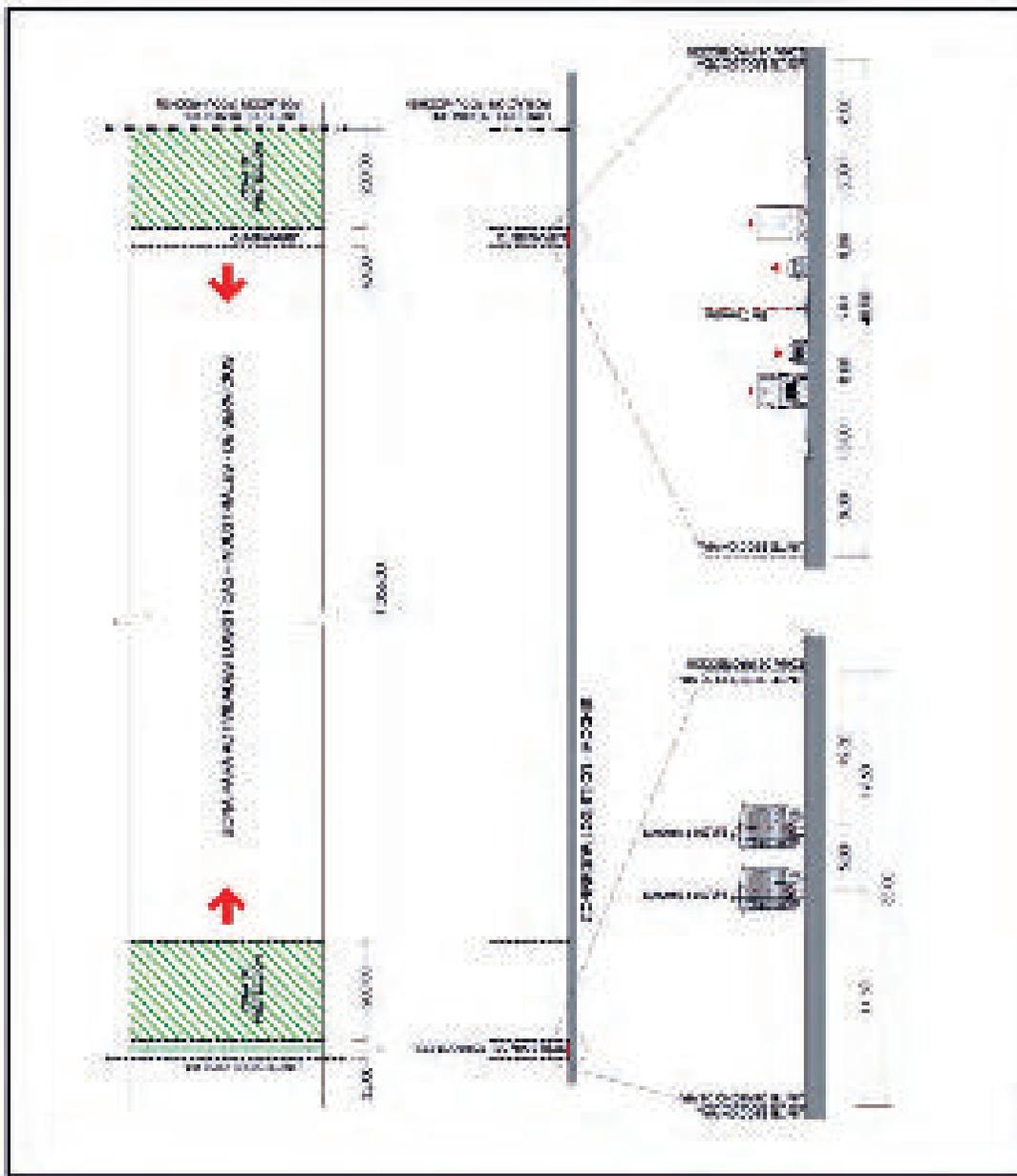


FIGURA 65. Corredor logístico y ducto vial.
Fuente: Elaboración propia

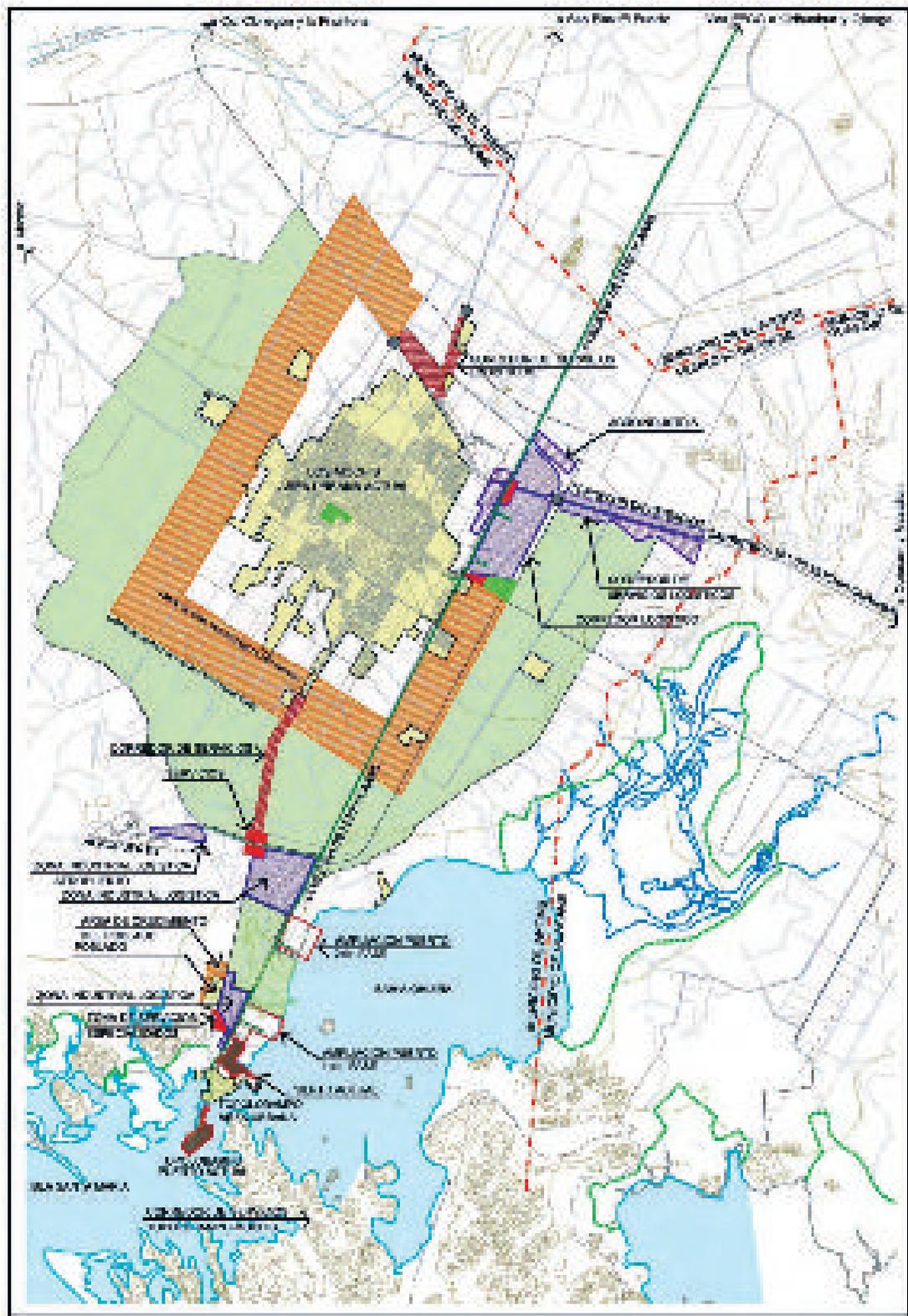


FIGURA 66. Usos del corredor Topolobampo-Mochis.
Fuente: Elaboración propia, con información obtenida de diversos actores.

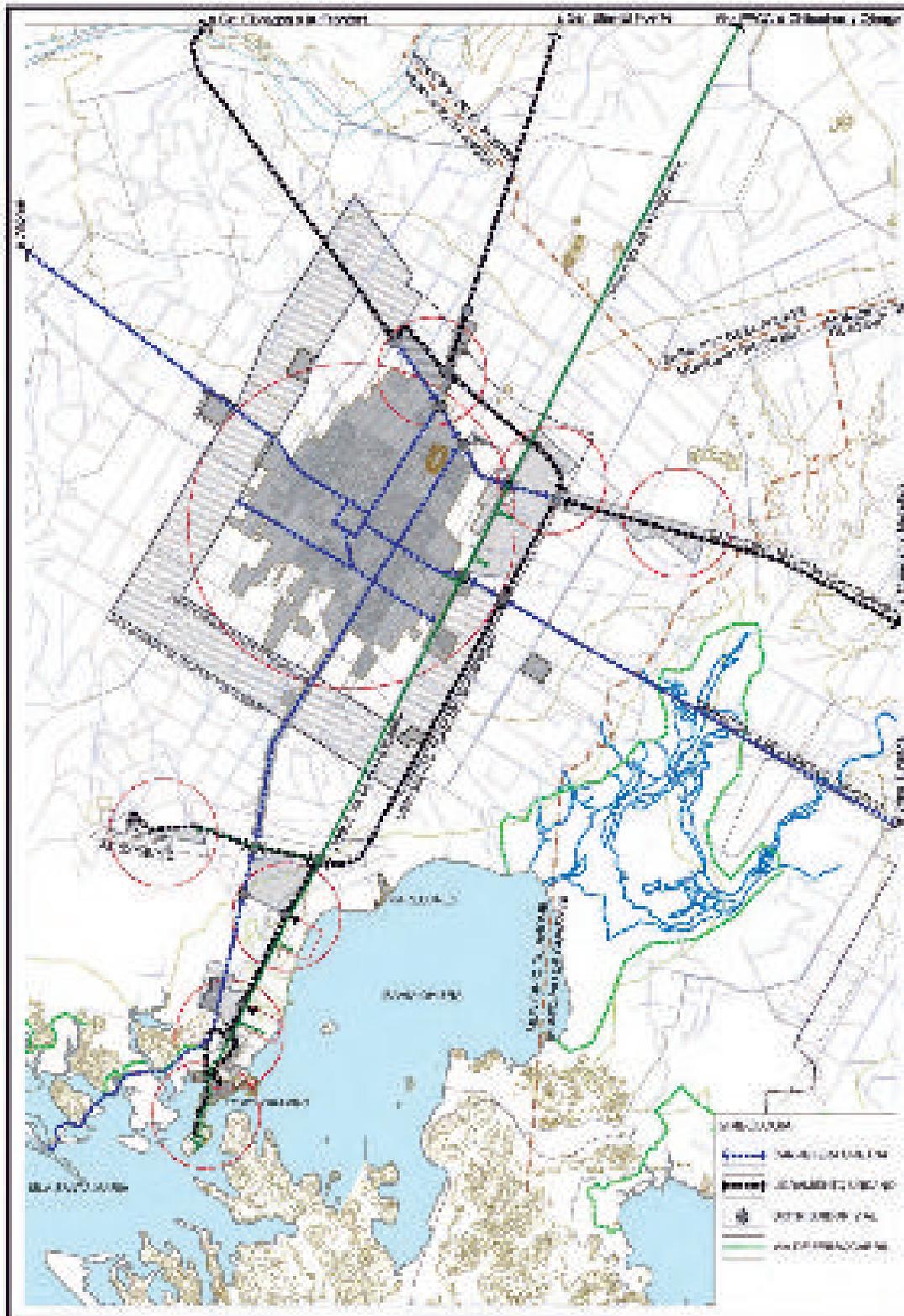


FIGURA 67. Corredor Topolobampo-Libramientos urbanos.
Fuente: Elaboración propia, con información de los PDDU.

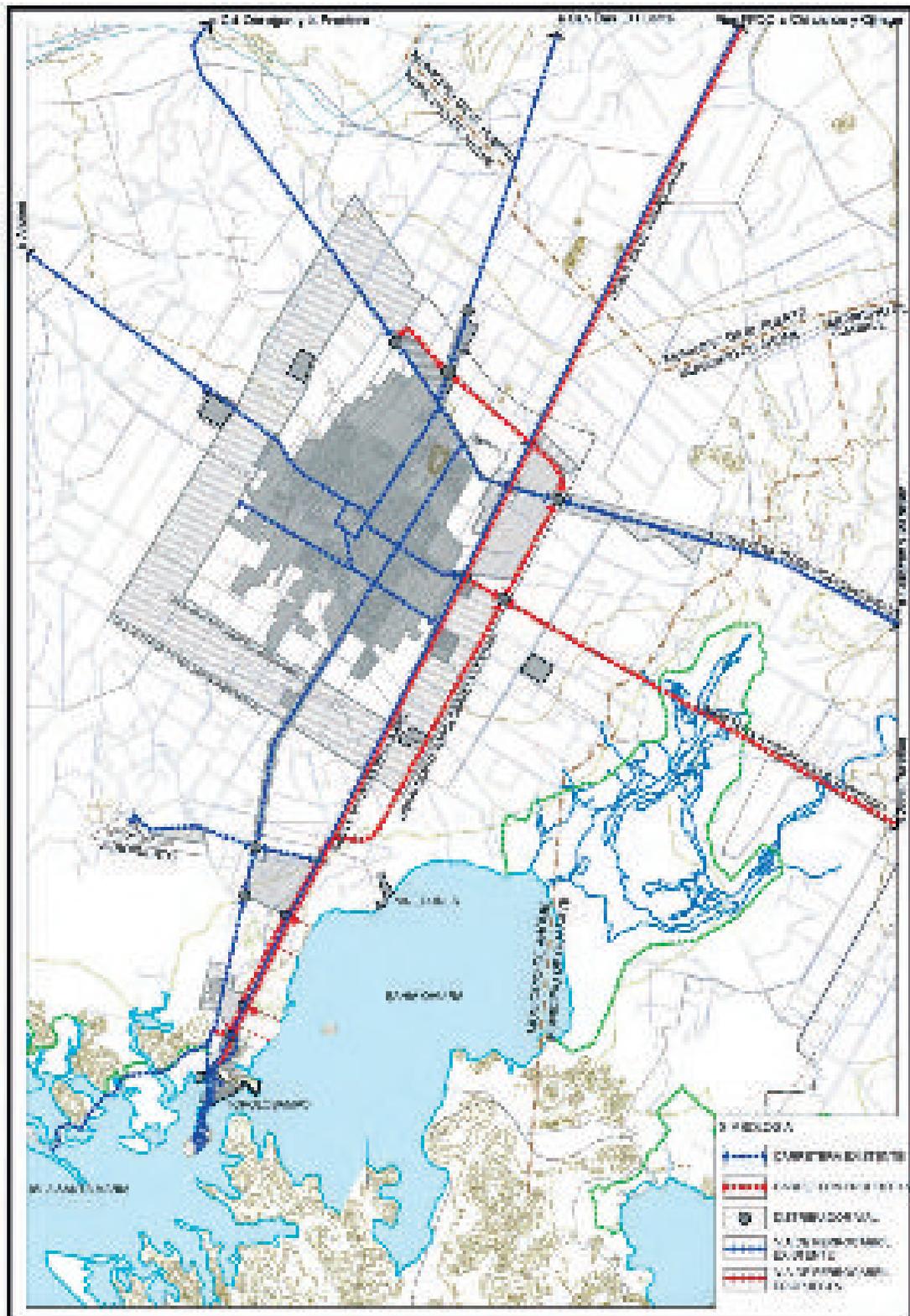


FIGURA 68. Estructura de movilidad existente y propuesta.
Fuente: Elaboración propia.

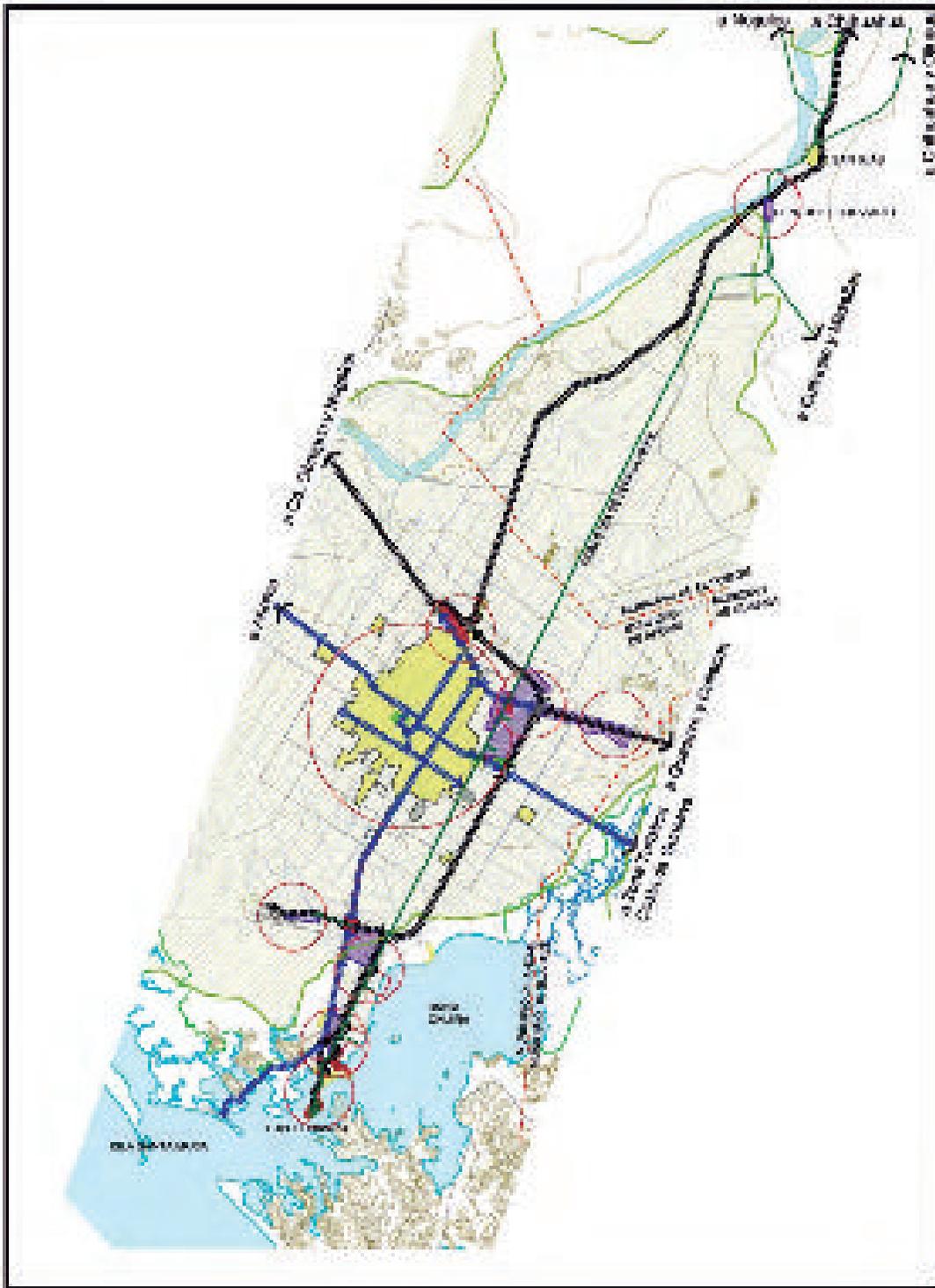


FIGURA 69. Corredor Topolobampo-Mochis-San Blas.
Fuente: Elaboración propia, con información de los PDDU.



FIGURA 70. Distrito de riego.
Fuente: Elaboración propia, con información de PEDUES (2012).

