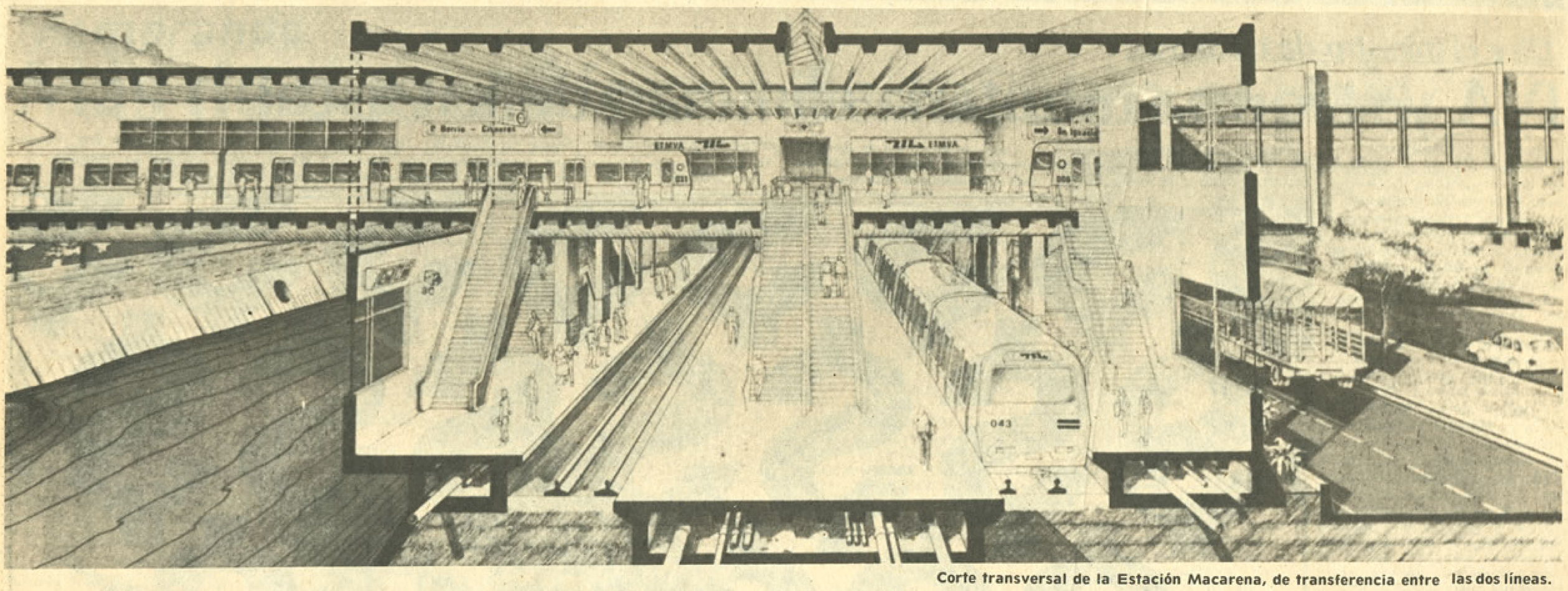


Corte transversal de la Estación Macarena, de transferencia entre las dos líneas.

La licitación del "Metro"

Reclamos que esperan respuesta

Margaritainés Restrepo S
Jorge Alberto Velásquez Betancur
Fotos: Hervásquez

Movilizaría 750 mil pasajeros en el segundo semestre de 1988 —año previsto para el comienzo de operaciones— y 1.200.000 en el año dos mil.

Generaría, aproximadamente, cuatro mil empleos directos, durante el periodo de construcción, y 950 una vez en servicio.

En lo referente a reactivación, significaría cerca de 18 mil millones de pesos (a precios de hoy) en compra de productos colombianos y 12 mil millones de pesos, en salarios, durante cuatro años.

Son estimativos proyectados en torno al Tren Metropolitano del Valle del Aburrá.

El proyecto incluye dos líneas —con una estación, La Macarena, de transferencia—. La línea A, entre Machado y Sabaneta, con 19 estaciones y 25 kilómetros de recorrido, bordeando el río Medellín. La línea B, entre Pichincha con la 80 y el Parque de Berrío, con un poco más de 4 kilómetros (parte en viaducto y parte subterránea) y seis estaciones. 19 puentes peatonales sobre el río Medellín y su sistema vial. Una tarifa estimada (al día de hoy) de 15 pesos. Un recorrido que, en su mayor extensión podría hacerse en 45 minutos y que, en la actualidad implica una hora y 45 minutos si se realiza en bus. Y un Valor Neto Presente de 463 millones de dólares, de la oferta ganadora.

