

**PUERTO DE VERACRUZ**

# Buscan detonar el comercio vía el Golfo

**El gobierno federal pretende relanzar esta administración portuaria para incrementar las actividades económicas en el territorio nacional**

**POR JOSÉ DE J. GUADARRAMA**  
jose.guadarrama@nuevoexcelsior.com.mx

La ampliación del **puerto** de Veracruz para fortalecer el comercio exterior de nuestro país se constituye como el plan portuario más importante de la presente administración, tras el fracaso del megaproyecto de **puerto** en Punta Colonet.

De acuerdo con cifras oficiales, tan sólo la ampliación del **Puerto** de Veracruz requerirá del 95 por ciento de las inversiones públicas y privadas que se realizarán en esta industria en los siguientes cuatro años.

De hecho, el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación para 2011 contempla una inversión pública total en puertos superior a tres mil 375 millones de pesos.

De esta cifra, mil 100 millones, es decir, 29.9 por ciento, será destinado únicamente al **Puerto** de Veracruz.

**Los proyectos entre manos**

De acuerdo con la cartera de inversión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) en materia de puertos, la ampliación del de Veracruz, en la zona norte, requerirá 41 mil 010 millones de pesos; de los cuales 14 mil 108 millones será dinero público y 26 mil 902 millones de

pesos de inversión privada; con las que se desarrollaría una capacidad instalada de 95 millones de toneladas anuales.

Tal proyecto sería el segundo más importante a ser licitado por la presente administración, luego de Punta Colonet.

Fuentes de la SCT indican que originalmente el proyecto para el **puerto** de Veracruz ha contemplado la ampliación natural en la zona norte para la **construcción** de terminales especializadas en contenedores, graneles agrícolas y mineral, fluidos y vehículos.

El programa incluye un rompeolas, dragado, relleno y muelles para 37 nuevas posiciones de atraque.

Se estima que entre los beneficios que la obra arrojará son el atender la demanda de transporte marítimo en el litoral del Golfo de México – Océano Atlántico, para el comercio exterior de la región central de México; así como el desarrollo de zonas de actividades logísticas.

La obra daría viabilidad al crecimiento futuro del **puerto**, reduciendo el nivel de saturación de la capacidad instalada y los congestionamientos en muelles, patios y áreas de almacenamiento, así como su eficiencia operativa y productiva.

El impacto de tal ampliación sería regional y ayudaría a los estados de México, Morelos, Puebla, Querétaro, Hidalgo, Nuevo León y la Ciudad de México.

**Las empresas que quieren participar**

Los expertos de la SCT reconocieron que entre las firmas que seguramente buscarán tener participación en el proyecto se encuentra Hutchinson Port Holdings (HPH).

Esta compañía por ejemplo invirtió poco más de 212 millones de dólares en 2009 en Veracruz y sus inversiones en este año ascenderán a 350 millones de dólares.

Entre las capitalizaciones más destacadas de HPH es la de Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz (ICAVE), mismas que han sido destinadas al desarrollo de cámaras frías para la desconsolidación y revisión de carga RF; además de que se trabaja en el desarrollo de un andén para manejo de carga por furgón.

Fuentes de la empresa indicaron que por el momento sólo saben del interés del gobierno federal por concretar la ampliación del **puerto** y tener los detalles de

la liberación de los **proyectos** y de las licitaciones, podrá evaluar su participación, aunque siempre habrá disposición para ello.

De acuerdo con la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la SCT, en 2009 las inversiones portuarias ascendieron a 7 mil 896 millones de pesos, de las cuales, cinco mil 376 fueron recursos públicos y dos mil 520 millones privados. Para 2010 el monto en puertos ascienden a siete mil 021 millones de pesos en participaciones públicas y privadas.

**Por qué invertir en puertos**

El secretario de Comunicaciones y Transportes, Juan Molinar Horcasitas, se ha referido en diversas ocasiones a la importancia que en el contexto mundial ya tienen puertos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

De acuerdo con Molinar, en la actualidad Manzanillo ya es más eficiente, rápido y barato que otros puertos. Incluso asegura que es catalogado como el



Fecha <b>16.09.2010</b>	Sección <b>Primera-Nacional</b>	Página <b>18</b>
----------------------------	------------------------------------	---------------------

