

Factor tiempo sacó del juego a interesados en tren rápido

• Las empresas pidieron prórrogas a la SCT

EMPRESA	DÍAS
Alstom	180
Indra	180
CAF	180
Siemens	180
Bombardier	120
ICA	120
Nacele	120
Thales	120
FCC Construcción	90
CICSA	60
Salini Impregilo	60
Teixeira Duarte	42

AUTORIDAD DIO INFORMACIÓN INCOMPLETA E HIZO CAMBIOS DE DOCUMENTACIÓN

En licitación del TAV no sólo faltó tiempo: ferroviarias

En sus cartas de disculpa a la **SCT** por no presentar ofertas para el proyecto, firmas como Siemens y Alstom acusaron que el plazo que dio la autoridad fue menor al que marca la experiencia internacional, que va de los cinco a ocho meses para armar una propuesta integral. Argumentaron que no recibieron información oportuna para tramitar financiamientos y se quejaron de la “grave” insuficiencia de información técnica suministrada sobre el funcionamiento del tren suburbano para diseñar la convivencia de éste con el TAV.

Alejandro de la Rosa

EL ECONOMISTA

LA LICITACIÓN del Tren de Alta Velocidad (TAV) México-Querétaro, revocada por mandato presidencial el jueves pasado, técnicamente ya presentaba indicios que propiciaban su descarrilamiento.

La falta de información por parte de la Dirección General de Transporte Ferroviario y Multimodal (DGTFM), que incluye elementos para obtener un financiamiento y detalles de la eventual convivencia del TAV con el Ferrocarril Suburbano, además de los

cambios realizados a las bases de convocatoria, fueron advertidos por las empresas interesadas con antelación.

Dichos argumentos fueron reiterados a la autoridad en algunas de las 16 cartas de “disculpa” pre-



Continúa en siguiente hoja

sentadas por las firmas nacionales e internacionales el día que debían hacer sus propuestas, el 15 de octubre; documentos en poder de **El Economista**.

Incluso algunas de ellas esperaban que el día de presentación de documentos se estableciera una nueva fecha.

En su momento, el titular de la Secretaría de **Comunicaciones y Transportes (SCT)**, **Gerardo Ruiz Esparza**, sólo comentó un factor común: pedían más tiempo, mismo que no se podía dar en aras de un adecuado ejercicio presupuestal.

En 20 cuartillas firmadas por sus representantes legales dejaron constancia del por qué no continuar en la licitación que implica una inversión superior a los 50,000 millones de pesos.

Las razones ofrecidas, refiere una compañía “no habrán de ser extrañas” porque se plantearon en todo el procedimiento.

El retiro de CAF, Alstom, Bombardier, Siemens, OHL, ICA y CICSA, entre otras, ocasionó que el consorcio liderado por China Railway Construction Corporation (CRCC), que incluye a las constructoras mexicanas Teya, GIA, Prodemex y GHP Infraestructura Mexicana, fuera el único postor.

Luego de 19 días, este grupo fue declarado ganador. Sus representantes habían asegurado que tenía un par de años trabajando en el proyecto del TAV.

En los documentos referidos, Siemens, que fabrica trenes de alta velocidad que operan en Alemania, España, China o Rusia, señala que luego de la presentación de la convocatoria, el 15 de agosto de 2014, la DGTFM hizo modificaciones “sustanciales” a los documentos de licitación hasta días antes de la entrega de propuestas, sin que ello implicara una extensión al “apretado plazo de dos meses”.

La firma alemana recordó a la dependencia que, basados en la experiencia internacional, un proceso llave en mano como el del TAV

requiere de un periodo de entre seis y ocho meses de preparación, porque incluía el proyecto ejecutivo, obra civil y subsistemas integrados, entre otros elementos.

De acuerdo con la información del proceso, desde que se publicaron las bases se hicieron por lo menos cuatro ajustes de diferentes magnitudes. El último se registró el 8 de octubre, siete días antes de la fecha de presentación de documentos. “Es importante mencionar que tales modificaciones son tan relevantes como el propio catálogo de conceptos, el modelo de contrato, los términos de referencia técnicos para el sistema de tren de Alta Velocidad, los requisitos de seguros, las exigencias de financiamiento y otros elementos que impactan directamente sobre el cálculo de costos y de forma general la preparación de las propuestas”, argumentó Siemens en su carta.

FINANCIAMIENTO, UN OBSTÁCULO

La carta del fabricante canadiense Bombardier, que pidió una extensión de plazo por 120 días, es tan escueta como la de la española CAF, que pidió un periodo similar.

La primera se manifiesta apenas por declinar “tras un profundo análisis de las condiciones requeridas” y la segunda dice no, “debido a la reducción de los tiempos para poder presentar una oferta seria y competitiva”. Por su parte, otro gran fabricante de trenes, Alstom, que se califica como “líder en el segmento de alta y muy alta velocidad” ofreció mayores argumentos (su carta y la de Siemens son las más extensas, tres cuartillas).

