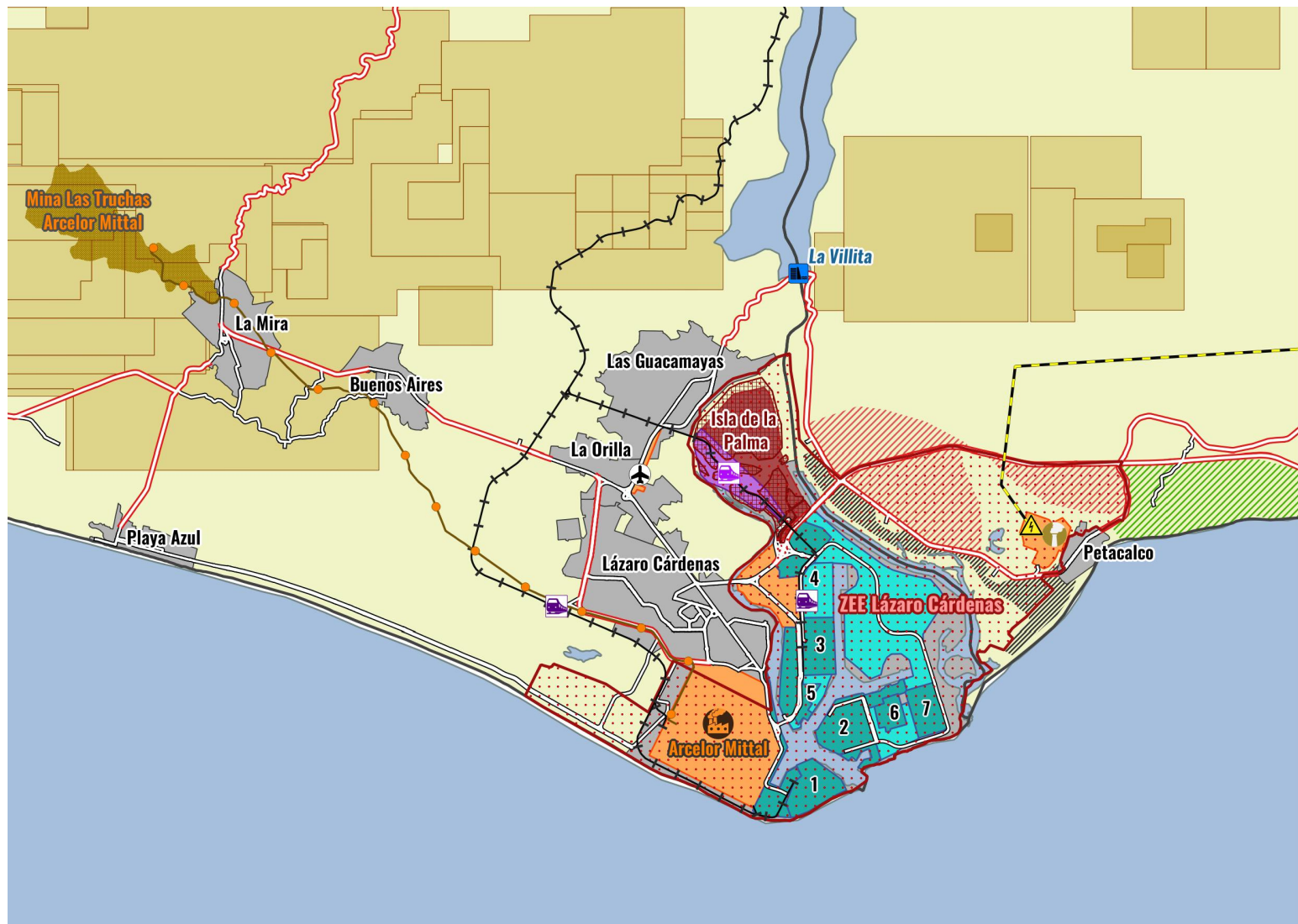


# Las Zonas Económicas Especiales (ZEE): nueva amenaza neoliberal a los bienes comunes (parte II)

## Territorialización del decreto de la ZEE de Lázaro Cárdenas - La Unión



*Después de haber analizado en la parte 1 “Las Zonas Económicas Especiales (ZEE): nueva amenaza neoliberal a los bienes comunes” qué son las ZEE, en qué fase están y por qué sus ubicaciones son estratégicas en la lógica del capital, es ahora importante detallar las características de cada una de las ZEE para las cuales se ha firmado el decreto y como se territorializa su posible despliegue (delimitación geográfica de la ZEE y de sus área de influencia, proyectos y empresas relacionadas, etc).*

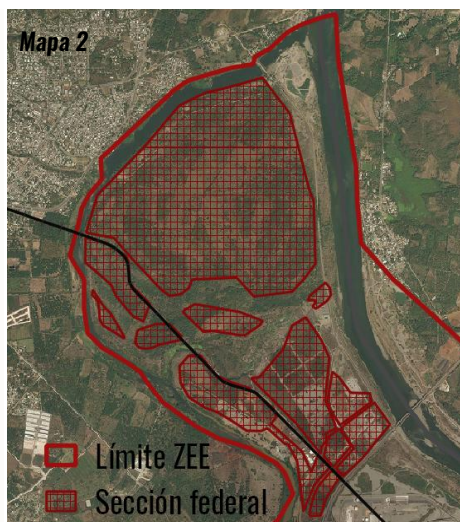
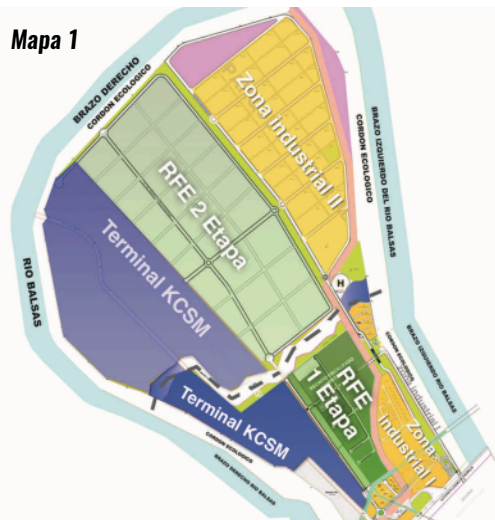
*En esta parte 2 empezamos con el análisis de la ZEE de Lázaro Cárdenas - La Unión que tiene su decreto firmado desde el 28 de septiembre de 2017.*