El Tren Metropolitano concebido como sistema clave en la solución del grave problema de transporte en el Valle del Aburrá, que comprende en su proyección el incremento de polos de desarrollo en sus áreas aledañas, ha estado liderado por la Empresa de Transporte Masivo del Valle del Aburrá, constituida por el municipio y el departamento en 1979. Con base en previos estudios de factibilidad y aprobación del proyecto y autorización de endeudamiento externo por parte del Conpes, se abrió una licitación en febrero de 1983. Se cerró el 29 de julio de ese mismo y año y se adjudicó el 24 de noviembre, al Consorcio Hispano-Alemán, uno de los 11 grupos participantes.

Y desde el mismo mediodía del 24 de noviembre, comenzaron los rumores acerca de que alguno de los grupos, inconforme con los resultados, iba a quejarse, a poner problemas.

En efecto, posteriormente, se produjeron cartas del Grupo Francés —SGTE— Francorail, al presidente de la república (diciembre 20 del 83); del Grupo Mecolín, también al primer mandatario (enero 27 del 84); del Consorcio España-República Democrática Alemana, al procurdor de la nación (1° de febrero de 1984) y del Consorcio Hispano-Francés, al gobernador de Antioquia, presidente de la junta de la ETMVA (7 de mayo de 1984).

De un buen porcentaje de los consorcios no se conocieron quejas ante autoridades competentes. Conversamos con miembros y representantes de dichos grupos, con el fin de conocer su posición.

Naga Numa, a nombre del Consorcio Japonés-Americano manifestó: "Estamos respetando la ley colombiana y el juicio de cómo ellos adjudicaron a otro grupo".

Samuel Muñoz Duque, en representación del Grupo de Transporte Metropolitano, afirmó que no encontraba razones para un reclamo y que el consorcio había aceptado la decisión.

Paolo Sgro, del consorcio Ansco, tampoco señaló motivos para polemizar al respecto y reconoció la calidad de los ganadores y la seriedad de la firma consultora internacional.

Jaime Obando Velasco, del Consorcio Internacional Metro de Medellín, comentó que no tenían inquietudes al respeto. Y Jorge Enrique Vélez, en representación del consorcio Metro de Medellín, confirmó que tampoco habían formulado quejas formales, pero manifestó interés por conocer las explicaciones y justificación de la adjudicación a una oferta más costosa —sin que ello implique que debía hacerse a la más barata—.

Dos quejas centrales y, en torno a ellas, muchas historias tejidas. Y, frente a ellas, una investigación de la Procuraduría General de la Nación con resultados que esperan conocerse de un momento a otro, y con efectos de vital importancia para un proyecto concebido como esencial en la solución del problema de transporte y en un momento en que también Cali y Bogotá se plantean la necesidad de un metro.

Alusión a la existencia de nexos entre Electrowatt Ingenieros Consultores S.A., (firma internacional que participó en el estudio de las propuestas) con la Siemens A.G., una de las integrantes del grupo ganador, nexos que, sin explicaciones de tipo legal por parte de los reclamantes, podrían, en su opinión, haber afectado o alterado la objetividad del proceso de evaluación.

Y una segunda queja relacionada con el mismo sistema empleado para el estudio de las propuestas: sobre inapropiadas o erróneas interpretaciones, manejos, favoritismos manifiestos e incoherencias entre los requisitos de los pliegos y la realidad del proceso de evaluación,

RECLAMOS DEL CRUPO FRANCES

El primero en manifestarse públicamente en contra de la adjudicación del contrato del Metro fue el Grupo Francés SGTE-Francorail. En carta dirigida el 20 de diciembre de 1983 el presidente Betancur solicitó su intervención "en orden a evitar la formalización del contrato al consorcio beneficiado".

La reclamación francesa se fundamenta en el hecho de que para la evaluación de las propuestas dicen fueron aplicados criterios discriminatorios, porque según el grupo "existe la evidencia de una estrecha relación comercial entre la empresa Siemens, parte clave del Grupo Hispano-Alemán, y Electrowatt de Zurich", consultora internacional de la ETMVA.

Otra de las razones se refiere a que los criterios de adjudicación fueron omitidos en la evaluación y que para demeritar la calificación del Grupo, las firmas consultoras deformaron sus términos concretos. Así, en el caso de la oferta financiera, aducen que se le hizo aparecer en US$636 millones, castigando su precio en US$28.73 millones, "forzando ajustes sin justificación en la evaluación de diferentes items".

