

CORPORATIVO

■ Rogelio Varela

Trenes chinos para Línea 12 del Metro

A través de una adjudicación directa el gobierno del Distrito Federal comprará trenes chinos para la Línea 12 del Metro.



Marcelo Ebrard Casaubón.



Alejandro Soberón Kuri.



José Luis Guerrero.

Sin una licitación internacional que obligue a cumplir con la Ley de Adquisiciones para el Distrito Federal, el gobierno de **Marcelo Ebrard Casaubón** decidió adquirir trenes de manufactura china para la ampliación del Metro capitalino.

El esquema a utilizarse será un fideicomiso en el cual participen los gobiernos de China y del Distrito Federal mediante el esquema de arrendamiento de los trenes y salvando el tema de la transparencia que obliga a una inversión de esa dimensión.

El caso es que el fideicomiso en cuestión no tendrá que cumplir con la ley que regula las compras del gobierno capitalino y de paso exigir algún contenido local que propicie la generación de empleos en México.

La determinación del gobierno de Ebrard ha despertado cualquier cantidad de críticas entre el empresariado.

Y es que mientras el PRD, en voz de su líder Jesús Ortega, en sus espots electorales ha dicho que hay que apoyar lo hecho en México, el gobierno del DF dará uno de los contratos más importantes de su administración —el cual fluctúa entre tres a cinco mil millones de pesos— al gobierno chino.

Como recordará, en otras licitaciones de este tipo se ha exigido cuando menos un contenido local de 30 por ciento.

Le puedo decir que el gobierno del DF ya instruyó a la constructora de la Línea 12 para realizar las obras necesarias basadas en los diseños de los



Continúa en siguiente hoja

trenes chinos, sin antes haber pasado por un proceso de adjudicación, bajo el argumento de que son más baratos.

Sobra decir que los trenes chinos tienen características distintas a los actuales trenes del Metro.

Una de ellas es su longitud, que va de 140 metros y siete carros, a diferencia de los 150 metros y nueve carros, que actualmente tienen los del parque vehicular del Sistema de Transporte Colectivo Metro, que comanda **Francisco Bojórquez Hernández**.

Lo anterior colocará al Metro en un conflicto económico, pues tendrá tres tipos distin-

tos de trenes que no podrán

ser utilizados entre sus diversas líneas, encareciendo los costos de operación y mantenimiento.

El Metro cuenta con trenes neumáticos, férreos (utilizados exclusivamente en Línea A), y en puerta el modelo chino para la Línea 12.

Lo curioso es que fuera de China, el gobierno de ese país sólo ha vendido trenes en Irán sin haber podido probar su eficacia y avance tecnológico en esta materia con respecto a otros trenes alemanes, canadienses o españoles.

El gobierno chino ha querido colocar sus trenes en Buenos Aires, sin que hasta el momento esa ciudad haya decidido adquirir tecnología ferroviaria de la nación asiática, que apenas se

inicia en esa industria.

En otras palabras, a la fecha ningún Metro importante del mundo ha comprado trenes chinos porque todavía no ha probado su efectividad en el mercado.

Otro elemento distintivo de la Línea 12 es que probará el esquema de arrendamiento, una modalidad usada en otras ciudades como Madrid y Barcelona.

De hecho, todas las empresas fabricantes de trenes nuevos pueden ofrecer este esquema.

En el caso del Metro de la ciudad de México se ve como una opción viable, pero sería transparente si las huestes de Ebrard decidieran abrirlo en una licitación internacional, que de paso permitiría

exigir un porcentaje de contenido mexicano que provocaría creación de empleos y otro tipo de inversiones en el país.

La realidad es que la compra en cuestión se está llevando en lo oscuro, dejando al margen a otras empresas.

Y como le digo, en la parte técnica los trenes chinos tienen otras dimensiones.

Y bueno, en el mundo no hay trenes "estándar", ya que cada sistema tiene especificaciones diferentes y por

esa razón el Metro capitalino manda las especificaciones técnicas precisas a los constructores de la obra civil.

