

INDUSTRIA

Planean un corredor industrial de 300 km

El proyecto México Istmo, Puerto de América, se presentará a los chinos que llegan hoy con su líder Xi Jinping



POR FELIPE GAZCÓN
felipe.gazcon@gimm.com.mx

El proyecto México Istmo: El Puerto de América-La Ruta de Desarrollo del Sureste, que requerirá de una inversión total de 60 mil millones de dólares en los próximos 30 años, y en el cual se invitará a participar a los inversionistas de China que llegan hoy al país durante la visita de Estado del presidente de esa nación Xi Jinping, “se trata del primer plan integral de la historia del país para facilitar el tráfico de mercancías de alta densidad económica desde Asia hasta Europa y el Este de Estados Unidos, con valores agregados en nuestra nación”, explicó Julio Millán.

El presidente de Consultores Internacionales SC, empresa que fue seleccionada por varios empresarios interesados en el proyecto para desarrollar el plan de edificación y presentárselo a los visitantes chinos, como publicó ayer **Excélsior**, expuso que se prevé un corredor industrial en una franja de 300 kilómetros, mediante la cual se unirán dos importantes puertos: el de Coatzacoalcos, Veracruz, en el

Atlántico, y Salina Cruz, Oaxaca, en el Pacífico.

Dichos puertos, según el documento, ya han demostrado en el pasado que pueden consolidar un servicio multimodal a través del tráfico marítimo contenerizado y el transporte **ferroviario** para unir estos dos océanos y generar una derrama económica en la región y el país.

Solución internacional

El proyecto de 29 cuartillas, en poder de **Excélsior**, resalta que se requieren mayores y seguras inversiones tanto para la modernización y ampliación de estos puertos, como para las **vías férreas** y las carreteras conexas, a fin de avanzar en la concreción competitiva de este Puerto de América, que igualmente se perfila como una solución a la saturación actual y futura de los puertos en la costa oeste de EU y del Canal de Panamá.

Millán, quien participó en la elaboración del proyecto por encargo de la asociación de Empresarios México Istmo: El Puerto de América A.C., recordó que desde la época de Porfirio Díaz ya había otros planes de hacer un canal por el Istmo, los cuales no prosperaron. En la época de López Portillo se pensó

en unir ambos puertos por medio de un **ferrocarril**.

“No obstante, el plan Puerto de América es el único integral, donde hay expansión regional”.

Se pretende desarrollar un sistema de transporte intermodal que permita la transferencia de mercancías en contenedores de barco a muelle en la terminal especializada existente en Salina Cruz; de muelle a **ferrocarril** o auto-transporte en Salina Cruz, para su traslado a la terminal especializada existente en Coatzacoalcos, y de ésta terminal a barco portacontenedor y viceversa.

En el documento se argumenta que la ubicación muestra que es una zona económica estratégica para el paso comercial tanto nacional como internacional, no sólo por su papel en las rutas marítimas entre Asia y Europa y la costa este de EU, sino también por su integración a través del **ferrocarril**-puertos-carreteras.

Además, habría que sumarle su importancia turística y de desarrollo social al crear empleo y llegada de divisas, así como por su relevancia energética.

Se proyecta el desarrollo de un tren que se mueva con energía solar o hidrógeno, a través de vías inteligentes. Este es un punto en el que los inversionistas chinos podrían estar interesados en entrar con recursos.



Continúa en siguiente hoja

“Para detonar este proyecto que coadyuvará a mejorar las condiciones sociales de la región con más y mejores empleos, así como consolidar los encadenamientos productivos, es vital un mejoramiento a la infraestructura y dar un impulso a la conformación de un Corredor de Transporte Multimodal con servicios logísticos puerto a Puerto”, se lee en el documento.

Será necesario dotar al ferrocarril del Istmo de Tehuantepec y a los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz del equipamiento e infraestructura necesarios para tener la capacidad de transportar 150 mil contenedores anualmente, además de otras cargas.

También se requerirá contar con infraestructura adecuada para detonar un desarrollo económico sostenido de la región.

60 MIL

millones de dólares en 30 años costaría el edificar el plan Puerta de América en el Istmo



Desde la época de Porfirio Díaz había planes de un canal en el Istmo.”

JULIO MILLÁN
PRESIDENTE DE CONSULTORES INTERNACIONALES S.C.

Efectos
Impulsar la zona traería más empleo y desarrollo del sureste del país.

OPORTUNIDADES

AL y el Caribe: movimiento de mercancías a 2011. TEUS= Movimiento de contenedores.

PAÍS	TEUS	PARTICIPACIÓN
Brasil	7,909	9.1%
Panamá	6,630	16.0%
México	4,226	10.2%
Chile	3,393	8.2%
Colombia	2,845	6.9%
Argentina	2,131	5.2%
Jamaica	1,892	4.6%
Perú	1,805	4.4%
Ecuador	1,527	3.7%
R. Dom.	1,382	3.3%
Venezuela	1,335	3.2%

100%

ES IGUAL A

41,317

TEUS EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



Se trata del primer plan integral en la historia del país para facilitar el tráfico de mercancías de alta densidad económica.”

150 MIL

contenedores al año se esperaría transportar en los puertos locales con este plan

¿POR QUÉ INVERTIR EN ESTE PROYECTO?

Los puertos en el Istmo de Tehuantepec presentan, como atractivo para las rutas del mercado potencial, las siguientes características, además un conjunto de ventajas competitivas en relación a otros en AL:

- Disponibilidad de carga local en contenedores.
- Disponibilidad para navieras de combustible “Bunker oil” en Coatzacoalcos y Salina Cruz de manera estable y a precios y cantidades internacionales.
- Rutas alternas a Panamá y Long-Beach-Houston (307 km vs. mil 585 km).
- Posibilidad de cambio en la estructura de capital de las navieras por una mezcla diferente de barcos portacontenedores y por una disminución en el número de embarcaciones requeridas para ofrecer el servicio.
- Volumen y dinamismo en el crecimiento de los flujos de carga en contenedores.
- Importancia regional en el comercio marítimo, infraestructura e innovación en sistemas de logística.
- Ventajas de localización geográfica en función de los principales ejes del comercio marítimo internacional.
- Posibilidad de crear rutas directas e indirectas entre América del Norte, Asia y Europa.

Fecha 04.06.2013	Sección Dinero	Página 9
----------------------------	--------------------------	--------------------

