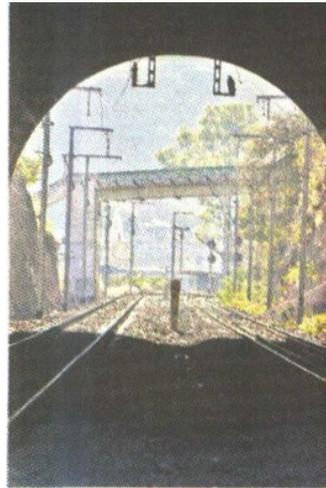


Revisan opciones

La SCT informó que las ofertas ganadoras en licitaciones de tramos ferroviarios no siempre son las más baratas, porque revisan propuestas que sean técnicamente solventes.



Descartan las propuestas más baratas para construir trenes

Sacrifica la SCT precio en licitación

La dependencia sólo abre las ofertas que técnicamente resultaron solventes

ALAN MIRANDA

El precio ha sido un factor secundario en las licitaciones de los tramos ferroviarios de pasajeros realizadas en lo que va del sexenio.

De acuerdo con documentos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), en ninguno de estos casos las

ofertas ganadoras han sido las más baratas.

Para el Tren Interurbano México-Toluca, por ejemplo, la propuesta ganadora, del consorcio Constructora de Proyectos Viales de México, filial de Grupo OHL, y La Peninsular, parte de Hermes Infraestructura, fue la quinta más baja, con un costo de 8 mil 748 millones de pesos.

Es decir, estuvo 18.2 por ciento por encima de la propuesta más barata, del consorcio formado por las mexicanas Tradeco e Innovaciones Técnicas en Cimentación.

Los dos contratos otorgados hasta el momento en el Tren Ligero de Guadalajara han sido para el consorcio formado por la portuguesa Mota-Engil, la española Sacyr y la mexicana Grupo Promotor de Desarrollo e Infraestructura (Prodi).

En la licitación del primer tramo, consistente en un viaducto, este grupo de empresas —junto con la jalisciense Treña— presentó una oferta de 2 mil 646 millones de pesos, debajo de la cual había otras tres.



Continúa en siguiente hoja

La diferencia respecto a la más barata fue de 71 por ciento.

Lo mismo sucedió con el segundo tramo —un túnel— en

el que la propuesta de Mota y sus empresas asociadas, en-

tre las que estaba la también jalisciense Ral de Occidente, fue la cuarta más baja, con 4 mil 14 millones de pesos, 14.4 por ciento por encima de la de menor costo.

De acuerdo con el procedimiento seguido por la SCT para licitar estos proyectos, primero se revisa la propuesta técnica y, con base en ésta, se determina si la oferta es viable o no.

Sólo se procede a la revisión de las propuestas económicas de aquellos participantes que ya hayan sido declarados técnicamente solventes.

Para el Tren México-Toluca, sólo tres de las nueve

propuestas se consideraron solventes, y la de la propuesta ganadora obtuvo un puntaje perfecto: 50 puntos de 50 posibles.

En las otras dos licitaciones, fueron tres empresas cuyas propuestas económicas sí se revisaron.

Normalmente, para ser consideradas técnicamente solventes, las propuestas técnicas deben sumar por lo menos 37.5 puntos.

Este sistema de califica-

ción de propuestas ha provocado algunas inconformidades. En Caminos y Puentes Federales (Capufe), por ejemplo, un reporte preliminar elaborado

por la testigo social Mónica Barrera acusaba que la puntuación de las propuestas técnicas había sido modificada de un día a otro.

Un costo medio

Los ganadores de las licitaciones, no necesariamente son la oferta más barata. (Millones de pesos)

PRIMER TRAMO TREN MÉXICO-TOLUCA

CONSORCIO*	OFERTA
Tradeco	7,399.4
Equivent	7,887.6
Impulsora de Desarrollo Integral	8,154.2
Promotora y Desarrolladora Mexicana	8,492.8
La Peninsular y OHL	8,478.5
ICA y Carso Infraestructura	9,586.7
Coconal	10,182.1
UCL Construcciones	10,749.0
Omega Construcciones Industriales	11,048.5
TREN LIGERO DE GUADALAJARA	
PRIMER TRAMO	SEGUNDO TRAMO

Fecha 24.07.2014	Sección Negocios	Página 1-2
----------------------------	----------------------------	----------------------

CONSORCIO*	OFERTA	CONSORCIO*	OFERTA
Impulsora de Desarrollo Integral	2,470.2	Isolux	3,509.9
ICA	2,547.7	ICA	3,753.1
Equivent	2,585.9	Impulsora de Desarrollo Integral	3,848.5
Mota-Engil	2,646.5	Mota-Engil	4,015.0
Carso Infraestructura	2,799.1	Coconal	4,290.1
Jaguar Construcciones	2,811.0	OHL	4,365.7
Coconal	2,997.1	Acciona Infraestructura México	4,458.5
Tradeco	3,179.1	Tradeco	4,741.6
OHL	3,224.5		

*Sólo se muestran una o dos empresa por consorcio
Fuente: SCT