



EL PUERTO DE TUXPAN, ENTRE

LOS VAIVENES POLÍTICOS Y EL *HUACHICOL*

Hugo Sergio Gómez Smith

Los puertos mexicanos han recorrido un largo tramo de vaivenes sexenales y a veces han sufrido la grandiosidad de los mandatarios en turno. Siempre han reaccionado para reflejar políticas públicas ajenas al sector a las que han debido adaptarse pese a las limitaciones de los tiempos y la ausencia de una planificación transexenal.

DE AHÍ TENEMOS que cuando López Portillo quiso descentralizar las actividades productivas creó el programa Puertos Industriales, luego vendría una década pérdida para la economía mexicana. Con Miguel de la Madrid época en que el país inicia en primera instancia a renovar el gobierno y a moralizar las practicas del servicio público lanzado a la palestra acusaciones y encarcelando a Jorge Díaz Serrano por la compra fraudulenta de dos buques gaseros. Una vez estabilizado por las constantes devaluaciones, inicia a cimentar las estructuras del advenimiento de la época neoliberal que vio aparecer en la escena nacional, los grupos dominados por personajes egresados de las afamadas universidades norteamericanas emblemáticos por los *Chicago boys* y otros funcionarios venidos de las aulas de Yale, Standard así como de Harvard que más adelante con Carlos Salinas de Gortari, llegaría instrumentado una tecnocracia acuciosa cuya política pública giró en torno a la privatización de aquellos bienes de carácter público y surgieron la Administraciones Portuarias Integrales; pero no con un esquema de planeación portuaria sino como una fórmula privatizadora de los servicios de operación y remolque así como la posible venta de acciones de las APIs , lo que el presente ha demostrado que está lejos de la realidad.

Fox en la estela del liberalismo

Una vez inmersos en la fallida transición democrática del año 2000, la égida panista no contempló a los puertos como ejes del desarrollo regional, simplemente administraron una época de bonanza petrolera y Vicente Fox cerró los ojos a los graves problemas locales, estela del liberalismo económico y la llamada globalización. Nadie de los gobiernos panistas percibía que entre más se incrementaba el comercio los riesgos de contrabando se iban incrementando a la par, pues los flujos comerciales rebasaban la capacidad de revisiones aduaneras aunadas a la falta de transparencia en las operaciones.

Nadie de esos gobiernos parecía darse cuenta de que el contrabando estaba en auge así como los tráficos de armas y drogas estaban invadiendo al país, lo que dio un giro aún más violento con el atentado terrorista de 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos y, los riesgos de terrorismo trajeron a nuevos actores a los puertos con las nuevas reglas de operación que impulsaron normas como el Acuerdo de Seguridad para América del Norte (ASPAN) así como el Código de Protección a buques e instalaciones portuarias que vio venir a la Secretaría de Marina a complementar las seguridad portuaria con algunas actuaciones bajo las normas internacionales.

Puertos Energéticos, las falacias de las reformas del Petróleo

Pero más adelante llegó Enrique Peña Nieto y la política pública giró en torno a la reforma energética y se modeló un llamado proyecto de Puertos Energéticos que no era más que el reconocimiento de la falta de infraestructura para la importación de gasolinas, pues México está lejos de las reservas de almacenamiento recomendadas por la Organización de los países asociados para la Organización para el comercio y el desarrollo económico (OCDE) que establece que al menos los países deban contar con ocho a diez días de reserva estratégica para el abasto de petrolíferos para un caso de emergencia. Para cumplir con este objetivo no fue modificar la Ley de Puerto sino simplemente hacer valer con una serie de consideraciones el artículo 10 de la Ley de puertos que señala:

“Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:

*I. Públicas . Cuando se trate de terminales de contenedores y carga general **o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y***

II. Particulares, cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.”

De acuerdo con esta reforma y la instrumentación de la llamada Reforma Energética, la Comisión de Competencia Económica emitió sus propias consideraciones para aplicar esta reforma y que da acceso a los particulares a las instalaciones de Pemex para poder importar gasolinas (ductos terminales etc.) y emite su opinión basado en la Ley de competencia económica:

