

CORPORATIVO

Rogelio Varela

Meten ruido al puerto de Tuxpan

Tuxpan se ha convertido en la manzana de la discordia para ampliar el comercio marítimo en el Golfo de México.



Juan Molinar.



Luis Miguel Álvarez.



Alonso García.

Ya le había comentado que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de **Juan Molinar Horcasitas**, se ha enfrentado a una serie de escollos para avanzar en la expansión de Tuxpan, una terminal marítima que habrá de competir con Veracruz.

Estamos hablando de que la ampliación de la terminal portuaria tendría una zona de influencia de 500 kilómetros de radio, lo que no sólo impulsará la capacidad de exportación sino que hará más eficiente la logística en la zona centro del país.

Y es que Tuxpan, además de la terminal que le comento, contará con una supercarretera de concreto hidráulico que podrá mejorar su conectividad con el Estado de México, el Distrito Federal, Hidalgo, Morelos, Veracruz, Querétaro, Puebla y Tamaulipas.

Añada que se ve como la terminal que permitirá desahogar la carga que ya no puede soportar Veracruz y que tiene como destino mercados diversos como Estados Unidos, Canadá, Venezuela, Cuba, Puerto Rico, Costa Rica, Trinidad y Tobago, Argentina, Chile y Brasil, además de tener como perspectiva el comercio con África, Francia, Alemania y España, en productos de granel agrícola, granel mineral y acero.

La próxima semana se espera la publicación de la convocatoria para licitar un muelle de carga general, lo que obligará a las empresas interesadas a presentar sus propuestas de inscripción.

Empero, la nota es que algunas compañías opositoras a este proyecto están promoviendo la idea de que esa licitación beneficia sólo a la compañía Rivas del Pantépec, SA de CV.

La realidad es que una de las empresas que

resultaría severamente afectada con un puerto de carga en Tuxpan, es la compañía china Hutchison Port Holdings (HPH), que preside **Jorge Magno Lecona** y que lleva 15 años controlando el mercado, es decir, el 90 por ciento del manejo de contenedores que entran al

país por Veracruz, un negocio que sólo por la descarga de barcos representa entre 80 y 110 millones de dólares al año.

El caso es que no obstante el descrédito que se pretende echar sobre Tuxpan, han mostrado su intención de participar seis empresas: Infraestructura y Servicios de Terminales de Altamira, SA (ISTASA), Grupo TMM, Grupo Ultramar (de origen chileno), Infraestructura Portuaria Mexicana (IPM), de Tribasa, la compañía marítima Pacnav, el Consorcio Integral de Comercio Exterior (CICE) y Rivas del Pantépec (consorcio formado por SSA México, que dirige **Francisco Kassian** y el actual Grupo Braniff).

De hecho, muchas compañías navieras quieren que haya una competencia real para HPH y han buscado otros puertos del Golfo de México, como Altamira, pero para su sorpresa se han encontrado que Altamira Terminal Portuaria (ATP) está empatada con las estrategias comerciales de HPH.

Es por ello que con estas prácticas monopólicas las navieras propietarias de los barcos portacontenedores creen que Tuxpan será la opción para reducir el costo logístico desde y hacia México, y adicionalmente evitar las condiciones monopólicas en la recepción de carga.

Como se recordará, en noviembre del año pasado se canceló el concurso debido a las inconformidades de las mismas empresas.



Fecha 12.11.2009	Sección Negocios	Página 16
----------------------------	----------------------------	---------------------

Oficialmente sólo quedó "insubsistente" la licitación, pero ahora resurgen los mismos argumentos de que no hay equidad debido a que SSA México tiene el terreno más cercano al muelle, mientras que si gana otra empresa el concurso deberá buscar sus propios terrenos para la terminal, ya que lo único que se licita es un frente de agua.

En fin, ahora que el jefe del Ejecutivo habla de acabar con los monopolios privados sería conveniente que el comercio marítimo cuente con más opciones para crecer, siendo una de las cartas fuertes el puerto de Tuxpan.

La ruta del dinero...

Se agota tiempo para el SME

La movilización que planteó el SME, de **Martín Esparza**, si bien desquició a la ciudad de México, se quedó corta en su convocatoria, lo que habla de que más electricistas acudirán a cobrar sus finiquitos ante la extinción de esa empresa. Por lo pronto, el Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE), al mando de **Luis Miguel Álvarez Alonso**, trabajará horas extra para recibir todas las solicitudes que se presenten hasta el viernes. Como es público, las indemnizaciones que se están pagando incluyen los alcances que marca la ley, el contrato colectivo y un bono extraordinario, conceptos que en conjunto implican pagos por alrededor de dos años y medio de sueldo. Hasta el martes había cobrado su liquidación el 53.4 por ciento de los extrabajadores de Luz y Fuerza del Centro.

Canadevi pide simplificación

Se llevó a cabo en la Riviera Maya la XX Convención Nacional Canadevi que preside **Ismael Plascencia**, el foro más importante del sector vivienda. A la reunión acudieron **Ariel Cano Cuevas**, **Víctor Borrás Setién**, **Javier Gavito Mohar** y **Manuel Pérez Cárdenas**, titulares de Conavi, Infonavit, SHF y Fovissste, respectivamente. De lo relevante de la encerrona, destaca la petición de Plascencia de mantener abierta la llave del financiamiento, pero al mismo tiempo avanzar en lo que se ha definido como fase cero regulatoria. La idea es coordinar y simplificar los trámites relativos a la construcción de casas, tanto a nivel federal como los relativos a las autoridades estatales y municipales, ya que la lentitud y costo de dichos trámites ha encarecido el precio de las viviendas.

Fonadin canaliza 32 mil mdp

Ante las críticas en torno a que no se ve la inversión en infraestructura, hoy participará en el 25 Congreso Nacional de Ingeniería Civil el titular de Banobras, **Alonso García Tamés**. Le adelantó que García Tamés presentará un informe de avances del Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), que cuenta con 32 mil millones de pesos para promover proyectos principalmente en cuatro sectores: comunicaciones y transportes, medio ambiente, hidráulico y turismo. Y es que la petición de las constructoras es que en 2010, a pesar del ajuste presupuestal en puerta, se pueda mantener la inversión en infraestructura para evitar un desplome mayor del PIB, que este año habrá de caer 7 por ciento.

rvarela@elfinanciero.com.mx