

MÉXICO Y EL MUNDO SE BENEFICIARÁN DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

EL PROYECTO DEL CORREDOR INTEROCEÁNICO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC (CIIT) NO SOLO BENEFICIARÁ A MÉXICO, SINO QUE AYUDARÁ MUCHO A TODO EL MUNDO, SOBRE TODO A ESTADOS UNIDOS, QUE CONTARÁ CON UN NUEVO E IMPORTANTE CANAL DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

GISSELLE MORÁN

El proyecto lleva más de 100 años de historia y hoy es una necesidad que coincide con el tema del *nears-horing*, afirmó Adolfo González Olhovich, presidente de TMSourcing, en entrevista con *Real Estate Market & Lifestyle*.

El especialista afirmó que hoy que el Canal de Panamá está pasando por una crisis debido a la escasez de agua, el contar con la franja mexicana de 303 kilómetros que une a dos océanos, donde se puede trasladar mercancías de una manera ágil, se transforma en un hit para el país.

Gisselle Morán (GM): En tu opinión, ¿cuál es la importancia del Istmo de Tehuantepec para México?

Adolfo González (AG): Es un proyecto de más de un siglo de existencia. Este cruce de mercancías es una necesidad que hoy estamos conjugando con el tema del *nearshoring* y el *friendshoring*. Sin embargo, tener esta franja donde puede pasar la mercancía de una manera ágil, se convierte en un hit para México por la salida a dos océanos y lo que se denomina las



ADOLFO GONZÁLEZ OLNOVICH

MARIO RAMÍREZ



Tren Interoceánico del Istmo de Tehuantepec.

“

Así como el Tren Maya es un proyecto que ayudará al Sureste, el Tren del Istmo ayudará al mundo, no solo a México.

Cuatro Fronteras; el proyecto cobra mayor relevancia justo ahora que el Canal de Panamá sufre de cierta sequía, complicando el tránsito de embarcaciones en la zona.

Y para darle una dimensión, si consideramos que el Tren Maya es un proyecto que ayudará al Sureste de manera contundente, el Tren del Istmo ayudará al mundo, no solo a México. Considero que en el Este de Estados Unidos también estarán muy contentos de tener otro canal de transporte de mercancías.

Por lo que respecta a los Polos de Desarrollo del Bienestar (grandes parques industriales), el entender qué puede pasar en cada uno, las vocaciones que tendrán, será una forma muy importante de enaltecer y complementar exitosamente lo que está pasado en todo el proyecto.

GM: Además, ¿todo ello acompañado de estímulos fiscales?

AG: Justo. Si a esto le agregas los diferentes decretos fiscales que ha determinado la Federación, que son muy buenos, espectaculares, no hay nada más qué decir. Con el decreto del *nearshoring*, vas a tener muy buenas ventajas fiscales para exportar de México; así como el decreto del propio CIIT, también es una señal de: ‘Vengan a invertir aquí, porque eso hace que tu retorno de inversión sea muy alto’.



GM: ¿Qué importancia tiene la creación de nueva infraestructura como en el CIIT?

AG: Te voy a poner como ejemplo el Tren Maya, donde Rogelio Jiménez Pons quería implementar la creación de ciudades alrededor de las estaciones del tren, siguiendo dos teorías.

Una es la “teoría de los topes”, que es el elemento de infraestructura que más comunidades han creado en México y probablemente en todo el mundo. Consiste en que luego de colocar un tope, al poco tiempo aparecen emprendedores vendiendo fruta, agua o refrescos, posteriormente una vulcanizadora, un restaurante; más adelante los emprendedores mayores, los empresarios, posiblemente ponen una gasolinería, es decir, de repente alrededor de ese tope se generaron 100 o 200 empleos que requieren otros servicios urbanos. Se va gestando una población o una pequeña ciudad.

Por lo tanto, hay que imaginarnos qué pasa cuando pones un elemento de infraestructura del tamaño de una estación de tren, por lo que hay que aprovechar para lograr un lugar donde a todos nos guste vivir, con todo lo que se necesita: agua, drenaje y todos servicios urbanos hasta universidades, además de capturar la plusvalía.

También se tiene que identificar las vocaciones de esas estaciones. Siguiendo con el ejemplo del Tren Maya, en Escárcega no se podría poner un hotel de cinco estrellas, porque seguramente no hay mercado para ello, así como tampoco en Cancún se pondría un agroparque porque no va a funcionar. Es decir, hay que ver las vocaciones más adecuadas para cada lugar, que generen sinergias, progreso.

GM: ¿Estas teorías tienen que ver con la rentabilidad del ferrocarril?

“

El ferrocarril, en su contexto completo, genera riqueza, una economía de ciudad, un gran círculo virtuoso.



AG: Justo aquí cabe perfecta la segunda teoría a la que me referí anteriormente, que se conoce como la “teoría del elevador”. Esta nos dice que cuál sería la rentabilidad o la tasa interna de retorno de un elevador en un edificio de 60 pisos, y la respuesta es muy sencilla: sería negativa. Justo esto aplica a los trenes, porque la mayoría de los trenes en el mundo no son rentables, tiene que ser subsidiados, tiene que haber recursos para que ese tren opere.