Además de lo limitado del plazo para entregar documentos, la francesa expone entre sus razones “multifactoriales” el tema del financiamiento.

“Los factores de tipo financiero son relevantes, ya que primeramente se había solicitado a los licitantes una oferta en firme de financiamiento. Sin embargo, aunque el 7 de octubre indican que se podría presentar una carta de in-

tención de las agencias de crédito a la exportación y/o instituciones financieras, al no contar con toda la información en tiempo y forma (...) esto impide a las instituciones una pronta evaluación de riesgos basado en informaciones que son primordiales”, explica Alstom.

Esta situación no se vio reflejada en la propuesta del consorcio liderado por CRCC, que tuvo oportunidad de obtener un crédito a 20 años de hasta 85% del valor total del proyecto (58,951.5 millones de pesos), por parte del Export-Import Bank of China.

Previo a la fecha de fallo de la licitación, el titular de la **SCT** comentó en diversas entrevistas radiofónicas que era una “muy buena” propuesta y que generaría ahorros por 2,767 millones de pesos, por lo cual se manifestaba a favor. Incluso dos horas antes de anunciar la revocación del fallo, dijo que se debió tomar esa oferta económica porque el financiamiento se podía perder, y con ello

el desarrollo del tren.

alejandro.delarosa@eleconomista.mx

MÁS TIEMPO: DEMANDA GENERALIZADA

Tiempos solicitados por las empresas adicionales al 15 de octubre, límite para entregar ofertas:

EMPRESA	DÍAS
Alstom	180
Indra	180
CAF	180
Siemens	180
Bombardier	120
ICA	120
Nacele	120
Thales	120
FCC Construcción	90
CICSA	60
Salini Impregilo	60
Teixeira Duarte	42

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DOCUMENTAL DEL PROCESO DE LICITACIÓN DEL TAV A QUERÉTARO DE LA SCT.

Fecha 13.11.2014	Sección Primera	Página pp-4-5
---------------------	--------------------	------------------

TAV, una licitación que se transformó a llave en mano

1 de diciembre.

En su discurso de toma de posesión, Peña Nieto instruyó al titular de **SCT, Gerardo Ruiz Esparza**, "arrancar en el 2013 la construcción del tren México-Querétaro. Entre aplausos, el mandatario manifestó: "En México volveremos a tener trenes de pasajeros para conectar nuestras ciudades".

«

15 de agosto.

La **SCT** publica la licitación de un contrato mixto de obra pública para elaborar el proyecto ejecutivo definitivo, la construcción, suministro y mantenimiento del TAV México-Querétaro y otorga dos meses a los interesados para elaborar sus propuestas.

»

15 de octubre.

La **SCT** recibe sólo propuestas técnicas y económicas del consorcio integrado por CRCC, tres subsidiarias y cuatro firmas mexicanas: GIA, Teya, Prodemex y GHP Infraestructura. En la reunión, la dependencia recibió 16 cartas de empresas que declinaron de entregar propuestas.

2014

11 de febrero.

El coordinador de asesores de la Subsecretaría de Transporte, Hernán Villareal, dio detalles a empresarios sobre el desarrollo de los trenes: las licitaciones serán por paquetes y en tramos (la obra civil, material rodante). Del TAV, dijo que las obras civiles serían licitadas a partir de abril.

«

25 de julio.

De acuerdo con el informe del testigo social del proceso cancelado, Octavio Agustín Rascón, hubo una reunión entre funcionarios de la SCT y la SHCP "para analizar las opciones del proceso de licitación llave en mano, que se perfilaba como opción conveniente para el Estado".

»

3 de noviembre.

En **la SCT** se anuncia que el consorcio chino-mexicano ganó la licitación llave en mano para desarrollar el primer Tren de Alta Velocidad de América. La paraestatal española Ingeniería y Economía del Transporte realizó la evaluación de los documentos entregados.

»

16 de mayo.

Se publican las bases para hacer estudios topográficos, de mecánica de suelos, geotecnia, ambientales, hidrológicos, jurídicos, financieros, ferroviarios, electromecánicos y de material rodante para el proyecto ejecutivo del TAV a Querétaro, luego vendrían las licitaciones por paquetes.

«

24 de julio.

Se publica la cancelación de la licitación para hacer los estudios del proyecto ejecutivo del tren. En Compranet se explica que se ha determinado llevar a cabo el proyecto del TAV bajo el esquema de contratación llave en mano, que incluiría los trabajos que se habían licitado previamente.

»

6 de noviembre.

El titular de **la SCT, Gerardo Ruiz Esparza**, anunció vía televisión que por decisión presidencial se revocaba el fallo de la licitación. Argumentó que había interés de transparentar el proceso. Horas antes, en el Senado, había sido cuestionado sobre presuntas preferencias al grupo ganador.

