

La crisis económica frenó megaobras en el país

□ El proyecto de **puerto** Punta Colonet cambió de fechas continuamente

■ El PNI expuso obras que no pudieron avanzar

■ Solucionar saturación en el AICM nunca caminó

Margarita Solís Peña

En el último tercio del sexenio los que en su momento fueron llamados “los megaproyectos de infraestructura” siguen a la espera de tiempos económicos —y ahora políticos— mejores: el **puerto** de Punta Colonet y el aeropuerto de Riviera Maya.

Dionisio Pérez-Jácome llega a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) como el tercer funcionario en ese cargo de la actual administración, después de Juan Francisco Molinar Horcasitas y Luis Téllez Kuenzler.

Ambas licitaciones se han postergado y sólo queda en marcha la del aeropuerto de Riviera Maya. De la pretendida solución a la saturación del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, nada se ha avanzado.

La tarea pendiente para Pérez-Jácome es concretar los concursos de esos megaproyectos y licitarlos.

“Vengo aquí a dinamizar todo lo que esté en mis posibilidades para que sigamos **avanzando** todavía más rápido en los grandes **proyectos** de infraestructura que nos hemos trazado”, afirmó recientemente.

De acuerdo con el discurso del presidente Felipe Calderón Hinojosa durante la presentación del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 (PNI) el 18 de julio de 2007, el objetivo de su administración era ampliar la infraestructura necesaria para elevar la competitividad de la economía nacional, así como para convertir a México en una plataforma logística altamente competitiva.

Sin embargo, a menos de un año de publicarse la lista de **proyectos** del PNI, la crisis económica internacional se convirtió en el principal factor que impidió la **construcción** de ambos **proyectos** y de otros más pequeños.

El PNI se integra de una lista de 296 **proyectos**, y desde su creación, funcionarios, inversionistas, constructores e ingenieros consideraron ambos **proyectos** como fundamentales para detonar el desarrollo económico del país.

Todos los interesados observaron en el PNI la reactivación de una oportunidad para dar continuidad a **proyectos** de largo plazo en el país, más aún con la creación en febrero de 2008 del Fondo Nacional de Infraestructura

(Fonadin).

De más a menos

Durante los primeros cuatro meses de 2008 la SCT —dependencia federal encargada de desarrollar al menos el 40 por ciento de los **proyectos** enlistados en el PNI— se mantenía optimista frente a la licitación del megapuerto de Punta Colonet, con dos mil 700 hectáreas de extensión. Sin embargo, el inicio en 2008 de la actual recesión económica provocó que el entusiasmo se frenara ante el cierre de las fuentes de financiamiento que en su mayoría provienen de instituciones internacionales, llevando a las autoridades a modificar las fechas e incluso posponer el **concurso**.

En el PNI se indicó que la **construcción** de Punta Colonet se iniciaría en 2009 y concluiría —una primera etapa— en 2012; originalmente desahogaría el movimiento de carga desde Asia a Estados Unidos, ya que los puertos de Long Beach y Los Ángeles estaban saturados.

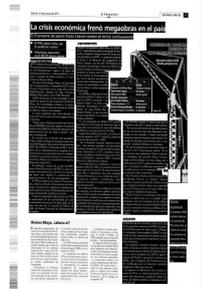
El 2 de septiembre de 2008 la SCT publicó por primera vez las bases de licitación, que involucraba una **inversión** de cinco mil millones de dólares y una **concesión** por 45 años.

A partir de octubre de ese año, ya con las crisis en los aparejos, la SCT comenzó a posponer las fechas del **concurso** a 2009.

“Por la delicada situación financiera mundial y tras efectuar consultas con operadores navieros, de puertos, de ferrocarriles e instituciones financieras, la SCT consideró conveniente y prudente extender el plazo para obtener el formulario”, aseveró Téllez, entonces titular de la dependencia federal.