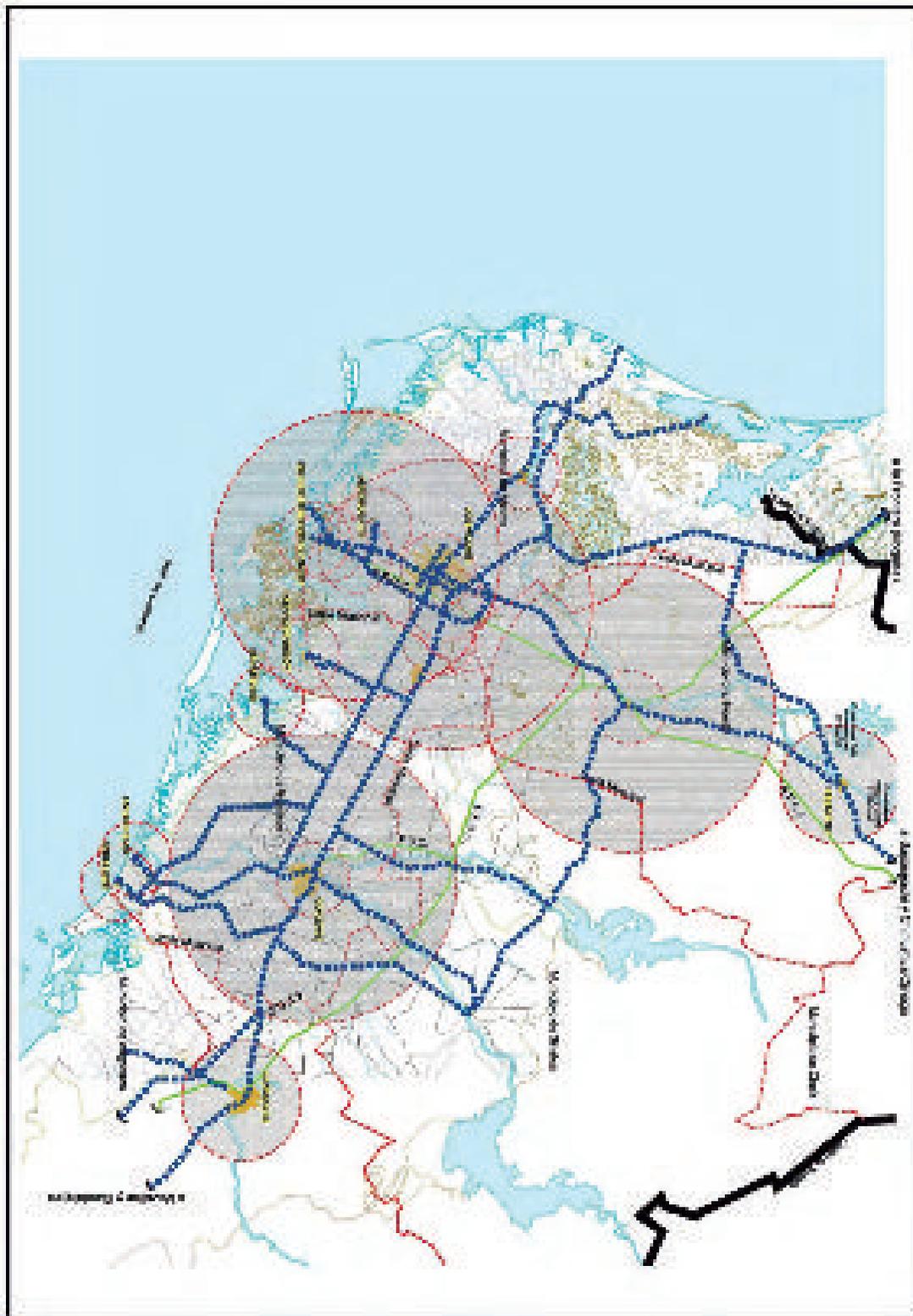


FIGURA 71. Estrategia integral Región Norte y Centro-Norte.
Fuente: Elaboración propia.

V.III. Caracterización socioeconómica y desarrollo estratégico de oportunidades: Zona Centro-Norte

V.III.I. Caracterización socioeconómica

Los municipios de Guasave, Salvador Alvarado, Angostura, Sinaloa y Mocorito, conforman la Zona Centro-Norte, la cual, en 2013, produjo bienes y servicios por un valor de 45 909 mdp a precios corrientes; el 58% del PIB regional lo genera el municipio de Guasave, seguido por Salvador Alvarado (17%), Angostura (11%), Sinaloa (8%) y Mocorito (6%).

En esta zona las actividades económicas que aportan el 73.24% de la economía en 2013 son las primarias (23.8%), el comercio (27.5%), industrias manufactureras (9.18%), transportes, correos y almacenamiento (7.09%) y los servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes inmuebles (6.02%).

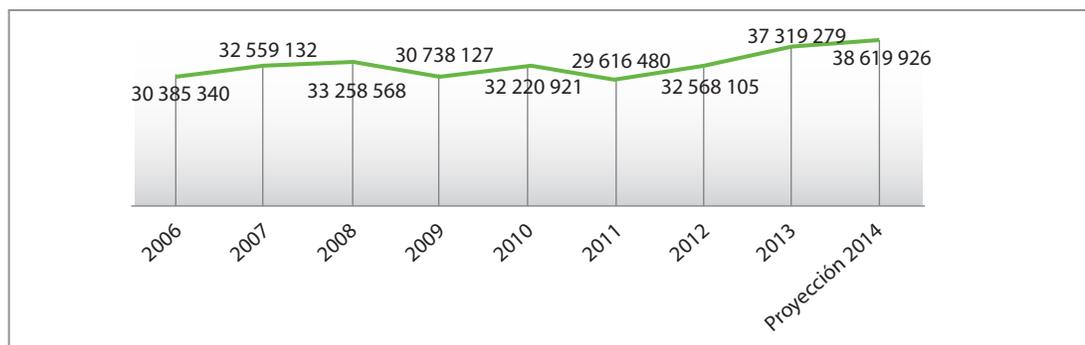


FIGURA 72. PIB de la Zona Centro-Norte a precios constantes (2008=100), 2006-2014 (miles de pesos).
Fuente: Cálculo propio, con base en el SCNM del Inegi

En la Zona Centro-Norte se puede observar un **crecimiento** importante en las siguientes actividades económicas (según su tasa de variación, 2006-2013): servicios financieros y de seguros (133.05) y las industrias manufactureras (100.49). Asimismo, las principales actividades que **decrecieron** son minería (-77.36) y los servicios de apoyos a los negocios (52.37%).

La composición del PIB regional, según actividades económicas, se comporta de la siguiente manera (figura 73).

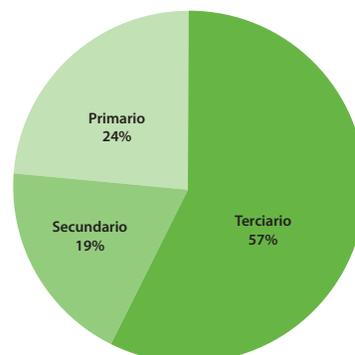


Figura 73. Aportación porcentual al PIB de la Zona Centro-Norte por sector económico, a precios constantes 2013.

El PIB per cápita de la Zona Centro-Norte se encuentra por debajo de la media estatal y nacional. En esta región hay una disparidad significativa entre sus municipios (figura 74).

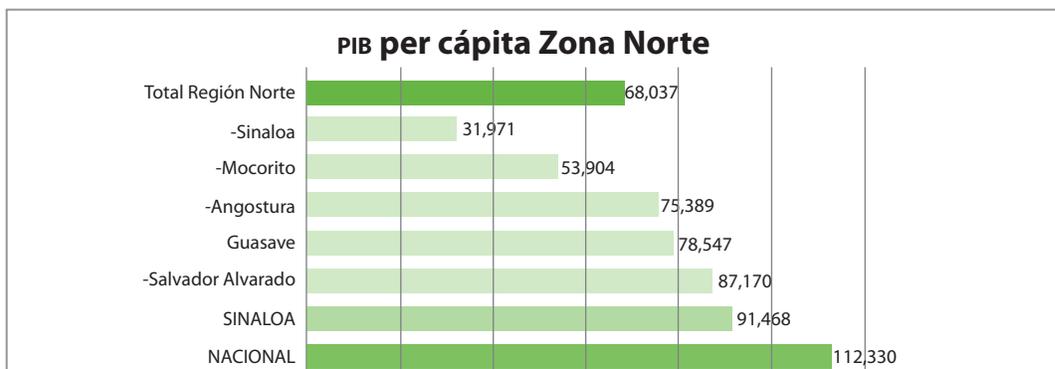


FIGURA 74. PIB per cápita de la Zona Centro-Norte a precios constantes y sus municipios, 2013.
Fuente: «Estructuras económica y sociodemográfica: Instrumento para la planeación del desarrollo regional».

En la Zona Centro-Norte se cuenta con una población de 544 199 habitantes, 19.66% de la población estatal. El mayor asentamiento de la población corresponde al municipio de Guasave con el 53%, Sinaloa con el 16%, Salvador Alvarado con el 15% y Angostura y Mocorito con el 8%, respectivamente.

V.III.II. Desarrollo estratégico de oportunidades

La propuesta estratégica para la Región Centro-Norte mantiene la siguiente estructura:

A) Los proyectos para la región

Se presentan los proyectos alineados a la visión y objetivos del PEIL, a las vocaciones en el estado y a las que, se plantea, deben ser las nuevas ventajas competitivas a impulsar para el desarrollo económico de Sinaloa.

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

- I. Conectividad y movilidad. Corredor Multimodal Estatal
- II. Plataforma Energética
- III. Infraestructura de Transporte
- IV. Bioeconomía
- V. Turismo
- VI. Las Áreas Naturales

B) Los proyectos articulados

Se presentan los enfoques a través de los cuales se deben articular y ejecutar los proyectos y las propuestas del PEIL de manera integral. Se enfatiza en que los proyectos se refuerzan mutuamente. Los proyectos se articulan:

1. Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística
2. Con un Enfoque en el Turismo
3. Con un Enfoque en la Bioeconomía
4. Las Áreas Naturales

C) Descripción de los Proyectos Tractores

Los Proyectos Tractores marcan la pauta para conducir las obras y acciones con el objeto de lograr los objetivos del PEIL. Es por esto que en la descripción se detallan criterios de planeación y diseño para lo relativo a la estructura de movilidad y, en consecuencia, las localizaciones de las zonas para industria-logística-y de servicios, cuyo binomio Corredores logísticos y Zonas de servicios forman la espina dorsal del PEIL en la región. Los proyectos a describir son:

- a) Corredor y Zona Agroindustrial Guasave
- b) Elementos para Integrar los Corredores Logísticos
- c) Descripción de Otros Proyectos Estratégicos
- d) Programa de Ordenamiento Territorial Turístico de la Costa de Guasave, FONATUR.

La Región Centro-Norte

El tema para esta región es la creación de un sistema de ciudades que consolide el existente, con un enfoque regional basado en la infraestructura de transporte.

El centro de población más desarrollado es Guasave. La propuesta del PEIL es fortalecer la actividad económica de los municipios que integran la región, tomando como primer punto de desarrollo Guasave, ya que en este municipio se cuenta con más del 70% de la población de la región y de ahí procede conformar un sistema de ciudades lo más equilibrado posible, con corredores agroindustriales, logísticos y de servicios entre los centros principales: Guasave-Los Mochis y Guasave-Culiacán, incluyendo proyectos para el sector primario, turismo e industrial.

A) Los proyectos para la región

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

Para aprovechar las nuevas ventajas competitivas del estado, se impulsan tres Proyectos Tractores, la consolidación del actual Corredor Multimodal, la consolidación e integración tanto de la plataforma energética, como de la infraestructura de transporte marítima, aérea, ferroviaria y terrestre. I. Conectividad y Movilidad. Corredor Multimodal Estatal

El Corredor Multimodal Estatal se compone de cuatro proyectos vinculados entre sí:

1. Conectividad y Movilidad. Corredor Multimodal Estatal

El Corredor Multimodal Estatal se compone de cuatro proyectos vinculados entre sí:

Proyecto	Clasificación
1. Autopista Federal 15D Benito Juárez y Carretera Federal 15, en el tramo Guasave-Nogales (límite del estado).	Tractor estatal
2. Vía de Ferrocarril Guadalajara-Nogales.	Tractor estatal

TABLA 28. Región Centro-Norte: Proyectos conectividad y movilidad.
Fuente: Elaboración propia.

2. Plataforma Energética

Se compone de un proyecto:

Proyecto	Clasificación
1. Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte-Noroeste.	Tractor estatal

TABLA 29. Región Centro-Norte: Proyectos plataforma energética.
Fuente: Elaboración propia.

3. Infraestructura de Transporte

1. El Corredor Los Mochis-Guasave (Zona Industrial-Logística-Agroalimentaria).

4. Bioeconomía

El proyecto tiene dos componentes:

1. Infraestructura Hídrica
2. Centro de Transporte y Frío

5. Turismo

El proyecto tiene dos componentes:

1. Grandes Proyectos (se presentan en el apartado los proyectos articulados)
2. Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa

6. Áreas Naturales

Las consideraciones del medio ambiente y de las áreas naturales.

B) Los Proyectos Articulados

Dando seguimiento a los ejes estratégicos, los proyectos se articulan primero bajo la infraestructura de transporte y la logística; en segunda instancia, bajo las vocaciones del estado, y finalmente con la consideración de las áreas naturales. Además, en el caso de esta región se plantean otras dos articulaciones de proyectos; la primera, en el marco de la alianza propuesta para los municipios que corresponden a la Zona Centro-Norte, por la sincronía y complementariedad de los proyectos, mediante el impacto positivo de los grandes proyectos planteados.

Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística

C. Guasave

Proyecto	Descripción	Clasificación
Centro de Transporte y Frío, Guasave	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
El Corredor Los Mochis-Guasave Zona Industrial-Logística-Agroalimentaria	Establecer un espacio físico (corredor o zona), definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico

TABLA 30. Región Centro-Norte: Proyectos articulados Guasave.
Fuente: Elaboración propia.

D. Alianza Guasave-Sinaloa municipio

Proyecto	Descripción	Clasificación
Zona Agroindustrial-Logística-Servicios	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico

TABLA 31. Región Centro-Norte: Proyectos articulados Guasave-Sinaloa.
Fuente: Elaboración propia.

E. Angostura, Zona Agroindustrial-Logística-Servicios

Proyecto	Descripción	Clasificación
Zona entre la carretera y el ferrocarril	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico

TABLA 32. Región Centro-Norte: Proyectos articulados, Angostura.
Fuente: Elaboración propia.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES



FIGURA 75. Región Centro-Norte: Los proyectos articulados en infraestructura de transporte y logística.
Fuente: Elaboración propia.

Con un Enfoque en el Turismo

Proyecto	Descripción	Clasificación
Destinos Señoriales de Sinaloa: Sinaloa municipio Mocorito	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años	Estratégico
Programa Municipal de Ordenamiento Turístico de la Costa de Guasave: en las localidades de Cerro Cabezón, El Huitussi, Las Glorias y Perihuete.	Regular el ordenamiento territorial de la costa de Guasave, como base para formular la estrategia de desarrollo turístico sustentable.	Estratégico
Carretera a la costa turística de Guasave desde Libramiento	Ligado al proyecto anterior, se trata de infraestructura básica de conectividad con el aeropuerto.	Tractor regional

TABLA 33. Región Norte: Proyectos articulados en turismo.
Fuente: Elaboración propia.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

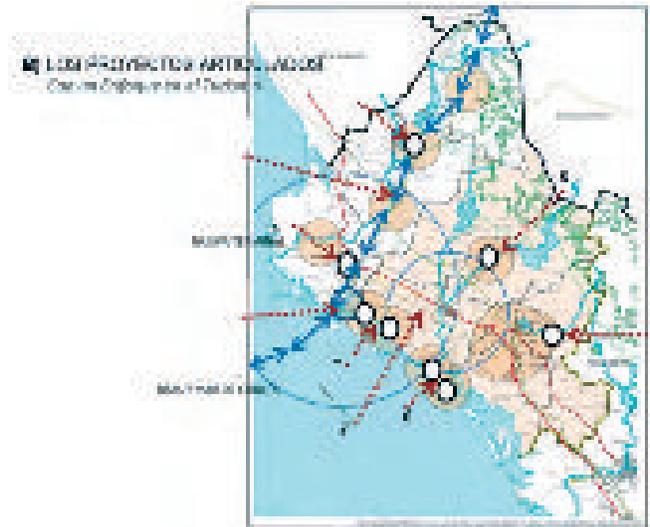


FIGURA 76. Región Centro-Norte: Los proyectos articulados en infraestructura de turismo.
Fuente: Elaboración propia.

Con un Enfoque en la Bioeconomía

Proyecto	Descripción	Clasificación
Centro de Transporte y Frío, Guasave	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
Rastro TIF	Fortalecer la infraestructura productiva y de valor agregado, impulsando un rastro TIF.	Estratégico
Clúster Cítricos	Fortalecer la infraestructura de las cadenas productivas: Planta para el procesamiento de cítricos que incremente su valor.	Estratégico

TABLA 34. Región Centro-Norte: Proyectos articulados en bioeconomía.
Fuente: Elaboración propia.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

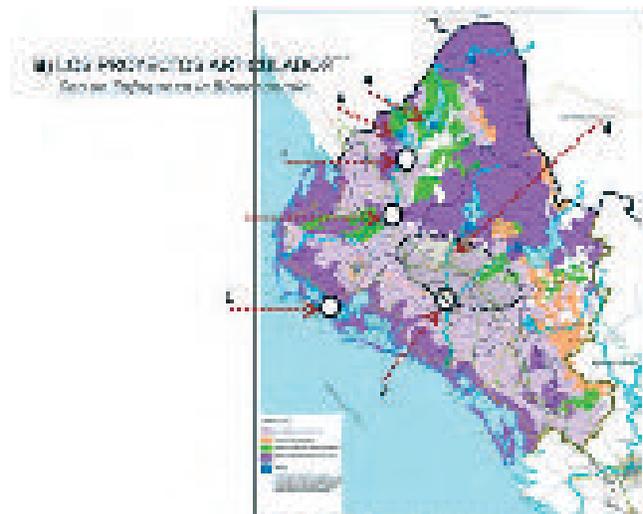


FIGURA 77. Región Centro-Norte: Los proyectos articulados en bioeconomía.
Fuente: Elaboración propia.

Las Áreas Naturales

Proyecto	Clasificación
Sistema lagunar - San Ignacio-Navachiste-Macapule Sistema Lagunar - Playa Colorada - Santa María - LaReforma	APOYAN A TODOS LOS PROYECTOS

TABLA 35. Región Centro-Norte: Las áreas naturales.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012).

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

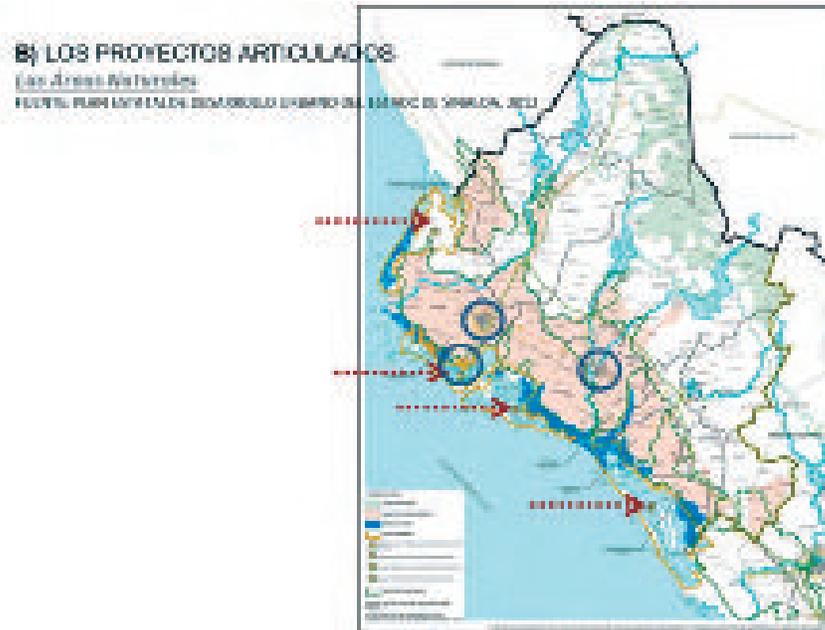


FIGURA 78. Región Centro-Norte: Los proyectos articulados en las áreas naturales.
Fuente: Elaboración propia, con datos del PEDUES, 2012.

Con un Enfoque en la Alianza de los Municipios de la región

Proyecto	Descripción	Clasificación
Corredor Guasave-Sinaloa municipio. Zona Agroindustrial-Logística-Servicios	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Angostura, Zona Agroindustrial-Logística-Servicios	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Centro de Transporte y Frío (Red en frío), Guasave	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
Destinos Señoriales de Sinaloa: Sinaloa Municipio. Mocorito	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años.	Estratégico
Programa Municipal de Ordenamiento Turístico de la Costa de Guasave: en las localidades de Cerro Cabezón, El Huitussi, Las Glorias y Perihuete	Regular el ordenamiento territorial de la costa de Guasave como base para formular la estrategia de desarrollo turístico sustentable.	Estratégico

TABLA 36. Región Centro-Norte: Proyectos en la alianza de los municipios de la región.
Fuente: Elaboración propia.

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

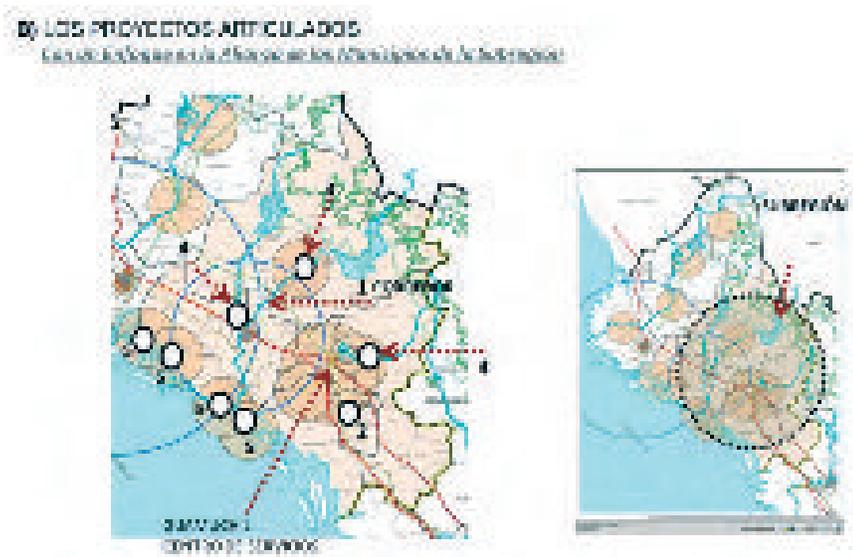


FIGURA 79. Región Centro-Norte: Los proyectos articulados en la alianza de los municipios de la subregión.
Fuente: Elaboración propia.

