

ALICIA SALGADO

CUENTA CORRIENTE

dinero@nuevoexcelsior.com.mx



Lecciones del Farac II

El Paquete Carretero del Pacífico o Farac II, cuya subasta se declaró desierto el viernes pasado luego de que dos postores (Global Vía y OHL) se disculparon y no hicieron ofertas económicas y, los otros dos, (ICA de **Bernardo Quintana** e Ideal de **Carlos Slim**) presentaron propuestas por debajo del precio mínimo de referencia que se estableció en la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que encabeza **Agustín Carstens**, para asegurar que se le dé viabilidad a la licitación. Todo esto deja un par de lecciones que obligarán a replantear el Programa Nacional de Infraestructura.

La primera lección es que el paquete se diseñó para un entorno nacional y global diferente. Se integró con las carreteras y tramos de libramientos o conexiones a principios de 2008 y, por lo mismo, quedó demasiado grande para las condiciones de estrechez financiera que prevalecen en el mercado.

Aun cuando la Subsecretaría de Infraestructura, que encabeza **Óscar de Buen**, y Banobras, que dirige **Alonso García Tamez**, trabajaron para poner sobre la mesa una garantía del Fonadin y del propio banco con características excepcionales, el financiamiento para este tipo de proyectos hoy es escaso y limitado, lo que hace poco viable que consorcios que normalmente participarían con holgura hoy no estén dispuestos a ha-

cerlo si no se redimensionan los proyectos.

Además, las constructoras internacionales, como los grandes bancos de inversión, hoy acusan problemas de capital en sí mismas y, a diferencia de hace un año e inclusive antes del 13 de septiembre, no pueden apalancar los proyectos ni en los mercados locales y globales de bonos, porque el boom de estructurados se ha transformado en una increíble aversión a los mismos, y los créditos sindicados bancarios prestan en función de la viabilidad de repago que tienen los proyectos.

Antes de septiembre, según el Instituto de Finanzas Internacionales que dirige **Charles Dallara**, el flujo de financiamiento e inversión disponible para obras de infraestructura en América Latina se estimaba en casi 60 mil millones de dólares, pero en enero, dicha cantidad bajó a menos de 20 mil millones y el costo del financiamiento se incrementó en 450 puntos base en promedio, además de que la incertidumbre sobre los mercados financieros y las instituciones globales hacen muy difícil armar estructuras con plazos superiores a dos o tres años.

En retrospectiva, el Paquete del Pacífico se armó en condiciones distintas y resultó muy grande, por lo que más que un fracaso la adjudicación de la subasta, su revisión abre la posibilidad de fraccionarlo para ajustar los paquetes a lo que el mercado está dispuesto a tomar en las condiciones de restricción

de crédito, inversión y financiamiento vigentes.

Esto porque la alternativa de replantear el programa de infraestructura requiere un gran diálogo entre el gobierno (y el mismo presidente **Calderón**) con los empresarios que tienen liquidez y capacidad de convocatoria.

Recordemos que está en curso la licitación del Suburbano III (el segundo), OHL, que dirige **José Andrés de Oteyza**, no acepta el incremento de tasa y exigencia de garantías que le ha impuesto BBVA de **Ignacio Deschamps**, y Santander, que dirige **Marcos Martínez** (por cierto, Banobras está revisando el proyecto), está en el pipeline el Paquete del Noreste, la carretera Mitla-Tehuantepec y Valles-Tamuín, las plantas de tratamiento de aguas y, por mucho ingenio financiero y presupuesto, el que no se estanque el Programa Nacional de Infraestructura requiere del financiamiento del sector privado.

De Fondos a Fondo

La decisión del Tesoro Estadunidense de **Tim Geithner** de convertir sus warrants preferentes en 36% de las acciones de Citigroup, ha cambiado en mucho la situación de Banamex. En diez días, un equipo formado por las personas de mayor especialización de la SCHP, encabezada por **Agustín Carstens**, del Banco de México, liderado por **Guillermo Ortiz**, y de la CNBV, que preside **Guillermo Babatz**, emitirán una resolución en torno a la situación legal del Grupo



Fecha 02.03.2009	Sección Dinero	Página 5
----------------------------	--------------------------	--------------------

Financiero Banamex, que dirige **Manuel Medina Mora**.

Dado que el gobierno de **Barack Obama** tomó la decisión de capitalizar al banco más relevante de su sistema en los términos inscritos en el Tratado de Libre Comercio de Norteamérica como “acciones y medidas prudenciales razonables” para proteger al sistema, es probable que el artículo 13 de la Ley de Instituciones de Crédito se considere bajo un ángulo de colaboración bilateral.

En 1995, el gobierno mexicano tomó medidas prudenciales similares que son razonables a la luz de la debilidad de una institución o su sistema, y se imple-

mentaron sin cuestionamiento por Estados Unidos o Canadá, dado que la intervención del gobierno mexicano se permitía en virtud del tratado, como ocurrió cuando se tomó el control de algunas instituciones que implicó barrer acciones y obligaciones de extranjeros. Esto es algo más complejo que leer dos renglones de un artículo y decir que se tiene que vender un grupo financiero tan relevante.

En cuanto a la presión que ha ejercido el Sindicato Nacional de Trabajadores de Transportes, Transformación, Aviación, Servicios y Similares (SNTTTASS) que encabeza **Miguel Ángel Yúdice** en contra de la navie-

ra Cruceros Marítimos del Caribe (CMC), de la familia **Molina**, ésta analiza cerrar y solicitar la cancelación de la ruta que opera en Cozumel y la Riviera Maya, pues sostienen que su operación se volvería inviable por las condiciones que exige el sindicato, pese a que no tiene la titularidad del contrato de los casi 300 empleos directos.

Por lo pronto, CMC inició pláticas en la SCT, que encabeza **Luis Téllez**, para evaluar la posibilidad de que la empresa, con 35 años de servicios en el Caribe, se retire de la concesión de las rutas marítimas y las consecuencias en cuanto a la suspensión del abasto de productos a Cozumel.