

CONSTRUCCIÓN

Se libraron obras del alza de tasas

Los grandes proyectos de infraestructura que ya habían arrancado en 2008 no sufrieron los ajustes que provocó la crisis financiera.

'Amarran' el financiamiento necesario

Esquivan la crisis obras en marcha

► Empresas como ICA o La Peninsular se salvan de los aumentos en las tasas de interés

Karla Ramírez

Aquellas megaobras que arrancaron su construcción en 2008 lograron salvarse de los efectos de la crisis, ya que sus financiamientos no sufrieron ajustes por el alza en las tasas de interés.

Por ejemplo, el Libramiento de la Piedad, que fue asignado a ICA en diciembre pasado, el cual tiene una longitud de 18 kilómetros y necesitará una inversión de 600 millones de pesos.

En agosto, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes lanzó las licitaciones de la carretera Durango-Mazatlán, que requerirán una inversión de casi 7 mil millones de pesos para la construcción de sus últimos 74.1 kilómetros.

Para ese proyecto, las constructoras ganadoras como La Peninsular "amarraron" el financiamiento sin

ningún problema.

"La Yesca, que si bien no es reciente, tiene financiamiento sin cambio alguno; todos y cada uno de los bancos que participan en el crédito sindicado han estado fondeando puntualmente cada mes", explicó José Luis Guerrero, director general de ICA.

En el caso, de la Línea 12 del Metro, que requerirá una inversión cercana a los 17 mil 500 millones de pesos, y el Túnel Emisor Oriente, que costará 9 mil 600 millones, el GDF y la Conagua, respectivamente, han estado pagando sin contratiempo con recursos presupuestales.

Según analistas de Project Finance, la mayoría de los licitantes presentaron durante 2007 y 2008 sus ofertas con financiamientos cerrados con algún banco, por lo que su ingeniería financiera no sufrió ajustes.

"Es decir, no se la juegan a ver si al ganar luego consiguen el financiamiento, es por eso que los principales proyectos que se licitaron en los últimos años no se han visto afectados por la crisis", reconocieron analistas de BBVA Bancomer y Santander.

El problema ahora lo enfrentan los nuevos proyectos, ya que se encuentran en un momento donde el crédito está cerrado.

Por ejemplo, en noviembre pasado se le dio a la constructora Omega la concesión para construir, operar y mantener el tramo Barranca Larga-Ventanilla, de la autopista Oaxaca-Puerto Escondido.

La firma ahora enfrenta algunas dificultades, ya que ganó sin tener el financiamiento cerrado y la obra tiene que arrancar su construcción este año.

Además, se esperan cambios en las próximas licitaciones de los paquetes de Aprovechamiento de Activos, donde incluso se analiza dividir la licitación en varias partes.

Este mes, la SCT espera recibir las ofertas para el Paquete del Pacífico, que incluye la construcción de más de 400 kilómetros de vías nuevas.

El Gobierno federal ha tenido que recurrir a garantías como créditos y deuda subordinada, aportados por Banobras y el Fondo Nacional de Infraestructura.



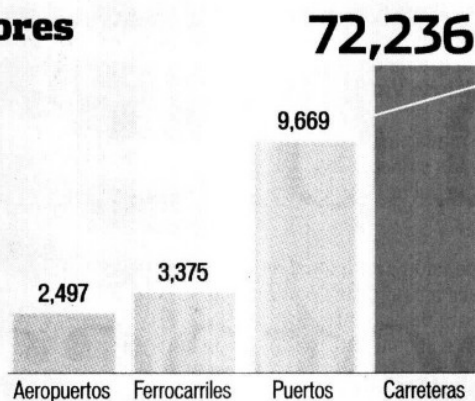
Continúa en siguiente hoja

Alistan motores

En 2009, la inversión en infraestructura de comunicaciones y transportes alcanzará niveles históricos, si privados participan de forma constante.

(Millones de pesos)

Fuente: SCT



Con alfileres

Algunos megaproyectos esperados para este año están sufriendo cambios debido a la situación financiera internacional.

- Se ha pospuesto desde el año pasado la licitación de la **autopista Mitla-Entronque Tehuantepec**.

➤ La presentación de ofertas para el **Paquete Pacífico**, bajo el esquema de Aprovechamiento de Activos, ha cambiado más de dos veces.
- Se estima que no se lanzarán las convocatorias para los **Paquetes Golfo de México y de Michoacán**.

➤ La Secretaría de Comunicaciones y Transportes se enfocará en los **proyectos carreteros con inversión pública**.