Las condiciones no cambiaron y el plan se pospuso a abril de 2009, y se canceló posteriormente, pues de las más de 50 empresas interesadas sólo se mantenían tres; para entonces Molinar Horcasitas ya era el titular de la SCT. El proyecto comenzó a modificarse, “para adaptarlo a las nuevas condiciones de la economía internacional”.

En octubre de 2009 se modificaron las bases del **concurso** y se volvieron a publicar para licitarlo en 2010; ese año, sin embargo, aun con la



Fecha 14.01.2011	Sección Informe especial	Página 17
---------------------	-----------------------------	--------------

recuperación económica, las empresas e instituciones financieras mantuvieron sus reservas para participar en un proyecto que pretendía atender un mercado que apenas se recuperaba. Para entonces y a la fecha, los puertos de Long Beach y Los Ángeles permanecen subutilizados.

En diciembre pasado se anunció que será en “la primavera de 2011” cuando se vuelva a licitar.

“No es tanto (el interés) del operador portuario, sino las navieras que estén dispuestas e interesadas en este mercado, y hemos encontrado respuestas positivas. Estamos terminando el desarrollo de esas bases de licitación, que es complicado”, manifestó Molinar en diciembre.

En una de sus primeras entrevistas como titular de la SCT, Pérez-Jácome afirmó: “Sí, es un proyecto muy ambicioso. Dada la relevancia estratégica del proyecto Punta Colonet, tengo previsto platicar con mis colegas más a fondo aquí en la SCT, analizar los estudios, revisar y actualizar los diferentes escenarios que se establecieron y en su momento tomar una decisión sobre el proyecto”.

Para Francisco Kassian, director general de Stevedoring Services of America Mexico (SSAM), los puertos de Estados Unidos con los que competiría Colonet tienen una capacidad ociosa de 30 por ciento, por lo que se debe analizar bien la viabilidad del proyecto.

“Punta Colonet es un tema que vivió su momento, un **puerto** que no va a atender cargas mexicanas, sino los excedentes de los tráficos de Lejano Oriente a la costa de Estados Unidos que en su momento tuvieron problemas de capacidad”, señaló. La realidad de los excedentes cambió.

Carreteras

A pesar de que hay un mayor avance en la lista de los **proyectos carreteros** del PNI, los paquetes del Fideicomiso de Apoyo para el Rescate de Autopistas Concesionadas (FARAC) no han tenido el éxito esperado por la misma circunstancia que en los **proyectos** anteriores: la recesión económica.

Los paquetes **carreteros** iniciaron exitosamente el sexenio al recibir el gobierno federal una contraprestación de 44 mil millones de pesos por cuatro autopistas. En 2009 le siguió el paquete del Pacífico, que ganó la **constructora IDEAL**, pero el paquete del Noreste tuvo que ser modificado para su licitación, quedando pendiente el fallo para este mes.

El paquete de Michoacán será licitado en marzo de 2011 y se están preparando tres paquetes más: Querétaro, Campeche y Baja California. El objetivo también es lanzarlos el próximo año. ☒

Esfuerzos de promoción

En noviembre de 2009 el gobierno federal inició la promoción del PNI en Nueva York, con el objetivo de incrementar la participación de inversionistas internacionales en las licitaciones. En 2010 continuó la promoción en España, Francia, Canadá y China

**PROYECTOS DEL PROGRAMA
NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA 2007-2012**

(Presentado en julio de 2007)
Selección, principales obras

Proyecto	Estatus
Aeropuerto de Riviera Maya	Pendiente licitación
Puerto Punta Colonet	Sin avance
Red carretera FARAC	Avance parcial
Solución a Aeropuerto de la Ciudad de México	Sin avance
Trenes suburbanos 1, 2, 3	Avance parcial
Carretera Durango-Mazatlán	En ejecución
Carretera Tuxpan-Cd. de México	En ejecución

Fuente: SCT