C) Descripción de los Proyectos Tractores

Estos proyectos están ligados básicamente al proyecto principal de infraestructura, la definición de los corredores agroindustriales, logísticos y de servicios, y la vinculación con los puertos, corredores y aeropuertos del estado.

Corredores Agroindustriales, Logísticos y de Servicios

Corredor y Zona Agroindustrial Guasave

Guasave es el punto de inicio del corredor agroindustrial Guasave-Los Mochis. En la salida se encuentra la zona industrial. Esta zona se puede modernizar y poner al día (infraestructura) para ofrecer un nuevo parque industrial modernizado con vía de ferrocarril y con frente al corredor logístico.

El proyecto detonador es el Centro de Transporte y Frío

Este Centro permitirá aprovechar las ventajas de cercanía al área geográfica de consumo más importante de la región (Culiacán), fortaleciendo las cadenas productivas y de comercio, siendo factor de apoyo para la transición a actividades de mayor valor agregado.

Promoverá la instalación de industria diversificada de las zonas Centro y Norte de Sinaloa, disminuyendo los costos logísticos para empresarios de la región, ya que incrementará los tránsitos y frecuencias de las mercancías.

El impacto de desarrollo del Centro de Transporte y Frío se destina a obtener la máxima calidad en los servicios logísticos de productos destinados al consumo alimenticio, realizando servicios tanto de refrigerados como de congelados. Se debe disponer de cámaras suficientes para mantener la cadena de frío.

Los centros de este tipo pueden ser un elemento de identidad (sobre la bioeconomía, la marca de estado) y de desarrollo e inversión. Puede, y debe, tener una arquitectura icónica. Además, se debe repetir como «Proyecto Tipo» para cada una de las otras tres regiones del estado (Culiacán-Navolato y Mazatlán).

Estos centros están articulados al ferrocarril y a las carreteras, y están considerados en los PDDU's de centro de población y en los de ordenamiento territorial de orden regional (figura 80).

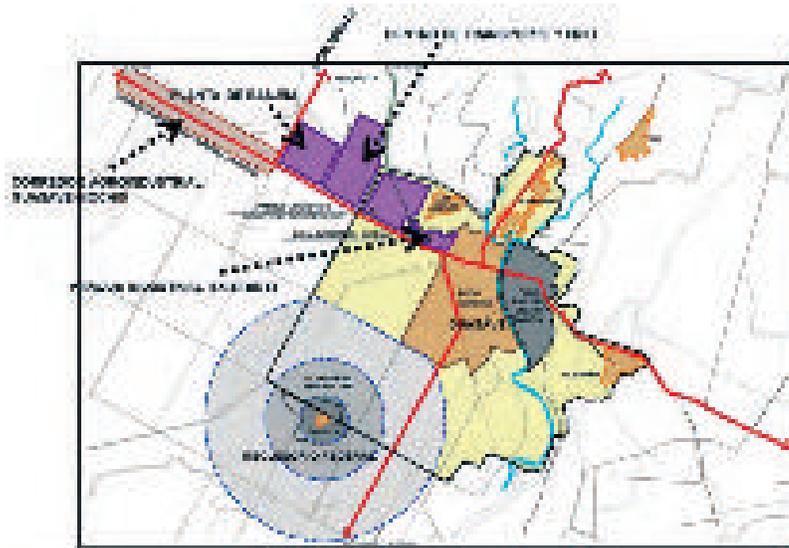


FIGURA 80. Área de desarrollo Guasave.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012) y el PDDU.

Elementos para Integrar los Corredores Logísticos

Estos elementos se describen en detalle en el capítulo V. Factores de competitividad de este documento.

Descripción de Otros Proyectos Estratégicos

Programa de Ordenamiento Territorial Turístico de la Costa de Guasave, FONATUR

El Programa Municipal de Ordenamiento Territorial Turístico de la Costa de Guasave tiene como objetivo formular la estrategia de desarrollo turístico para la costa del municipio de Guasave (figura 84), en donde se establezcan las acciones a seguir para que sea de calidad, socialmente incluyente, ambientalmente sustentable y territorialmente ordenado, así como proponer la infraestructura, equipamiento y servicios de apoyo necesarios para impulsar esta actividad.

La zona de estudio incluye el análisis y propuestas para el desarrollo urbano-turístico de la totalidad de la costa del municipio de Guasave, a lo largo de todo el litoral y con una

franja de 10 km de ancho. En total, se considera una región de 759 km² de zona continental, alrededor del 22% de la superficie total del municipio.



FIGURA 81. Costa de Guasave.

Fuente: Elaboración propia, con información del Programa de FONATUR.

La estrategia general de desarrollo se plantea en cuatro estrategias: de Sustentabilidad Ambiental; de Ordenamiento, Accesibilidad y Desarrollo Urbano, de Desarrollo Turístico y Socioeconómica y Cultural.

Entre los objetivos estratégicos se encuentra posicionar la Costa de Guasave como un destino turístico diversificado.

La estrategia de desarrollo urbano está enfocada, en primer lugar, a atender rezagos y demandas futuras en cuanto a equipamiento, infraestructura y servicios de las poblaciones de la costa del municipio de Guasave, así como el ordenamiento de las mismas, con la finalidad de establecer mejores condiciones de vida para sus habitantes; en segundo, se enfoca al apoyo de la actividad turística de la región.

La estrategia de desarrollo socioeconómico se basa en el impulso a una economía diversificada, con la activación y reactivación de sectores productivos, así como mejorar la calidad de vida de la población, con base en un desarrollo urbano-turístico sustentable, que incluya en los beneficios del turismo a toda la población residente (figura 82).

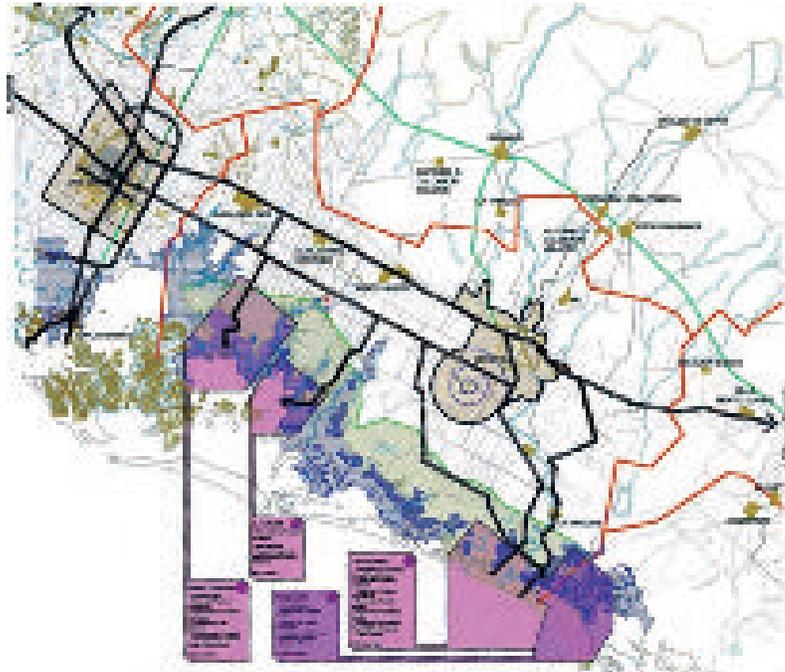


FIGURA 82. Programa de ordenamiento turístico de la costa de Guasave.
Fuente: FONATUR (2009).

Los centros de este tipo pueden ser un elemento de identidad (sobre la bioeconomía, la marca de estado) y de desarrollo e inversión. Puede, y debe, tener una arquitectura icónica. Además, se debe repetir como «Proyecto Tipo» para cada una de las otras tres regiones del estado (Culiacán-Navolato y Mazatlán).

D) Estrategia PEIL Región Centro-Norte

A PLAN ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA, ESTADO DE SINALOA

CODESIN / COORDINACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS / SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO / SECRETARÍA DE TURISMO / SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS / MUNICIPIOS-IMPLANES
SINALOA, MÉXICO

REGIÓN CENTRO - NORTE	PILARES DE LA ALIANZA POR LA COMPETITIVIDAD				PILARES MODELO Hm			
	BIOECONOMÍA	ECONOMÍA DIGITAL	TURISMO	LOGÍSTICA	SOCIAL	INFRAESTRUCTURA	POLÍTICO	ECONOMÍA
A) LOS EJES DEL PEIL PARA LA REGIÓN								
I.- CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD. CORREDOR MULTIMODAL ESTATAL								
1. Autopista Federal 15D y Carretera Federal 15, tramo Guasave-Nogales(Límite estado)								
II.- PLATAFORMA ENERGÉTICA								
1. Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte - Noroeste								
III.- INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE								
1.1. El Corredor Los Mochis-Guasave (Zona Industrial-Logística-Agroalimentaria).								
IV.- BIOECONOMÍA								
1.- Infraestructura Hídrica								
2.- Centro de Red en Frío								
3.- Rastro TIF								
4.- Clúster cítricos: Planta procesadora								
V.- TURISMO								
1.- Grandes Proyectos								
2.- Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa								
ÁREAS NATURALES								
B) LOS PROYECTOS ARTICULADOS								
▶ CON UN ENFOQUE EN LA INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA								
A.- GUASAVE								
1.- Zona Industrial - Logística de Servicios								
2.- Centro de Transporte y Frío (red en frío), Guasave								
CORREDOR LOS MOCHIS - GUASAVE								
1.- Zona Agroindustrial - Logística de Servicios								
B.- CORREDOR GUASAVE - SINALOA DE LEYVA								
1.- Zona Agroindustrial - Logística de Servicios								
C.- ANGOSTURA, Zona Industrial, Logística y de Servicios								
1.- Zona entre la carretera y el ferrocarril								
▶ CON UN ENFOQUE EN EL TURISMO								
1.- Destino Señorial de Sinaloa, Sinaloa de Leyva y Mocorito								
2.- Programa de Desarrollo Turístico de la Costa de Guasave								
Cerro Cabeazón, El Huitussi, Las Glorías, Perihuate.								
3.- Carretera a la Costa Turística de Guasave, desde libramiento a Los Mochis								
▶ CON UN ENFOQUE EN LA BIOECONOMÍA								
1.- Centro de Transporte y Frío (red en frío), Guasave								
2.- Rastro TIF								
3.- Clúster de Cítricos: Planta Procesadora								
▶ LOS RECURSOS NATURALES								
1.- Sitios RAMSAR								
Sistema lagunar San Ignacio - Navachite - Macapule								
Lagunar Playa Colorada Santa María Reforma								
▶ CON UN ENFOQUE EN LA ALIANZA DE LOS MUNICIPIOS DE LA REGIÓN								
Corredor Guasave - Sinaloa de Leyva (ver proyecto)								
Zona Agroindustrial - Logística de Servicios								
Angostura, Zona Agroindustrial, Logística y de Servicios (ver proyecto)								
Destino Señorial de Sinaloa, Mocorito (ver proyecto)								
Centro de Transporte y Frío (red en frío), Guasave (ver proyecto)								
Programa de Desarrollo Turístico de la Costa de Guasave (ver proyecto)								
Cerro Cabeazón, El Huitussi, Las Glorías y Perihuate								
▶ CON UN ENFOQUE EN LA ALIANZA EL FUERTE - CHOIX								
Carretera Los Mochis - El Fuerte - Bahuichivo - Chihuahua - Ojinaga								
Baja - Mar de Cortés - El Chepe - Barrancas del Cobre								
Entradas a las Barrancas del Cobre								
Pueblo Mágico, El Fuerte								
Centro Ferroviario Intermodal, San Blas								
Centro de Transporte y Frío (red en frío)								
Distrito de Riego del Valle de El Fuerte								
Parque Agroalimentario, El Fuerte								

Tabla 37. Los proyectos articulados para la Región Centro-Norte.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN CENTRO - NORTE

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES
IMAGEN - OBJETIVO PEIL

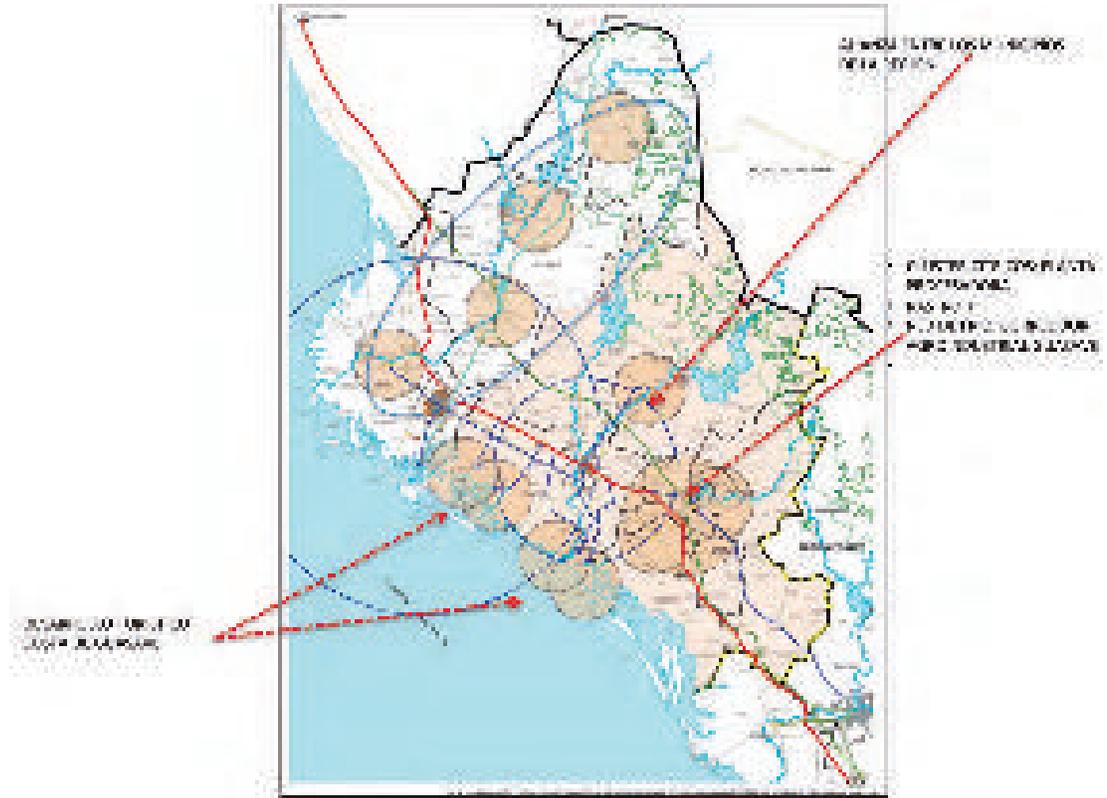


FIGURA 83. Estrategia PEIL para la Región Centro-Norte.
Fuente: Elaboración propia

E) Los planos de la Región Centro-Norte

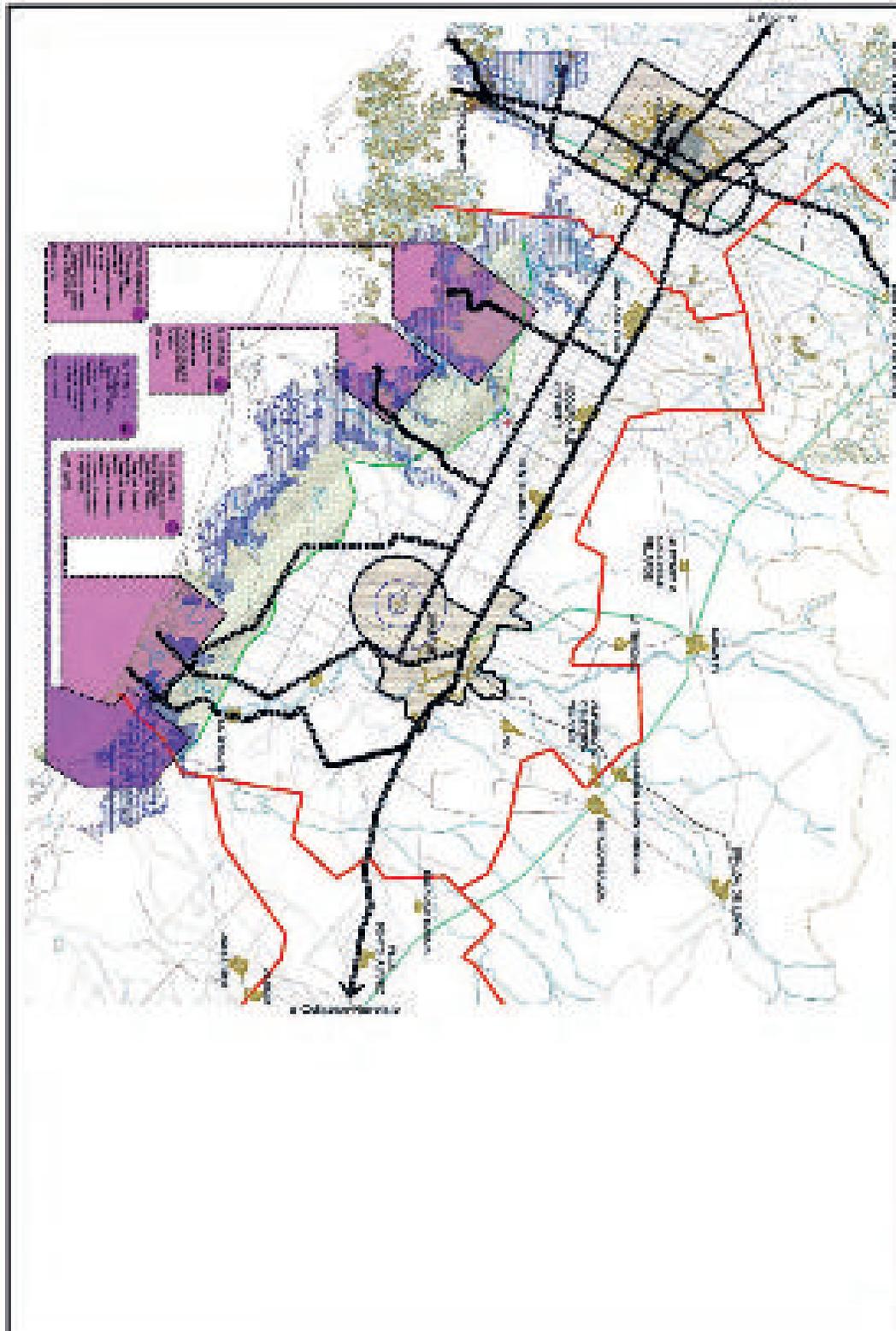


FIGURA 84. Programa de ordenamiento turístico de la costa de Guasave.
Fuente: FONATUR (2009).

