

Caja fuerte

LUIS MIGUEL GONZÁLEZ

El tren México-Querétaro da vuelta en U

El presidente Peña Nieto entendió el riesgo reputacional de relanzar la era de los trenes de pasajeros con una licitación sin competencia

El presidente Peña Nieto tuvo la sabiduría de anular la licitación del tren México-Querétaro. Entendió el enorme riesgo reputacional de relanzar la era de los trenes de pasajeros con una licitación sin competencia. Ahora tiene un punto ineludible en su gira asiática: explicar a los chinos qué pasó. En casa, deberá procesar esta indigestión con el equipo de la SCT. Hay mucho que aprender. Vienen licitaciones que han despertado el interés de grupos internacionales: el aeropuerto del DF; la renovación del sistema portuario y otros trenes rápidos; además de los canales de televisión y la red troncal de 700 Mhz.

El tren México-Querétaro quería ir tan rápido que la primera licitación salió en *fast-track*. El premio mayor se había entregado al único postor, un consorcio liderado por China Railway Construction Corp. La explicación que dio en el Senado el secretario de Comunicaciones y Transportes dejó muchas dudas. Una frase de Gerardo Ruiz Esparza llamó la atención: "Era altamente factible que el consorcio chino retirara su oferta, en el caso de que se concediera un mayor plazo en la presentación de las ofertas", dijo.

El argumento expuesto ayer por el secretario en el Senado no convenció. No es necesario leer entre líneas para deducir que había temor a que los chinos se retiraran del proceso. Expresó además un respeto injustificado a los tiempos que el Eximbank chino había decretado. Su oferta vencía el 20 de marzo. ¿Por qué digo injustificado? En el Senado pudo haber mencionado la importancia de respetar los términos de la convocatoria fijados por la autoridad mexicana. Imposible imaginar a un alto funcionario del gobierno chino diciendo: El Bancomext de México nos hizo una oferta que

vence en una semana. Por eso el tren Pekin-Shangai se otorga a la mexicana ICA. No importa que no haya competidores.

Hasta ayer por la noche, el gobierno había hecho malabares para no reconocer lo absurdo que era tener un competidor-ganador solitario para un concurso multimillonario. El proyecto vale 58,951 millones de pesos (IVA incluido). Es más de una tercera parte del valor del nuevo aeropuerto. Es mayor al presupuesto anual de 22 de las entidades federativas.

No es que la propuesta china fuera mala. Un financiamiento hasta por 3,221 millones de dólares, por un periodo de 17.5 años, con 2.5 años de gracia. Con una tasa de interés que es Libor + 100 puntos base (un punto porcentual). Esto es una tasa de interés anual de 1.33 por ciento. La tasa Libor esta semana es 0.33 por ciento. Hace un año era 0.35 por ciento.

Además del crédito, los chinos ofrecieron los costos más baratos en tecnología de trenes rápidos. De acuerdo con el Banco Mundial, el precio por kilómetro de infraestructura de tren rápido de los chinos está entre 17 y 21 millones de dólares. Los competidores europeos y japoneses traen costos que están en un rango que va de 25 a 39 millones por kilómetro.

¿Qué pasará con la reposición del proceso? Se gana en transparencia y legitimidad, pero no es seguro que se logren mejores costos. Para ello es imprescindible que la China Railway Construction vuelva a concursar y que el Eximbank ponga el dinero otra vez. Queda por ver si con el tiempo adicional alguien puede igualar o mejorar su propuesta: Siemens; Alstom; Bombardier; CAF o Kawasaki. Nótese que son sólo multinacionales. En la producción de trenes los mexicanos somos actores de reparto. ¿Nos convertiremos en buenos compradores?

lmgonzalez@eleconomista.com.mx