CIE busca un aumento de capital por

1000

200 mdp para refinanciar su deuda

Así sí. A través de un fideicomiso el DF adjudicará al gobierno de China un contrato para la Línea 12 del Metro

Fecha 25.06.2009	Sección Negocios	Página 20
----------------------------	----------------------------	---------------------

La ruta del dinero...

CIE ampliará capital

La nota es que Corporación Interamericana de Entretenimiento (CIE) está convocando a una asamblea el 10 de julio para proponer una ampliación de capital por mil 200 millones de pesos.

La intención de la empresa, que tiene como mandamás a **Alejandro Soberón Kuri**, es emitir 200 millones de nuevas acciones que saldrían a un precio de seis pesos a fines de julio próximo. Con esos recursos Soberón Kuri busca refinanciar su deuda y hacerse de mayor capital de trabajo para sortear la crisis que, dicho sea de paso, todavía no daña sus negocios de espectáculos y apuestas, aunque no así la parte de ferias y exposiciones, que se ha debilitado en lo que va de 2009.

La operación en puerta también pondrá a prueba la confianza en el equipo gerencial de CIE, aunque en el medio bursátil se adelanta que el gigante del entretenimiento fuera del hogar no tendrá mayor problema para levantar capital. Actualmente el grupo de control de CIE tiene el 24.5 por ciento de las acciones, por lo que la mayoría del capital estará entre inversionistas nacionales y extranjeros de todos tamaños, incluidos fondos de inversión e inversionistas institucionales.

Problemas para ICA

Ya que hablamos de aumentos de capital, tal parece que ICA, de **Bernardo Quintana Isaac**, puede tener una ruptura en breve. Resulta que hay socios de viejo cuño de la constructora que no han visto con buenos ojos los movimientos que realiza **José Luis Guerrero**, el director general de esa firma. Se dice que se han llevado a cabo dos importantes reuniones en donde no fueron convocados todos los accionistas: la primera, una asamblea o semiasamblea en donde se trató de vender la próxima colocación accionaria y en la que no participaron importantes personajes de la familia Quintana, y la segunda, una reunión con el presidente **Felipe Calderón**, en donde se le fue a pedir su apoyo personal para sacar adelante a ICA.

El caso es que ante las dudas en torno a la gestión de la constructora, algunos accionistas impugnarán la próxima oferta accionaria. Lo único que piden los socios de ICA es que les informen en tiempo y forma las medidas que se quieren tomar y en qué se van a utilizar los recursos de la posible colocación. Empero, ante la falta de información oportuna los accionistas actuales se diluirán y lo que critican más es que la empresa olvida que es una empresa pública y trata de esconder información.

OEA galardona a Salinas Pliego

Como un reconocimiento al impulso que desde sus empresas brinda a actividades de desarrollo social y de protección al ambiente, **Ricardo Salinas Pliego**, presidente y fundador de Grupo Salinas, recibió ayer en la sede de la OEA en Washington, el galardón "Good Neighbor Award", que otorga la Cámara de Comercio Estados Unidos-México. Por decisión unánime de los integrantes de esta organización de hombres de negocios que preside Al Zapata, el reconocimiento fue conferido al dueño de Elektra y TV Azteca también por la labor que desarrolla a través de su Fundación Azteca América, en apoyo a la comunidad hispana en Estados Unidos, que además ha extendido su influencia a países como Perú y Guatemala, además de las obras que realiza en México.

Megamulta a Ferromex y Ferrosur

En lo que significa una sanción histórica, la Comisión Federal de Competencia, que preside **Eduardo Pérez Motta**, anunció multas por la friolera de 419.1 millones de pesos por prácticas monopólicas absolutas en ferrocarriles para Ferromex y Ferrosur. La sanción además obliga a esas dos firmas a disolver la concentración que opera desde hace meses y sanciona a empresas de la talla de Grupo Carso, de **Carlos Slim Helú** y Grupo México, de **Germán Larrea Mota Velasco**, que incurrieron en prácticas monopólicas. Con esto se pone punto final a una larga querrela que de entrada cuestiona la forma como se privatizó a Ferrocarriles Nacionales y donde la estrategia fue dividir a la empresa para ofrecer una competencia en el sector que apoyara a los usuarios. ☒

rvarela@elfinanciero.com.mx