Realizado por

# Zona Económica Especial de Lázaro Cárdenas - La Unión

Con 8,483 ha la ZEE de Lázaro Cárdenas - La Unión es la más pequeña de las 3 ZEE con decretos firmados. Esta ZEE se reparte entre los estados de Michoacán (alberga 70% de la ZEE con 5,900 ha en el municipio de Lázaro Cárdenas) y Guerrero (30 % de la ZEE con 2,543 ha en el municipio de La Unión de Isidoro Montes de Oca).

Por el momento existe una sección establecida de 547 ha a cargo del gobierno federal, ubicada en la Isla de la Palma. La Isla de La Palma fue adquirida en 1982 por el gobierno federal al ejido Zacatula y dotado en 1999 al gobierno de Michoacán junto con una franja de la isla del Cayacal. En 2003 con el Plan Estatal de Desarrollo se declaró el corredor industrial michoacano Lázaro Cárdenas-Morelia-Contepec y luego el congreso aprobó la desincorporación o expropiación de los primeros 183 ha en la isla. En 2007 la empresa estadounidense Kansas City Southern anunció su proyecto de terminal ferroviario de 80 ha dentro de la isla con una inversión de 80 millones de dólares. Y en 2015 el gobierno federal en el Plan Nacional de Infraestructura contempló una inversión de 1,315 millones de pesos para el desarrollo de un parque industrial en la isla, proyecto retomado luego en el Plan Nuevo Michoacán con la definición de las áreas (parques industriales, Recinto Fiscalizado Estratégico, patio ferroviario, etc). Sin embargo los planes del gobierno federal para la Isla de la Palma quedaron parados a razón del conflicto agrario existente con los ejidatarios que fueron expropiados sin haber tenido la indemnización de sus predios. Con la aprobación de la ZEE y la designación de la sección federal, el gobierno estatal transfiere las obligaciones jurídicas, administrativas y jurisdiccionales de la Isla de la Palma al gobierno federal para resolver el conflicto agrario y llevar a cabo el proyecto de parque industrial y de terminal ferroviaria.



Características ZEE Lázaro Cárdenas-La Unión		
Superficie y municipios ZEE	8,483 ha Lázaro Cárdenas (Michoacán) y La Unión de Isidoro Montes de Oca	
Secciones actuales	Sección federal Isla la Palma (547 ha)	
Ejidos con terrenos en la ZEE	El Naranjito (2000 ha), Santiago Zacatula (540 ha), Melchor Ocampo (178 ha), Las Guacamayas (36 ha)	
Superficie y municipios del área de influencia	486,531 ha Lázaro Cárdenas, La Unión y Zihuatanejo de Azueta	
Inversión	10,000 millones de dólares	
Sectores actividad	Automotriz; Minería/Siderurgia; Agroindustria; Maquinaria	
Algunos proyectos y empresas relacionadas	TEC II	Møller-Maersk
	Terminal Vehículos	Grupo Carrix
	Parque industrial Isla de Palma	
	Patio ferroviario Isla de Palma	Kansas City
	Mina y siderurgia	Arcelor Mittal
Proyecto Puerto Unión		

Con esos 2 mapas se ve claramente como se intenta reactivar el Proyecto Isla de Palma del Plan Nuevo Michoacán (mapa 1) por el medio de la sección federal de la ZEE de Lázaro Cárdenas (mapa 2).

El proyecto de ZEE está muy vinculado con el potencial para el movimiento de mercancías que permite el puerto de Lázaro Cárdenas. El puerto empezó a operar en los setentas para abastecer a la siderúrgica contigua al puerto. Desde 1994 la administración del puerto está a cargo de la empresa paraestatal Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (API). Hoy en día, Lázaro Cárdenas es uno de los principales puertos industriales del país, colocándose en el tercer lugar en movimiento de carga, detrás de Dos Bocas y Manzanillo. Es el puerto más profundo de México y el único que puede recibir porta-contenedores de 7ª generación (los más grandes actualmente). Estas ventajas han permitido desarrollar rutas comerciales con 141 puertos de 31 países, principalmente del Pacífico oriental. Actualmente el puerto representa el 28% de los movimientos por contenedores en el litoral mexicano del océano Pacífico. Junto con el puerto de Manzanillo representa la mitad de la carga total operada en éste litoral mexicano y el 95% de los contenedores que transitan por el mismo. Esas cifras permiten entender la gran importancia que tiene el puerto de Lázaro Cárdenas y su proyecto de ZEE, en el contexto de los posibles acuerdos bilaterales post TPP, para México en la lógica del capital.

Al respecto de los tipos de mercancías en las que está especializado el puerto de Lázaro Cárdenas, el granel mineral representa la principal línea de negocios en volumen de carga (52% del volumen de carga total en 2016). Eso se explica por la presencia dentro de las instalaciones del puerto de la empresa Arcelor Mittal, que importa hierro a la siderúrgica desde sus minas operadas en otros estados (Sonora y Colima) y exporta parte del mismo hacia Asia. Pero también por la presencia dentro del puerto de la empresa Fertinal que importa roca fosfórica desde Baja California para la elaboración de sus fertilizantes, sumada a la presencia de una terminal de carbón operada por la empresa Carbonser, que sirve para abastecer a la termoeléctrica de la CFE ubicada en Petacalco. Después del granel mineral la carga de contenedores es el segundo tipo de mercancía más importante del puerto (26% de la carga total) y está enfocado principalmente en insumos para las industrias automotriz, manufacturera y química. Luego le siguen las mercancías de la actividad petrolera y sus derivados (11% de la carga total) debido a la presencia de una planta de PEMEX en el puerto que importa productos petroleros desde su refinera en el puerto de Salina Cruz. Esas cuatro empresas mencionadas representan la gran mayoría del mercado del puerto. En el mercado nacional las principales zonas para el flujo de estas mercancías son el Valle de México (Ciudad de México y zonas industriales del Estado de México) y la zona del Bajío. Y en el mercado internacional el puerto importa mercancías principalmente de EEUU (35 % de las importaciones en 2014), Australia (18%), China (9%), Canadá (8%) y Corea del Sur (6%) y exporta mercancías hacia EEUU (40% de las exportaciones) y China (25 %).