Pero al igual que el elevador, llevan a las personas del punto A al punto B, unos de manera vertical y otro en forma horizontal, pero lo importante es ver no ver al elevador o el tren solito, sino en forma integral, con todo a su alrededor. El edificio de 60 pisos no podría ser útil, funcional y productivo si no existiera el elevador. Más o menos así debemos ver al ferrocarril.

GM: ¿O sea que debemos ver a los trenes más allá del tema empresarial o financiero?

AG: Son carísimos, no son rentables salvo los de carga que sí lo son; sin embargo, todos tienen varias rentabilidades que debemos considerar. Por ejemplo, la rentabilidad ambiental, como primera instancia, porque los trenes tienen un impacto en términos del ecosistema 100 veces menor que las carreteras o los coches.

La segunda rentabilidad tiene que ver con la parte social, porque si tú tienes la forma de llegar a tu centro de trabajo, tienes la forma de transportar tus mercancías o tienes la forma de estar conectando puertos, aeropuertos, etc., conforme a los estudios de ONU Hábitat vas a tener una ciudad próspera. Esa conectividad te va a dar esto.

La rentabilidad social, porque si la población tiene la forma de llegar a su fuente de trabajo, tienes la forma de transportar tus mercancías, de conectarte con los aeropuertos o puertos, esto hará –de acuerdo con estudios de la ONU Hábitat– que haya ciudades prósperas por esa conectividad.

Por último, la rentabilidad económica, donde al ver al ferrocarril en su contexto completo, genera riqueza, una economía de ciudad porque se genera un gran dinamismo, un gran círculo virtuoso.

GM: ¿El ferrocarril sigue siendo estratégico para un país?

AG: Sin duda. Además de los proyectos que ha puesto sobre la mesa el presidente, hemos detectado más de 50 proyectos de trenes en México que pueden ser viables, es decir, toda una red ferroviaria complementaria a estas troncales que el presidente puso sobre la mesa, donde hay muchos derechos de vía entre ciudades y dentro de éstas que se adquirieron desde hace mucho tiempo y se deben aprovechar.



Puerto de Mobili Alabama.



Los trenes tienen un impacto en términos del ecosistema 100 veces menor que las carreteras o coches.



En México hay muchas ciudades densamente pobladas donde el automóvil es ineficiente, el camión incómodo y peligroso, en tanto el avión no hace sentido, por ejemplo un México-Querétaro o un México-Puebla. Pueden vivir, por ejemplo, en Tepeji del Río y trabajar en el Centro de la CDMX; es muy probable que hagas una hora en ferrocarril sin preocuparte por el tráfico, de que se te ponche una llanta, que haya manifestación en la carretera, etc. Incluso puedes venir trabajando en el tren, venir muy cómodo, y que tu familia esté muy segura allá, con buenos colegios, etc.

En mi visión, el tren puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las poblaciones en México, como pasará en el Istmo de Tehuantepec con el proyecto en marcha.

GM: Por otra parte, México vive un momento único, tanto por el proyecto de CIIT como por el *nearshoring* ¿cuál es tu visión al respecto?

AG: En este momento México está viviendo por lo menos dos grandes revoluciones. El primero de ellos es el tema del *nearshoring*, que en visión de la firma McKinsey se duplicará la inversión extranjera en los próximos 10 años; esto es un número que le va a hacer bien a México sí o sí. Y la otra es que se va a duplicar la capacidad instalada en naves industriales porque ya casi estamos al límite, es decir, los que tienen inventarios de naves industriales están a una tasa de subocupación muy chiquita y bueno esto se va a potencializar con el *nearshoring*.

Y lo que es cierto, es que tenemos que crear ciudades al lado de esto, vinculado a ese desarrollo, tenemos que generar las comunidades donde sí te gustaría vivir, que tengas dónde ir a comer, que tu familia tenga dónde ir a la escuela, a divertirse, etc.

Por lo tanto, veo que México tiene una gran oportunidad de diseñar nuevas ciudades, que es una opción que pocos países han tenido, donde se puede crear nuevos polos de desarrollo o regenerar ciudades.

Sin embargo, hay que tomar la experiencia que ya se vivió en México para que esas ciudades sean todo un éxito, ya hay lecciones aprendidas que se pueden aplicar adecuadamente en lo que sucede hoy en Oaxaca y Veracruz con el proyecto del CIIT, por lo que se tiene que potencializar y desarrollar con más orden, para crear comunidades bien diseñadas y planeadas.

Por lo tanto, hay que pensar en estas ciudades de manera integral y creo que la experiencia que se puede tener en el Corredor Interoceánico juntando todas las herramientas, puede ser buenísimo y me refiero a hacer la tarea para que los inversionistas puedan venir y establecerse con éxito.

Y por hacer la tarea me refiero a realizar todos los estudios que se necesitan para poder hacer sentir cómodos a los inversionistas, a los que van a arriesgar su dinero. No podemos traer una empresa a un terreno que se inunda, por lo que debemos generar la infraestructura adecuada y eficiente, estudiar y definir perfectamente las vocaciones adecuadas, hasta el tema de comercialización y quién debe vivir aquí, para generar la confianza que se requiere para todos los actores del proyecto. ®

“

El CIIT puede ayudar a mejorar la calidad de vida de las poblaciones en México.



México tiene una gran oportunidad de diseñar nuevas ciudades.