



Corredor del Istmo no sule, complementa al de Panamá

LILIANA PADILLA, PANAMÁ

El corredor interoceánico ampliará la distribución de carga en México y el comercio con EU, de acuerdo con expertos consultados por MILENIO. PÁGS 8 Y 9

Proyecto de la 4T

Según especialistas, la obra mexicana no será competencia, pero tiene una ventaja: ampliará la distribución de carga y la conectividad de Norteamérica con Sudamérica, Asia y Europa

Mercado interoceánico

Corredor del Istmo no sule el Canal de Panamá, lo complementa

Reportaje

LILIANA PADILLA
PANAMÁ

México quiere su pedazo de mercado interoceánico pese a que enfrente tiene el Canal de Panamá, por donde cruzan unos 30 buques diario y al año significan 6 por ciento del comercio marítimo mundial, equivalente a ganancias de 3 mil millones de dólares.

En este escenario, se prepara al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec no solo para ser un complemento del canal, sino para desfogar el mercado marítimo y crear uno propio que beneficie a algunos de los estados más pobres de México.

La economista Silvia Marucci, quien desde 1995 trabaja en la administración del Canal de Panamá y es gerente de Análisis de Mercado, subraya que el tamaño de las dos operaciones es muy diferente, pero reconoce que México tiene una ventaja frente al co-

rredor centroamericano: la distribución de carga interna.

“A diferencia de Panamá, que es una economía de servicios, México es un país que tiene mucha producción y eso le beneficiará”.

—¿Prevé competencia?

—Es que no se pueden comparar. En el istmo usarán tren y un medio terrestre nunca competirá con la economía a gran escala que ofrece el canal al comercio mundial. Mientras un buque transporta 15 mil contenedores, un ferrocarril puede llevar 2 mil. El corredor no es un reemplazo ni una competen-



cia para el canal, pero sí es un complemento. Es parte del desarrollo logístico que cada país necesita.

Rafael Marín Mollinedo, encargado del Corredor Interoceánico, ha dicho que el desfogue es el atractivo del istmo: “El problema del canal es que está saturado, igual que otros puertos como Long Beach y Prince Rupert. Nuestro atractivo es establecer 10 parques industriales”.

México, la economía 15 en el mundo, ocupa el lugar 12 con más exportaciones, pero además es el principal socio comercial de Estados Unidos y con el corredor se estará a tres días de navegación de la costa este estadounidense y de la costa del golfo, lo cual incrementará la relación comercial, destaca.

Debido a la pandemia se han incrementado casi 10 veces los costos de los fletes marítimos de Asia a Estados Unidos, por lo que el proyecto del Corredor Interoceánico será una plataforma logística que impulsará la conectividad de Norteamérica con Sudamérica, Asia y Europa, y establecerá condiciones para detonar la inversión privada.

En el trazo de los 309 kilómetros de vías férreas del corredor —que se construye de Salina Cruz, Oaxaca, a Coatzacoalcos, Veracruz— se permitirá el cruce de petróleo a través de ductos, contenedores y graneleros, y se estima que el tiempo se reduzca de siete a cuatro horas.

El Canal de Panamá ha sido, desde 1914, la fuente de riqueza para ese país: lo ha convertido en la potencia económica de Centroamérica. Aunque no es comparable, la idea del gobierno mexicano en el Istmo de Tehuantepec es detonar la economía de manera similar mediante una intervención radical basada en el comercio interoceánico, una que eleve el nivel de vida de sus

habitantes, de Veracruz a Oaxaca, como sucedió con los panameños.

Por el canal panameño y sus tres juegos de esclusas cruzan portacontenedores, buques de gas natural licuado y petróleo, graneleros, portavehículos y hastacrueros. Por el Corredor Interoceánico cruzarán ductos de petróleo y por las vías férreas, contenedores con granos, además de contenedores que facilitarán importaciones y exportaciones, por eso serán un complemento y no competirán entre sí por el comercio marítimo mundial.

“No lo vemos como algo que va a ser un reemplazo o una competencia para el canal, sino más bien un complemento. Es parte del desarrollo logístico que cada país necesita y que yo, en particular, lo veo como algo ventajoso para México en términos de la distribución de carga que va a poder hacer internamente. Porque, a diferencia de Panamá, México es un país que tiene mucha producción. Panamá es una economía más de servicios que de producción de todo tipo, y nosotros somos un país de paso”, destaca Marucci.

Esa intervención radical, como se le ve en Palacio Nacional, significa la reparación de vías férreas y la construcción de muelles en los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, además de infraestructura básica y desarrollo social. Por eso el proyecto, que espera ser concluido en 2023, intenta ser la panacea para el comercio internacional mexicano.

“Hay mucho analfabetismo, inseguridad y miedo”, dice José Manuel Urreta, presidente de la Asociación Nacional de Consejos Empresariales Regionales, quien, no obstante, cree que el corredor será un detonante eco-

nómico para el istmo.

