



ALICIA  
SALGADO



Cuenta  
corriente

salgadosaid@gmail.com

## Liquidez: principal problema de constructores

■ En el mercado de construcción de vivienda, como en el de infraestructura, casi nada se construye sin Infonavit, sin subsidio o sin presupuesto público.

Desde el 18 de junio, el mercado financiero conocía el cambio de reglas de prepagos que una semana antes había dado a conocer el Infonavit, que dirige **Victor Borrás**.

Usted sabe que en el mercado de construcción de vivienda, como en el de infraestructura, casi nada se construye sin Infonavit, sin subsidio o sin presupuesto público y, que el gran problema de los créditos puente hipotecarios que otorgan los bancos integrantes de la AMB, que encabeza **Jaime Ruiz**, es que se han tornado en riesgo, en un commodity y para negociarlos siempre buscan no tomarlos sino garantizarlos con alguna entidad gubernamental como el Infonavit.

Para que los constructores “se alinien” a la política de construcción vertical que ha promovido la Institución y la Conavi de fines de 2011 a la fecha, cambiaron las reglas de garantías para los créditos puente.

Ahora garantizará 70% si la construcción es vertical y 50% si es horizontal.

Eso implica que el Infonavit les mete dos aceleradores. Sólo les prepaga si la obra tiene 70% de avance en construcción vertical y en zona urbana, además de que esté vinculada a un comprador derechohabiente y, con la obligación de concluir y entregar en dos meses al momento del pago.

El programa se llama Garantías a la entrega continua de Vivienda Vertical y Sustentable, y según Infonavit se espera que sus desarrolladores individualicen en los próximos tres meses 30 mil viviendas ligadas al subsidio de Conavi y con un valor cercano a los seis mil millones de pesos.

¿De dónde viene el anticipo? Del monto del cheque que le va a otorgar el Infonavit al trabajador para la compra de la caja. O sea, les da un respiro de liquidez brutal. Y el dato no es para menos.

### Infonavit prepaga si la obra tiene 70% de avance en construcción vertical y en zona urbana.

Fíjese que la segunda Edición del Índice de Confianza del Constructor (ICOCO) de este año que elabora Bimsa Reports de **César Ortega de la Roquette**, confirma una constante en el último año y medio, y es que la falta de liquidez y la escasez de financiamiento bursátil o bancario para la industria de la construcción (sea edificación o infraestructura), son dos de los obstáculos reales para aumentar la confianza del desarrollador.

El índice muestra que la confianza de los constructores se cayó en el segundo trimestre de 2012 en un punto porcentual porque pasa de 50.7%

entre abril-junio de 2011 a 49.7 en igual lapso de 2012 y, lo que puede explicarlo en parte es el deterioro de las expectativas de los constructores ligada al relevo sexenal y el cambio de políticas (de hecho le recomiendo que revise el índice y la forma en que evoluciona en las seis ediciones que tiene).

Pero si lo observa con el cambio de política del Infonavit, entiende por qué una semana antes los precios de GEO, Homex, Urbi, se fueron al cielo en la Bolsa y de pronto todos

mejoraron la expectativa de crecimiento, pues las viveras son las desarrolladoras consentidas del Infonavit y las que toman la mayor parte del subsidio de Conavi. La pregunta es: ¿no podrían hacer lo mismo con el presupuesto de infraestructura.

#### De Fondos a Fondo

El momento crítico para la regulación en materia de autotransporte de carga se acerca, y justo en el XII Foro Nacional de Transporte de Mercancías que se efectuará en la Riviera Maya del 11 al 14 de julio, los integrantes de la Asociación Nacional de Transporte Privado que preside **Xavier**

**Altamirano**, buscarán echarle la carne al asador mostrando el tamaño del desafío que tiene no la SCT, que dirige **Dionisio Pérez-Jácome**, sino su sucesor (hay quienes apuntan a **Gerardo Ruiz Esparza** al menos como coordinador responsable de temas de transporte), para resolver los entuertos del transporte de carga.

El invitado es el **Pérez-Jácome** para el acto inaugural, pero considerando el entorno de confrontación entre cámaras por la decisión tomada para reducir el tonelaje de peso muerto en camiones doblemente articulados, nos comentan que esperan que **Felipe Duarte**, su subsecretario de Transporte, les informe con claridad qué pretenden hacer con la NOM 012.

No quieren enfrentar un “caso politizado y cerrado” al finalizar el sexenio que lleve a extremo lo que dicen –creo que también tendrían que demostrar su dicho– les incrementó en 8% el costo de la carga por la reducción de cinco kilogramos del tonelaje desde mayo.

■ Al 7 de junio pasado la acción de Elektra estaba en la doceava posición del IPC de la BMV, que preside **Luis Téllez**, pero ante el cambio de metodología del IPC emitida el pasado 11 de abril es probable que saliera del indicador para agosto, pues ni su precio ni las acciones físicas en el mercado corresponderían a los nuevos parámetros fijados por la Bolsa.

Esto justamente es lo que detuvo la Juez Sexto de lo Civil del Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal en la demanda mercantil interpuesta contra la Bolsa como empresa y **Luis Téllez**, su presidente por Grupo Elektra, que lleva **Carlos Septién**, pues ordenó la medida precautoria de suspender la aplicación de la nueva metodología hasta que no se juzgue si se dañó el patrimonio de Elektra y sus inversionistas con ella. Hoy las acciones de Elektra cerraron en 551 pesos, cuando el 10 de abril estaban en mil 258.08 pesos.

Pero lo realmente novedoso es el argumento de la juzgadora porque se sustenta en que pudieron haber sido violado los “derechos humanos” de Elektra y sus inversionistas por no tener acceso pleno a la protección de la justicia.