Al igual que para otros de los principales puertos del país, existe un proyecto de ampliación del Puerto Lázaro Cárdenas que se inició como parte del Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012, y que ahora está muy vinculado con la implantación de la ZEE. Para este proyecto de ampliación de la infraestructura del puerto existe un presupuesto global de 20 mil millones de dólares de los cuales 18 mil millones serán aportados por la iniciativa privada y 2 mil millones por la API del puerto.

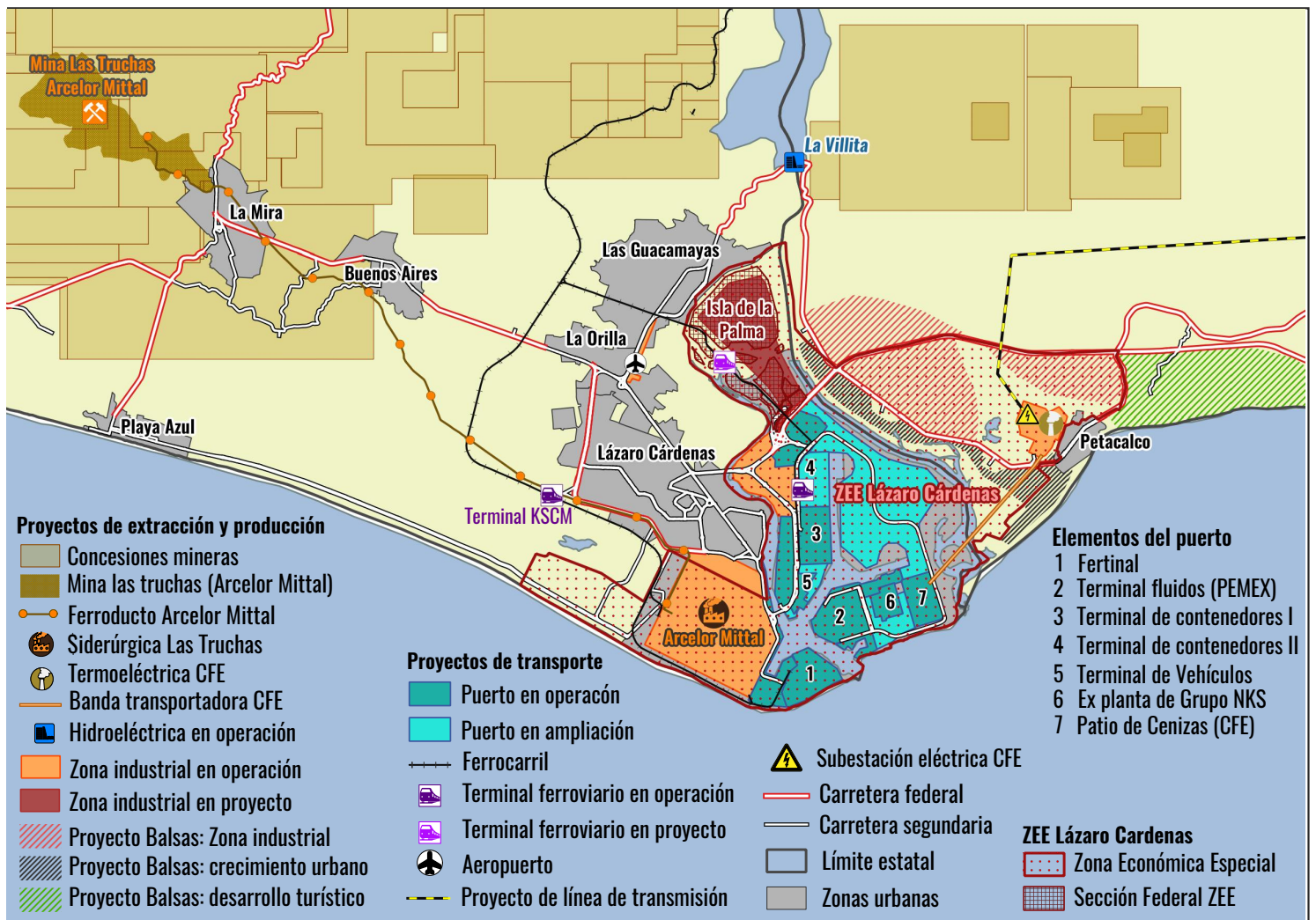
El proyecto más notorio de la ampliación del puerto es la construcción de dos nuevas Terminales Especializadas de Contenedores (TEC). En 2014 se inauguró la TEC I a cargo de la empresa hongkonesa Hutchinson Port con una inversión de 4 mil 700 millones de pesos. Y en abril 2017 se inauguró la primera de las tres fases de la Terminal Especializada de Contenedores II (TEC II) a cargo de la empresa danesa Ap Moller Maersk con una inversión de 7 mil 400 millones de pesos.

También se está construyendo la Terminal Especializada de Vehículos a cargo de la empresa SSA México, filial de la estadounidense Grupo Carrixc, con una inversión entre 550 y 900 millones de pesos para ampliar el almacenamiento y movimiento de automóviles en el puerto.