—Hay quienes comparan el corredor con el Canal de Panamá.

—No, no tienen comparación, son naturalezas totalmente diferentes. El corredor tendrá dos puertos de carga y de descarga de mercancías, que podrán transitar al Pacífico y llegar al mercado asiático; o transitar al golfo e impactar no solo a Estados Unidos, también a los mercados europeos.

Para Urreta, “lo más importante es garantizar la certidumbre jurídica para los inversionistas, pero también garantizar el estado de derecho en una zona marginada y afectada por el crimen. De otra manera, ¿cómo vamos a lograr que empresas nacionales y extranjeras nos tengan confianza?”.

Para esa certeza jurídica, la secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano interviene también en el megaproyecto. Como lo hizo con el aeropuerto Felipe Ángeles o el Tren Maya, invirtió 2 mil 400 millones de pesos para programas de reordenamiento, de vivienda, de empleo y de recuperación de espacios públicos.

Su titular, Román Mayer, cuenta que el canal, por donde transitan alrededor de 280 millones de toneladas de carga al año, se encamina hacia su saturación. “El corredor ayudará a despejar parte del tráfico marítimo, pero su potencial no se verá hasta dentro de tres décadas, por lo menos. Había que empezar en algún momento y este momento es con este gobierno”.

El corredor fue una promesa de campaña de Andrés Manuel López Obrador para llevar a México a competir en el comercio marítimo y detonar la economía en una zona que ha sido marginada históricamente.