1. Recomendación: Es necesario *garantizar mediante regulación o la vía que proceda, el acceso de terceros a las instalaciones portuarias y marítimas*

–

tanto de Pemex

, como de cualquier particular

–

asociadas a infraestructura de transporte y almacenamiento sujeta a reglas de acceso abierto, a fin de no frustrar dicho acceso y facilitar las importaciones as

í

como el transporte de gasolinas y di

é

sel por la v

ía marít

tima. En este mismo sentido, es deseable que la Comisión Reguladora de Energía (CRE) y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (

SCT

) trabajen coordinadamente para este propósito. Es asimismo pertinente recordar que la Secretaría de Energía (

SENER

), conforme el art

í

culo 80, fracción

n III, de

la L

ey de

H

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Domingo, 22 de Noviembre de 2020 23:45

idrocarburos, puede instruir a Pemex ejecutar medidas específicas a fin de no obstaculizar la competencia.

2. Recomendación: *Que las autoridades competentes de la SCT realicen una revisión de los Programas Maestros con el objeto de que puedan desarrollarse en el corto plazo instalaciones portuarias para el manejo de petrolíferos por parte de terceros.*

Las Transiciones de la 4T, la parálisis de los proyectos

Sin embargo, una vez que llega 2018 y vuelve a cambiar el escenario político y una nueva parálisis vino a detener los proyectos pues la nueva política sexenal que norma el actuar de este nuevo sexenio, impulsado por un obsesivo combate a la corrupción y un cambio en el paradigma administrativo de los puertos, que pasan de ser administrados por la SCT a la Secretaría de Marina, el cambio trae consigo la renuncia del Secretario de Comunicación y Transportes Javier Jiménez Espriú y su Coordinador General de Puertos. Así como de Héctor López, el Coordinador General de Puertos y todos los directores de las APIs, desarticulando la Coordinación General de Puertos que pasa a ser administrada por Rosa Icela Rodríguez, una funcionaria de alto nivel de la administración del Gobierno del Distrito Federal, con nula experiencia en puertos que implementa un nuevo modelo que aún no ha definido sus pautas pues al cierre de la redacción del presente artículo la plaza de Coordinador General de Puertos se encontraba vacante a la renuncia de Rosa Icela que pasa a la Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana:

Tuxpan las inversiones obstaculizadas para proteger a Pemex, el gran actor de la 4T

Pero ante la incertidumbre y la poca información que fluye hacia el sector y a efecto de saber un poco más de la situación que guardan estos proyectos llamados Energéticos en una entrevista para la revista *Voces del periodista* el ex director de la Administración Portuaria de Tuxpan hasta junio de 2020, Francisco Pastrana quien aclara el panorama y nos dice:

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Domingo, 22 de Noviembre de 2020 23:45

“Efectivamente en el sexenio anterior se desarrolló toda una estrategia para que la Reforma energética pudiera llegar a los puertos. Hicimos junto con el director de puertos unas presentaciones en las que se mostraban las bondades con esta reforma a la normatividad y con la participación de los privados en la movilización de petrolíferos. Esto abría nuevas posibilidades de inversión; nuevas formas de explotación como en Campeche, nuevos recursos a Cayo Arcas pero también en almacenamiento y hubo varias presentaciones sobre este tema; pero lo más importante es la reforma normativa que se hizo en el último tercio para que los inversionistas privados tuvieran la oportunidad de acceder a inversiones y bueno a mí me tocó al final de esta administración de Tuxpan que es el mejor ejemplo de lo que permitió la reforma energética muy en lo particular en almacenamiento.”

VP: La idea era que la capacidad de almacenamiento era aumentar de tres días cuando hay países que tiene 10 0 15 días y un nuevo esquema pero también darle acceso ¿Eso se logró?

“En el caso de Tuxpan hay inversiones, una ya operando para el almacenaje para poder elevar a cuatro veces más la capacidad mediante inversiones de 1000 millones de dólares la infraestructura que se desarrolló consistía en esferas y tanques de reserva, Almacenarlas y luego mandarlas hacia el centro.”

