

Cuestionario de la Agencia de Noticias China Xinhua sobre nuevo proceso de licitación del TAV México-Querétaro

13 de enero de 2015

Dr. Ulises Granados Quiroz

Coordinador Programa de Estudios Asia Pacífico PEAP

Instituto Tecnológico Autónomo de México ITAM

1. México necesita construir líneas de trenes de alta velocidad? El pueblo mexicano está a favor de la construcción esta línea de México-Querétaro o está en contra?

Es necesario que las ciudades se interconecten de manera más rápida en su transporte público, en particular las ciudades vecinas de las metrópolis del DF, Monterrey y Guadalajara. Existe la percepción general en la ciudadanía de que un sistema ferroviario más moderno, rápido y bueno con el medio ambiente será la mejor opción en los próximos años.

No se puede hablar del “pueblo mexicano” en general para responder a esta pregunta. En términos de la ciudadanía del DF parece haber preocupación de que la construcción del TAV México Querétaro no cumpla con los estándares internacionales y provoque problemas como los sufridos por los usuarios en la línea Dorada (12) del metro. En Querétaro, colonos de la zona Calesa han protestado por el proyecto denunciando que no traerá infraestructura a la colonia y en cambio aumentará la inseguridad. Se espera que los gobiernos de ambas ciudades respondan a estas inquietudes.

2. La revocación de la licitación anterior afecta a la imagen de México en el aspecto de comercio e inversión extranjero? Cómo puede evitar que se emite una vez más el error de otorgar la obra a empresas cuestionables?

La imagen de México ante la cancelación del fallo inicial otorgado a la empresa china CRCC (China Railway Construction Corporation) fue enmendada por la decisión del Presidente Peña Nieto de explicar los motivos durante su visita a Beijing en noviembre pasado. Ahora el gobierno mexicano ha solicitado a la OCDE que ayude mediante un acuerdo de transparencia ampliado a supervisar todo el proyecto a fin de prevenir fraude, corrupción, y de aumentar la transparencia, credibilidad y legitimidad en todo el proceso. El problema particular con las empresas afiliadas a CRCC (Gia, Teya y Prodemex) es que no participaron en la investigación de mercado elaborada inicialmente por la SCT, algo que, sin embargo, no salió a luz pública sino hasta después

del 6 de noviembre cuando se canceló el fallo. Parece improbable que estas empresas participen nuevamente aunque no hay ningún impedimento legal por no estar acusadas formalmente de nada sobre este tema.

3. Para las empresas ferrocarriles chinas, todavía tienen la posibilidad de ganar nuevamente la licitación? Qué son las ventajas y desventajas de las empresas chinas en comparación con otras gigantescas empresas como Siemens, Bombardier, Alstom, Mitsubishi, etc.?

Por ley es obligatorio que cualquier empresa extranjera incluya a firmas socias mexicanas en este proceso de licitación, así que si la CRCC desea ganar la licitación debe aliarse con empresas mexicanas que demuestren capacidad técnica y experiencia en este tipo de proyectos. Entre ellas está Idinsa, ICA, Coconal, Carso, OHL México, Bestlabor, Garza Ponce, Maíz Mier, Itecsa y Transportaciones y Construcciones Tamaulipecos.

La CRCC tiene la ventaja de contar con una amplia experiencia en el ramo, iniciando en 1976 con el proyecto ferroviario Tanzania-Zambia y la línea de alta velocidad Estambul-Ankara, y actualmente con el metro de Meca en Arabia Saudita. CRCC está clasificada en número 2 entre las 225 empresas contratistas globales más importantes del mundo y en el lugar 80 entre el grupo Fortune Global 500. Además es la empresa más importante de los 11 mil kilómetros de trenes de alta velocidad de China, la red más grande del mundo. La mayor desventaja es que con tan pocos años de haberse levantado como una de las empresas mundiales en trenes de alta velocidad, debe tener cuidado de mostrar a sus clientes que sus estándares de seguridad sean impecables (algo que no ha ocurrido) y su tecnología propia no afecte derechos de propiedad intelectual. Ahora CRCC está inovando en tecnología y esto tiene riesgos inherentes para los clientes.

4. Dentro del marco de la Primera Reunión ministerial del Foro China-CELAC, el gobierno chino decidió promover y ampliar sus inversiones en América Latina, y el primer ministro chino pidió a los países latinoamericanos y caribeños de ofrecer un entorno de competencia leal. Por parte de México, cómo se puede asegurar eso?

El presidente Xi Jinping anunció que en los próximos 10 años China invertirá 500 mil millones de dólares. En México, el entorno de competencia leal solicitado se dará a través de licitaciones transparentes que cumplan con la normativa mexicana, la participación de empresas constructoras y subcontratistas mexicanas y de rendición de cuentas al poder legislativo cuando se requiera. La participación de la OCDE en

trabajos de análisis, mapeo de riesgos, buenas prácticas y opiniones de expertos ayudará tanto a México como a China a cooperar en inversiones transparentes y mutuamente benéficas.

5. La celebración de esta reunión va a dejar algún influencia sobre la nueva licitación del TAV?

La nueva licitación cuyas bases se publican el 14 de enero de 2015 (tras el relanzamiento del Sistema CompraNet que estuvo en mantenimiento por el gobierno federal) no impide en ningún momento la participación de la CRCC. La empresa china tiene las mismas oportunidades y el éxito de una adjudicación deberá residir en escoger los socios correctos y la transparencia en los presupuestos ofrecidos. El compromiso de inversión china no debe representar una presión para México en sus adjudicaciones y debe ser recibido como una muestra de buena voluntad para obtener beneficios mutuos.