Y en el marco de la Reforma Energética se perfilan nuevos proyectos energéticos en el puerto como la Terminal de Manejo de Fluidos, a cargo de la empresa GEN Manejos Integrales con una inversión de 345 millones de pesos, que se encuentra actualmente en construcción y que permitirá manejar mensualmente 80,000 toneladas de combustóleo (exportación), 18,000 toneladas de gasolina (importación) y 9,000 toneladas de diésel (importación). Para abastecer la termoeléctrica de la CFE en Petacalco se pretende construir dos nuevos parques de almacenamiento y distribución de carbón, uno en el puerto y el otro en la planta de la CFE, que estarán a cargo de la empresa española Duro Felguera con una inversión de 130 millones de dólares. Y un el predio liberado por la salida de la empresa NKS por quiebra se perfila una nueva inversión que podría ser para el manejo de combustóleo.

Todos los proyectos anteriormente mencionados a la excepción de la termoeléctrica de la CFE en Petacalco se encuentran ubicados dentro del municipio de Lázaro Cárdenas en el estado de Michoacán. Sin embargo existen también ciertos proyectos relacionados con la ZEE del lado de Guerrero en el municipio de La Unión. El más importante es la reactivación de proyecto Puerto Balsas, luego renombrado Puerto Unión, propuesto por el gobierno estatal de Guerrero en 2012. Este proyecto tiene como objetivo complementar el desarrollo de la infraestructura portuaria de Lázaro Cárdenas con desarrollos industriales y inmobiliarios ubicados del otro lado del río Balsas. Por esta razón están previstos dos parques industriales que funcionarán como clústers (agroindustria, industria de la madera, componentes de maquinaria y autoparte) así como un crecimiento urbano, bajo un concepto de "ciudad sostenible", que incluye una zona de desarrollo residencial y turístico con dos campos de golf.

**Mapa de los proyectos en la ZEE Lázaro Cárdenas - La Unión**



Con la ampliación del puerto se pretende duplicar la capacidad de carga para pasar de 30 millones de toneladas a 70 millones. Este aumento de la capacidad encuentra sentido con el proyecto de ZEE porque permitiría almacenar y transitar las mercancías producidas o transformadas dentro de los parques industriales proyectados. Pero también este aumento en el tránsito provendrá de mercados externos en los cuales la inversión privada podría ser estimulada por los ventajas que ofrece la ZEE y ciertos acuerdos bilaterales previstos (ej: sector minero en el área de influencia, agroindustria en Michoacán, automotriz del Bajío o de países asiáticos).

## Interés y despojo minero en la zona de influencia de la ZEE de Lázaro Cárdenas - La Unión

La minería aparece como una de las principales actividades relacionadas con la ZEE de Lázaro Cárdenas sobre todo en los municipios que conforman su área de influencia. Existen 203 títulos de concesiones mineras vigentes dentro del área con una superficie total de 171,731 ha, lo que representa el 39% de dicha área.

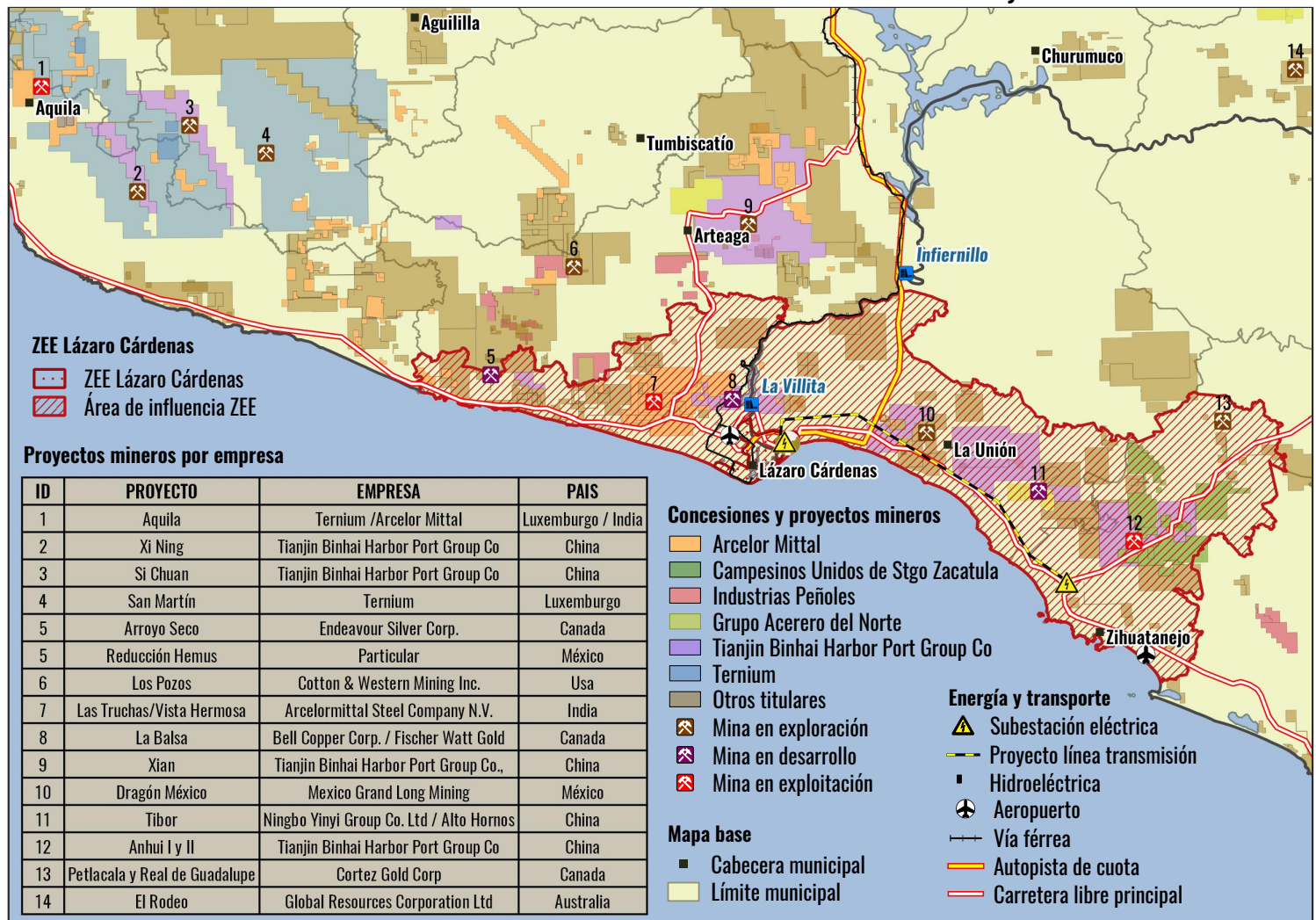
La empresa que tiene la mayor superficie concesionada dentro del área es la china Tianjin Binhai Harbor Port Group Co con 6 concesiones y 39,490 ha. En la zona este empresa tiene una mina en operación (Anhui I en el municipio de Zihuatenejo en Guerrero) y 4 proyectos en exploración (Anhui II en Guerrero, Xian, Si Chuan y Xi Ning en Michoacán) siendo la principal empresa exportadora de hierro desde Lázaro Cárdenas hacia China. Además de Tianjin Binhai existen dos otras empresas chinas con presencia en Guerrero, Michoacán y Colima en el sector minero: Zhong Ning Mining Investment Co y Ningbo Yinyi Group (que tiene el proyecto Tibor actualmente en desarrollo dentro del área de influencia). Considerando la estrategia anteriormente mencionada de buscar mayores relaciones con los mercados asiáticos y la posible participación de empresas chinas en la administración de la ZEE, la presencia de capital chino en el saqueo de minerales de la región podría incrementarse en los próximos años.

