

Fecha 26.04.2021	Sección Análisis	Página 13
---------------------	---------------------	--------------



Rodrigo Alpizar

Desarrollo del Istmo de Tehuantepec

Es claro cuáles son los mega proyectos estrella de este sexenio; sin embargo, hay uno en particular que no suele acaparar los titulares de prensa ni las mañaneras, pero que ha venido avanzando con fuerza. Nos referimos al Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), presentado formalmente en diciembre de 2018 y que al día de hoy ya cuenta con un Plan Estructural, un Plan Maestro Conceptual, una Estrategia de Desarrollo Industrial, obras en marcha y hasta ha albergado un foro de logística, de acuerdo con la información oficial disponible.

La franja que une los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) con Coatzacoalcos (Veracruz), conocida como el Istmo de Tehuantepec, es fundamental para aprovechar la característica bioceánica de México, ya que es la zona más angosta para conectar al Pacífico mexicano con el Atlántico (Golfo de México), zona privilegiada por sus recursos naturales y minerales, así como su biodiversidad y variedad étnica. Paradójicamente, esta zona es también donde la desigualdad y la pobreza han marcado la vida de muchas mexicanas y mexicanos.

Desde principios del siglo XIX, esta región ha sido llamada a ser un punto logístico clave para el cruce de insumos, bienes y personas, pero la realidad es que en todos estos años, no se ha concretado como tal, sino que ha tenido aproximaciones relevantes, como la creación de la Zona Económica Especial de Salina Cruz, durante el sexenio pasa-

do. El desarrollo del Istmo de Tehuantepec es algo que México lleva esperando mucho tiempo. Seguramente por eso levantó tantas esperanzas el anuncio hecho en 2018 por el Presidente López Obrador, de invertir 20 mil millones de pesos para el CIIT e inaugurarlo en 2023 y seguramente por eso es el proyecto estrella menos objetado, a comparación de Dos Bocas o Santa Lucía.

Sin embargo, un proyecto de ésta importancia no puede ser un cheque en blanco de la ciudadanía al gobierno, sino que debe ser muy transparente en cuanto al uso de recursos y socialización de planes, no privilegiar las adjudicaciones directas y abarcar las dimensiones ambientales y sociales como el análisis ambiental, la gestión de riesgo, la consulta regional y otras buenas prácticas internacionales recomendadas por organismos como la Corporación Financiera Internacional. En síntesis, el desarrollo regional no puede ser a cualquier costo, al contrario: debe ser ejemplo de



Fecha 26.04.2021	Sección Análisis	Página 13
----------------------------	----------------------------	---------------------

cómo hacer negocios bajo los más altos estándares posibles.

En los que respecta a la dimensión industrial y económica, estamos hablando de la rehabilitación ferroviaria en diversos tramos, la ampliación de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz, incluyendo una terminal de contenedores en cada puerto y un nuevo puerto industrial. En cuanto a caminos, no solo es la modernización de los tramos ya existentes en la Carretera Federal 185, sino la autopista del propio CIIT y los caminos alimentadores.

También incluye infraestructura eléctrica y de gas natural: desde el mantenimiento y modernización de un oleoducto de más de 200 kilómetros, la rehabilitación de las refinerías de Minatitlán y Salina Cruz, hasta centrales para generación eléctrica. Así como la instalación de fibra óptica para la industria y las comunidades del Istmo.

Resulta entonces lógico solicitar que este tipo de proyectos deban privilegiar el encadenamiento productivo en México, es decir que el dinero público sirva para detonar la economía local y a las empresas nacionales, logrando un equilibrio entre las licitaciones internacionales y las nacionales. De nuevo, se trata de que un megaproyecto como el CIIT cumpla sus objetivos de cerrar las brechas social y económica entre el sur-sureste y el resto del país, generando derrama de recursos en México y en estricto apego a la Ley. Esto último es lo que ha resuelto el propio Instituto Nacional

de Transparencia, Acceso a la Información y Protección de Datos Personales (INAI) hace unos días.

La oportunidad que nos ofrece el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec es histórica, durante años se ha hablado de reactivar dicho corredor, llegando a comparar su potencial importancia con la del Canal de Panamá, por donde hoy cruzan el 6 por ciento del comercio mundial. No podemos darnos el lujo de que éste proyecto no le salga bien a México.

Empresario

La franja que une los puertos de Salina Cruz (Oaxaca) con Coatzacoalcos (Veracruz), conocida como el Istmo de Tehuantepec, es fundamental para aprovechar la característica bioceánica de México, ya que es la zona más angosta para conectar al Pacífico mexicano con el Atlántico (Golfo de México), zona privilegiada por sus recursos naturales y minerales, así como su biodiversidad y variedad étnica. Paradójicamente, esta zona es también donde la desigualdad y la pobreza han marcado la vida de muchas mexicanas y mexicanos.