**puerto** más importante dentro de América del Norte.

#### Y los otros...

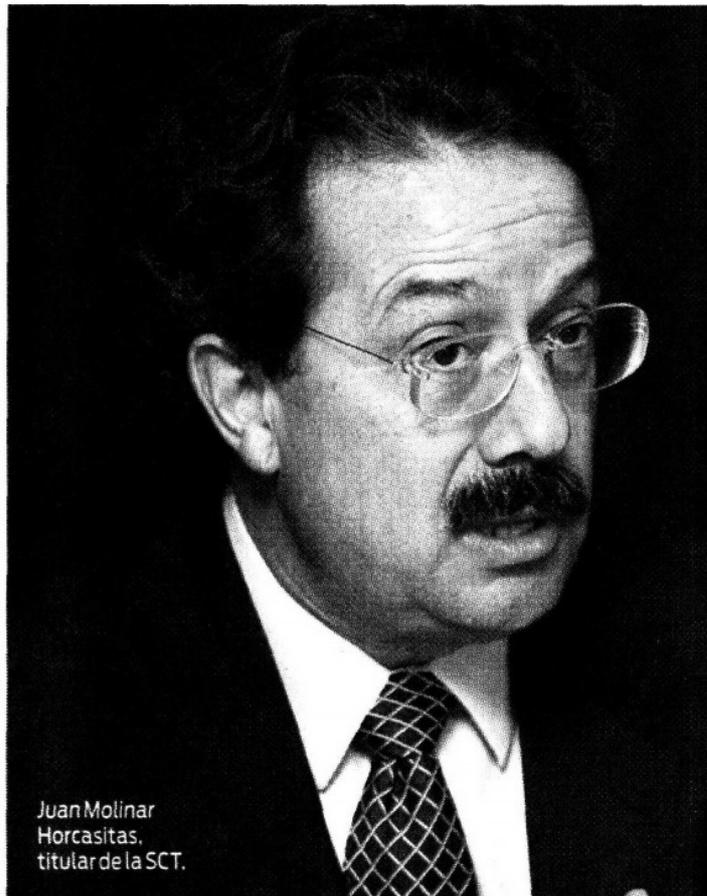
Entre los **proyectos** considerados en la cartera de licitaciones de 2010 destacan también la Terminal Especializada de Contenedores II de Lázaro Cárdenas, cuya inversión estimada es de seis

mil millones de pesos, mediante una fuente de financiamiento privada, un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones; con una capacidad de 2 millones de TEUs por año.

Se incluye la licitación de la Terminal Especializada de Contenedores de Guaymas, la cual absorberá una inversión estima-

da en 500 millones de pesos, con un financiamiento privado mediante contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones, con capacidad de 175 mil TEUs anuales (en una primera etapa).

En tanto, para la Terminal de Usos Múltiples de Mazatlán, se ha estimado una inversión por 405 millones de pesos.



**29.9**  
POR CIENTO  
de los recursos totales  
destinados a los puertos  
del país, serán para el  
de Veracruz

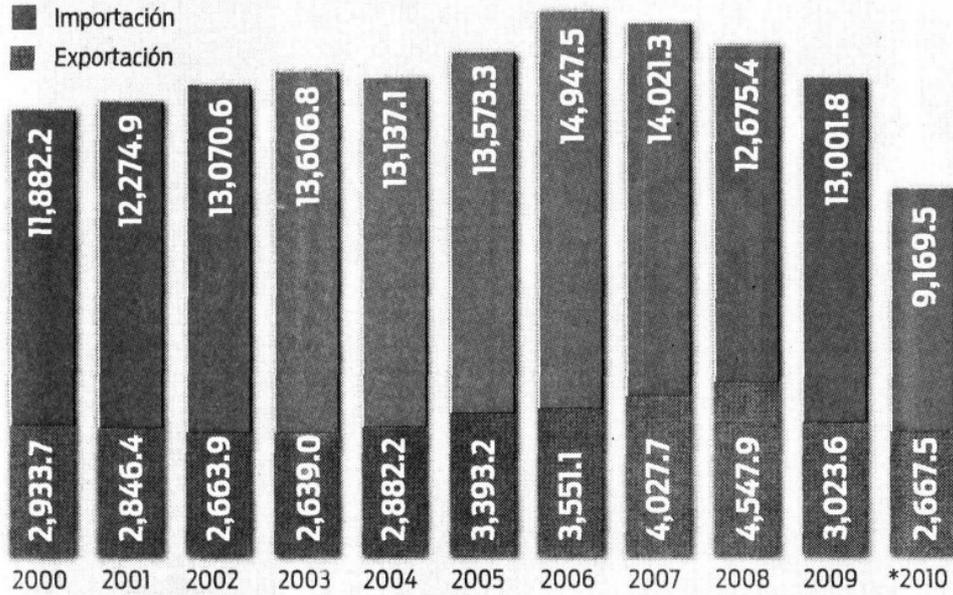
**95**  
POR CIENTO  
de las inversiones  
públicas y privadas de  
este rubro se las llevará  
el sitio comercial

Juan Molinar  
Horcasitas,  
titular de la SCT.

## Sus operaciones

Ante el fracaso de Punta Colonet, el gobierno pretende relanzar el Puerto de Veracruz.

### Movimientos anuales de carga (miles de toneladas)



Fuente: SCT. \*Enero agosto