



GENTE DETRÁS DEL DINERO

SERVITUX, EL FANTASMA DE AGRONITROGENADOS

POR MAURICIO FLORES

mauricio.flores@razon.com.mx / @mfloresarellano

Si no lo sabe, aquí le cuento que hace poco Petróleos Mexicanos que dirige —es un decir— el ingeniero agrónomo Octavio Romero concretó la compra de la terminal de almacenamiento de hidrocarburos Servitux, ubicada en Tuxpan, Veracruz, por 6,000 millones de pesos (aproximadamente 327 millones de dólares)... adquisición que ha generado controversia debido a varios factores, incluyendo el costo de compra dadas las condiciones de la infraestructura, cosas que a los mal pensados hace evocar el episodio de Agronitrogenados.

Y es que la terminal Servitux ha enfrentado problemas técnicos y estructurales significativos, incluyendo tanques mal instalados y nivelados, lo que aumenta los riesgos de seguridad y ambientales. Además, la terminal fue clausurada temporalmente en 2021 debido a estas deficiencias, aunque reabrió posteriormente.

Así que resulta muy extraño que se lleve a cabo una compra de tal magnitud a pocos meses de cambiar la administración. Ojo la operación ha sido dirigida por un cercano a Marcelo Ebrard, Alberto Velázquez, director de Comercialización en Pemex, quien también manejaba las finanzas de la petrolera después de que —por presión de Hacienda— tuvieron que “renunciarlo” de tal responsabilidad y esconderlo calladamente en otra área.

La compra de Servitux por parte de Pemex ha levantado críticas debido al elevado coste y las condiciones problemáticas de la terminal. Las preocupaciones sobre la viabilidad y la prudencia financiera de esta adquisición se mantienen vigentes, dado el historial técnico deficiente de la infraestructura que, como ya se dijo, tiene un halo que recuerda la compra que se le hizo en su momento a Alonso Ancira.

Veremos qué dice el que sea nombrado nuevo responsable de la petrolera mexicana y el equipo de subsecretarios con que contará Rogelio Ramírez de la O.

Historia de la sal: Cormorán vs. Megalodón (I). Aquí les conté el infortunio que resultó la construcción del remolcador Cormorán que Exportadora de Sal (ESSA) contrató con los astilleros Marecsa en 2017, y que se le denominó el “barco mocho”, un navío cuya

construcción fue suspendida por rescisión de contrato en 2022. El barco en cuestión fue entregado por la empresa dirigida por Gabriel Delgado sin terminar tras la exigencia de ESSA de entregarlo para supuestamente ser concluido por la Marina Nacional en Guaymas sin que haya noticia de que ello haya sucedido a la fecha... pero la administración de ESSA optó, al no contar con el Cormorán, por comprar de manera onerosa un barco chatarra, el Megalodón, una ruina flotante y deficiente para atender las necesidades de la paraestatal ahora dirigida por Carlos Patterson

En medio de esa breve cronología hay diversos eventos de los que se dará más detalle luego de que esta columna —con todo y columnista— termine de disiparse lo que resta la semana. Esos eventos perfilan una pequeña, pero clarificadora historia de horrores y errores en la gestión de una paraestatal que podría ser del todo exitosa al ser propietaria de la salinera más grande del mundo, pero ahora objeto tanto de las tropezadamente sospechosas acciones de su burocracia interna, como del boicot comercial que en contra ejerce su ex, el consorcio japonés Mitsubishi que encabeza Katsuya Nakanishi.

El proceso cronológico de una historia muestra que al inicio de la pandemia Covid 19, Marecsa solicitó suspender actividades a la Secretaría de Economía (entonces a cargo de Graciela Márquez) a fin de evitar contagios. Como era emergencia, el Gobierno mexicano tardó sólo 20 meses en dar su respuesta... la cual fue un no rotundo. Ya para entonces, cuando se dio una respuesta, las deudas y la sobreinversión efectuada por Marecsa superaba 1 millón de dólares —aproximada-

mente 12%— de los 9.5 millones de dólares que ESSA pagó al momento de rescindir el contrato y que ya entonces dirigía Antonio Rocha.

El primero de mayo 2023, con el visto bueno de la Función Pública que encabeza Roberto Salgado, se acordó una conciliación para entregar el barco inconcluso y pagar a Marecsa unos 650 mil dólares adeudados por trabajo ya ejecutado. Pero, ¡oh sorpresa!, cual si fuera huérfana, el 10 de mayo la directiva de ESSA manda decir por escrito a los astilleros Marecsa que no pagarían y que si gustaban, reclamaran a la Secretaría de Marina que ahora lleva el almirante Rafael Ojeda.

Ya le contaré.

Enrique Ochoa, que sí resistió. El exdirector de la Comisión Federal de Electricidad, durante una extensa llamada telefónica con este columnista que se disipa los próximos 5 días hábiles, argumenta que no fue su responsabilidad la suspensión de obra de la hidroeléctrica Chicoasen II, su cancelación y posterior pérdida de litigio en la Corte Internacional de Arbitrajes por 200 millones de dólares; que en todo caso, le tocó licitar la obra así como asignarla y supervisar su inicio; que durante se gestión asegura que pese a los conflictos con los sindicatos de transportistas de materiales la obra nunca paró su ritmo.

Este columnista sostiene que los problemas que siguieron provienen de un coste y una planeación insuficiente, pese a que se contrató bajo “las mejores condiciones para el Estado mexicano” como señala Ochoa Reza.

También exhibió elementos impresos y videograbados que mostró resistencia a la contra reforma energética —durante su papel como diputado entre 2018 y 2021— de Andrés Manuel López Obrador como un error que se expresa en la insuficiencia eléctrica que padece el país... y comenta que figuró de manera verbal y escrita en los equipos de energía y finanzas públicas del equipo de la candidata Fuerza y Corazón por México, Xóchitl Gálvez.

Y que su oposición a la reelección de Alejandro Moreno al frente del PRI se debe a que el cambio de estatutos, por ley, sólo se puede efectuar concluido el proceso electoral, estando el actual aún en proceso de resolución de impugnaciones.

Esta columna amenaza regresar el 13 de agosto.