VP: ¿Eso continua, sí lo que estamos viendo es un cambio en la dirección de las inversiones que vuelven a ver a hacia Pemex como una empresa a la que hay que proteger?

“Bueno lo cierto es que se han detenido por diferentes razones, yo creo que la más importante es la pandemia, con esto recordarás que la demanda de petrolíferos se redujo eso hizo que muchos de los depósitos estén a su máxima capacidad y hoy no se requiere.”

Pero por otro lado está el cambio de señales que han hecho que los inversionistas privados lo piensen antes de acelerar las inversiones y por otro tampoco piensan ya en una expansión y te pongo un ejemplo en Tuxpan está la empresa

Transunisa

que maneja diversos productos que gracias a la reforma propuso un gran capital para manejo de productos petrolíferos y ya casi al final de mi gestión como director de la API Tuxpan, recibimos una notificación de que iban a reconfigurar la inversión. ¿Qu

é

quería decir esto? Que no se iba a llevar a cabo todo su programa debido al cambio de señales en la política energética. Si el

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Domingo, 22 de Noviembre de 2020 23:45

p
residente ha dicho que quien manejará todos lo
s
productos petrolíferos es Pemex pues entonces los inversionistas privados
carecen de
motivación
.”

VP: ¿Pero y luego lo que dice la Cofece donde su decía que Pemex iba a ser un competidor más?

“Es muy temprano para ver si se va repetir esto por ejemplo y volviendo al caso de Tuxpan está el caso de **SSA México** y su filial de Tuxpan ya tiene una inversión con *Monterra* que es experto en hidrocarburos y, ya están ahí los depósitos y la infraestructura, luego mandarlos a las terminales privadas. Hay cosas que van a continuar como las gasolineras y ellos va a seguir manejando y lo mismo sucede en los puertos.”

VP: ¿Pero no hubo excesos solo se fueron sobre la gasolina que pasa con los otros petrolíferos?

“Yo no sé, lo que sí sé es que la normatividad abrió la posibilidad para ampliación de giro y dio la posibilidad como SSA que en un inicio tenía solo contenedores y la reforma les ha permitidos ser más versátil, hoy ya manejan vehículos y con la reforma va a manejar hidrocarburos. En el caso de SSA que apostó a robarle o ganarle contenedores a Veracruz con la certeza de que TX es el punto más cercano a CDMX y no ocurrió lo que esperaba y entonces la empresa ve otros horizontes pues los vehículos no son negocio para los puertos. Con la reforma energética muchos se fueron por movilizar hidrocarburos.”

VP: Pero todo mundo sobre la gasolina pero que va a pasar con el diésel no va a haber Diesel ecológico para el tren Maya ni el Transístmico que se va a movilizar con diésel contaminante ¿ Qué pasa con los temas hidrocarburos?

“Hay algunas que si va pero por la turbosina ya hay pruebas en ellos ahí en Tuxpan.”

VP: Pero a Pemex se le sigue tolerando todo. Pemex invade las instalaciones de Tuxpan y las está sacando de competitividad al ocupar los muelles fiscales con sus buques casi un mes y, los demás llegan a fondear casi un mes Pemex sigue siendo el gran actor al que se le tolera todo ¿qué pasa ahí? Aunque paguen sus tarifas. Como van los demás a competir.

“Es correcto, mira a veces en las políticas públicas o en el quehacer público no tienes que modificar ninguna regla para obstaculizar a la competencia ni desincentivar alguna importación de gasolina. Una de las alternativas para desincentivar es aumentar las revisiones. Mira un buque en Tuxpan estuvo más de tres meses detenido pero no por el puerto sino por la aduana porque no le permitían porque la aduana detuvo la importación y ahí todos pierden además de que ese producto no se pueden ir a otro lugar y esa es una forma de desincentivar ahora si no dan los permisos todos pierden.”

VP: Pero luego la cosa terrorífica de la Secretaría de marina sobre el Huachicol ¿Como ha afectado todo eso a Tuxpan?