Ubicado después de Tianjin Binhai Harbor Port Group quien tiene la mayor superficie concesionada dentro del área de influencia, se encuentra el particular Gilberto Galeana Calderón y socios con 23 concesiones y 21,806ha. Esta persona pertenece al movimiento "Campesinos Unidos de Santiago Zacatula" uno de los grupos campesinos que mantienen un litigio desde años para el pago de sus tierras en la Isla de la Palma. Después encontramos al líder mundial de producción de acero, la multinacional de capital hindú Arcelor Mittal con 30 concesiones y 17,851 ha. El dueño de la empresa Lakshmi N. Mittal anunció durante el evento de firma del decreto de la ZEE de Lázaro Cárdenas que iba a invertir mil millones de dólares en la modernización de su planta en el puerto para aumentar su producción de 4 a 5.3 millones de toneladas anuales. Según datos del informe anual de CAMIMEX del 2017, Arcelor Mittal es por el momento el tercer productor de acero en México después de Alto Hornos de México (Grupo Acerero del Norte) y Ternium. Su producción de acero está basada en la extracción y transformación de hierro de la mina de Las Truchas (la tercera mina de hierro más grande del país), Aquila (que opera con Ternium), o de minas en otros estados (Colima, Sonora).

Aunque existen proyectos mineros de metales preciosos (oro y plata), el hierro representa el principal negocio de la actividad minera en la zona (Michoacán es el segundo estado productor de hierro, después de Coahuila, con un cuarto de la producción nacional). Desde mucho años grupos del crimen organizado como los Caballeros Templarios controlan el negocio de extracción de hierro (aplicando cuotas a las empresas mineras o por medio de minas informales) y su exportación hacia China (principal consumidor de hierro al nivel mundial) desde el puerto de Lázaro Cárdenas. Por esta razón de 2013 a 2015 el gobierno suspendió las autorizaciones para las exportaciones de hierro desde el puerto. Existe actualmente una disputa (y a veces una colaboración) entre las empresas mineras y los distintos grupos del crimen organizado por el control de este codiciado mineral.

La creación de la ZEE de Lázaro Cárdenas, con sus ventajas fiscales y el desarrollo de infraestructura de transporte previstos, va a fomentar el saqueo minero en la zona y al mismo tiempo el aumento de la violencia por la disputa territorial entre los distintos actores anteriormente mencionados, lo que terminará afectando como siempre a la población local.

### Intereses mineros en el área de influencia de la ZEE Lázaro Cárdenas - La Unión y sus alrededores





## Agroindustria y corredores industriales

Además de la actividad minera la zona de influencia de la ZEE considera también el desarrollo de proyectos agroindustriales como la instalación de 300 jaulas en la presa del infiernillo (con una inversión de 70 millones de pesos) que servirán de criado de peces tiapia con una producción estimada a 27 toneladas anuales. Además existe un proyecto con una inversión de 50 millones de pesos para aumentar la productividad del sector ganadero en las regiones de Tierra Caliente y Sierra Costa para la exportación de carne hacia EEUU y Asia. Esta ganadería extensiva sumará nuevas afectaciones socioambientales (despojo de tierras, contaminación del agua y de los suelos) a las provocadas por el agronegocio depredador del aguacate en la región.

