EMPRESA CHINA NO ACEPTA RESCISION DE CONTRATO Y OFRECE 1.500 MILLONES DE U$S. PARA FINALIZAR LA AUTOPISTA LUJAN -LA PAMPA

La empresa china CCA no aceptó la rescisión del contrato PPP como pretendía el gobierno y anunció que ponía a disposición todo el financiamiento necesario.

Mediante la Embajada de China, el gigante de la construcción China Construction America (CCA) le informó este lunes a Felipe Solá y al mismo Alberto Fernández que su país está dispuesto a desembolsar 1.150 millones de dólares en la Argentina para la concreción de la obra del Corredor Vial B, que le había sido otorgada a una unión transitoria de empresas integrada por la constructora asiática de capital estatal.

En la carta enviada al Ejecutivo, el representante de la compañía, David Wang, destacó que «la concreción del Corredor Vial B es de suma importancia para la República Popular China» y recordó que en el año 2018 fue en persona el presidente Xi Jinping al evento en el que se rubricó el contrato, el China's Belt and Road Summit, una iniciativa de desarrollo de infraestructura de alcance global a la que Argentina anunció que se incorporará, con el interés geopolítico explícito de Cristina Kirchner de profundizar la alianza con el gigante asiático.

Si se suman los 80 millones de dólares que CCA ya desembolsó en el Corredor Vial B, una autovía que une Luján con la capital de La Pampa atravesando el núcleo agrícola argentino, y se agregan 390 millones de capital accionario (o equity), en total son más 1.500 millones de dólares que llegarían al país. El interés del gobierno chino por la iniciativa es de tal importancia que este mismo lunes, CCA compró la parte del proyecto que tenía su socio local, la fallida mendocina Green SA. Hoy el contrato es cien por cien del estado chino, único propietario de CCA.

Las empresas tenían originalmente hasta el 31 de agosto de este año para llegar al cierre financiero del contrato, es decir, reunir el capital para hacer las obras, de acuerdo a los contratos de los Proyectos de Participación Público Privada (PPP) que bajo la dirección de Guillermo Dietrich el gobierno de Macri licitó y que, una vez desbocada la crisis macroeconómica quedaron en suspenso. El plazo luego fue alargado hasta este lunes 30 de noviembre. Por eso hoy CCA hace público que dispone de los fondos.

En un evento exclusivo de LPO, el CEO de CCA, David Wang, explicó que confiaba en poder hacer pie en el país con la construcción de la autovía a La Pampa y que estaba trabajando para llegar a un entendimiento con el Ejecutivo.

El cierre financiero que la constructora le envió al Gobierno obliga a Alberto Fernández a rever su estrategia respecto de este contrato. La letra chica le da cinco días al Ejecutivo para responder.

Días atrás, en un evento exclusivo de este medio, Wang explicó que confiaba en poder hacer pie en el país con este proyecto vial y que estaba trabajando para llegar a un entendimiento con el Ejecutivo. Para él, lo más relevante para desembarcar en el Cono Sur es conseguir buenos socios locales con los que empezar a conocer la cultura de negocios local, sobre la que opinó que no es tan distinta a la China.

Como adelantó LPO, hasta el momento, la estrategia del Ejecutivo para finalizar los compromisos de los PPP era sentarse con las empresas y reconocer que ninguna de las partes había alcanzado cumplimentar los términos de los contratos y darlos de baja de común acuerdo sin generar costos financieros. Las multas para la Argentina podrían ascender a los 10.000 millones de dólares.

Con esta estrategia logró dar de baja tres de estos grandes contratos, pero la jugada de China de poner todo el financiamiento, ya no le permite a Alberto Fernández romper este PPP sin costo económico. El costo en materia geopolítica también entrará en la ecuación. No en vano Wang recordó el respaldo presencial de Xi Jinping en la firma de ese acuerdo.

En este sentido, es interesante la apuesta de China por la Argentina y también la de Cristina Kirchner por retomar el acercamiento iniciado durante su segundo mandato a la potencia asiática con obras como la renovación del Belgrano Cargas o las represas hidroeléctricas que no llegaron a concretarse.

Ya en su asunción como vicepresidenta, recibió solamente a dos emisarios internacionales, el representante ruso y el embajador chino, Zou Xiaoli. Esta fue la primera de una serie de señales institucionales de acercamiento como la adhesión de la Argentina al Banco de Asia y a la nueva Ruta de la Seda. El propio canciller Solá, en el evento de LPO defendió la alianza con China, al punto de proponer un acuerdo de Estado a Estado sin pasar por el Mercosur. «Nuestras economías son complementarias», afirmó.

El acercamiento con China no fue lineal. La candidatura de Gustavo Béliz a la presidencia del BID, un organismo financiado en su mayoría por Estados Unidos, enfrió momentáneamente las demostraciones de proximidad. Ya en septiembre, Alberto Fernández retomó el contacto con su par chino. Si decide ahora aceptar la oferta, no solo reforzaría la alianza, sino que pondría en marcha una obra mayor de infraestructura vial.

En el país, la empresa ya tiene 260 empleados y, según pudo saber LPO, está lista para arrancar antes de fin de año los trabajos.

Fuente: La Politica on Line