LOS ARGUMENTOS DE SIEMENS Y ALSTOM

SIEMENS

1) Tiempo
El principal impedimento para presentar una propuesta seria y solvente, con base en nuestra propia experiencia en proyectos de Alta Velocidad así como en datos financieros publicados sobre la ejecución de los trabajos en todos los países del Mundo que cuentan con la mencionada tecnología, es el tiempo de entrega de propuestas, debido a que el plazo mínimo para la preparación de una propuesta sería debería haber sido de por lo menos seis meses.

De igual manera, consideramos que el tiempo de ejecución de la obra es a todas luces insuficiente.

2) Intemperalidad
La mayoría de los Participantes hemos formulado numerosas preguntas principalmente enfocadas a información faltante sobre la claridad de los documentos del licitador de Alta Velocidad respecto del Trazo Suburbano existente (Estación T). Sin embargo, la breve documentación producida por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a los Participantes es:

SIEMENS Mobility Division

empresa operadora del mismo como "Arrendo 1 y 2 de los TCR de Material Moderno" y entregado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a los Participantes como única respuesta, resulta desde el punto de vista técnico-gubernamental insuficiente.

No obstante, para adivinar peticiones, la SCT dejó la posibilidad de solicitar un mayor número de Juntas de Aclaraciones, no obstante que existen múltiples situaciones que requieren necesaria atención.

3) Modificaciones
Si bien no han existido modificaciones en nuestras entregas documentales en los apartados (1), (2) y (3) antes descritos, la SCT sí ha seguido realizando modificaciones importantes a los documentos de la licitación y ha prosiguido entregando los mismos a los Participantes hasta muy pocos días antes de la entrega de las propuestas.

Tal situación, no ha implicado la concesión de un solo día de extensión al muy ajustado plazo de dos (2) meses.

ALSTOM

El día 20 de Agosto del 2014, Alstom manifestó interés en participar en este Proyecto.

Que como resultado del análisis de la Comodoro, de las respuestas a las preguntas formuladas enviadas en las Actas respectivas de la Junta de Aclaraciones, del modelo de contrato y de las modificaciones publicadas por la Comodoro hasta el día 4 de Setiembre del 2014, tenemos presente que fundamentalmente nos vemos obligados a no presentar una oferta por razones justificadas respecto a continuación los principios:

I. Tiempo de presentación de propuestas.
Las bases en las referencias internacionales para la elaboración de este tipo de propuestas, así como en la experiencia de Alstom en la Alta y Muy Alta Velocidad, se requiere de aproximadamente un plazo de entre 6 a 8 meses, para llevar a cabo los estudios, análisis y cálculos para obtener el desarrollo de los diferentes documentos que integran una propuesta desde el punto de vista técnico, tanto para el diseño, construcción, operación y mantenimiento, como la parte Contractual, Legal y Financiera.

Es en este sentido, como en del conocimiento de esta H. Dependencia, el que Alstom haya superado una extensión en el plazo de entrega de propuestas de 6 a 8 meses.

II. Efectos Financieros.
Los trabajos de tipo financiero son inherentemente un tipo de asesoramiento ya habido utilizado a los Licitantes una oferta en forma de financiamiento. Sin embargo, aunque el día y día de Octubre indican que se puede presentar una carta de intención de las Agencias del Crédito a las Explotadoras y/o Instituciones Financieras, al no contar con toda la información de tiempo y forma, así como los principios respecto al pago desde un inicio (i.e. términos pactados de pago del anticipo, respecto de retención y pago al finalizar servicios, término del contrato, fecha de prueba eventual de todo el año, otorgado del licitante ganador después del periodo de cinco años, etc.) esto impidió a las Instituciones Financieras, una pronta evaluación de riesgo basados en información que son prioritarias para ellas: en favor o contra de inscribir a las Agencias de Crédito a la Explotadora y/o Instituciones Financieras que resulten en una propuesta de financiamiento viable y competitiva.

III. Operación del Sistema.
La operación del Trazo Público - Cuernavaca supone y exige la co-ordinación con los trenes del Ferrocarril Suburbano, lo que implica contar con la información completa de la actual operación del sistema Suburbano. La información disponible es insuficiente para estudiar perfectamente la operación del Sistema Suburbano actual, y así dimensionar la operación del Trazo Público - Cuernavaca y sus costos de mantenimiento y operación.

Empresas que argumentaron tiempo insuficiente del gobierno



Empresas que no detallaron su declinación

- Bombardier
- Carso
- ICA
- Proyectos, diseño y mantenimiento SA de CV
- Abengoa
- Nacele
- Promotora y operadora de infraestructura SA de CV
- Elecpor México
- Ingenieros en mantenimiento aplicado SA de CV.

FUENTE: DOCUMENTOS EN PODER DE EL ECONOMISTA.

GRÁFICO EE: STAFF