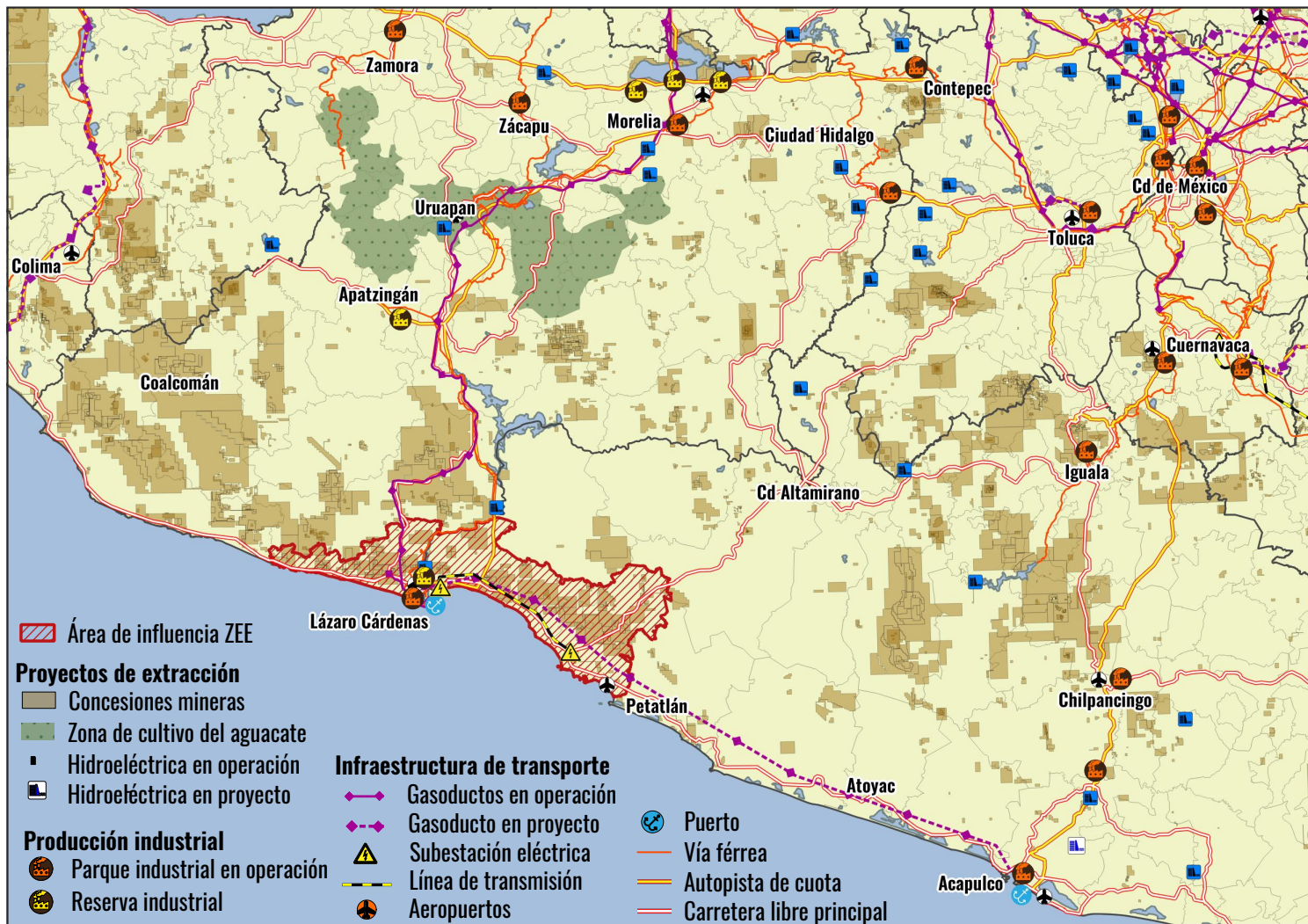
Todos esos productos podrían ser transformados en los agroparques existentes o en proyecto (reserva industrial y parques industriales ZEE) y luego exportados hacia distintos mercados por el medio del puerto de Lázaro Cárdenas.

Esos polos de producción industrial están articulo por el medio del corredor industrial Contepec - Morelia - Lázaro Cárdenas que luego se relaciona con los corredores industriales de los valles de México y Toluca o con la zona del Bajío.

Lo que permite la articulación del proceso de industrialización en la región son los proyectos de infraestructura de transporte (mercancías y energía). Al respecto a la infraestructura de transporte de mercancías se ha desarrollado una amplia red de autopistas de cuotas privadas por todo el país y en la región resaltan la autopista del sol (concesionada a Grupo Mexicano de Desarrollo S. A. B. (GMD)), la Siglo XXI Morelia - Lázaro Cárdenas (PINFRA) y la Maravatío-Zapotlanejo (PINFRA). También existe la red ferroviaria en manos de la empresa Kansas City Southern sobre lo cual hablaremos más adelante y la ampliación de puertos y aeropuerto (Zihuatanejo).

Los proyectos de infraestructura energética previstos son la nueva línea de transmisión eléctrica desde la termoeléctrica de Petacalco hasta la subestación Ixtapa Potencia y el gasoducto Lázaro Cárdenas, para conectar con gas ambos puertos y que funcionaría como ampliación del gasoducto en operación Valtierra Lázaro Cárdenas que trae gas al puerto desde la zona del Bajío.

## ZEE y proyectos de corredores multimodales industriales en Michoacán y Guerrero



## Industria automotriz

El otro sector industrial muy relacionado con la ZEE de Lázaro Cárdenas y la red ferroviaria de Kansas City Southern es la industria automotriz.

Con 3.5 millones de autos y camiones ligeros producidos en 2016 México es el séptimo mayor productor de automóviles a nivel mundial. Esta producción podría aumentar a 5.3 millones en 2020 con la inauguración de nuevas plantas.

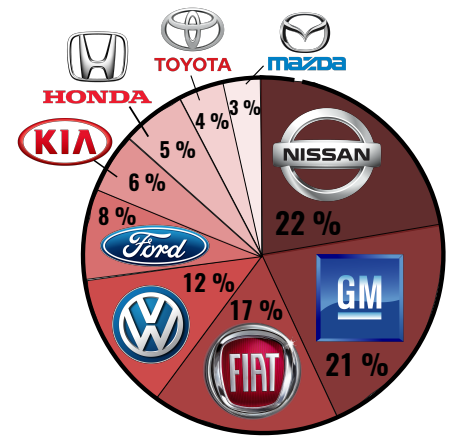
El 80% de esta producción está destinada a exportación (la exportación de coches representó 8 % de las exportaciones total en 2016 por un valor de 31,4 miles de millones de dolares), principalmente hacia EEUU (75% de las exportaciones totales) y Canadá (8.9%).



