

## **Entrevista de la Agencia de Noticias China Xinhua sobre cancelación del resultado de la licitación del TAV México-Querétaro**

Ulises Granados, PEAP-ITAM

8 de noviembre de 2014

1. ¿Qué opina usted sobre la revocación de la licitación TAV Queretaro - Mexico?

Es un asunto muy delicado ya que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes había adjudicado la licitación a China Railway Construction Corporation (CRCC), China Railway Construction Corporation International, CSR Corporation Limited, asociadas con cuatro empresas mexicanas: Constructora y Edificadora GIA, Prodemex, GHP Infraestructura Mexicana y Constructora Teya. Ante la situación de que otras empresas nacionales y extranjeras se retiraron de esta licitación aduciendo falta de tiempo para realizar sus estudios dejó una situación de un solo grupo, algo que causó protestas en el Senado de la República recientemente.

La decisión del Presidente Peña Nieto de anunciar la revocación de una licitación ya adjudicada es para disipar toda duda de favoritismos, acuerdos ocultos y para destacar legitimidad y transparencia de la decisión. Hay que recordar que recientemente en la Ciudad de México se destapó un escándalo por los problemas con la Línea 12 del Metro, así que tanto los legisladores como la opinión pública son ahora especialmente sensibles a la posibilidad de que ocurra un problema similar en aspectos técnicos. Desafortunadamente, ante la inminente gira del Presidente Peña a Beijing en visita de Estado, esta decisión podría tener repercusiones. Ya se ha asegurado que las mismas empresas chinas podrán participar en la nueva licitación el próximo mes, pero dependerá de cómo es recibida esta noticia entre los inversionistas el que disminuya la confianza por las licitaciones de este tipo.

2. ¿Se tomó esta decisión por alguna presión viene del exterior o de algún partido?

Algunos medios de comunicación mexicanos han señalado que varias empresas que inicialmente participaron en la licitación se habrían quejado de la falta de un período mayor de tiempo para preparar la licitación y que pudo haberse suspendido la adjudicación al haber una sola propuesta, un comentario al parecer de la empresa Alstom. Creo que la decisión del presidente Peña Nieto fue el resultado de la naturaleza del grupo que ganó la licitación: empresas chinas ganan un contrato justo antes de la visita del presidente mexicano en visita de estado a China, y dos empresas socias mexicanas, Teya con antecedentes de participar en actividades aéreas durante la

campana del presidente en 2012, y GIA, propiedad de Hipólito Gerard, cuñado de Carlos Salinas de Gortari. En particular el “factor mexicano” ha permitido al PAN en el Senado a criticar el proyecto. Desafortunadamente la opinión pública no sabe que el grupo chino encabezado por CRCC tiene una larga trayectoria, desde 1976 con el proyecto ferroviario Tanzania-Zambia y la línea de alta velocidad Estambul-Ankara. Al parecer el presidente Peña ha decidido ir a Beijing con el claro mensaje de que hay que disipar cualquier duda de corrupción y falta de transparencia, incluso a costa de enfriar las excelentes relaciones bilaterales con China.

3. ¿Considera que este proyecto es beneficiario para México? ¿Acepta que el consorcio chino ganará esta licitación para construirlo?

Este proyecto es excelente para el país y es parte de varios más, incluyendo tren ligero en Guadalajara y la renovada Línea 12 de la Ciudad de México. La empresa china CRCC tiene más de dos años planeando ganar esta licitación. Creo que hay gran posibilidad de adjudicar este contrato si la empresa china decide bajar un poco el costo del proyecto (parece estar un 20 o 25% por encima del cálculo estimado originalmente) y atrae a más empresas aparte de GIA y Teya.

FIN

Segunda parte de la entrevista, solicitada por email en 8 de noviembre de 2014.

1. ¿Cree que el consorcio chino ha omitido (algo o realizado) errores durante la licitación, o no obliga las leyes mexicanas?

Creo que el grupo empresarial chino no omitió nada, hasta donde puedo opinar (desconozco el texto de la propuesta). Creo que el problema fue de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes al adjudicar sin dar más plazo. La razón fue que se debía asignar el presupuesto y las demás empresas que iban a participar decidieron que debían tener más tiempo para preparar la propuesta. Además, la SCT no ha explicado porqué de los 40 mil millones de pesos calculados inicialmente se aceptó la propuesta de 50 mil 820 millones de pesos, y posteriormente se anunció que el costo sería de 58 mil 951 millones. Estas razones las ha esgrimido hábilmente el PAN en el Senado para criticar la licitación que finalmente fue revocada.

2. ¿Tuvo problema el comportamiento que desempeña SCT en la licitación? ¿Para la revocación de la licitación, la parte china sí tiene la culpa?

La SCT decidió inflexiblemente que había que cumplir con sus tiempos establecidos para ejercer el presupuesto. Obviamente la SCT no esperaba una tormenta política de esta magnitud que llevara al presidente mexicano a tomar una decisión política. El grupo chino no tiene la culpa y ha adoptado una actitud conciliadora y de cautela, asegurando que estará atenta a la nueva licitación y que está comprometido a participar nuevamente en el proyecto.

3. La presión que viene de los partidos opositores, sea PAN y PRD, en el auditorio del Senado mexicano puede ser una causa de decidir revocar la licitación? ¿Así como el caso de Iguala?

La decisión recae exclusivamente en el presidente mexicano quien ha decidido que bajo las actuales condiciones en que se adjudicó la licitación y las dudas que ha generado (por qué un costo mayor al calculado, por qué no se amplió el período de licitación hasta el 2015 y por qué participaron estos socios mexicanos y no otros), es necesario licitar nuevamente. El presidente Peña Nieto pudo haber ignorado las protestas de la oposición en el Senado, aunque la imagen del gobierno federal ante la sociedad mexicana habría quedado afectada en este asunto. Además, ante la visita del mandatario mexicano a Beijing a la cumbre de APEC y a la visita de Estado a China, debe enviar el mensaje de

que su gobierno realiza con total transparencia sus licitaciones con empresas extranjeras.

4. ¿Qué opina sobre el reportaje que dice Bombardier considera otras vez muy limitado los seis meses para la nueva licitación?

Bombardier, Siemens y Alstom deben haber preparado ya de antemano su propia propuesta y ahora que se ha dado otra oportunidad para el concurso, no deberían exigir más tiempo de los seis meses anunciados. Si Bombardier considera que este importante proyecto, calificado de desafío muy técnico, usualmente lleva un año para preparar, ya debió haber dedicado al menos varios meses a su estudio.

5. ¿Puede darnos unos consejos para el consorcio chino de evitar ser cuestionado en la nueva licitación?

El grupo ferroviario chino y el China Eximbank tienen personal altamente capacitado que deberá hacer las recomendaciones pertinentes para garantizar una participación en la próxima licitación en condiciones competitivas. Lo único que yo podría recomendar es que se analice el testimonial final que el Testigo Social de la Licitación, el Ingeniero Humberto Santillana Díaz, pueda presentar en caso de que acuda a la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad de la Asamblea Legislativa del Distrito Federal (ALDF) en el futuro, a fin de conocer su opinión, lo que podría influir en la siguiente licitación.