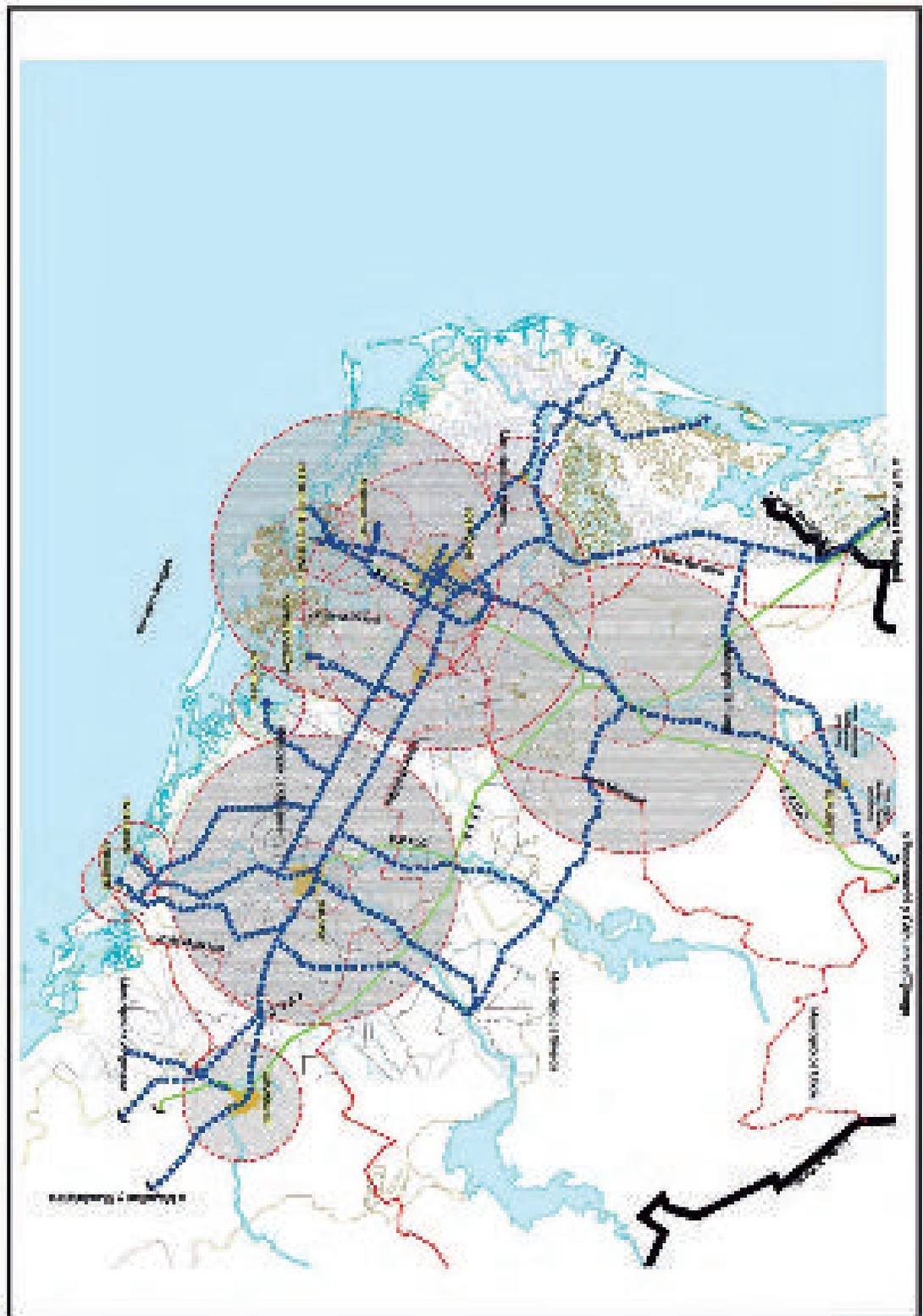


FIGURA 85. Estrategia integral, regiones Norte y Centro-Norte.
Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 86. PDDU Guasave.
Fuente: PDDU Guasave.

V.IV. Caracterización socioeconómica y desarrollo estratégico de oportunidades: Zona Centro

V.IV.I. Caracterización socioeconómica

Los municipios de Culiacán, Navolato, Elota, Cosalá y Badiraguato conforman la Zona Centro; en 2013 produjo bienes y servicios por un valor de 144 280 mdp a precios corrientes. El 88% del PIB regional lo genera el municipio de Culiacán, seguido por Navolato (8%), Elota (3%), Cosalá (0.4%) y Badiraguato (0.3%).

En esta zona las actividades económicas que aportan el 65.71% de la economía en 2013 son el comercio (21.13%), servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes inmuebles (17.14%), actividades primarias (10.34%), construcción (9.66%) e industrias manufactureras (7.45%).

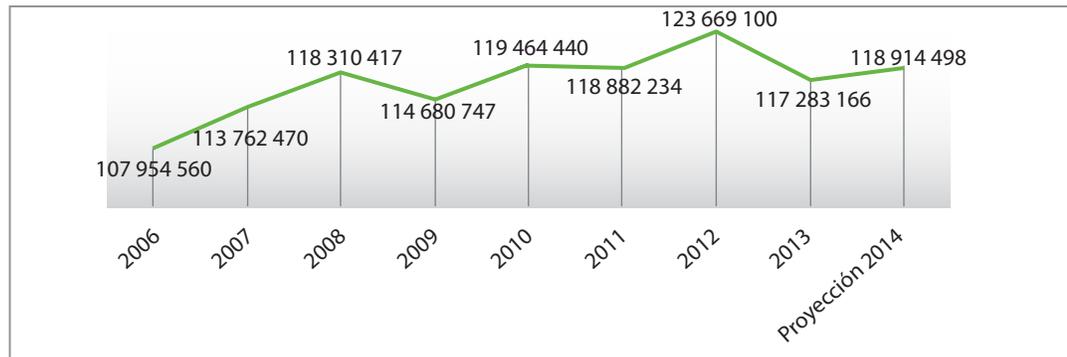


FIGURA 87. PIB de la Zona Centro a precios constantes (2008=100), 2006-2014 (miles de pesos).
Fuente: Cálculo propio, con base en el SCNM del Inegi.

En la Zona Centro se puede observar un crecimiento importante en las siguientes actividades económicas (según su tasa de variación 2006-2013): servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles (49.72) e información en medios masivos (49.34). Asimismo, las principales actividades que decrecieron son corporativos (-23.89), minería (14.40) y servicios de hoteles y restaurantes (-12.11).

La composición del PIB regional, según actividades económicas, se comporta de la siguiente manera (figura 88).

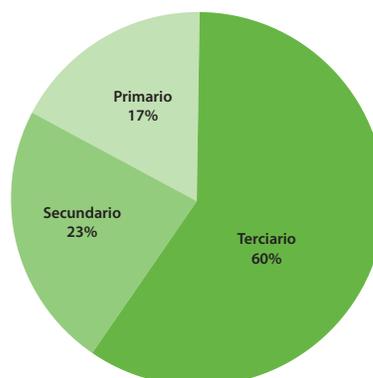


FIGURA 88. Aportación porcentual al PIB de la Zona Centro por sector económico, a precios constantes 2013.

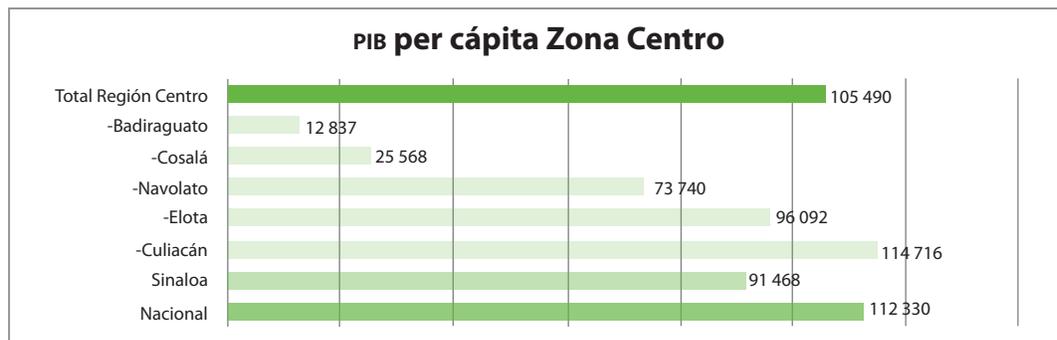


FIGURA 89. PIB per cápita de la Zona Centro a precios constantes y sus municipios, 2013.
Fuente: «Estructuras económica y sociodemográfica: instrumento para la planeación del desarrollo regional».

En la Zona Centro se cuenta con una población de 1'083 844 habitantes, representando el 39.16% de la población estatal; el mayor asentamiento de la población se encuentra en el municipio de Culiacán con el 79%, Navolato con 13%, Elota con 4%, Badiraguato con 3% y Cosalá con 2 por ciento.

V.IV.II. Desarrollo estratégico de oportunidades

La propuesta estratégica para la Región Centro mantiene la siguiente estructura:

A) Los proyectos para la región

Se presentan los proyectos alineados a la visión y objetivos del PEIL, a las vocaciones en el estado y a las que, se plantea, deben ser las nuevas ventajas competitivas a impulsar para el desarrollo económico de Sinaloa.

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

- I. Conectividad y movilidad. Corredor Multimodal Estatal
- II. Plataforma Energética
- III. Infraestructura de Transporte
- IV. Bioeconomía
- V. Turismo
- VI. Las Áreas Naturales

B) Los proyectos articulados

Se presentan los enfoques a través de los cuales se deben articular y ejecutar los proyectos y propuestas del PEIL de manera integral. Se enfatiza en que los proyectos se refuerzan mutuamente. Los proyectos se articulan:

1. Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística
2. Con un Enfoque en el Turismo
3. Con un Enfoque en la Bioeconomía
4. Las Áreas Naturales

C) Descripción de los Proyectos Tractores

- a) Acceso Sur al Aeropuerto
- b) Centro de Exposiciones y Recinto Ferial
- c) Proyecto Ferroviario Culiacán

La Región Centro

En este caso, el planteamiento es de orden urbano, gira sobre la capital y la zona metropolitana con Navolato y la costa (figura 90).

La propuesta de localización de un par de centros de acopio, distribución y almacenaje de productos agrícolas y pesqueros, uno al norte y otro al sur de Culiacán, la ampliación y adecuación del Aeropuerto Internacional de Culiacán con servicios: central de carga y HUB, junto con la infraestructura de transporte existente en la capital (libramientos y ferrocarril) y el desarrollo turístico de la Bahía de Altata, define un polígono que prácticamente cubre la parte central de esta región.



FIGURA 90. Zona Centro.
Fuente: Elaboración propia.

En los extremos norte y sur, apoyos para las localidades menos desarrolladas; Badiraguato, en el primer caso; Elota y Cosalá, en el segundo.

Esta estructura se complementa con el paso de dos carreteras paralelas en sentido norte-sur: la autopista federal, de cuota, y la carretera libre, y en medio de éstas el trazo del ferrocarril Guadalajara-Tijuana. Esta infraestructura de transporte apoya a los centros de distribución.

A) Los proyectos para la región

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

Para aprovechar las nuevas ventajas competitivas del estado, como la conectividad y movilidad, la plataforma energética e infraestructura de transporte, se impulsan tres Proyectos Tractores: la consolidación del actual Corredor Multimodal, la consolidación e integración tanto de la plataforma energética como de la infraestructura de transporte marítima, área, ferroviaria y terrestre.

1. Conectividad y Movilidad. Corredor Multimodal Estatal

Este Corredor Multimodal Estatal se compone de tres proyectos vinculados entre sí:

Proyecto	Clasificación
1. Autopista Federal 15D Benito Juárez (Maxipista) y Carretera Federal 15, Culiacán-Mazatlán y Culiacán-Guasave.	Tractor estatal
2. Vía de Ferrocarril Guadalajara-Nogales.	Tractor estatal
3. Aeropuerto Federal Internacional de Culiacán. HUB aeropuerto	Tractor estatal

TABLA 38. Región Centro: Corredor multimodal estatal. Fuente: Elaboración propia.

2. Plataforma Energética

Proyecto	Clasificación
1. Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte-Noroeste.	Tractor estatal

TABLA 39. Región Centro: Proyectos de plataforma energética. Fuente: Elaboración propia, con información de CODESIN.

3. Infraestructura de Transporte

El Proyecto Tractor de la región se forma por tres proyectos vinculados entre sí, que representan modificaciones importantes al entorno urbano, económico y social de la región.

Proyecto	Clasificación
1. Acceso Sur al Aeropuerto de Culiacán.	TRACTOR REGIONAL
2. Centro de Distribución Regional. En apoyo a la agroindustria.	TRACTOR REGIONAL
3. Proyecto ferroviario de Culiacán. Libramiento ferroviario para facilitar la logística y evitar la problemática en la zona urbana.	TRACTOR REGIONAL
4. Ampliación y adecuación del Aeropuerto Internacional de Culiacán con servicios: central de carga, mantenimiento y HUB	TRACTOR REGIONAL

TABLA 40. Región Centro: Proyectos de infraestructura de transporte. Fuente: Elaboración propia

Para el apoyo de las vocaciones actuales del estado, los proyectos giran sobre la Bioeconomía y el Turismo.

4. Bioeconomía

El proyecto tiene dos componentes:

1. Infraestructura Hídrica
2. Centro de Transporte y Frío

5. Turismo

El proyecto tiene dos componentes:

1. Grandes Proyectos
2. Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa

6. Áreas Naturales

Las consideraciones del medio ambiente y de las áreas naturales.

B) Los Proyectos Articulados

Para la Región Centro, los proyectos se articulan sólo bajo la infraestructura de transporte y la logística, sujetos a las actuales vocaciones del estado y finalmente con la consideración de las áreas naturales.

Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística

A. Culiacán

Proyecto	Descripción	Clasificación
Acceso sur al Aeropuerto	Para integrar el aeropuerto a los corredores agroindustriales, logísticos y de servicios a través de libramientos urbanos.	Tractor regional
Ampliación y adecuación del Aeropuerto Internacional de Culiacán con servicios: central de carga, mantenimiento y HUB	La ampliación y adecuación del aeropuerto contempla la ampliación de la pista y construcción de una segunda para aviación civil, centro de carga aérea y centro de mantenimiento de aeronaves.	Tractor regional
Proyecto Ferroviario de Culiacán	Construcción del libramiento ferroviario que permita mejorar velocidades de operación y eliminar los tiempos de espera, beneficiando a la empresa concesionaria, los usuarios del servicio ferroviario y la población en general.	Tractor regional
Centro de Exposiciones y Recinto Ferial	Ligado a los dos anteriores, se trata de un recinto ferial y de exposiciones multifuncional que apoye a todos los sectores (agropecuario, agroalimentario, logístico, industrial y turístico, entre otros).	Tractor regional
Proyecto de Recalificación de Vacíos Urbanos	Le permite a la capital del estado plantear nuevos y potentes proyectos urbanos y regionales que fortalezcan su papel central en el estado y el noroeste de México.	Estratégico
Central logística de abastos de Culiacán	Convertir a la Central de Abastos en una central logística de la zona centro, implementando procesos e infraestructura para ello	Estratégico

TABLA 41. Región Centro: Proyectos articulados Culiacán. Fuente: Elaboración propia.

B. Centro de Distribución Regional

Proyecto	Descripción	Clasificación
Parque Industrial Costa Rica. Carretera y vía de ferrocarril.	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
Caimaneros. Carretera y vía de ferrocarril.	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional

TABLA 42. Región Centro: Proyectos, centro de distribución regional. Fuente: Elaboración propia.

C. Corredor Agroindustrial-Logístico-de Servicios

Proyecto	Descripción	Clasificación
Culiacán – Navolato	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Tractor regional
Costa Rica – Culiacán	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Tractor regional

TABLA 43. Región Centro: proyectos, corredor agroindustrial-logístico-de servicios.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN CENTRO

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

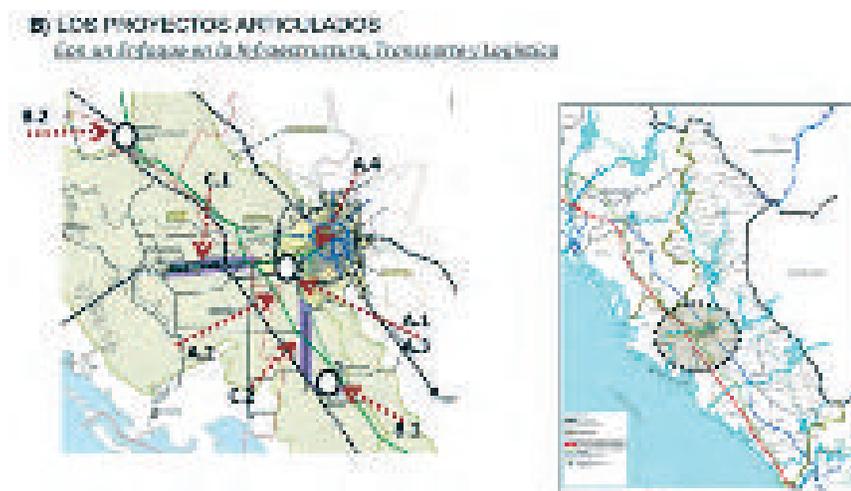


FIGURA 91. Región Centro: Los proyectos articulados en infraestructura de transporte y logística.
Fuente: Elaboración propia.

Con Enfoque en el Turismo

Proyecto	Descripción	Clasificación
Acceso sur al Aeropuerto y libramientos.	Para integrar el aeropuerto a los corredores agroindustriales, logísticos y de servicios mediante libramientos urbanos.	Tractor regional
Isla Cortés.	Proyecto local complementario a los otros productos turísticos de la región. marina, club de yates, campo de golf y lotes residenciales.	Tractor regional
Bahía de Altata.	Proyecto local complementario a los otros productos turísticos de la región. marina, club de yates, campo de golf y lotes residenciales.	Estratégico
Centro de Exposiciones y Recinto Ferial.	Recinto ferial y de exposiciones multifuncional que apoye a todos los sectores (agropecuario, agroalimentario, logístico, industrial, turístico, entre otros.).	Tractor regional
Pueblo Mágico, Cosalá.	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años.	Estratégico
Destino Señorial de Sinaloa, Elota.	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años.	Estratégico

TABLA 44. Región Centro: Proyectos articulados en Turismo. Fuente: Elaboración propia

REGIÓN CENTRO

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

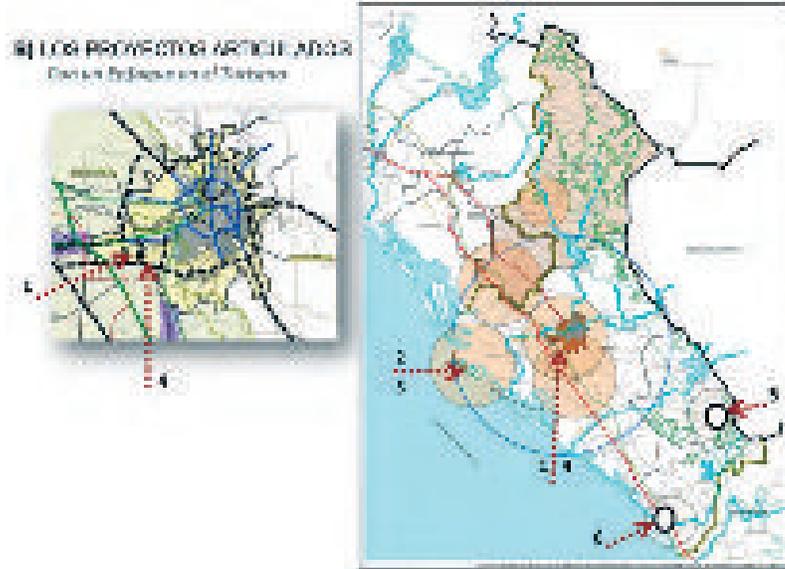


FIGURA 92. Región Centro: proyectos articulados en Turismo.
Fuente: Elaboración propia.

Con un Enfoque en la Bioeconomía

Proyecto	Descripción	Clasificación
Distrito de Riego.	Incrementar la eficiencia con la que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma.	Tractor regional
Centro de Distribución Regional Costa Rica.	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio existentes, y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
Centro de Distribución Regional Caimaneros.	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Tractor regional
Laboratorio de Investigación para el Repoblamiento, Elota.	Laboratorio acuícola que permita asegurar la demanda de los productores estatales y garantizar la sanidad acuícola de determinadas especies.	Tractor regional
Centros de valor agregado	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado.	Estratégico

TABLA 45. Región Centro: Proyectos articulados en Bioeconomía.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN CENTRO

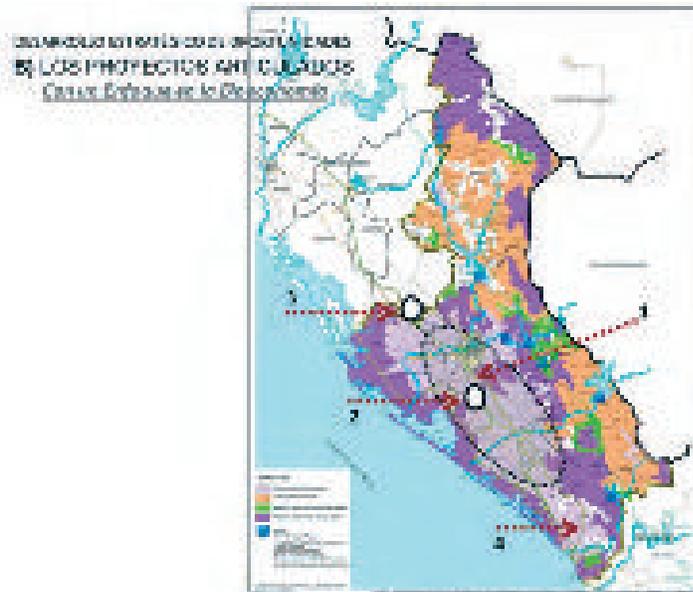


Figura 93. Región Centro: Los proyectos articulados en bioeconomía.
Fuente: Elaboración propia.

Las Áreas Naturales

Proyecto	Clasificación
Sitios RAMSAR Sistema Lagunar - Playa Colorada Santa María - La Reforma Ensenada Pabellones Sistema Lagunar Ceuta	APOYAN A TODOS LOS PROYECTOS

TABLA 46. Región Centro: las Áreas Naturales.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012).