Hay 9 empresas que se reparten el negocio la producción de autos en México pero solo Nissan y General Motors representan casi la mitad de la producción total (43%). Con la instalación de nuevas armadoras se generó un boom de la industria automotriz en los últimos años pasando de una producción de 1.9 millones de coches en 2005 a casi 4 millones en 2017, lo que representa un crecimiento anual promedio de 5.5%. Este boom de la la producción y exportación de mercancías del sector automotriz fue sostenido por el desarrollo de una amplia red de infraestructura de transporte principalmente por vía ferroviaria y marítima.

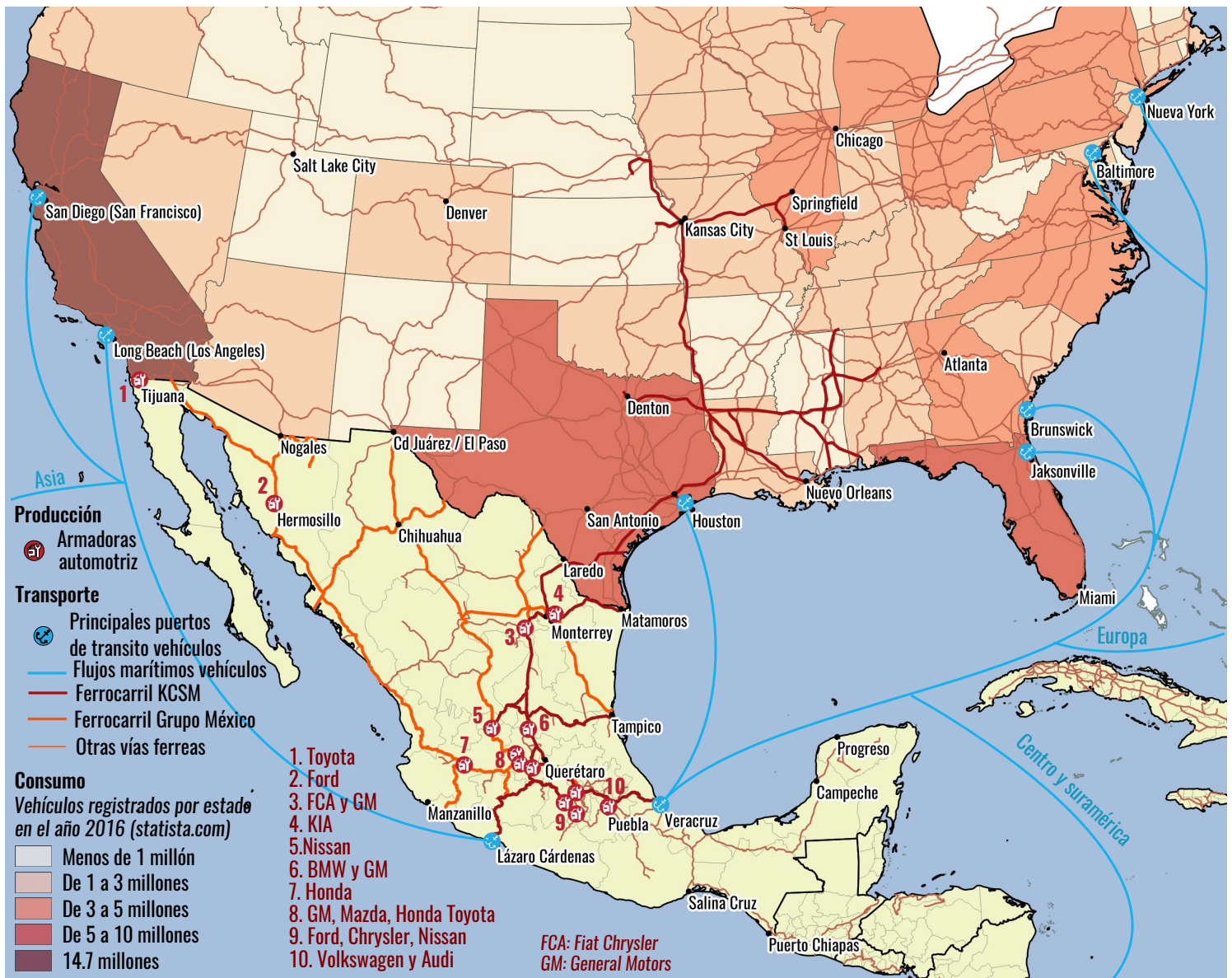
Así según datos de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), el 75 % de los autos producidos o importados en el país se mueven por trenes mientras que hace 10 años era solo un 35%. Dos empresas se reparten el negocio del movimiento de coches por trenes en México: la empresa mexicana Ferromex del Grupo México (concentró el 55% del movimiento de carga total por trenes en 2015) que mueve los vehículos de General Motors, Nissan, Ford/Chrysler y Kansas y la estadounidense Kansas City Southern (33% del movimiento de carga total) que ofrece servicio a Chrysler, Ford, General Motors, Nissan, Volkswagen, Honda, Mazda, Audi, Kia y próximamente a Mercedes Benz, BMW y Toyota.

La red ferroviaria de Kansas City Southern, por la cual transita 60% del PIB nacional de México, conecta las zonas de producción de automotrices en México con los mercados importadores de coches (EEUU, Canadá, Europa y Asia) o exportadores de componentes necesarios a la construcción de los coches (que provienen principalmente de China). Esas conexiones de mercancías se hace en el norte desde el nodo intermodal que representa la ciudad de Kansas (hacia las dos costas de EEUU, Europa y Asia) y en el sur por el medio de los principales puertos de importación y exportación de coches en México (Veracruz y Lázaro Cárdenas). Según los datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) por el medio de los puertos mexicanos se exportan 22.5% de los vehículos producidos y transitan 77.5% de los vehículos de importación. Esos movimientos se hacen principalmente por el medio de los puertos de Veracruz (59.5% del movimiento total de vehículos por puertos en 2015) y Lázaro Cárdenas (28.2% del movimiento total). Mientras el puerto de Veracruz mueve marcas como Volkswagen, KIA, Chrysler o BMW, el puerto de Lázaro Cárdenas tiene como clientes Honda, Toyota, Ford o General Motors.



