

## Cautela de ICA en algunos planes de infraestructura

ICA se está manteniendo al margen de algunos planes de infraestructura del gobierno federal, que considera casos de negocio poco claros.

Uno de ellos, comentó Alonso Quintana, vicepresidente de administración y finanzas de la empresa, es el del puerto Punta Colonet, de seis millones de contenedores anuales, cerca de la frontera de México y Estados Unidos en el Pacífico, que fue pospuesto luego de la crisis económica del año pasado.

El puerto buscaba recibir parte del exceso de carga proveniente de Asia y dirigida al puerto de Long Beach en California. Pero luego de la crisis, Long Beach tiene capacidad no utilizada, dijo.

Otro proyecto poco atractivo, según Quintana, es el de un aeropuerto internacional en la Riviera Maya, en la costa del Caribe mexicano, que competiría con el de Cancún.

El aeropuerto “no hace verdaderamente sentido. Tienes que construir un aeropuerto de tres millones de pasajeros y no vas a llegar a esa marca hasta en siete u ocho años”. La compañía confía en el amplio financiamiento disponible por parte de las Afore, para seguir recibiendo fondos para sus proyectos, comentó.

“Justo ahora tenemos muchos proyec-

tos en los que tenemos propiedad de manera significativa y en los que podríamos diluirnos un poco, manteniendo el control e invitando a las Afore”, dijo.

El año pasado una subsidiaria de ICA, en la que es socio con Goldman Sachs, vendió 477 millones de dólares en certificados de capital de desarrollo (CKD) asociados a concesiones carreteras en el país, que fueron comprados por fondos de pensiones del país.

El directivo señaló que la empresa espera aumentar sus ingresos por el negocio de vivienda y operación de infraestructura en los próximos años, mientras sigue ganando contratos para construir carreteras y grandes proyectos.

ICA, con un portafolios que incluye caminos, hidroeléctricas y refinerías, obtiene actualmente cerca del 75 por ciento de sus ingresos de la construcción de grandes proyectos de infraestructura.

Otro 15 por ciento proviene de la operación de infraestructura, como carreteras con peajes, mientras que el 10 por ciento restante lo obtiene por la construcción de viviendas, agregó.

“Quizás en cinco años podríamos estar en una mezcla (...) del 60 por ciento en construcción, 20 por ciento en infraestructura y 20 por ciento proveniente de vivienda”, afirmó. (Reuters) ☒