Agregó la carta del Grupo Francés que "el informe atribuye un valor desproporcionado a las diferencias técnicas entre las diversas ofertas presentadas, y se aleja de las especificaciones en la medida en que se decidió arbitrariamente tomar como referencia ideal la oferta del Consorcio Hispano-Alemán, y evaluar las demás ofertas en relación a ésta".

El tercer punto de las observaciones del Grupo Francés indicó que "el informe no considera sino una parte de la oferta de la financiación del Grupo SGTE-Francorail" y señaló en este sentido que "el monto de los créditos de compradores ha sido reducido en 116.9 millones de dólares. Agregó que al aplicar los verdaderos alcances del crédito francés (con y sin normalización) la propuesta francesa resulta más favorable que la ganadora.

ESPAÑA-RDA

En la comunicación dirigida al procurador Jiménez Gómez, Gonzalo Urgoini, gerente general del consorcio España-República Democrática Alemana, manifestó que se sentían perjudicados por una evaluación inadecuada de su propuesta, en los aspectos técnicos, económicos, de compensaciones comerciales y financieros.

Una persona allegada al grupo —que no quiso ser identificada— expresó: "Nuestro reclamo está en base a que no se ha empleado la evaluación y las verificaciones previstas en los pliegos de condiciones, sino en criterios que pueden ser muy buenos, pero totalmente desconocidos para nosotros".

Manifestó que se habían evaluado más puntos de los previstos y que al precio no se le había dado importancia. "El precio es una cosa totalmente objetiva; los métodos de evaluación empleados, en muchas de las partidas, son totalmente subjetivos; entonces no se puede discutir".

GRUPO MECOLIN

Por su parte, las empresas que conforman el grupo Mecolín, comentaron, en su carta al primer mandatario, que no veían justificación de una adjudicación que favorece una oferta sustancialmente más cara. Que en la evaluación —cuyas bases, dicen, conocieron después de la adjudicación— no se reconoce la competencia y experiencia de las firmas integrantes, en proyectos de transporte masivo y rápido.

No encuentran explicable que el aporte gratuito de cerca de sesenta millones de dólares, por parte del gobierno británico al proyecto, hubiera sido —dicen— "prácticamente ignorado". En lo referente a precio de su oferta comentaron que se atribuyeron incrementos sin justificación y sin habérseles consultado —"tenemos entendido que la suma total de US$ 82 millones al precio base—, y que no se hizo la debida deducción de la prima de seguros de exportación del Reino Unido.

En cuanto a aspectos de financiación —manifiestan— se excluyó un préstamo blando del gobierno alemán al colombiano, y que no se consideraron elegibles, "en base a su periodo de validez", empréstitos ofrecidos para financiar las exportaciones alemanas.

Hacen alusión a cambios sin justificación en cifras utilizadas para evaluar los trenes y su capacidad de pasajeros, a una inapropiada comparación en lo concerniente a potencia de los motores de los vehículos; a que se pone en duda el grado de compromiso de la oferta de crédito y eurodivisas de Mecolín, se suponen déficits alternativos de la financiación y no se toman en cuenta una oferta de comercio de compensación de exportación de carbón colombiano y una propuesta de inauguración más temprana para una parte del Metro.

También hacen referencia a los vínculos institucionales entre "Electrowatt" empresa consultora para la adjudicación, y el grupo Siemmens.