Participación de las empresas automotrices en la producción total en México en 2017  
Elaborado a partir de los datos de la AMIA.

### Producción, transporte y consumo de la industria automotriz entre México y EEUU

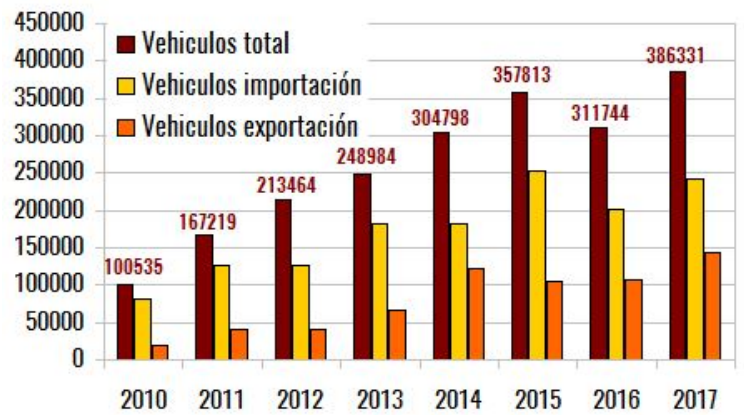




El puerto de Lázaro Cárdenas representa una infraestructura clave en los movimientos de mercancías del sector automotriz hacia los mercados de la costa oeste de EEUU o Canadá, de Latinoamérica y de Asia.

Desde este puerto se importa principalmente coches desde los mercados estadounidense y asiáticos (el mercado asiático representa ahora la mitad de las importación total de coches en México con la participación de empresas japonesas como Honda, Isuzu, Mazda y Toyota y la recién llegada de la surcoreana KIA y de las chinas BAIC y JAC). Y desde allí se exportan los coches ensamblados en México de las empresas Honda, Toyota, Ford o General Motors. Como se ve en la gráfica el puerto ha conocido un gran aumento de movimientos de vehículos en los últimos años (el tráfico de importación y exportación se han multiplicado respectivamente por 3 y 7 de 2010 a 2017).

En el contexto de la ZEE de Lázaro Cárdenas se pretende aumentar la importancia del puerto es el tráfico de mercancías de la industria automotriz al nivel nacional. Por eso están previstas obras como el nuevo terminal ferroviario de Kansas City Southern en la isla de la palma o el terminal especializada de vehículos. Con esta terminal se pretende es una primera fase mover 750 mil unidades al año (lo doble del movimiento que tuvo el puerto para 2017) para llegar luego a una capacidad final de 1 millón 300 mil vehículos anuales. La construcción y la operación de este terminal esta a cargo de la empresa SSA México, subsidiaria del; Grupo Carrix, con un presupuesto entre 550 y 900 millones de pesos y una concesión para 30 años. Grupo Carrix es una de los operadores portuarios más grande del mundo, su filial SSA México mueve actualmente el 43 % del traslado total de vehículos en México y con este nuevo termina su participación será en un futuro de 70% del total del mercado.



Trafico de vehículos en el puerto de Lázaro Cárdenas  
Elaborado a partir de los datos del API Lázaro Cárdenas

La ZEE de Lázaro Cárdenas aparece geopolíticamente clave para una apertura mayor de la economía mexicana hacia los mercados asiáticos. Los principales sectores para estimular nuevos intercambios de mercancía con Asia desde la ZEE de Lázaro Cárdenas son la minería, la agroindustria y la industria automotriz. El desarrollo de esos sectores y de la ZEE en general va a provocar una nueva ola de despojo de tierras en la región (por el crecimiento urbano e industrial de la ciudad de Lázaro Cárdenas, por el desarrollo de nuevas minas o zonas de monocultivos, etc). A este despojo de tierras se asocia un despojo del sujeto campesino por el medio de los cambios laborales (de campesino a mano de obra industrial sobre-explotada) y aumento de nivel de violencia (por la disputa territorial entre empresarios y crimen organizado) a lo cuales se tendría que afrontar.

### Algunas fuentes:

- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)  
<http://www.amia.com.mx/#>

- Fazio C. La geopolítica de Washington, las Zonas Económicas Especiales y la insurgencia magisterial.  
<https://carlosfaziolarealidadlatinoamericana.files.wordpress.com/2011/08/la-geopolc3adtica-de-washington-las-zonas-econoc3b3micas-especiales.pdf>

- Forbes. KCSM, clave para el desarrollo económico de México.  
<https://www.forbes.com.mx/brand-voice/kcsm-clave-desarrollo-economico-de-mexico/>

- Lemus J. Reporte Indigo. Saqueo Chino.  
<https://www.reporteindigo.com/reportes/saqueo-chino/>

- Parques industriales de Michoacán, destino de inversión  
<http://www.fipaim.gob.mx/web/parques%20industriales.html>

- Plan Maestro para el Desarrollo Sustentable Puerto Balsas Guerrero  
<http://www.cmec.org.mx/comisiones/Sectoriales/infraestructurahidraulica/varios/CICM-26Congreso/Presentaciones%20CICM/Sustentabilidad%20H%C3%ADdrica%20del%20Valle%20de%20M%C3%A9xico%204.pdf>

- Programa Maestro de Desarrollo Portuario del Puerto de Lázaro Cárdenas 2015-2020  
[http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/documentos/transparencia/9-PMDP\\_2015\\_2020.pdf](http://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/documentos/transparencia/9-PMDP_2015_2020.pdf)

- The Observatory of Economic Complexity  
<https://atlas.media.mit.edu/es/profile/country/mex/>