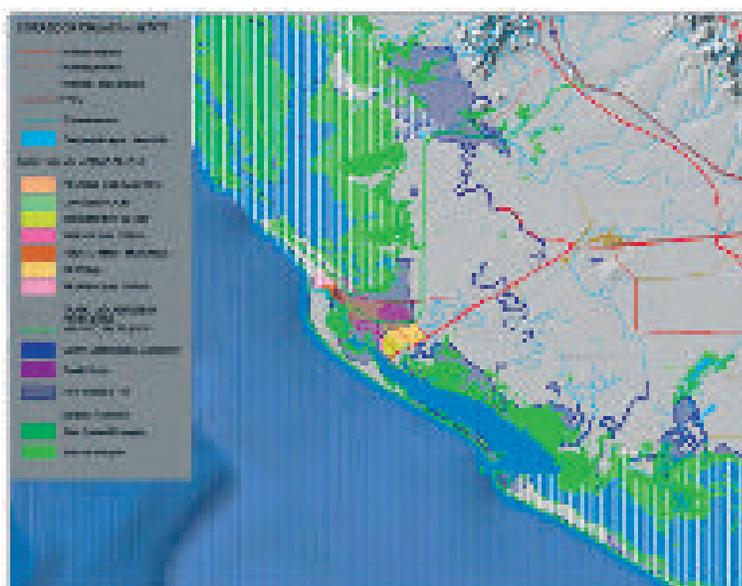


FIGURA 94. Región Centro: Restricciones ambientales en el medio físico natural. Centro Eure.

REGIÓN CENTRO

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES



FIGURA 95. Región Centro: los proyectos articulados en las Áreas Naturales.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012).

C) Descripción de los Proyectos Tractores

Estos proyectos están ligados básicamente al proyecto principal de infraestructura de transporte, el mejoramiento de los accesos al aeropuerto y el libramiento ferroviario en el entorno de la capital.

Acceso Sur al Aeropuerto

Con este proyecto se puede integrar el aeropuerto a los corredores agroindustriales, logísticos y de servicios, a través de libramientos urbanos que permiten el tráfico de volúmenes importantes de carga sin penetrar la mancha urbana (figura 96).

El proyecto consiste en comunicar el Aeropuerto Internacional de Culiacán con la Carretera Benito Juárez (futuro periférico de la ciudad), a través de una moderna vialidad de accesos controlados para tener conectividad desde diversos puntos de la ciudad y la región.

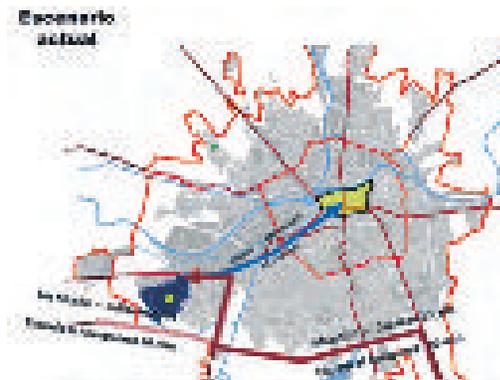


Figura 96. Acceso al aeropuerto, escenario actual. Fuente: Elaboración propia.

Se ha trabajado en este proyecto desde finales de 2012. El costo estimado es de 206 millones de pesos.

Entre las ventajas para desarrollar este proyecto: su ubicación es sobre predios no desarrollados, hay disposición para aportar el derecho de vía requerido y es congruente con las disposiciones del Plan de Movilidad de la Ciudad. Además, se garantiza la permanencia y funcionalidad del aeropuerto por muchos años y se desfoga el Boulevard Aeropuerto y el cruce Gas Valle.

Ampliación y adecuación del Aeropuerto Internacional de Culiacán

La ampliación y adecuación del aeropuerto contempla la ampliación de la pista y construcción de una segunda para aviación civil, centro de carga aérea y centro de mantenimiento de aeronaves.



FIGURA 97. Proyecto de ampliación y adecuación del aeropuerto Internacional de Culiacán.
Fuente: CGPE (2015).

Centro de Exposiciones y Recinto Ferial

Este proyecto está ligado al anterior, ya que utilizarán el mismo acceso. Un proyecto apoya y refuerza al otro. El terreno es de 11.5 ha y se ubica sobre la misma vialidad de acceso al aeropuerto.

La existencia de un Centro de Exposiciones y Recinto Ferial apoya al sector agropecuario, a los corredores agroalimentarios, logísticos y de servicios y al sector turístico (figuras 98 y 99).



FIGURA 98. Propuesta de vialidad de acceso.
Fuente: Proyecto de acceso sur al aeropuerto.



FIGURA 99. Propuesta de acceso sur al aeropuerto.
Fuente: Proyecto acceso sur al aeropuerto.

Proyecto Ferroviario Culiacán

Es un proyecto fundamental para la Región Centro, pues responde a una estrategia de desarrollo regional.

El proyecto ferroviario (ferríferico) consiste en la construcción de un nuevo patio de maniobras y sus instalaciones, además del libramiento para evitar el paso del tren por el centro de la ciudad.

Vinculado a éste, se encuentra el desarrollo de un par de centros de distribución regional, uno al norte de la capital (Caimaneros) y el otro al sur (Costa Rica). Ambos dependen para su operación de contar con vía de ferrocarril.

Esta obra es estratégica, tanto para el ferrocarril como para el desarrollo urbano de Culiacán. Al desalojar las actuales instalaciones y evitar el paso del ferrocarril por la ciudad, éste mejorará notablemente su eficiencia. En Culiacán, asimismo, mejorarán el tránsito y la red vial, a la vez que se gana una importante reserva urbana.

Se cuenta con el proyecto para el patio de maniobras avalado por la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal, entidad que hizo los estudios de movilidad y análisis de costo-beneficio.

El proyecto fue autorizado por la SCT desde 2006 para su ejecución por el Gobierno del Estado. En 2012 se informó que el proyecto será costeadado y ejecutado por el Gobierno Federal. El Gobierno del Estado aportará el terreno para el patio de maniobras. A la fecha, está pendiente, entre otras actividades, la liberación del derecho de vía.

Centro de Distribución Agroindustrial Caimanero

La función estratégica de este proyecto es fundamental para mejorar la competitividad de la región, ya que se trata de un centro de logística multimodal con Recinto Estratégico Fiscalizado (REF), almacenamiento agrícola, minero y pesquero. En general, el proyecto no presenta impacto negativo en el medio físico natural. Ubicado en la carretera Chinitos-Pericos, requiere acceso de la Carretera 15D y la adecuación del canal hidráulico para la agricultura.

Centro de Distribución Agroindustrial Costa Rica

Se trata de un centro logístico industrial ubicado en el Parque Industrial Costa Rica, en la carretera Costa-Rica-La Píldora, con acceso cercano de la Carretera 15D. Sin embargo, el proyecto no considera la articulación con el modo de transporte ferroviario, a pesar de que la vía está relativamente cercana al parque. Se recomienda planear la construcción de una espuela de FFCC por la cercanía con el parque.

Otros Proyectos Estratégicos

Proyecto de infraestructura hidráulica, para la recuperación de reserva territorial de la cabecera municipal de Badiraguato:

Con este proyecto de recuperación de terreno, mediante un dragado al río de Badiraguato, se proyecta desarrollar un polo comercial, turístico y de servicios.

- *Carretera Badiraguato-Parral Chihuahua*, la continuación de la misma: Eje Interestatal Culiacán-Parral para detonar el desarrollo económico y ecoturístico en beneficio del municipio de Badiraguato, cruzando por la sierra Madre Occidental. El tramo tiene una longitud de 140 km en el estado de Sinaloa. Cuenta con dos carriles de circulación de concreto asfáltico, de los cuales ya se tienen construidos 90 kilómetros. Falta construir 50 kilómetros.

- *Carretera Badiraguato Surutato*, la continuación para concluirla; faltan 13.5 km, de un total de 72 km, desde la cabecera de Badiraguato. Con esta obra de infraestructura, Badiraguato detonará de manera importante para promover el ecoturismo en alta escala, atrayendo inversión local y regional en el rubro y poder así ofertar los productos que en esta sindicatura se elaboran y cultivan, como lo es la flor, el tomate y los productos elaborados, como durazno, manzana y membrillo.
- *Construcción del corredor turístico Cosalá Mágico*, que consiste en la segunda etapa del malecón turístico de Cosalá (1.5 km de distancia). Este proyecto de infraestructura ampliará las expectativas de desarrollo turístico del municipio y consolida su distintivo de pueblo mágico de la región.
- *Clúster Culiacán*. Articular la cuádruple hélice (academia-empresa-gobierno-sociedad) para detonar proyectos que generen posicionamiento y reconocimiento de ciudad como destino de negocios enfocados a las vocaciones productivas de Sinaloa.

D) Estrategia PEIL, Región Centro

C PLAN ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA, ESTADO DE SINALOA

CODESIN / COORDINACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS / SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO / SECRETARÍA DE TURISMO / SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA / SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS / MUNICIPIOS-IMPLANES SINALOA, MEXICO

REGIÓN CENTRO	PILARES DE LA ALIANZA POR LA COMPETITIVIDAD					PILARES MODELO Hvm			
	BIOECONOMIA	ECONOMIA DIGITAL	TURISMO	LOGÍSTICA		SOCIAL	INFRAESTRUCTURA	POLÍTICO	ECONOMÍA
A) LOS EJES DEL PEIL PARA LA REGIÓN									
I.- CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD. CORREDOR MULTIMODAL ESTATAL									
1.- Autopista Federal 15D y Carretera Federal 15, tramos Culiacán a Mazatlán y Guasave									
2.- Vía de ferrocarril Guadalajara - Nogales									
3.- Aeropuerto Federal Internacional de Bachigualato de Culiacán.									
II.- PLATAFORMA ENERGÉTICA									
1. Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte - Noroeste									
III.- INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE									
1.- Acceso Sur al Aeropuerto Internacional									
2.- Centro de Distribución Regional									
3.- Proyecto Ferroviario de Culiacán									
IV.- BIOECONOMÍA									
1.- Infraestructura Hídrica									
2.- Centro de Red en Frío									
V.- TURISMO									
1.- Grandes Proyectos									
2.- Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa									
ÁREAS NATURALES									
B) LOS PROYECTOS ARTICULADOS									
▶ CON UN ENFOQUE EN LA INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA									
A.- CULIACÁN									
1.- Acceso Sur al Aeropuerto									
2.- Proyecto Ferroviario de Culiacán									
3.- Centro de exposiciones y Recinto Ferial									
4.- Proyecto de Recalificación de Vacíos Urbanos									
B.- CENTRO DE DISTRIBUCIÓN REGIONAL									
1.- Parque Industrial Costa Rica (carretera y ferrocarril)									
2.- Caimanero (carretera y ferrocarril)									
C.- CORREDOR AGROINDUSTRIAL - LOGÍSTICO - DE SERVICIOS									
1.- Corredor Culiacán - Navolato									
2.- Corredor Culiacán - Costa Rica									

TABLA 47. Los proyectos articulados para la Región Centro. Parte 1.

▶ CON UN ENFOQUE EN EL TURISMO									
1.- Acceso Sur al Aeropuerto y Libramiento Urbanos									
2.- Isla Cortés									
3.- Bahía de Altata									
4.- Pueblo Mágico, Cosalá									
5.- Destino Señorial de Sinaloa, Elota									
▶ CON UN ENFOQUE EN LA BIOECONOMÍA									
1.- Distrito de Riego									
2.- Centro de Distribución Regional Costa Rica									
3.- Centro de Distribución Regional Caimaneros									
4.- Laboratorio de investigación para el Repoblamiento, Elota									
5.- Centros de valor agregado									
▶ LOS RECURSOS NATURALES									
1.- Sitios RAMSAR									
Laguna Playa Colorada Santa María Reforma									
Ensenada Pabellones									
Sistema lagunar Ceuta									
C) DESCRIPCIÓN DE PROYECTOS ARTICULADOS									

TABLA 48. Los proyectos articulados para la Región Centro. Parte 2.

Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN CENTRO

Desarrollo estratégico de oportunidades
imagen - objetivo. PEIL

Centro de distribución
Caimanero

Acceso sur aeropuerto
c. de exposiciones y
recinto ferial proyecto
ferroviario
Culiacán

Desarrollo turístico
Bahía de altata

Centro de distribución
Costa rica

FIGURA 100. Estrategia PEIL para la Región Centro.
Fuente: Elaboración propia.

E) Los Planos de la Región Centro

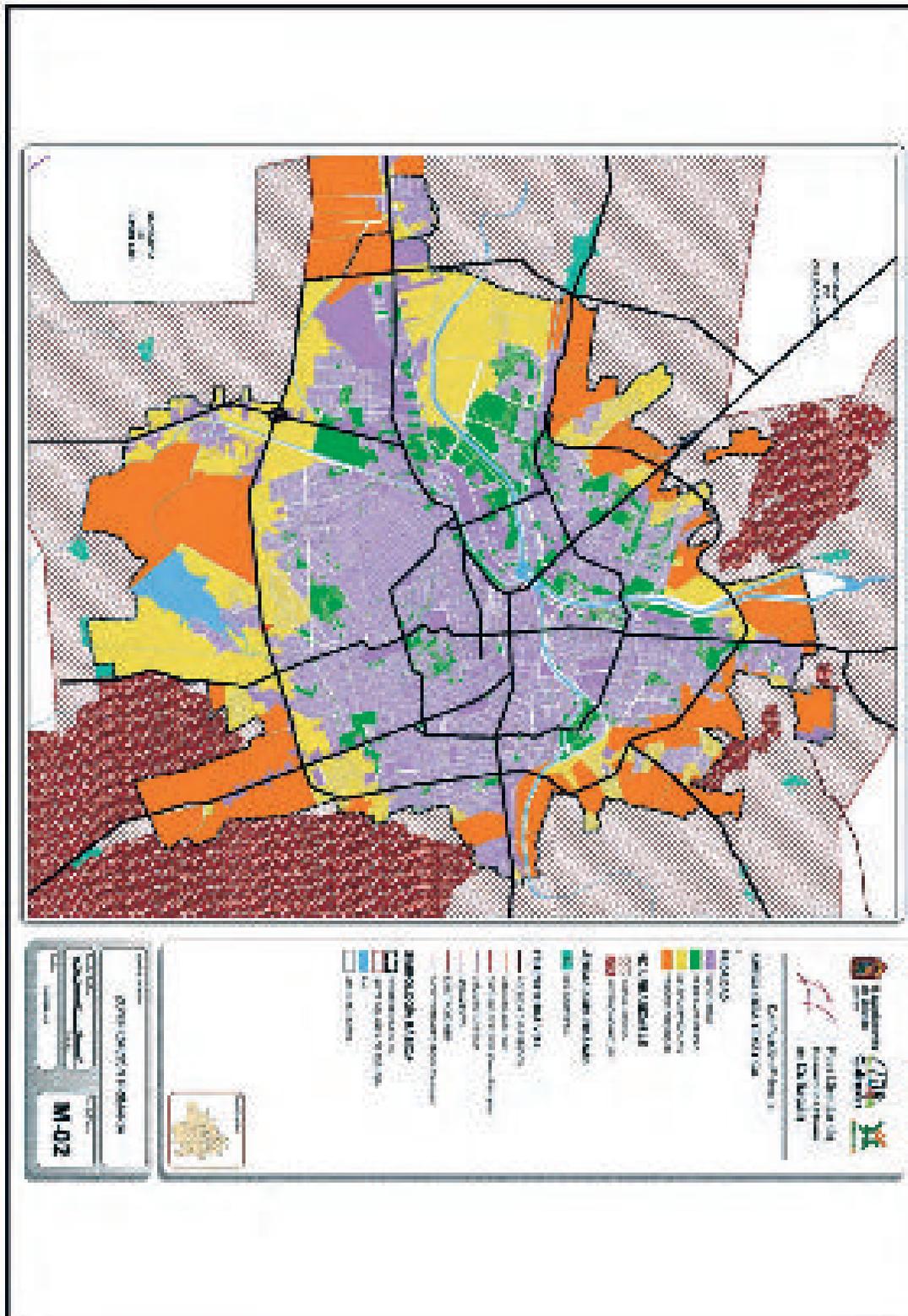


FIGURA 101. PDDU Culiacán.
Fuente: PDDU Culiacán.

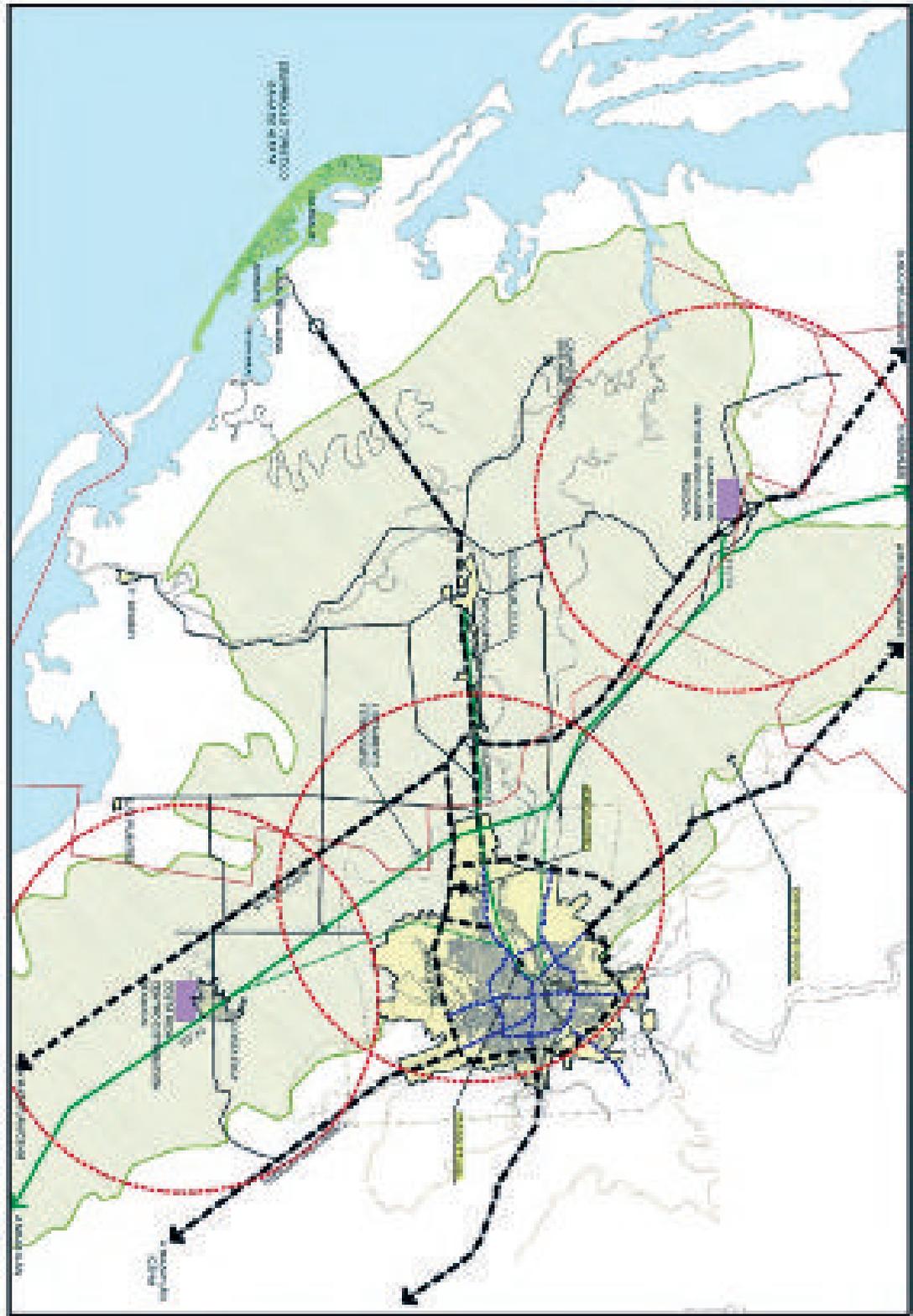


FIGURA 102. Centros de distribución regional.
Fuente: Elaboración propia, con información de los PDDU.

V.V. Caracterización socioeconómica y desarrollo estratégico de oportunidades: Zona Sur

V.V.I. Caracterización Socioeconómica de la Zona Sur

Los municipios de Mazatlán, Escuinapa, Rosario, Concordia y San Ignacio, conforman la Zona Sur; en 2013 produjo bienes y servicios por un valor de 65 728 mdp a precios corrientes. El 88% del PIB regional lo genera el municipio de Mazatlán, seguido por Escuinapa (6%), Rosario (4%), Concordia (1%) y San Ignacio (1%).

En esta zona las actividades económicas que aportan el 66.01% de la economía a precios constantes (2013) son el comercio (22.52%), servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes inmuebles (16.43%), industrias manufactureras (10.79%), servicios educativos (9.13%) y construcción (7.4%).