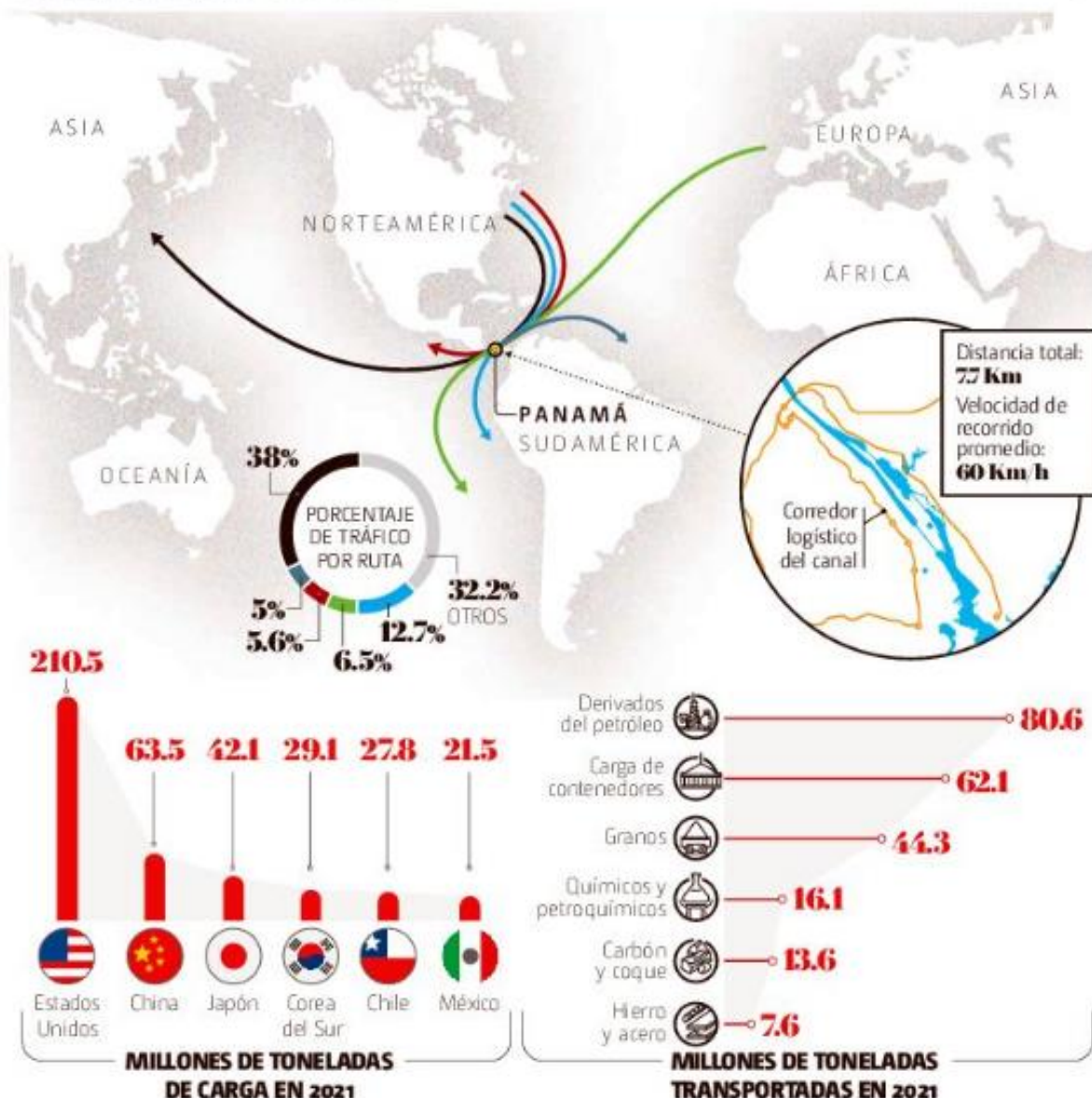


Con una vía de 309 kilómetros y 10 polígonos de desarrollo e innovación, ubicados en Oaxaca y Veracruz, conectará los océanos Atlántico y Pacífico, un sueño desde la época del porfiriato, y contará con inversión de más de 3 mil 900 millones de pesos.

Principales rutas del Canal de Panamá

Por sus 80 kilómetros de (terrestres y marítimos) transita cerca de 3% del comercio global

- Costa este de EU-Asia
- Costa este de EU-Costa oeste de Sudamérica
- Europa-Costa oeste de Sudamérica
- Costa-Costa de Sudamérica
- Costa este de EU-Costa oeste de Centroamérica

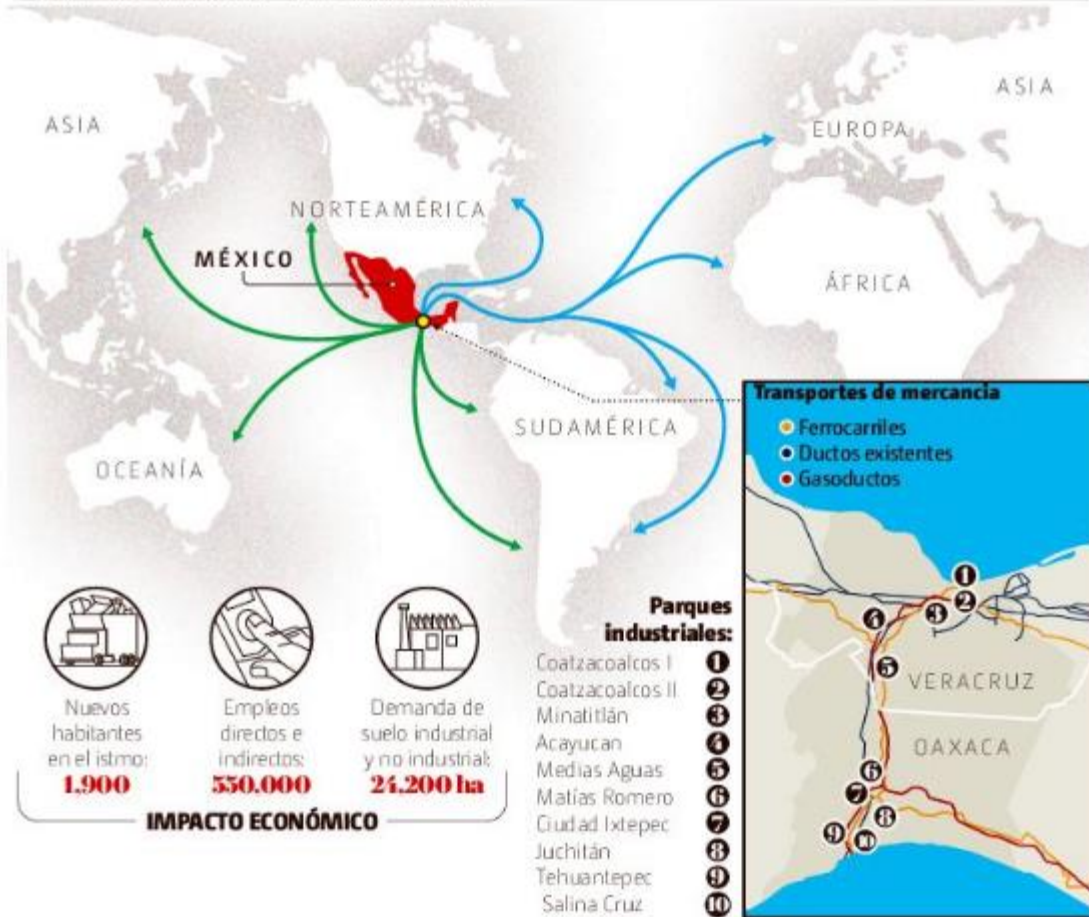




Corredor del Istmo

El proyecto contempla una ruta terrestre de 300 kilómetros.

● Desde Coatzacoalcos, Veracruz ● Desde Salina Cruz, Oaxaca



FUENTE: Canal de Panamá, gobierno de México | INFORMACIÓN: Liliana Padilla y Eduardo Luis Hernández