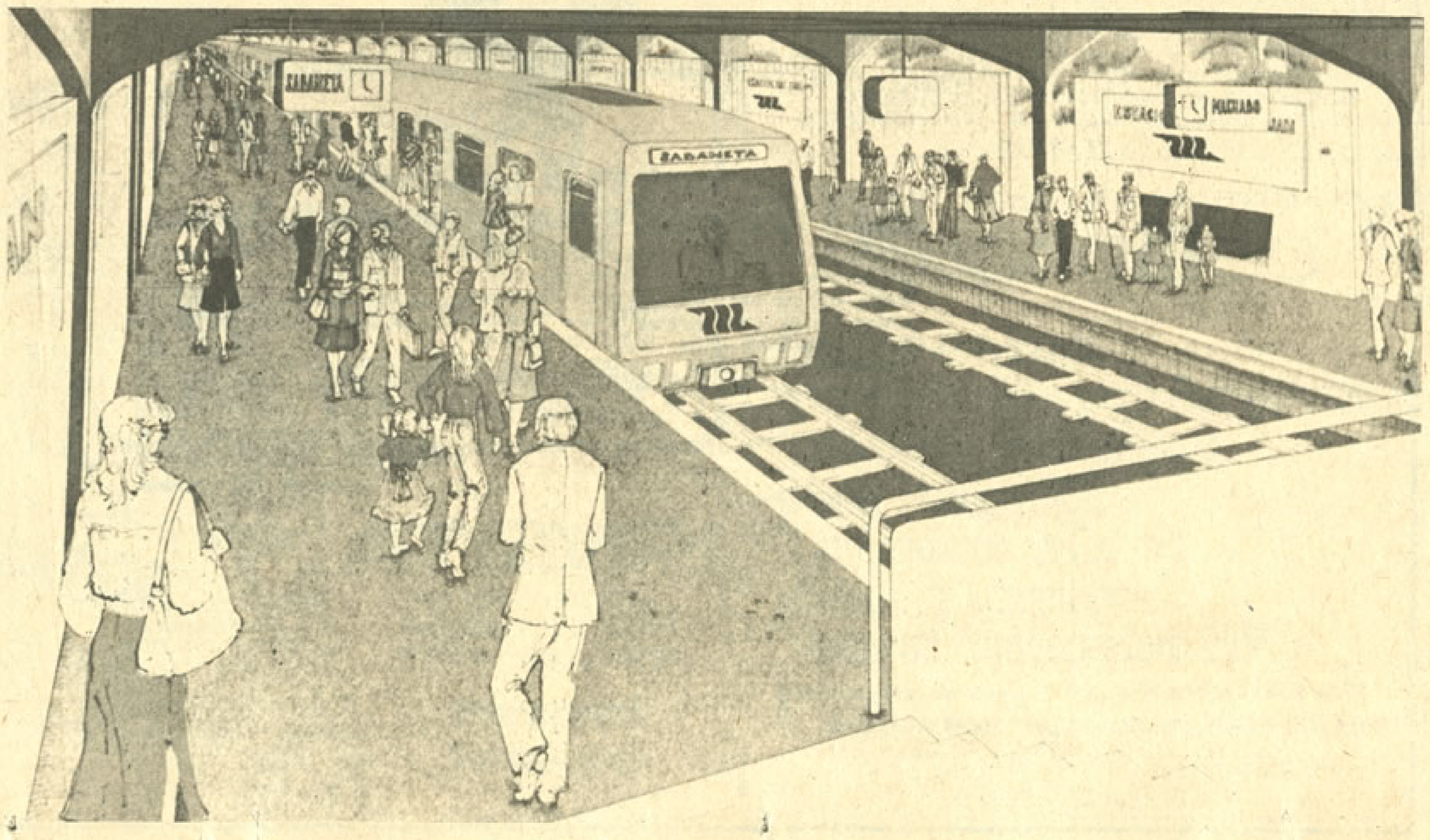
CARTA DEL CONSORCIO HISPANO FRANCES

En vista de los procesos iniciados por la Procuraduría General en relación con la adjudicación del Metro de Medellín, el Consorcio Hispano Francés, en carta dirigida al gobernador de Antioquia, como presidente de la junta directiva de la ETMVA, consideró que "las bases para ofertar fueron notablemente ampliadas y modificadas hasta el día de presentación".

Adujo que en los criterios de adjudicación la ETMVA hace énfasis en la importancia del precio, plazo y financiación, aún cuando pueda tener en cuenta otras consideraciones. "Sin embargo, no se hace mención alguna respecto a la ponderación de esos criterios", razón por la cual el contratista entiende que el precio deberá tener una gran importancia en la evaluación de su oferta, siempre que cumpla los requisitos de calidad, financiación y otros exigidos por los pliegos, y que los conceptos que ya fueron analizados en la precalificación tendrán menor o nula incidencia y destaca que en los pliegos y circulares nunca se hizo referencia exacta al criterio de evaluación respecto a la balanza comercial.

En concepto del Consorcio Hispano Francés "la no inclusión en los pliegos de la ponderación de los criterios de adjudicación contraviene la ley colombiana", afirmación sustentada en lo estipulado en varias normas legales y agregó que "en los pliegos de condiciones se mencionaron algunos (no todos) de los criterios que se tendrían en cuenta en la adjudicación, pero omitiéndose la ponderación de estos criterios, en incumplimiento de lo establecido en la ley".

Por último, el representante del Consorcio Hispano Francés afirmó que "el procedimiento de evaluación es erróneo en sí mismo", para lo cual se vale del contenido en el Informe Final, y hace algunos comentarios a la oferta presentada, donde destaca que es la más barata de todas, que no presenta excepción alguna a los pliegos de bases y que cumple con los requisitos de calidad y experiencia exigidos.



Próxima entrega: Respuestas a los reclamos formulados en torno a la ajudicación del Metro.