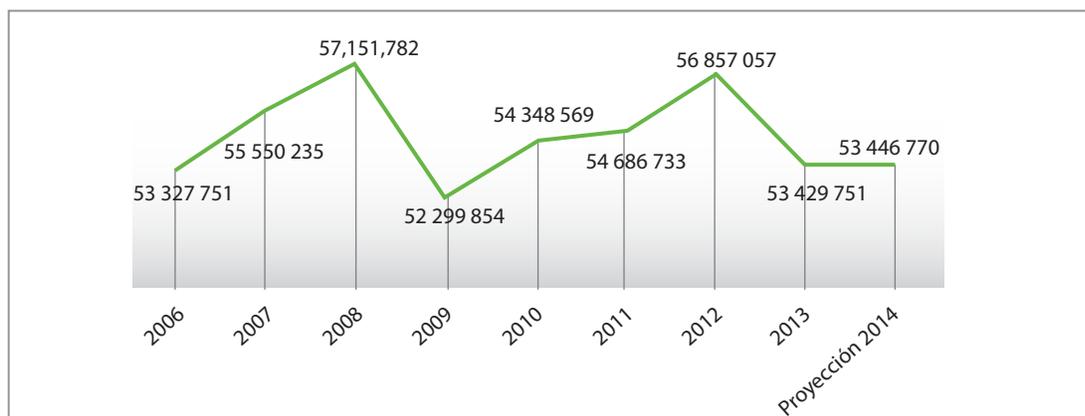


FIGURA 103. PIB de la Zona Sur a precios constantes (2008=100), 2006-2014 (miles de pesos).
Fuente: Cálculo propio, con base en el scnm del Inegi.

En la Zona Sur se puede observar un crecimiento importante en las siguientes actividades económicas (según su tasa de variación, 2006-2013): corporativos (278.17), minería (237.24%) y servicios financieros y de seguros (143.84%). Asimismo, las principales actividades que decrecieron son transportes, correos y almacenamiento (-22.49), servicios de hoteles y restaurantes (-21.45) y las actividades primarias (-19.37).

La composición del PIB regional, según actividades económicas, se comporta de la siguiente manera (figura 104).

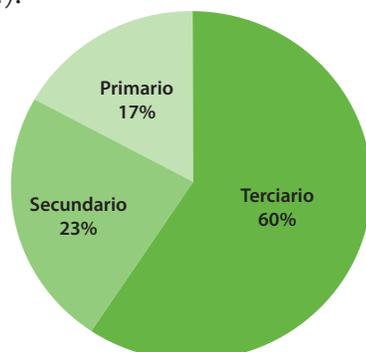


FIGURA 104. Aportación porcentual al PIB de la Zona Sur a precios constantes por sector económico, a precios constantes 2013.

El PIB per cápita de la Zona Sur se encuentra por debajo de la media estatal y nacional. En esta región hay una disparidad significativa entre sus municipios (figura 105). Mazatlán es el único municipio que rebasa la media estatal.

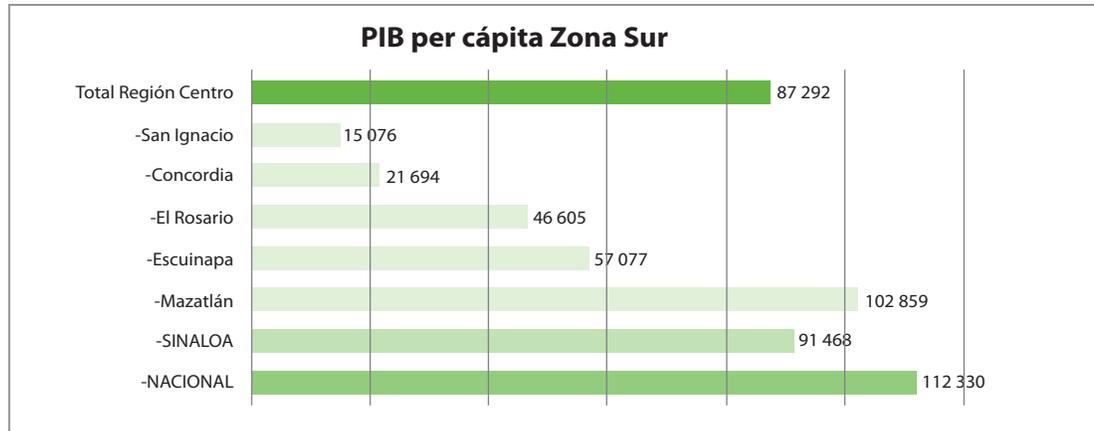


FIGURA 105. PIB per cápita de la Zona Sur y sus municipios, 2013.

En la Zona Sur se cuenta con una población de 592 965 habitantes, el 21.42% de la población estatal. El mayor asentamiento de la población se encuentra en el municipio de Mazatlán con el 74%, Escuinapa con 9%, Rosario con 8%, Concordia 5% y San Ignacio con 4 por ciento.

V.V.II. Desarrollo estratégico de oportunidades

La propuesta estratégica para la Región Sur mantiene la siguiente estructura:

A) Los proyectos para la región

Se presentan los proyectos alineados a la visión y objetivos del PEIL, a las vocaciones en el estado y a las que, se plantea, deben ser las nuevas ventajas competitivas a impulsar para el desarrollo económico de Sinaloa.

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

- I. Conectividad y Movilidad. Corredor Multimodal Estatal
- II. Plataforma Energética
- III. Infraestructura de Transporte
- IV. Bioeconomía
- V. Turismo
- VI. Las Áreas Naturales

B) Los Proyectos Articulados

Se presentan los enfoques a través de los cuales se deben articular y ejecutar los proyectos y las propuestas del PEIL de manera integral. Se enfatiza en que los proyectos se refuerzan mutuamente. Los proyectos se articulan:

1. Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística

2. Con un Enfoque en el Turismo
3. Con un Enfoque en la Bioeconomía
4. Las Áreas Naturales
5. Con un Enfoque en la Microrregión El Rosario-Escuinapa

C) Descripción de los Proyectos Tractores

Los Proyectos Tractores marcan la pauta para conducir las obras y acciones con el propósito de lograr los objetivos del PEIL. Es por esto que en la descripción se detallan criterios de planeación y diseño para los casos de la convivencia puerto-ciudad, lo relativo a la estructura de movilidad y, en consecuencia, las localizaciones de las zonas para industria, logística y de servicios, cuyo trinomio Puerto-Corredores logísticos-Zonas de servicios forman la espina dorsal del PEIL en la región. Los proyectos a describir son:

- a) Puerto de Mazatlán
- b) Corredores Industriales, Logísticos y de Servicios
- c) Conexión Puerto-Ciudad en Mazatlán
- d) Elementos para Integrar los Corredores Logísticos
 - i Carretera Federal 15
 - ii. Corredor Económico del Norte de México

Descripción de Otros Proyectos Estratégicos

- i. Industria Naval
- ii. Parque Industrial Aeropuerto Mazatlán
- iii. Sistema Hidroagrícola Baluarte-Presidio
- iv. CIPS Playa Espíritu

La Región Sur



FIGURA 106. Región Sur de Sinaloa.
Fuente: Elaboración propia, con datos del PEDUES, 2012

sur, a través de la Maxipista Mazatlán-Culiacán-Guamúchil y de la carretera libre Mazatlán-Culiacán. Hacia el sur del estado, por la carretera Mazatlán-Tepic y los libramientos a las localidades de El Rosario y Escuinapa.

En sentido oriente-poniente, principalmente sobre el Corredor Económico del Norte de México (CENM), que debe operar como un verdadero corredor de carga-turismo-conectividad, y de la carretera libre a Durango.

Se complementa con las carreteras locales: la que comunica los municipios de El Rosario y Escuinapa; la Costera, que da acceso a los desarrollos turísticos en la parte sur de la región y la que comunica los poblados de San Ignacio, Piaxtla, Estación Dimas y Las Labradas, en la parte norte.

Mazatlán continúa como el municipio detonante de la región. Se dan los proyectos de mayor envergadura. Los Proyectos Tractores que están relacionados con el Libramiento Mazatlán, el ducto de conexión (carretera-ferrocarril) del puerto con la ciudad, las carreteras y básicamente con el Corredor Económico del Norte México (figura 107).



FIGURA 107. Región Sur: Conectividad y movilidad.
Fuente: Elaboración propia.

Escuinapa-El Rosario tienden a formar una microrregión, vinculando las dos cabeceras municipales, gran actividad económica sobre el sector primario y el turismo (actividad a implantar). Los efectos multiplicadores de estos proyectos se extenderán a toda la economía regional y aun estatal.

En especial, el Proyecto Tractor estatal del CIP Playa Espíritu debe tener como uno de sus objetivos fundamentales evitar la expulsión de la población de esta microrregión y cambiar radicalmente al convertirse en una región que atraiga población, servicios, empleo e inversiones.

La estrategia se complementa con apoyos estratégicos a San Ignacio y Concordia.

A) Los proyectos para la región

Basados en los Ejes Estratégicos del PEIL

Para aprovechar las nuevas ventajas competitivas del estado, se impulsan tres Proyectos Tractores: la consolidación del actual Corredor Multimodal, la consolidación e integración tanto de la plataforma energética como de la infraestructura de transporte marítima, área, ferroviaria y terrestre.

1. Conectividad y Movilidad. Corredor Multimodal Estatal

Se compone de tres proyectos vinculados entre sí:

Proyecto	Clasificación
1. Autopista Federal 15D Benito Juárez (Maxipista) y Carretera Federal 15, Mazatlán-Tepic (límite del estado).	Tractor estatal
2. Vía de Ferrocarril Guadalajara-Nogales.	Tractor estatal
3. Aeropuerto Internacional Rafael Buelna de Mazatlán.	Tractor estatal

TABLA 49. Región Sur: Proyectos de conectividad y movilidad. Fuente: Elaboración propia.

En el caso de la Región Sur, no hay vía de ferrocarril en forma paralela al CENM; esto lo coloca en situación de desventaja respecto, por ejemplo, a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, y con el proyecto de Puerto Nayarit-Frontera Chihuahua.

Recientemente fue concluido el Libramiento Mazatlán, que evita el paso de la carga por el centro de la ciudad, descongestionando en gran medida el tráfico urbano y reduciendo el tiempo del trayecto.

2. Plataforma Energética

Se compone de dos proyectos vinculados entre sí:

Proyecto	Clasificación
1. Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte-Noroeste.	Tractor estatal
2. Central Eléctrica Mazatlán (866 MW), más la termoeléctrica existente.	Tractor estatal

TABLA 50. Región Sur: Proyectos de plataforma energética. Fuente: Elaboración propia.

3. Infraestructura de Transporte

El Proyecto Tractor de la región se integra por dos proyectos vinculados entre sí, ambos de largo alcance y envergadura, que representa adecuaciones importantes y significativas al entorno urbano, económico y social de la región:

Proyecto	Clasificación
1. Ampliación y Modernización del Puerto.	Tractor estatal
2. El Corredor Económico del Norte de México. Es un corredor de carga y turismo y de conexión al Pacífico y Texas (Estados Unidos)	Tractor estatal

TABLA 51. Región Sur: Proyectos de infraestructura de transporte. Fuente: Elaboración propia.

Existen el puerto y la carretera. El puerto requiere de ampliación. Ambos son proyectos que necesitan enormes inversiones públicas y privadas a lo largo de varios años.

Para el apoyo de las vocaciones del estado, los proyectos giran sobre la Bioeconomía y el Turismo.

4. Bioeconomía

El proyecto tiene dos componentes:

1. Infraestructura Hídrica
2. Centro de Transporte y Frío

. Turismo

El proyecto tiene dos componentes:

1. Grandes Proyectos
2. Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa

6. Áreas Naturales

Las consideraciones del medio ambiente y de las áreas naturales.

B) Los proyectos articulados

En seguimiento a los ejes estratégicos, los proyectos se articulan primero bajo la infraestructura de transporte y la logística; segundo, bajo las actuales vocaciones del estado y, finalmente, con la consideración de las áreas naturales. En el caso de esta región, solamente se plantea una articulación adicional de proyectos, la que corresponde a los municipios de El Rosario y Escuinapa por su relativa cercanía, la complementariedad de los proyectos y el impacto del gran proyecto del CIP de Playa Espíritu.

Con un Enfoque en la Infraestructura de Transporte y Logística

A. El Puerto, su Ampliación y su Conexión Urbana

Proyecto	Descripción	Clasificación
Ampliación del Puerto de Mazatlán	Lograr una correcta convivencia puerto-ciudad-aeropuerto-zonas de crecimiento, incrementando su capacidad y eficiencia.	Tractor estatal
Conexión con la ciudad y el corredor logístico	Vinculado al anterior, ser el complemento de los componentes de la infraestructura de transporte para lograr los objetivos establecidos para el puerto de Mazatlán.	Estratégico
Reactivación de la industria naval	Impulsar los motores de crecimiento de la industria naval y sus servicios auxiliares, tanto para el mercado local regional, como para el nacional e internacional.	Tractor estatal

TABLA 52. Región Sur: Proyectos articulados al puerto de Mazatlán y su ampliación.
Fuente: Elaboración propia.

B. Corredor Industrial-Logístico -Servicios

Proyecto	Descripción	Clasificación
Corredor Mazatlán – Villa Unión - Concordia	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Corredor Villa Unión - Concordia	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Patio de espera y transfer	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Parque Industrial Aeropuerto Mazatlán	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico
Parque Industrial Logístico (corredor Mazatlán-Villa Unión)	Establecer un espacio físico (corredor o zona) definido y avalado por los PDDU's, que permita ubicar proyectos de inversión alineados al PEIL.	Estratégico

TABLA 53. Región Sur: Proyectos articulados al corredor industrial-logístico y de servicios.
Fuente: Elaboración propia.

C. Planta de Altos Hornos

Proyecto	Descripción	Clasificación
Ubicada en Corredor Villa Unión – Concordia	Planta siderúrgica para la fundición de mineral que embarcará desde Oaxaca para enviarlo al norte del país.	Tractor regional

TABLA 54. Región Sur: Proyecto Planta de Altos Hornos.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

LOS PROYECTOS ARTICULADOS Con un Enfoque en la Infraestructura, Transporte y Logística



FIGURA 108. Región Sur: Los proyectos articulados en infraestructura de transporte y logística.
Fuente: Elaboración propia.

Con un Enfoque en el Turismo

Proyecto	Descripción	Clasificación
1. Fortalecimiento turístico Mazatlán: a) Parque Central-Museo-Acuario	Proyectos de atractividad para la Ciudad de Mazatlán	Tractor regional
b) Conservación del Centro Histórico, nueva relación puerto y ciudad		Estratégico
c) Mejoramiento del acceso de cruceros en el puerto actual		Estratégico
d) La Zona Dorada, en proceso		Estratégico
e) Mejoramiento integral del Malecón		Estratégico
f) Restauración del Mercado José María Pino Suárez		Estratégico
2. CIP Playa Espíritu, Escuinapa	El megaproyecto de mayor inversión en infraestructura turística en las últimas décadas en México	Tractor estatal
3. Pueblo Mágico de El Rosario y Destinos Señoriales de Concordia y San Ignacio	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años	Estratégico
4. Carretera El Walamo-Costa-CIP Playa Espíritu	Proyecto de infraestructura básica de conectividad con el aeropuerto de Mazatlán y el corredor Mazatlán-Matamoros	Estratégico
5. Carretera a Las Labradas	Proyecto de infraestructura básica de conectividad con el Corredor Multimodal de la Carretera 15	Estratégico
6. Reserva inmobiliaria en ampliación del puerto. Nueva Relación puerto-ciudad	Proyecto de infraestructura básica de conectividad con el corredor multimodal de la carretera 15.	Estratégico
7. Corredor Turístico Competitivo y Sustentable en el sur	Proyecto innovador para una reconceptualización de los megadesarrollos turísticos tradicionales de sol y playa	Tractor regional

TABLA 55. Región Sur: Proyectos articulados en turismo.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES



FIGURA 109. Región Sur: los proyectos articulados en turismo.
Fuente: Elaboración propia.

Con un Enfoque en la Bioeconomía

Proyecto	Descripción	Clasificación
Acueducto y Distrito de Riego de la Presa Picachos (Río Presidio), Mazatlán y Concordia	Incrementar la eficiencia con la que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma.	Tractor regional
Presa Santa María y Distrito de Riego (Río Baluarte), El Rosario-Escuinapa	Incrementar la eficiencia con que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma	Tractor regional
Presas Naranjos y Coyotes, con sus distritos de riego en Concordia	Incrementar la eficiencia con que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma	Estratégico
Segunda etapa hidroagrícola Elota-Piaxtla, en San Ignacio	Incrementar la eficiencia con que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma	Estratégico
Centro de Transporte y Frío, El Rosario-Escuinapa	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado	Estratégico
Centro de Acopio Tanques fríos para la industria lechera.	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado	Tractor regional
Red en Frío, San Ignacio		
Clúster del Mango. El Rosario-Escuinapa	Consolidar un Clúster de Mango para incrementar la rentabilidad y competitividad del sector, con el establecimiento de un esquema de articulación productiva para generar productos y servicios de alto valor agregado (CODESIN).	Estratégico

TABLA 56. Región Sur: Proyectos articulados en Bioeconomía. Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

B) LOS PROYECTOS ARTICULADOS
Con un enfoque en la Bioeconomía



FIGURA 110. Región Sur: los proyectos articulados en Bioeconomía.
Fuente: Elaboración propia.

Las Áreas Naturales

Proyecto	Clasificación
Sitios RAMSAR: Playa Tortuguera El Verde Camacho. Sistema lagunario. Laguna Huizache Caimaneros. Parque acuícola. Marismas nacionales, pasan hasta Nayarit. (PEDUES 2012)	Apoyan a todos los proyectos
Meseta de Cacaxtla, San Ignacio.	
Reserva Monte Mojino, Concordia y El Rosario.	
Corredor Turístico Competitivo y Sustentable del sur	

Tabla 57. Región Sur: las áreas naturales.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012).

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

B) LOS PROYECTOS ARTICULADOS



Figura 111. Región Sur: los proyectos articulados en las áreas naturales.
Fuente: Elaboración propia, con información del PEDUES (2012).

Con un Enfoque en la Microrregión El Rosario-Escuinapa

Proyecto	Descripción	Clasificación
CIP Playa Espíritu, Escuinapa.	El megaproyecto de mayor inversión en infraestructura turística en las últimas décadas en México	Tractor estatal
Carretera El Walamo-Costa – CIP Playa Espíritu.	Proyecto de infraestructura básica de conectividad con el aeropuerto de Mazatlán y el corredor Mazatlán-Matamoros	Estratégico
Pueblo Mágico El Rosario.	Mejoramiento de la imagen urbana y de la infraestructura en localidades con riqueza histórica y cultural, conservando su identidad con el paso de los años	Estratégico
Presa Santa María y Distrito de Riego (Río Baluarte), El Rosario-Escuinapa	Incrementar la eficiencia con que se utiliza el agua para su uso y la producción de alimentos, que depende de la eficiencia en la conducción desde la fuente de abastecimiento hasta las parcelas y la aplicación de la misma	Tractor regional
Centro de Transporte y Frío, El Rosario-Escuinapa	Fortalecer las cadenas productivas y de comercio y promover la instalación de industria agroalimentaria de valor agregado	Tractor regional
Clúster del Mango, El Rosario-Escuinapa	Consolidar un Clúster de Mango para incrementar la rentabilidad y competitividad del sector, mediante el establecimiento de un esquema de articulación productiva que permita la generación de productos y servicios de alto valor agregado (CODESIN)	Estratégico

TABLA 58. Región Sur: Proyectos de la microrregión El Rosario-Escuinapa.
Fuente: Elaboración propia.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

B) LOS PROYECTOS ARTICULADOS

Con un enfoque en la Microregión El Rosario - Escuinapa



FIGURA 112. Región Sur: los proyectos articulados en la microregión El Rosario-Escuinapa.
Fuente: Elaboración propia.

C) Descripción de los Proyectos Tractores

Estos proyectos están ligados básicamente al proyecto principal de infraestructura de transporte, su relación con el puerto de Mazatlán, sus posibilidades de ampliación y modernización y la definición del corredor industrial, logístico y de servicios, en el tramo Mazatlán-Villa Unión-Concordia.

Puerto de Mazatlán

Objetivo: lograr una adecuada y correcta convivencia puerto-ciudad-carretera-ferrocarril y convertir el Puerto de Mazatlán en el mejor puerto del norte de México.

La conexión entre el puerto y el CENM para el tráfico de la carga terrestre se considera deficiente; la vialidad cruza el Centro Histórico y el poblado de Villa Unión, en ambos creando impactos urbanos considerables. Si se toman en cuenta los incrementos en los volúmenes de carga previstos con motivo de la ampliación del puerto, estos impactos serán aún de mayor gravedad, reduciendo o eliminando por completo las ventajas competitivas que pudieran crearse con motivo de las importantes obras de ampliación del Puerto de Mazatlán.

Líneas de negocios actuales del puerto: Carga comercial (carga general, contenedores, granel y mineral, fluidos no petroleros), petróleo y derivados, cruceros y marinas, pesca y astilleros.

El Puerto de Mazatlán tiene un insuficiente nivel de competitividad, en especial en los factores de tamaño de mercado, de localización urbana, de costos, de operación y de conectividad carretera y ferroviaria. En ese sentido, uno de los retos principales que enfrenta es la mejora en la productividad y competitividad.

