



Empresa

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

Se tambalea Punta Colonet

Ubicado como el proyecto estelar del gobierno actual, la joya del sexenio en materia de inversión y creación de empleos, Punta Colonet se encuentra en un impasse ante la reversa de las empresas que lo arropaban... y la incapacidad del gobierno para jugar solo

Estamos hablando de un complejo integral en Baja California, a 150 kilómetros de Ensenada, en cuyo eje habría un puerto marítimo, una serie de maquiladoras para dar valor agregado a las mercancías en ruta de salida, y como pilón un aeropuerto en la propia Ensenada.

De hecho, estaríamos hablando de una nueva ciudad, a la que conectaría, adicionalmente, una ruta de ferrocarril. De acuerdo con los cálculos iniciales, el proyecto reclamaría una inversión de entre 8 y 9 mil millones de dólares, es decir alrededor de mil más de lo que habría requerido la frustrada terminal aérea en los ejidos de San Salvador Atenco.

La razón central del eventual fiasco frente a la exigencia de infraestructura en el país es que la situación económica de Estados Unidos provocó el desvanecimiento de la coyuntura que permitía ubicar una salida a la mexicana frente a la saturación de los puertos en Los Ángeles y Long Beach, sembrados como uno y dos del país del norte, frente al incontenible flujo de comercio asiático.

Lo cierto es que el escenario empezó a nublarse a partir de marzo pasado, cuando la Secretaría de Comunicaciones y Transportes alteró la ruta crítica al cancelar la publicación de las bases de licitación, en cuyo eje se hablaría de inversión privada total... cuya recuperación llegaría en 10 años, es decir 35 menos de lo que duraría la concesión. Antes de ello se había soltado una serie de dimes y diretes sobre el asunto, que hablaban de favoritismo hacia algunos de los competidores por los contratos.

De entrada, se hablaba que la construcción del ferrocarril con proa hacia la frontera con Estados Unidos para interconectar a las firmas del ramo se le concedería al magnate Carlos Slim Helú vía su empresa Ideal, en sociedad con Ferromex, es decir el brazo ferroviario del grupo México de Germán Larrea Mota Velasco, además de la empresa estadounidense Burlington Northern Santa Fe Railway.

Como recordará usted, Slim le vendió el troncal

de ferrocarriles de carga Ferrosur al propio Ferromex, en una operación en la que se mantuvo como su socio. La sospecha se fundamentó en un supuesto corte a la medida realizado por la firma Mercer Management Consulting, a la que se encomendó el diseño total del proyecto.

El caso es que el exsubsecretario de Transportes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Manuel Rodríguez Arregui, a quien se encargó el diseño inicial del proyecto y su coordinación, fue hasta el inicio del sexenio anterior director general de la empresa consultora, lo que lo convirtió en juez y parte. Y el problema más allá es que, a contrapelo de la supuesta neutralidad con que actuaría el gobierno para evitar suspicacias, se nombró para encabezar el proyecto a Bernardo Martínez, hombre de confianza del exgobernador de Baja California, Eugenio Elorduy.

La paradoja del caso es que concebido el puerto de altura de Punta Colonet como rival del Canal de Panamá en la rebatía por la clientela con proa hacia Estados Unidos, la empresa constructora Ideal de Carlos Slim fue contratada para realizar ampliaciones en la infraestructura de éste, lo que lo habría convertido en jugador de doble tablero. Lo curioso, además, es que si al hacerse pública la posibilidad del proyecto había una catarata de firmas en la pelea por la jugosa concesión portuaria, la lista se redujo hasta hace unas

semanas a sólo dos de ellas: SSP México y Hutchinson Port. Este último acaba de declarar que la alternativa "requiere de una buena pensada".

En la lista original para algunas de las partes del proyecto estaban Marina Terminal Corporation, China Shipping, All Real State, International Container, Terminal Service, ARM Terminals, Marines Lines, Dubai Port World, Union Pacific, Group Piza International, Hyundai Marshall Marine, Kansas City Southern y Entorna Juricen Aduanales.

Ahora que, abierta la posibilidad del proyecto desde el sexenio pasado, ésta se topó con un primer obstáculo: el reclamo de una empresa nacional que tenía derechos de propiedad sobre la tierra... con opción, decía, de construir un puerto marítimo.

Más allá, se inició una rebatía con el Grupo Aeroportuario Centro Norte ante la exigencia de construir un aeropuerto en Ensenada para darle mayor



Continúa en siguiente hoja

Fecha 25.06.2009	Sección Finanzas	Página 4
----------------------------	----------------------------	--------------------

valor a la infraestructura.

Adicionalmente, surgieron diferencias entre los gobiernos federal y local, ambos de filiación panista, ante el reclamo de ejidatarios, además de ecologistas del uno y otro lado de la frontera.

El mal augurio, pues, ha perseguido a Punta Colonet. Se derrumba el proyecto del sexenio.

BALANCE GENERAL

Le comentábamos ayer que la Comisión Federal de Competencia había rechazado en definitiva la posibilidad de concentración de las empresas que operan dos de los tres troncales en que se dividió a los Ferrocarriles Nacionales de México a su privatización, es decir Ferromex y Ferrosur. Bien, pues el asunto no quedó ahí. Comprobada la operación conjunta de las firmas y su consiguiente manipulación de tarifas para no hacerse daño en detrimento de la competencia, el organismo encabezado por Eduardo Pérez Motta les aplicó una multa de 419.1 millones de pesos, la máxima permitida por la ley frente a prácticas monopólicas absolutas. El caso es que el golpazo salpica también a dos empresas del magnate Carlos Slim: el Grupo Carso como tal y la Sinca (Sociedad de Inversión de Capitales) Inbursa, dado que a la venta de Ferrosur a Ferromex se quedaron con una parte del capital conjunto. Las multas para las firmas de Slim, incluidas en el paquete total, alcanzan 82 millones 260 mil pesos para cada una.

RAYOS Y CENTELLAS

Aunque en el papel las empresas turísticas corean tres hurras al aire por el advenimiento de la campaña Vive México con que se pretende reactivar el turismo interno tras el paréntesis provocado por la contingencia de la epidemia de influenza, en la práctica lanzan rayos y centellas contra el gobierno por no instrumentar la segunda parte. Estamos hablando de promover el turismo internacional, cuya caída llegó a niveles patéticos. La razón tras el freno, en la antesala de la temporada de verano, es que se pretende que sea el presidente Felipe Calderón quien dé el banderazo inicial. El problema es que en plena temporada electoral el asunto se vería como promoción a la causa partidista del gobierno. Y si el rey no puede, pues que se amuelen los súbditos.

FAMSA APENAS

De acuerdo con la Comisión Nacional Bancaria y de Valores, hasta abril pasado el banco menos capitalizado del sistema, si bien tres puntos más allá del mínimo exigido, es Ahorro Famsa, cuyo índice se ubica en 11.33% en relación a su cartera. Le siguen, entre los bancos de alcance nacional, HSBC, con 11.93; Santander, con 13.28; Azteca con 13.36 y Banregio con 13.97. Del otro lado de la moneda, los mejor capitalizados son Wal Mart, con 62.82; Inbursa, con 22.14; Bansi, con 19.44, y Mifel, con 19.04.