“Definitivamente sí le ha afectado. Tu señalabas hace rato lo de Pemex pero por el tema del *huachicol* la mala percepción que hay pero se creó una mesa de control en la que participan aduanas Pemex y la Secretaría de Marina con la Guardia Civil para que tengan el control. Pero eso ¿qué significó? Bueno que de las dos posiciones de atraque una está reservada para Pemex aunque no se ocupe y eso le significa al puerto enormes pérdidas porque no se les pueden asignar a los navieros que llegan porque una posición está reservada de antemano. Eso no puede ser. La técnica portuaria dice que cuando un puerto ya opera en los límites de 70% está dando un mal servicio y hoy en Tuxpan la ocupación es de más del 80% con esta situación de Pemex y ya tienes que construir otro muelle lo que está ya en proceso. Voy a que esta decisión de reservar a Pemex. Tuxpan es hoy un puerto donde los navieros pierden porque no tienen la posibilidad de llegar y encontrar rápido una posición de atraque a su buque tiene que ir con los privados, pero no es posible porque no los van a dejar sacar la gasolina con facilidad. Eso es desincentivar a las inversiones que están planeadas en Tuxpan. Yo hubiera querido que se concretaran pero no creo que se concreten tal como están planeados. Pero seguimos igual con la misma reserva de hidrocarburos ¿Qué pasaría en una emergencia?

VP: ¿Pero cómo empata la falta de continuidad con la planeación futura?

“En Tuxpan hay siete proyectos en marcha y esto permitiría ampliar la capacidad. Yo creo que si se siguen deteniendo los barcos que traen gasolina y las terminales se siguen obstaculizando entonces el país va a perder. En el tema de huachicol que no es el problema de Tuxpan que si nos vamos a la definición es pinchar el ducto, lo que paso es que el año anterior se recibieron unas embarcaciones no siguieron la ruta que debían haber seguido para no para robarse el producto sino evasión fiscal pues sacaron los combustibles por una zona ajena a la zona fiscal para no pagar impuestos y para eso se armó esa mesa de trabajo.”

VP: ¿Tú ves que el TLC va a revitalizar estos proyectos?

“Yo espero que si ahora con los demócratas y habrá presiones también en lo ambiental y otro es para que se respeten las premisas que los inversionistas se les plantearon antes de planear sus inversiones para que tengan la certeza jurídica sería bueno porque ganarían los puertos significa el arribo de nuevas embarcaciones y ganarían el país ampliando su capacidad a ocho días de reserva”.

Finalmente Pastrana señala:

“Yo no vine con deshonestidad en el puerto de Tuxpan como dicen. Lo que percibí en Tuxpan es una comunidad con proyectos de inversión para mejorar la logística del puerto y en este momento no se si lo están viendo así. Todos los inversionistas están motivados a crecer. Uno de los objetivos de una administración portuaria es facilitar las inversiones. Yo lo que veo es gente de buena voluntad y todos ganaríamos dándoles certeza jurídica y coordinación. Autoridades que les permitan salir rápido del puerto. Hoy no estoy seguro de esto sea así.”

Proyectos sexenales

El puerto de Tuxpan es un eje de la importación de gasolina donde se ubica la reserva estratégica del país. Ampliar la capacidad instalada no es cosa de planes nacionalistas ni de politización. El País carece de recursos para innovar y desarrollar la infraestructura portuaria. Cada sexenio se paralizan unas obras y se incentivan otras. Pero la finalidad debe ser que las personas puedan consumir productos baratos y sentirse seguros en su país. Cada mandatario

EL PUERTO DE TUXPAN, ENTRE LOS VAIVENES POLÍTICOS Y EL HUACHICOL

Escrito por Hugo Sergio Gómez Smith
Domingo, 22 de Noviembre de 2020 23:45

en turno tiene su gran obra sexenal con la que piensa dejar escrito su nombre en piedra. La de esta administración ha sido el Canal Transístmico de Tehuantepec donde ha fluido todo el presupuesto portuario. Luego entonces si no hay recursos por qué no permitir que los privados inviertan. Si se sigue permitiendo a Pemex el gran elefante blanco actuar más allá de las normas tal como señala Francisco Pastrana, pierde el país, los mexicanos y perdemos todos. Las transformaciones se basan en realidades económicas más allá del sueño político de trascender.