El objetivo central de estas propuestas es evitar el paso de los significativos incrementos de carga esperados por la zona urbana de Mazatlán, especialmente por el Centro Histórico. La Calle Emilio Barragán (Gabriel Leyva y Carretera Internacional) es el actual acceso al puerto, pero esta calle debe continuar siendo el acceso a los cruceros y a la Marina y diseñarse como parte integral del Centro Histórico, predominando la movilidad no motorizada, andadores, peatonal, ciclorrutas, mobiliario urbano, señalamiento vial e informativo, etcétera.

Mazatlán debe ser una economía lo más diversificada posible: puerto, logística, turismo y segunda vivienda, cruceros, acuacultura, industria naval, construcción, agroindustria, servicios especializados, educación media y superior, salud, etcétera.

Estrategia para la ampliación del puerto

A partir de la información que contiene el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, se define que el proyecto de ampliación y mejoramiento busca dotar al puerto de nuevas áreas de desarrollo portuario, tanto para actividades comerciales como turísticas y pesqueras. A manera de resumen, se pueden enlistar (figura 113):

- Canal de navegación y dársena de ciaboga que permita la entrada de buques de 350.00 m de eslora, 55.00 m de manga y calado de 14.00 metros.
- Terminal especializada de contenedores con capacidad anual para el manejo de 15.6 millones de toneladas anuales de carga contenerizada; 2.05 millones de TEU's al año.
- Terminal de usos múltiples con capacidad de atender 8.3 millones de toneladas anuales de carga; 5.7 millones de graneles minerales y 2.6 millones de carga general.
- Longitud de atraque para embarcaciones de turismo de 1300 m a ubicarse en el actual muelle de transbordadores.
- Área para refugio pesquero superior a los 223 000 m².
- Área para marinas, astilleros y carga de cabotaje superior a los 300 000 m².
- Área para la operación de transbordadores superior a los 160 000 m².
- La reubicación de la terminal de transbordadores y de la terminal de Pemex.
- Nueva aduana.
- Nuevos accesos carretero y ferroviario.
- Desarrollo inmobiliario turístico (nueva relación puerto-ciudad).

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

AMPLIACIÓN DEL PUERTO. CONEXIÓN AL CORREDOR LOGÍSTICO / CARRETERO-FERROVIARIO



FIGURA 113. Ampliación del puerto de Mazatlán.
Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2014-2018.

Es importante destacar que se busca el desarrollo de un puerto competitivo y sustentable. Por ese motivo, se recomienda que los proyectos e infraestructura citada esté ubicada fuera de las zonas de conservación (sitios RAMSAR, áreas naturales protegidas, manglares, cuerpos de agua, zonas de inundabilidad, pendientes mayores a 30%), que respeten el uso de suelo establecido y la normatividad aplicable. Se recomienda ampliamente considerar el resultado de análisis, vía teledetección, contenido en el Anexo II sobre coberturas de suelo y áreas de protección.

Corredores Industriales, Logísticos y de Servicios

Los proyectos derivados, los estratégicos, de los Corredores Industriales, logísticos y de servicios directamente relacionados con los temas de Libramientos Urbanos y Carreteras, y en consecuencia con la localización de los Parques Industriales.

Estos Proyectos Articulados se ubican a lo largo de la Carretera Internacional, que es el acceso a Mazatlán desde Tepic y en el último año también desde el Corredor Económico del Norte de México (Autopista Mazatlán-Matamoros). De hecho, esta porción de la carretera es ya un tramo urbano con usos mezclados en sus frentes.

Los proyectos y acciones principales van en el sentido de la modernización y mejoramiento de la operación vial de la carretera Mazatlán-Villa Unión-Concordia, especialmente en el tramo Mazatlán-Villa Unión del extremo poniente del municipio, y continuando con el tramo Villa Unión-Concordia; de este último no se cuenta aún con un plan de desarrollo urbano.

Hay dos condicionantes principales que permiten determinar la ubicación de estos proyectos. Por un lado, la existencia del plan parcial de desarrollo, titulado *Plan Parcial del Corredor Mazatlán-Villa Unión* (figura 114); por otro, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2013-2018, recién concluido por la API, y la Coordinación General de Proyectos Estratégicos de Gobierno del Estado. El planteamiento para la ampliación del puerto considera que los nuevos accesos, carretero y ferroviario, sean a través de esta vía de comunicación (Ducto Vial).

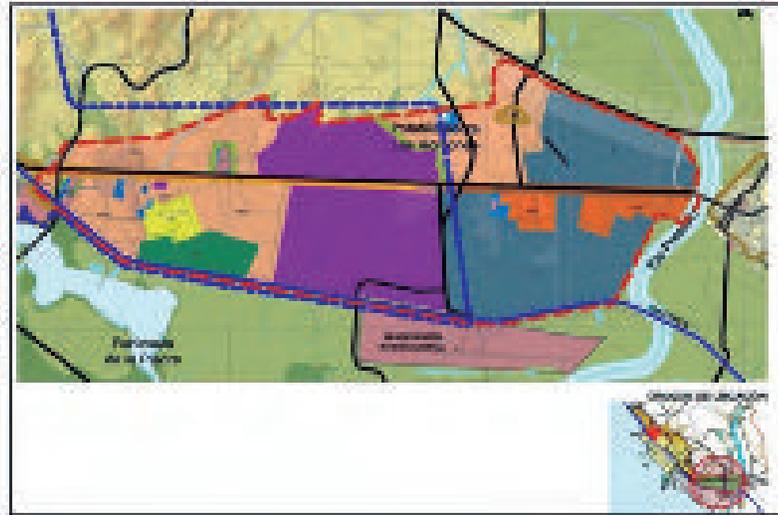


FIGURA 114. Plan Parcial Corredor Mazatlán-Villa Unión.
Fuente: PDDU.

1. *El puerto y su ampliación.* Es un cambio sustancial, en el sentido de mejorar lo logístico y lo urbano; por tanto, debe apoyarse con otras acciones de gran calado, como son: dotar al puerto con nuevos accesos tanto carretero como ferroviario, consolidando el Corredor Industrial, Logístico y de Servicios, entre el puerto y el Corredor Económico del Norte de México (figura 115).
2. El Corredor Logístico y las zonas industriales y de servicios del puerto hasta el poblado de Villa Unión y la conexión al Corredor Económico del Norte de México.
3. El aeropuerto y la vía del ferrocarril Guadalajara-Nogales, la gran zona industrial y logística en apoyo y reforzamiento a lo existente.
4. La conexión entre el puerto y la ciudad, el impacto en el Centro Histórico de Mazatlán, las nuevas localizaciones para marinas, cruceros y la zona para nuevos y potentes proyectos de desarrollo inmobiliario turístico, derivados indirectamente de inversiones en materia logística.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

AMPLIACIÓN DEL PUERTO. CONEXIÓN AL CORREDOR LOGÍSTICO / CARRETERO-FERROVIARIO

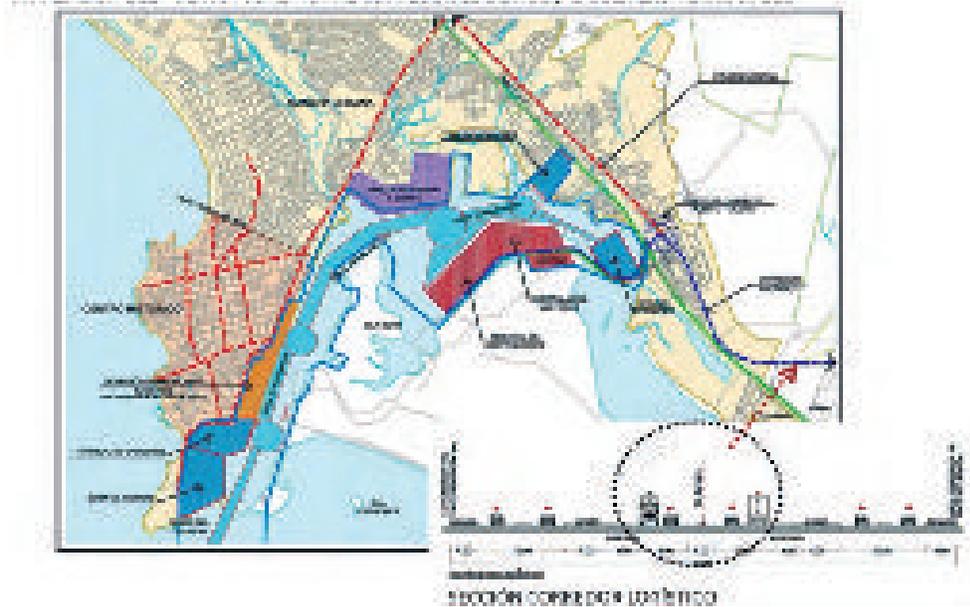


FIGURA 115. Ampliación del puerto de Mazatlán y su conexión al corredor logístico.

Fuente: Elaboración propia, con información del Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2014-2018 y del PDDU.

Conexión Puerto-Ciudad en Mazatlán**Consideraciones para el Acceso/Salida al puerto**

La propuesta para el Acceso/Salida al puerto se ubica a 800 m al norte del punto de entronque del Tercer Anillo (en construcción) con la Carretera Internacional, justo al norte de la Unidad Habitacional 23 de Noviembre, en la zona donde está el Conalep.

En este punto opera una estación de servicio (gasolinera) y un estacionamiento-encierro de camiones y tráilers de carga. El sitio es casi coincidente con el que plantea el *Programa Maestro de Desarrollo Portuario*. Se ha desplazado unos metros al norte para evitar pasar a través de la Unidad Habitacional, lo que implicaría afectaciones mayores y un impacto vial inadecuado por el constante paso de camiones de carga a través de esta zona habitacional.

La propuesta de Acceso/Salida al puerto (figura 116) propone afectar el terreno y la construcción de gasolinera, creando en este punto un distribuidor vial que permita separar claramente el tráfico de carga desde y hacia el puerto, al Corredor Logístico, al aeropuerto y al Corredor Económico del Norte de México, del tráfico local de tipo urbano. Este segundo tráfico se conduce a través de una intersección a nivel con la Carretera Internacional.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

AMPLIACIÓN DEL PUERTO. CONEXIÓN AL CORREDOR LOGÍSTICO / CARRETERO-FERROVIARIO



FIGURA 116. Propuesta acceso/salida al Puerto de Mazatlán.
Fuente: Elaboración propia.

Esta solución crea un «espacio abierto» de casi 5 ha, que permite diseñarlo como un elemento de identidad de la nueva imagen urbana de Mazatlán, la de un puerto de altura moderno y competitivo.

El otro entronque sobre la Carretera Internacional que se ha modificado por este proyecto de Acceso/Salida al puerto es el entronque con el Tercer Anillo, ubicado al sur, rumbo al aeropuerto y a la zona logística. En este caso, se debe construir un paso elevado para dar continuidad al tráfico de tráilers desde y hacia el puerto, a nivel; la intersección con el anillo vial soluciona los movimientos direccionales.

El Tercer Anillo (figura 117) permite comunicar esta zona con nuevas áreas de crecimiento urbano de Mazatlán.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES

AMPLIACIÓN DEL PUERTO. CONEXIÓN AL CORREDOR LOGÍSTICO / CARRETERO-FERROVIARIO

Acceso

- Aduana
- Terminal de usos múltiples
- Terminal de contenedores



FIGURA 117. Propuesta acceso/salida al puerto de Mazatlán, tercer anillo.
Fuente: Elaboración propia.

A partir de este punto, la Carretera Internacional (Corredor Logístico), hasta la conexión con el Corredor Económico del Norte de México, debe contar con cuerpos centrales para el transporte de carga y el tráfico de largo recorrido, y con cuerpos laterales para el servicio a los predios e instalaciones que se ubican a lo largo de su recorrido (figura 118).

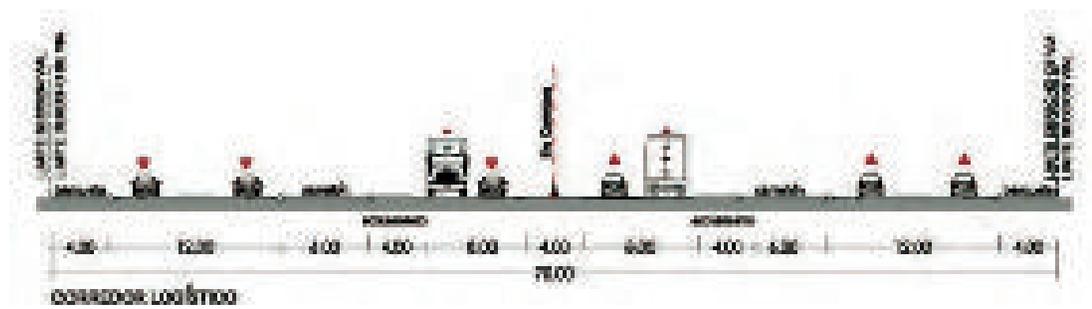


FIGURA 118. Sección vial, corredor Mazatlán-Villa Unión.
Fuente: Elaboración propia, con información del PDU Mazatlán-Villa Unión.

Hay dos tramos importantes en este Corredor. El primero, desde el entronque con el Tercer Anillo, hasta el entronque con la calle de acceso al aeropuerto (9518 m) y el segundo tramo desde este punto hasta la conexión al Corredor Económico del Norte de México (9257 m).

El primer tramo es más urbano (figura 119); es decir, en sus frentes hay servicios y usos urbanos, el CEFERESO, un panteón, e incluso un fraccionamiento habitacional (Santa Fe). El segundo tramo es notablemente más suburbano (figura 120); tiene la imagen de estar en la periferia de la mancha urbana, ya en zona de contacto con actividades primarias; el principal problema a resolver es el paso del transporte de carga por la parte central del poblado de Villa Unión (figura 121), el cual representa en este momento (sin la ampliación del puerto) un importante conflicto vial.



FIGURA 119. Tramo urbano Mazatlán.
Fuente: Fotografía tomada en el sobrevuelo.



FIGURA 120. Tramo urbano Mazatlán.
Fuente: Fotografía tomada en el sobrevuelo.



FIGURA 121. Tramo Villa Unión.
Fuente: Fotografía aérea, propia.

La solución (figura 122) debe ser la construcción de un pequeño libramiento al poblado que conecte directamente con el Libramiento Mazatlán (en construcción) antes del paso por el poblado circulando de poniente a oriente (de la ciudad hacia el CENM), y de ser posible casi enfrente del camino de acceso al aeropuerto y a la zona turística de la costa.

De esta manera, el Corredor Logístico Puerto-Aeropuerto-Villa Unión se forma desde el Acceso/Salida al puerto hasta la conexión con el Corredor Económico del Norte de México, con derivaciones principales al Libramiento Mazatlán, al aeropuerto, al parque industrial y a la carretera, que lleva a los desarrollos turísticos y al Tercer Anillo.

Esta vía de comunicación directa aeropuerto-libramiento se plantea que ofrezca servicios complementarios a toda la zona logística e industrial del aeropuerto (Villa Unión).

En el entronque de la Carretera 15, el Corredor Económico del Norte de México y el Libramiento Mazatlán, se establece una zona para servicios de carretera.

REGIÓN SUR

DESARROLLO ESTRATÉGICO DE OPORTUNIDADES



FIGURA 122. Planteamiento integral para el corredor de la Región Sur.
Fuente: Elaboración propia, con información de los PDDU.

El Acceso/Salida al puerto de la doble vía de ferrocarril se resuelve de manera similar al carretero; en un tramo corre paralelo al Corredor Logístico de la Carretera Internacional; a la altura de la termoeléctrica de CFE se separa de la Carretera Internacional en promedio unos 1880, 2000 m, para pasar por enfrente del aeropuerto. Esta separación permite plantear con la carretera al norte y la vía del ferrocarril al sur, la zona industrial, logística y de servicios en el entorno cercano al aeropuerto. Esta zona tiene la ventaja de contar con conectividad carretera, ferroviaria y cercanía con el aeropuerto; en esta zona se ubica el Patio de Espera y Tránsito de entrada al puerto.

Una vez en el puerto, las conexiones carretera y ferroviaria cruzan el estero y la zona del refugio pesquero para continuar por la parte media entre la aduana y la terminal de usos múltiples y seguir por el extremo sur hasta el fondo del área de la terminal de contenedores (figura 123).



FIGURA 123. Programa Maestro de Desarrollo Portuario de Mazatlán, ampliación del Puerto de Mazatlán.
Fuente: Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2014-2018.

Este Corredor Urbano, por tanto, será para uso del sector industrial, logístico y de servicios, permitiendo conectar en condiciones adecuadas de operación vial y de funcionamiento urbano la zona del puerto y su ampliación con el aeropuerto, la vía del ferrocarril y las carreteras de acceso a la mancha urbana de Mazatlán y Villa Unión, la Autopista Federal 15, la carretera libre a Tepic, el Libramiento Mazatlán (en construcción) y el Corredor Económico del Norte de México (Mazatlán-Matamoros).

Para cumplir con estas nuevas condiciones de funcionamiento urbano y regional, el plan parcial vigente, el del Corredor Mazatlán-Villa Unión, requiere una revisión profunda.

El PDDU de Mazatlán, en su plano PE06 Ubicación de Acciones y Proyectos Prioritarios (figura 124) define en gran medida los proyectos y obras viales propuestas en el PEIL. Por ejemplo:

- Las obras 16 (puente vehicular del estero La Sierra), 26 y 27 (vialidad de acceso en ampliación del puerto) están relacionadas con el punto de Acceso/Salida al puerto por vía carretera.
- Las obras 36 (ferrovía de acceso al puerto) y 37 (puente ferroviario, estero la Sierra) tienen que ver con el Acceso/Salida al puerto por ferrocarril.
- La obra 17, que se refiere a la ampliación de carriles laterales desde Urías (Acceso/Salida al puerto) hasta el aeropuerto y la conexión al Libramiento Mazatlán.
- Las obras 15 (paso a desnivel en la sierra), y 38 (paso a desnivel) mencionan dos puntos cercanos para el paso a desnivel en La Sirena (Acceso/Salida al puerto). La obra 38 es la que se propone adecuar; la obra 15 se puede descartar.

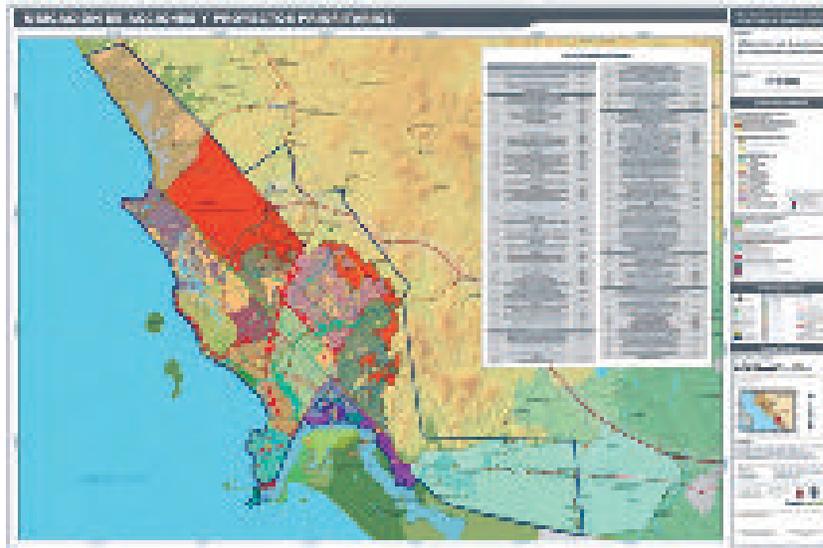


FIGURA 124. Acciones y proyectos prioritarios del PDDU Mazatlán.
Fuente: PDDU Mazatlán.

Descripción de Otros Proyectos Estratégicos Primera Etapa de Ampliación del Puerto

El Comité de Operaciones y el Grupo de Trabajo de Comercialización en el que participan API-Mazatlán, CODESIN Sur, IMPLAN y la autoridad municipal, entre otros, ha determinado la primera etapa de inversiones para la ampliación del puerto en el periodo 2014-2016.

La mayor parte de los proyectos que considera esta etapa son del conocimiento de la Unidad de Inversión de la SHCP; se refiere a las siguientes obras:

- Dragado del canal de navegación desde la bocana hasta la dársena de ciaboga. Recursos fiscales, monto estimado: 1389 mdp.

- Dragado del canal de navegación desde el muelle 1 hasta el proyecto de la nueva terminal de contenedores. Recursos fiscales, monto estimado: 650 mdp.
- Reparación del rompeolas del Crestón y Chivos. Recursos fiscales, monto estimado: 300 mdp.
- Reparación del rompeolas de transbordadores. Recursos propios, monto estimado: 30 mdp.
- Construcción del muelle para cruceros. Recursos fiscales, monto estimado: 400 mdp.

Se recomienda que los proyectos e infraestructura citados estén ubicados fuera de las zonas de conservación (sitios RAMSAR, áreas naturales protegidas, manglares, cuerpos de agua, zonas de inundabilidad, pendientes mayores a 30%), que respeten el uso de suelo establecido y la normatividad aplicable; se recomienda ampliamente considerar el resultado de análisis, vía teledetección, contenido en el Anexo III sobre coberturas de suelo y áreas de protección.

