

RETOMA SU CAMINO

El Tren de Alta Velocidad México-Querétaro vuelve a la escena cargada de escepticismo tras la reposición del concurso. A decir de expertos, las pre bases de la nueva licitación deberán ser la pieza que culmine un proceso rediseñado a favor de la transparencia y la libre competencia.

Por VÍCTOR LOMELÍ / CÉSAR AGUILAR

PRECISIÓN

Envolto en una serie de descalificaciones y cuestionamientos por parte de la clase política y empresarial del país, el Tren de Alta Velocidad (TAV) México-Querétaro regresa al escenario económico.

Resultado de una nueva cultura de Gobierno en materia de uso, manejo de recursos públicos y apertura a la ciudadanía, la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes** (STC) hizo públicas las pre bases del nuevo proceso licitatorio para la construcción de esta obra.

La dependencia aclaró que, como en el proceso anterior, se trata de un proyecto integral en el que el ganador será responsable de garantizar la funcionalidad y seguridad del tren.

El Tren de Alta Velocidad México-Querétaro es uno de los principales proyectos del Plan Nacional de Infraestructura destinado al transporte de pasajeros, mismo que atenderá inicialmente una demanda estimada de 27 mil pasajeros por día, quienes pagarán una tarifa de alrededor de 300 pesos por viaje sencillo.

Su trazo será de 210 kilómetros, los que recorrerá a una velocidad máxima de 300 kilómetros por hora de Buenavista, Distrito Federal, a Santiago de Querétaro, en 58 minutos.

Con la puesta en operación del tren, los usuarios ahorrarán dos horas en tiempo de traslado en viaje sencillo, y cuatro horas en redondo; al mismo tiempo, se evitará la saturación de la autopista prevista para 2017.

La decisión de echar por tierra el proceso licitatorio que benefició a China Railway Construction Corporation (CRCC) en la construcción del tren fue sorpresivo, pero no deja de ser una decisión que abona a la transparencia.

Así lo reconoce Federico Hernández Chávez, socio a cargo de la práctica de Finanzas Corporativas en KPMG México, quien puntualiza que “la señal más importante es que proyectos de este calibre siempre se harán bajo todas las de la Ley”.

Sin embargo, estima que el consorcio chino podría reclamar –y con toda justicia– una especie de indemnización que corresponda a los gastos que le significó su participación en el proceso licitatorio.

“Habrá de recobrar los gastos considerados no recuperables y que tiene que ver con lo erogado previo a su propuesta como la contratación de expertos y demás asesores, el tiempo invertido”, menciona Hernández Chávez.

En noviembre pasado la **Secretaría de Comunicaciones y Transportes** indicó que preveía indemnizar al consorcio tras la revocación.

Pablo Suárez Coello, director general de Transporte Ferroviario y Multimodal de la dependencia, recordó que de acuerdo con la Ley de Obra Pública y servicios relacionados, cuando se cancela la licitación después de haber dado el fallo se verían los gastos en que incurrió en la presentación y a negociar la afectación que todo esto pudo haber significado.

Días después, la dependencia encabezada por
Continúa en siguiente hoja



Gerardo Ruiz Esparza aclaró que no se ha hecho pago alguno al consorcio como lo citó el diario *South China Morning Post*, que supuestamente ascendería a 16.2 millones de dólares.

Reunido con diputados el pasado 22 de diciembre, el titular de la SCT refirió que fue hasta el primero de diciembre de 2014 cuando se comunicó oficialmente al consorcio encabezado que la Dirección General de Transporte Ferro-

viario y Multimodal que no firmaría el contrato derivado del proceso de adjudicación.

Indicó que a ese día, el plazo legal para inconformarse por la decisión venció sin recibirse una notificación sobre inconformidad alguna.

“A la fecha, no se ha recibido tampoco ninguna solicitud para el pago de gastos no recuperables”, mencionó Ruiz Esparza a integrantes de la Comisión Especial que se integró para dar seguimiento al caso. ☪

