

México vuelve a tentar a Globalvía y OHL con su plan de autopistas

Reduce la oferta de concesiones del Farac 2 para captar inversores

El plan de mejora de infraestructuras de México se ha adaptado a la crisis. El paquete de autopistas Farac 2, por el que se contemplaba la concesión de 795 kilómetros de peajes y cuyo concurso quedó desierto a finales de febrero, ha sido fragmentado para hacerlo más asequible. Globalvía y OHL, firmas españolas que se cayeron en la recta final del anterior proceso, vuelven a plantearse su participación.

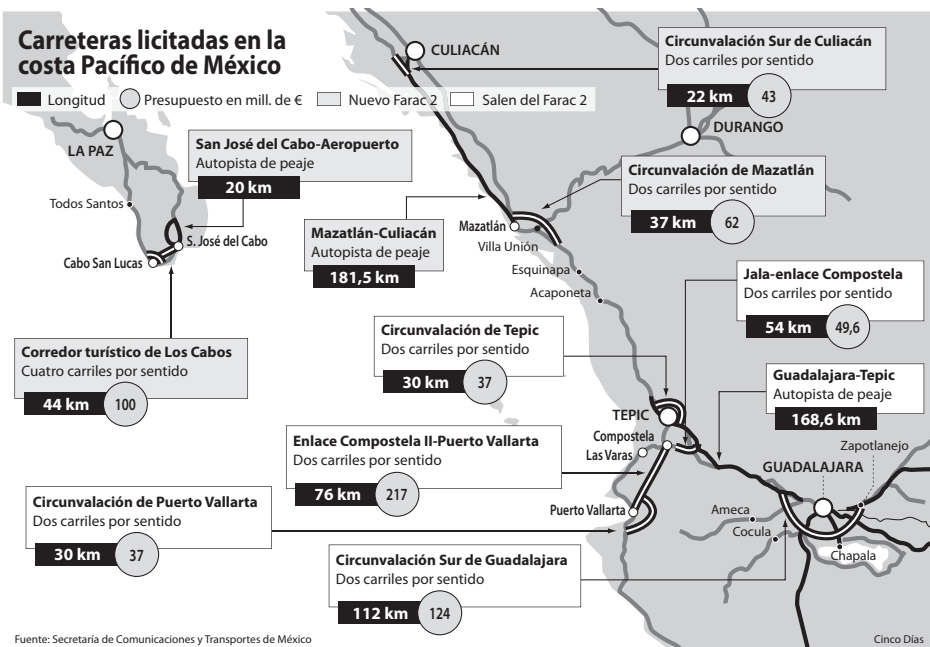
JAVIER F. MAGARIÑO *Madrid*

El Gobierno de México va a mantener vivo su plan de privatización de carreteras pese a las condiciones adversas que atraviesa el mercado y al revés sufrido en febrero, al quedarse sin ofertas atractivas en la licitación de 11 autopistas en la costa del Pacífico. Ahora ha reducido ese lote, conocido como Farac 2, con un ojo puesto en España, donde se encuentran los mayores grupos de infraestructuras del mundo.

El paquete inicial, por cuya concesión habían mostrado interés constructoras y operadoras de toda América y Europa, incluía 425 kilómetros de obra nueva con una necesidad de inversión en obras de 700 millones; y otros 370 kilómetros de autopistas de peaje en explotación. Un mes después de que el concurso fuera declarado desierto, por lo pobre de las ofertas o la marcha atrás de distintas empresas, la Secretaría de Transportes y Comunicaciones (STC) vuelve a la carga con una propuesta más modesta: la construcción, operación y mantenimiento durante 30 años de tres autopistas que precisan 205 millones de inversión en obras y la explotación de otras dos ya existentes. Las cinco suman 305 kilómetros.

Selección de las inversiones

El problema anterior fue que la oferta excedía la actual capacidad de un mercado en el que las grandes compañías están seleccionando al máximo el destino de sus inversiones. Rebajadas las pretensiones del Gobierno de Felipe Cal-



LAS CIFRAS

305 kilómetros es lo que suman las cinco autopistas incluidas en el plan mexicano Farac 2, frente a los 795 kilómetros del proyecto inicial.