Clúster Naval

El reinicio de la construcción de barcos en astilleros mexicanos después de más de dos décadas, aunque de pequeña escala en este momento, permite predecir el regreso de la construcción naval y tener esperanzas de construir embarcaciones de mayor calado, gracias al proyecto de colaboración SEMAR-Pemex.

Pemex se constituye como el armador y la SEMAR se encarga de contratar a los proveedores. La inversión del proyecto contempla 3200 mdp para construir 16 remolcadores, tres barcos de bajo calado, tres barcasas para almacenamiento flotante y tres más para mantenimiento.

A partir de estas construcciones se generarán 1200 empleos directos y más de siete mil indirectos. En el caso de Mazatlán, se estima por lo menos la construcción de un par de estas embarcaciones.

Parque Industrial Aeropuerto Mazatlán

Mostrado en la figura 125, se compone de una superficie total de 800 hectáreas, de las cuales 40 hectáreas están habilitadas en 22% correspondiente a la primera etapa, y el 78% restante representa la segunda y tercera etapa; serán desarrolladas con un plan de acciones acorde a las posibilidades y características específicas del sector involucrado.

El proyecto con diseño urbano se caracteriza por un sistema vial que comunica a todos los



FIGURA 125. Parque industrial Mazatlán.
Fuente: Fotografía tomada en el sobrevuelo.

40 lotes industriales. Cuenta con ocho lotes para la pequeña industria y 14 para la mediana. Los lotes se agrupan en cuatro manzanas, con vialidades pavimentadas y arboladas, con áreas verdes; la amplitud de sus vialidades permite fácilmente la circulación y maniobras de vehículos pesados; de igual manera, los servicios e infraestructura son suficientes para la demanda y requerimientos de operación de las empresas.

Presa Picachos-Acueducto y Distrito de Riego

En la Región Sur de Sinaloa, la precipitación media anual en la planicie costera en los últimos diez años ha sido de 690 mm, que se considera insuficiente para garantizar un desarrollo agrícola sustentable.

Para el mejor desarrollo de la actividad agrícola de la Región Sur, se estima necesario la construcción de la zona de riego de 22 500 ha para aprovechar las aguas de la presa de almacenamiento Picachos, que se construyó en el periodo 2004-2009, y que además abastecerá hasta tres m³ por segundo de agua potable a la ciudad de Mazatlán, y de esta manera concluir el proyecto de forma integral. Falta construir el sistema de riego y el acueducto.

El desarrollo agrícola económico de Sinaloa se ha basado principalmente en el apoyo del grupo de presas de almacenamiento y sus zonas de riego que han permitido establecer una superficie de 773 400 ha; sin embargo, este desarrollo se ha generado de la parte media del estado hacia el norte, obligado en gran parte por las limitaciones hidro climatológicas que han prevalecido en esa parte del estado.

No obstante, en la Región Sur, donde la precipitación es mayor, aunque insuficiente e irregular para el desarrollo agrícola intensivo, se encuentran los ríos Baluarte y Presidio, que de acuerdo con su potencial hidrológico tienen la capacidad para apoyar el riego de 55 300 ha que se han determinado con base en estudios edáficos y para lo cual se inició el desarrollo de la región con el Proyecto Picachos, sobre el Río Presidio.

De acuerdo con el PDDU de Mazatlán, se decidió que dentro de las 25 000 ha determinadas para riego con la Presa Picachos, se destinarán 2500 al crecimiento urbano de Mazatlán con la finalidad de instalar industrias y ampliar el aeropuerto actual, por lo que la superficie final para ser incorporada a la actividad agrícola se determinó de 22 500 ha, de las cuales 16 170 están ubicadas en la margen izquierda del Río Presidio y 6330 ha en su margen derecha.

Componentes del proyecto:

Presa (construida en el periodo 2005-2009) de almacenamiento de Concreto Compactado Rodillado (CCR) para 322 millones de m³, abastecimiento de agua en bloque de 94 millones de m³ para el municipio de Mazatlán y zona de riego para 22 500 hectáreas. En su margen derecha se constituirá por el canal principal con una longitud estimada de 25.4 km para transportar un gasto de 6.5 m³ por segundo, de los cuales 18.9 km serán

rehabilitados y 6.5 km será obra nueva; una red de 63.32 km de canales secundarios, de los cuales 49.82 km serán de rehabilitación, y 13.50 km de obra nueva. El área se complementará con la rehabilitación de 68 km de caminos y 31.6 km de drenes, respectivamente.

En la margen izquierda de la zona de riego se constituirá por el canal principal, con una longitud de 65 km, una red de distribución de 139.4 km de canales secundarios, 204 km de caminos y 185 km de drenes superficiales.

La infraestructura de la zona de riego se plantea en general con redes de canales revestidos, dispositivos de medición y de control de gastos, aforadores de garganta larga, etc., que cumplen con los criterios de modernización de distritos. La superficie total del proyecto de la zona de riego será de 22 500 ha físicas (figura 126).

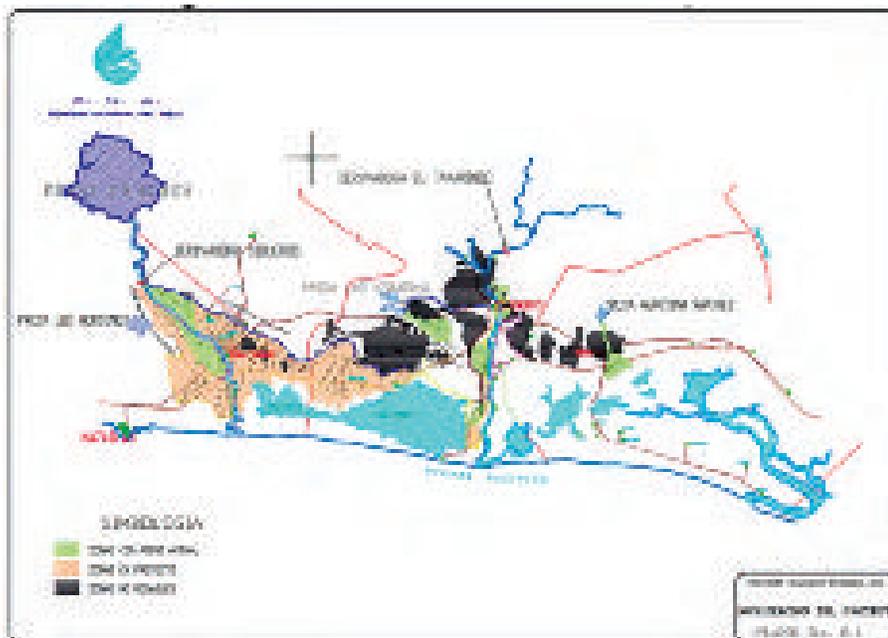


FIGURA 126. Región Sur: Proyecto Baluarte-Presidio.
Fuente: CNA.

Abasto de agua en bloque para la ciudad de Mazatlán

La Junta Municipal de Agua Potable y Alcantarillado de Mazatlán (JUMAPAM), organismo responsable de la prestación del servicio, cuenta con la concesión de esta fuente para un volumen de 94 millones de m³ anuales de uso público urbano, lo que significa 3000 litros por segundo.

Presa Santa María

La construcción también de la Presa Santa María en el Río Baluarte (iniciando el proceso de construcción), con la finalidad de regar 24 250 ha, control de avenidas y generación de energía eléctrica (figura 127).

Con este proyecto se plantea llevar a cabo las siguientes acciones: riego prioritario para 24 250 ha, agua en bloque para uso urbano a los municipios de El Rosario y Escuinapa y para el Centro Integralmente Planeado Sustentable (CIP Playa Espiritu) y máxima generación de energía eléctrica.

El proyecto hidroagrícola de la Presa de Almacenamiento Santa María está ubicado sobre el Río Baluarte y su zona de riego. Se localiza en la planicie costera del sur de Sinaloa en la margen izquierda y derecha del Río Baluarte, y su zona de influencia son los municipios de El Rosario y Escuinapa.

La población a beneficiar en las localidades que integran el área de proyecto, con la infraestructura hidráulica para riego de la Presa Santa María, se estima de 2551 familias, lo que abarca a 12 755 habitantes. La población a beneficiar a futuro con el agua para uso urbano y turístico en los municipios de Escuinapa y El Rosario, así como para el CIP Playa Espiritu, asciende a 429 600 habitantes.

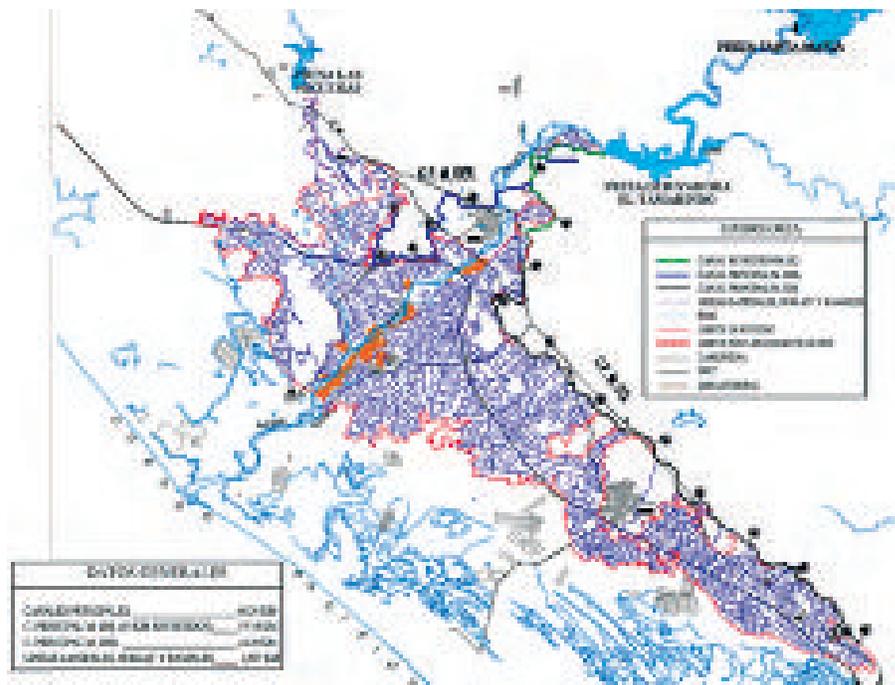


FIGURA 127. Región Sur: Proyecto Baluarte-Presidio.
Fuente: CODESIN Zona Sur.

CIP Playa Espiritu

Desde 1974 se han desarrollado siete Centros Integralmente Planeados –CIP–, de los cuales cinco están posicionados en el mercado turístico de Cancún e Ixtapa (1974), Los Cabos (1976), Loreto (1976) y Huatulco (1984). Playa Espiritu, en la zona sur de Sinaloa, nace como el primer desarrollo totalmente sustentable.

La superficie total del proyecto es de 2381 hectáreas.

La urbanización del CIP Playa Espíritu está enmarcada en la nueva Ley General de Turismo, que contempla aspectos de sustentabilidad, competitividad y diversificación, con el propósito de potenciar los efectos transversales y multiplicadores del turismo para que se constituya en un sector estratégico capaz de generar un verdadero desarrollo regional.

El Center for Responsible Travel (CREST), de la Universidad de Stanford en Estados Unidos, en colaboración con CODESIN Zona Sur, ha estado buscando la forma de promover políticas y prácticas sustentables en el turismo. El caso del CIP Playa Espíritu se convierte en un proyecto muy atractivo para estos propósitos.

El modelo actual de turismo conlleva a desarrollos fuera de control, destrucción del hábitat, a favorecer el cambio climático (tormentas cada vez más feroces), a la especulación con bienes raíces y todos estos desarrollos compiten por el mismo cliente.

Entre otras cosas, se tiene planteado para la Zona Sur integrar bajo una sola marca a Mazatlán y el CIP Playa Espíritu; El Rosario-Escuinapa-Teacapán deben ser los centros de población a desarrollar y apoyar; el rescate y conservación del vivero del camarón y la pesca e igualmente con el clúster del mango y, en consecuencia, atraer a nuevos turistas que no compitan con las zonas de Baja California Sur, Quintana Roo y otros destinos del Caribe.

Que el turista salga de su hotel y entre a las comunidades, que conozca y visite lo natural, lo cultural, lo arquitectónico e histórico, la gastronomía, etcétera. Esto se traduce en el apoyo al empleo local, la retención de los jóvenes en las comunidades y el crecimiento económico de éstas, además de la capacitación y apoyo a las mipymes.

Este nuevo modelo de turismo requiere, sobre todo, una planeación territorial (urbana y regional) que desarrollos no controlados, el surgimiento de 'cinturones de miseria' y la falta de incapacidad para dar respuesta a las demandas de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos.

Construcción de la Presa de Almacenamiento y Zona de Riego Coyotes

El sitio del proyecto para la Presa de Almacenamiento Coyotes se ubica en el sureste de Sinaloa, en la jurisdicción del municipio de Concordia. Partiendo de la ciudad de Mazatlán, se accede a este sitio recorriendo 48 km por la Carretera Federal No. 40 (Matamoros-Mazatlán), hasta el poblado de Concordia. De este punto se toma un camino pavimentado que conduce al poblado de Mesillas, ubicado a 5 km, de donde parte una brecha al sitio de proyecto de la Presa Coyotes, recorriendo 2.5 kilómetros. El proyecto Coyotes se encamina a ofrecer a los productores una alternativa sustentable para impulsar el desarrollo económico y social regional, al brindar la posibilidad de un cambio tecnológico tradicional sustentado en actividades agrícolas, pasando del aprovechamiento tradicional de temporal a riego, con una reconversión y diversificación productiva que posibilite el uso eficiente de los recursos, al mismo tiempo que mejore las condiciones de vida de los pobladores.

Las características técnicas son: longitud de la corona de la cortina, 384.5 metros; ancho de corona, 8.0 metros; altura máxima desde el cauce, 27.5 metros; altura máxima desde el desplante, 37.5 metros, para cubrir una superficie de 513 hectáreas. El costo total de inversión es de 125 322 446.00 pesos, beneficiando a las comunidades de Concordia, Agua Caliente, Los Ciruelos, La Embocada, Malpica y Mesillas, con 12 657 habitantes.

Construcción de la Presa de Almacenamiento y Zona de Riego Los Naranjos

El proyecto de la Presa de Almacenamiento Los Naranjos se localiza en la parte sureste de Sinaloa, en el municipio de Concordia, sobre el Arroyo El Grande, correspondiente a la Región Hidrológica No. 11 (Presidio-San Pedro). El vaso de la presa lo conforman las ramificaciones de la Sierra Madre Occidental. Su cobertura vegetal son matorrales y en la cuenca de estudio sólo cuenta con la pequeña localidad de Los Naranjos, que es un 2% del área de la cuenca total. La zona de riego se ubica al suroeste de la boquilla de Los Naranjos y se desarrolla desde la localidad de La Concepción hasta la localidad de El Verde en el municipio de Concordia. Construcción de una presa de cortina con materiales graduados, líneas de conducción principal en tubería, red de distribución entubada y sistema de riego por gravedad. La ventaja principal de un sistema de baja presión con tuberías es que el agua se conduce entubada hasta el inicio del surco, disminuyendo al mínimo las pérdidas de conducción y además se tiene mejor control del agua aplicada a la parcela, de manera que es posible dar riegos más uniformes, con láminas más pequeñas y, por tanto, dar riegos más frecuentes.

La capacidad total de la presa será de 13.6 mm³ y su capacidad de conservación y de azolves de 10.0 mm³ y 0.58 mm³, respectivamente, con una altura de la cortina de 25 m a partir del lecho del cauce, con una longitud de corona de 509 m y un ancho de 10 m; el vertedor será de cresta libre para desfogar un gasto de diseño de 737 m³/s, y su obra de toma para un gasto de 1100 lps, para el riego de 860 ha, en beneficio de 251 usuarios. El monto total de inversión es de 289'613,826 pesos, beneficiando a las comunidades de La Concepción y El Verde con 2241 habitantes.

Segunda etapa del proyecto hidroagrícola Elota-Piaxtla, en San Ignacio

Esta segunda etapa comprende zona de riego, drenaje y caminos para 45 331 ha, en la zona centro del estado, entre las zonas de los distritos de riego 108, Elota-Piaxtla y 109, Río San Lorenzo, en parte de los municipios de Culiacán, Elota y San Ignacio. Con la Presa El Salto, en operación, se regarían 61 621 hectáreas.

- Presa Derivadora Ixpalino sobre el Río Piaxtla
- 89 km del Canal Piaxtla-San Lorenzo, en dos tramos
- Presa Las Juntas, sobre el Río Piaxtla, con una capacidad de conservación de 1,180.6 mm³.

° Costo: 10'236.06 mdp a precios privados o de mercado 2014, donde se incluyen los importes de la Presa de Almacenamiento Las Juntas, Presa Derivadora Ixpalino, Canal de

Conducción en Tramo Muerto, Zona de Riego (redes de distribución, drenaje y caminos); se construirán dos plantas de bombeo Piaxtla de Abajo sobre el Río Piaxtla y otra sobre el Canal Principal Piaxtla-San Lorenzo en el km 93+500, y obras civil y electromecánica para las instalaciones de generación de energía hidroeléctrica.

° Acciones en curso: se encuentra en actualización el documento de Análisis Costo-Beneficio del OCPN, de acuerdo con Circular No. 400.1.410.14.009 de fecha 13 de enero de 2014 emitido por la SHCP.

Corredor Turístico Competitivo y Sustentable en el Sur

A partir de un diagnóstico de 2012, con el apoyo del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), del Center for Responsible Travel (CREST), del Centro de Colaboración Cívica de México (CCC) y la participación de todos los sectores productivos, económicos y gubernamentales de la Región Sur, se acuerda trabajar en desarrollar una nueva política para fortalecer la competitividad del sector turístico y detonar el desarrollo regional.

Se define como visión conjunta el Posicionamiento de Mazatlán y el sur de Sinaloa como una región turística, competitiva y sustentable, con las siguientes metas:

- Oferta turística e inmobiliaria diferenciada a escala noroeste
- Desarrollo económico equilibrado, responsable e incluyente
- Fortalecimiento de los instrumentos de planeación del desarrollo

Para llevar a cabo lo anterior, se estructuran dos estrategias: la primera es la implementación de una metodología de buenas prácticas de sustentabilidad en la administración y operación hotelera y en la industria turística en general en Mazatlán, por ser el principal polo de desarrollo turístico de la región. La segunda, construir un modelo de turismo competitivo y sustentable, impulsando el desarrollo de un corredor que comprenda los polos turísticos existentes y potenciales de los cinco municipios del sur, desde las playas de Barras de Piaxtla, en San Ignacio, hasta Teacapán, en Escuinapa. El punto de inicio para construir este modelo y desarrollo del corredor es un diagnóstico de toda esta región que determine el plan de acción y el cual debería llevarse a cabo para la implementación de la metodología encaminada a obtener certificaciones y distintivos internacionales, como GSTC-D, posicionando al sur de Sinaloa como un destino competitivo y sustentable que responda a las tendencias del turismo mundial, atrayendo visitantes de mayor nivel de ingresos, así como inversionistas verdes.

D) Estrategia PEIL, Región Sur

B PLAN ESTRATÉGICO PARA EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA INDUSTRIAL Y LOGÍSTICA, ESTADO DE SINALOA

CODESIN / COORDINACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS / SECRETARÍA DE DESARROLLO ECONÓMICO / SECRETARÍA DE TURISMO / SECRETARÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA / SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS / MUNICIPIOS-IMPLANES SINALOA, MÉXICO

REGIÓN CENTRO	PILARES DE LA ALIANZA POR LA COMPETITIVIDAD				PILARES MODELO Hvm			
	BIOECONOMÍA	ECONOMÍA DIGITAL	TURISMO	LOGÍSTICA	SOCIAL	INFRAESTRUCTURA	POLÍTICO	ECONOMÍA
A) LOS EJES DEL PEIL PARA LA REGIÓN								
I.- CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD. CORREDOR MULTIMODAL ESTATAL								
1.- Autopista Federal 15D y Carretera Federal 15, tramo Mazatlán - Tepic (límite Edo.)								
2.- Vía de ferrocarril Guadalajara - Nogales								
3.- Aeropuerto Internacional Rafael Buelna de Mazatlán								
II.- PLATAFORMA ENERGÉTICA								
1.- Sistema Integral de Transporte de Gas Natural Norte - Noroeste								
2.- Central Eléctrica (1)								
III.- INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE								
1.- Ampliación y Modernización del Puerto de Mazatlán								
2.- Corredor Económico del Norte de México								
IV.- BIOECONOMÍA								
1.- Infraestructura Hídrica								
2.- Centro de Red en Frío								
V.- TURISMO								
1.- Grandes Proyectos								
2.- Pueblos Mágicos y Destinos Señoriales de Sinaloa								
3.- Amaitlán Garden City								
ÁREAS NATURALES								

TABLA 59. Los proyectos articulados para la Región Sur. Parte 1.
Fuente: Elaboración propia.