



EMPRESA

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

Mano negra a favor de Asur

Las señales, los signos, las evidencias señalan que tras la declaración de desierto de la licitación para concesionar la construcción de un nuevo aeropuerto en la Riviera Maya hubo mano negra para favorecer al Grupo Aeroportuario del Sureste, amenazada su joya de la corona: la terminal de Cancún, con colocarle tienda de enfrente

En la maniobra de descarrilamiento se ubicaría el ex secretario de Comunicaciones y Transportes y actual presidente de la Bolsa Mexicana de Valores, Luis Téllez, cargando los dados hacia su amigo el presidente del consorcio, Fernando Chico Pardo.

Ahora que se habla también de señalamientos internos en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en lo que se calificaría de "ocurrencia" de su ex titular, Juan Molinar Horcasitas, la posibilidad de colocar dos terminales en ruta del Caribe mexicano, con sólo 55 kilómetros de separación.

Lo cierto es que la alternativa hacia el paraíso maya, con escala en Playa del Carmen y Xcaret, se barajó desde el sexenio foxista, pese a la oposición del Grupo Aeroportuario del Sureste, quien alegaba que la demanda no era suficiente. De hecho se hablaba que la alternativa fragmentaría un negocio sin beneficio real para ninguna de las partes.

El caso es que en afán de desalentar el proyecto, Chico Pardo se lanzó a una inversión sin precedente en la terminal de Cancún, abriendo una base remota y construyendo una segunda pista para garantizar la posibilidad de aterrizajes y despegues simultáneos.

La nueva capacidad del aeropuerto alcanzó 36 millones de pasajeros al año, frente a una demanda que en 2010 llegó a sólo 12.4 millones.

La paradoja del caso es que aún así ASUR intentó participar en la licitación para la nueva terminal, con la novedad de que sería descalificada por la Comisión Federal de Competencia, bajo el argumento de que se cancelaría, justo, la posibilidad de un tú a tú, vamos que ASUR no tendría incentivo alguno para competir contra sí.

El argumento central de la dependencia hablaba de que "cuando se traslapan las zonas de influencia de dos aeropuertos, la competencia entre ellos reduce los precios y mejora los servicios en un mercado de alto impacto para el turismo y la actividad económica".

Playa del Carmen, con proa a la isla de Cozumel, se ubica a 50 minutos por tierra de la terminal de Cancún y a una hora, es decir 79 kilómetros, del que se pretendía construir.

Finalmente se inscribirían dos postores en la pelea: un consorcio integrado por el Grupo México de Germán Larrea Mota Velasco y el Grupo Aeroportuario del Pacífico, y otro integrado a su vez por la Corporación América y Tradeco de Federico Martínez.

Los dos, decíamos, fueron descalificados por supuestas fallas técnicas y legales.

Lo cierto es que los argumentos esgrimidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes carecen de consistencia.

En el caso del Grupo México y el GAP se argumentó que este último había soslayado un oficio dirigido a uno de sus accionistas por parte de la dependencia, lo que lo colocaba en falta.

Lo absurdo del asunto es que en ninguno de los puntos de las bases de licitación se señalaba que un escenario así fuera causal de descalificación.

En paralelo, se habla de que la participación de AENA, una empresa propiedad del gobierno español, descalificaría la participación del Grupo Aeroportuario del Pacífico, dado que la ley no permite la participación de gobiernos extranjeros en el capital de los aeropuertos.

El argumento, como usted sabe, se había utilizado por los socios mexicanos del emporio en un conflicto por el control, tras anularse las resoluciones de una asamblea de socios en que se reclamaba una disminución de capital.

El caso es que hasta entonces la SCT no se había pronunciado sobre la legalidad de la presencia de AENA.

Y el caso es que la posibilidad de que el GAP participara en la licitación había sido previamente avalada por la propia dependencia.

¿Un día sí y otro no?

Ahora que en materia técnica se plantean dos

Continúa en siguiente hoja



Fecha 06.06.2011	Sección Cartera	Página 5
----------------------------	---------------------------	--------------------

objecciones que parecieran insuficientes para descalificar a un licitante.

De entrada, se aduce que las especificaciones del sistema de luces de aproximación (ALS) que corresponden al largo de 920 metros de longitud no son las adecuadas... por más que la actual normatividad permite 920 metros de despliegue del sistema de luces como apropiados.

Más allá, se habla de que el proyecto no presenta un punto de revisión de pasajeros, equipaje de mano y equipaje documentado de llegada, por más que evidentemente éste estaba en el esquema.

De hecho, las bases de licitación hablaban de un requerimiento mínimo de un puesto de revisión de pasajeros, equipaje de mano y equipo documentado de llegadas.

Se diría que ni siquiera se leyó la propuesta.

Como lee usted, pues, no existe ninguna razón sólida, relevante y verdadera para la descalificación, salvo el de favorecer a un "cuate".

A quién le importa la inversión millonaria planteada. A quién los empleos que reclamaría la construcción de una megaobra.

BALANCE GENERAL

Le comentábamos hace unos días de una rebelión al interior de la Cámara Nacional del Auto-transporte de Carga (Canacar) contra su presidente, por la exclusión de varios de los socios con opción de participar en un contrato marco negociado con Petróleos Mexicanos para el transporte de hidrocarburos.

La denuncia hablaba de que se les había exigido a los privilegiados hacer una "vaquita" para pagar dos millones de dólares por concepto de la gestión ante la empresa pública.

El caso es que el contrato se pactó al margen de

la Ley de Adquisiciones, bajo el sustento de una reforma a su reglamento firmada por el presidente Felipe Calderón a iniciativa de la Secretaría de la Función Pública.

De acuerdo al artículo 14 de ésta, a los contratos marco no se les aplica el ordenamiento, es decir la exigencia de invitación a cuando menos tres empresas o la adquisición directa, remitiéndolos al Código de Comercio.

En la magia, pues, de una disposición administrativa las relaciones de derecho público se rigen por el derecho mercantil, lo que viola la Constitución.

¿Se acuerda usted cuando el expresidente Carlos Salinas De Gortari modificó el reglamento de la Ley de Inversiones Extranjeras para permitir la apertura en rubros que prohibía ésta?

La historia vuelve a repetirse.

BANCOMEXT LA LIBRÓ

De acuerdo al Banco Nacional de Comercio Exterior, el expediente abierto en su contra por la Auditoría Superior de la Federación ya fue cancelado, al responderse puntualmente a las observaciones planteadas por la instancia en el marco de la revisión de la Cuenta Pública del 2009.

El cierre se realizó el 29 de mayo pasado.

Según ello el banco de desarrollo comprobó que no hubo afectación alguna a su patrimonio por el crédito de casi mil millones de pesos otorgado directamente a la empresa aérea, operándose vía un fideicomiso en el que se colocaron las nueve aeronaves de la discordia y otros activos.

De ahí el que los aviones fueran separados de la masa de propiedades de cara al concurso mercantil en que se encuentran la aerolínea.

La decisión fue avalada por un juez.

De acuerdo con Bancomext, el expediente abierto en su contra por la Auditoría Superior de la Federación ya fue cancelado