205 millones es la inversión estimada en las tres autopistas de obra nueva del Farac 2 revisado, por los 700 millones que requería el plan que quedó desierto a finales de febrero.

derón, las españolas vuelven a mostrar interés. Globalvía ya ha adquirido las bases y se plantea participar en la licitación y fuentes del sector aseguran que OHL ha hecho lo mismo. Sacyr, Ferrovial y ACS también han vuelto a estudiar sus posibilidades en el Farac 2.

Se da la circunstancia de que tanto Globalvía como OHL habían llegado al último escalón del concurso anterior, pero decidieron no presentar oferta. Sus dos contrincantes locales, ICA (constructora de Bernardo Quintana) e Ideal (propiedad de Carlos Slim) completaron el proceso, pero lo hicieron muy por debajo de las pretensiones de la STC. El resultado fue uno de los fracasos más sonoros en lo que va de año en la privatización de infraestructuras.

Visto el cambio de las condiciones de la economía global, Transportes ha revisado sus prioridades durante las úl-

timas semanas y ha reducido el Farac 2 a la construcción, operación y conservación durante 30 años del Corredor Turístico de Los Cabos (44 kilómetros y unos 100 millones de inversión) y de las circunvalaciones de Culiacán (22 kilómetros y 43 millones de inversión) y Mazatlán (37 kilómetros y 62 millones).

En el mismo paquete figura la entrega de la gestión durante 30 años de la autopista Mazatlán-Culiacán (181,5 kilómetros) y de la que une San José del Cabo con el Aeropuerto de Los Cabos (20,2 kilómetros).

Las fechas clave para este concurso están marcadas: las interesadas tienen hasta el 30 de abril para adquirir las bases; la presentación de las ofertas técnicas y económicas debe efectuarse el 10 de junio; el fallo del concurso se dará a conocer el 4 de agosto, y las concesiones se entregan el 30 de octubre.

El Farac 2 incluía 11 autopistas, pero el concurso resultó desierto en febrero

La crisis acaba con las ofertas multimillonarias

Junto a los nombres de las constructoras y gestoras de infraestructuras españolas, el Farac 2 atrajo el interés de competidores del peso de las italianas Impregilo y Atlantia, la brasileña CCR o las mexicanas ICA e Ideal. Todas ellas entablaron negociaciones con Merrill Lynch, Goldman Sachs, Santander, BBVA o ING para financiar las inversio-

nes, pero el paso del tiempo y la crisis galopante jugó en contra de la privatización de las 11 autopistas que incluía el plan.

ICA y Goldman Sachs se hicieron con las cuatro carreteras del Farac 1 (523 kilómetros). Fue en agosto de 2007 y ante seis competidores al ofrecer 2.800 millones de euros. En febrero de 2009 la propia ICA ape-

nas ofertó 2.600 millones de pesos (148 millones de euros) por el Farac 2, cuando las pretensiones de la Secretaría de Transportes y Comunicaciones pasaban por ingresar unos 12.200 millones de pesos (700 millones). Evidentemente corren otros tiempos.

Los grupos españoles no han escondido su interés por el plan de infraestructuras de México, donde algunos tienen notable presencia. OHL explota 52 kilómetros del Circuito Exterior Mexiquense, en la capital, y construye otros 103 kilómetros de esa vía; gestiona 123 kilómetros de la autopista Amazoc-Perote, y trabaja en la construcción de otras dos vías de 32 kilómetros cada una: la circunvalación norte de

Puebla y el viaducto elevado de México DF. Globalvía, por su parte, tiene en EE UU su destino preferente, pero también busca oportunidades en México. En ese país participa, junto a la local ICA, en la construcción y posterior gestión de la autopista Nuevo Necaxa-Tehuacán (85 kilómetros), cuya concesión expira en 2037.

Globalvía, por su parte, tiene en EE UU su destino preferente, pero también busca oportunidades en México. En ese país participa, junto a la local ICA, en la construcción y posterior gestión de la autopista Nuevo Necaxa-Tehuacán (85 kilómetros), cuya concesión expira en 2037.

Globalvía, por su parte, tiene en EE UU su destino preferente, pero también busca oportunidades en México. En ese país participa, junto a la local ICA, en la construcción y posterior gestión de la autopista Nuevo Necaxa-Tehuacán (85 kilómetros), cuya concesión expira en 2037.