

**M**ientras ICA se debate entre la quiebra y la supervivencia, y OHL lidia con sus detractores, otra constructora mexicana, Pinfra, gana licitaciones millonarias, coloca bonos con calificaciones triple A y rompe récords en la Bolsa Mexicana de Valores (BMV). Su trepidante ascenso en el negocio de las concesiones carreteras y la construcción en México durante el último lustro se atribuye en buena parte a **David Peñaloza Alanís**, un empresario de 42 años que casi no aparece en público ni concede entrevistas, pero que sigilosamente levanta a la nueva gran constructora del país.

**David Peñaloza Alanís** es hijo de **David Peñaloza Sandoval**, el expresidente de Grupo Tribasa, una constructora que pasó del cielo al infierno en cuestión de una década y terminó quebrando en medio de escándalos. Hoy, la otrora segunda mayor constructora durante la administración de **Carlos Salinas de Gortari** resurge con tal fuerza que ya se le ve como la empresa que tomará el lugar de ICA, no solo al llevar mano en los grandes proyectos, sino en el imaginario nacional.

Apenas el viernes pasado, Pinfra colocó un bono por 2 mil 500 millones de pesos en los mercados financieros, tras recibir el grado máximo de inversión (AAA) fijado por las calificadoras de riesgo Standard & Poor's y Fitch. Esto no es decir poco si se considera que los bonos de ICA fueron calificados recientemente como 'basura'.

Además de los casi mil 600 millones de dólares de fortuna personal que le calcula Forbes, el CEO y presidente del Consejo de Administración de Pinfra, **David Peñaloza Alanís**, tiene más motivos para estar contento estos días. A finales de abril, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes le adjudicó el proyecto del Viaducto La Raza-Indios Verdes-Santa, una vialidad de 9.7 kilómetros que dará servicio a un tránsito esperado de 50 mil



## Mario Maldonado El sigiloso ascenso de Pinfra y David Peñaloza

vehículos por día y que involucra inversiones por 4.4 mil millones de pesos.

Unos días antes, las acciones de Pinfra llegaron a máximos en la BMV. El 22 de marzo pasado sus títulos se cotizaban en 233 pesos cada uno, llevando el valor de la empresa —y la riqueza de la familia Peñaloza— a niveles inéditos. Al cierre de ayer, la compañía valía casi 5 mil millones de pesos, frente a los 73 millones de ICA (believe it or not), y los 2 mil 100 millones de OHL México, dos de sus principales competidores en el país.

Pinfra volvió a cotizar en la BMV en el 2005, tras haber sufrido una crisis financiera que la puso en quiebra y la obligó a renegociar deudas con sus acreedores, lo cual le tomó algo así como 10 años.

Actualmente, 66.5% de sus acciones están en mano de inversionistas institucionales, la mayoría grandes fondos como BlackRock, Norges Bank Investment, Vanguard Group y BBVA; el resto, cerca de 33.5%, pertenece a la familia Peñaloza, principalmente a **David Peñaloza Alanís**, quien heredó los cargos de CEO y presidente del Consejo en abril del 2013, así como la mayoría de la tenencia accionaria de su padre. Desde entonces a la fecha, sus



títulos se han apreciado más de 25%, colocando a la empresa como la constructora más valiosa del país.

El año pasado, **Peñaloza Alanís**, egresado de la universidad Anáhuac y de Harvard, fue el único mexicano que se sumó a la lista de multimillonarios de Forbes, como consecuencia del aumento del precio de las acciones de su constructora.

El principal negocio de Pinfra son las concesiones carreteras. Actualmente opera 17 proyectos, entre los que destacan la México-Toluca, Ecatepec-Pirámides, Peñón-Textcoco y el Puerto de Altamira. En el primer trimestre del 2016, reportó ingresos consolidados por 2 mil 728 millones de pesos y un flujo operativo de mil 492 millones.

Sin embargo, su as bajo la manga son las licitaciones multimillonarias que traerá la construcción del Nuevo Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, la mayor obra del gobierno de **Enrique Peña Nieto**. La compañía luce como la que puede beneficiarse más de dichos proyectos. Esto terminará de escribir la historia de **David Peñaloza** y su vertiginoso ascenso en el negocio de la construcción y concesión de obras en México.

**Posdata.** Coca-Cola FEMSA y Coca-Cola Company acordaron comprar el negocio de alimentos líquidos de soya AdeS por 575 millones de dólares. Al respecto, Carlos Salazar Lomelín, CEO de FEMSA, me dijo ayer que la adquisición va en línea con el objetivo de diversificar sus líneas de negocio y reforzar su portafolio de productos. Su plan es, como sucedió con Santa Clara, apuntalar la expansión de la marca a través de la grandísima red de distribución en México y América Latina. Pronto más sobre FEMSA. ●

Twitter: @MarioMal

Correo: mario.maldonado.padilla@gmail.com