

Licitaciones a la baja (II)



Jacinto Luis García Santiago

Vocal de la revista

Asfalto y Pavimentación

La coyuntura que viene sufriendo el sector de la carretera y la política actual de las administraciones responsables de su gestión en cuanto a conservación del patrimonio viario, traducida en reducir casi a la nada las actuaciones de conservación/rehabilitación de los pavimentos de las mismas, tiene un preocupante reflejo en las ofertas presentadas a las poquísimas licitaciones publicadas de refuerzo o renovación superficial de los firmes.

Resulta alarmante que licitaciones consistentes en fresado y reposición de la capa de rodadura, junto con algunas unidades presupuestariamente marginales correspondientes a drenaje y señalización, se puedan ofertar con bajas en torno al 40% e incluso más altas.

Así ocurre en las últimas licitaciones que ha publicado la D.G. de Carreteras del M^o de Fomento para la rehabilitación superficial de tres tramos de la deteriorada A1, que contemplan el fresado de 5 cms. de la actual rodadura y su reposición con el mismo espesor de mezcla tipo AC, con ligante modificado tipo BM 3c en la calzada de la autovía. Las mezclas bituminosas suponen, aproximadamente, el 60% del presupuesto, del que la mitad corresponde al ligante, betún BM-3c. El capítulo de firme absorbe caso el 90% del total del contrato.

Ante esto, y basándonos en la bondad o no del proyecto y su aproximación a la realidad y en el respeto, o no, de los términos contractuales, cabría suponer varias hipótesis, como las siguientes:

1. El proyecto es malo, presenta una valoración irreal con excesos patentes en los precios unitarios. Sería la conclu-

sión más inmediata, explicaría la baja ofertada y totalmente compatible con el contrato a llevar a cabo.

2. El proyecto sigue siendo malo debido a excesos de medición no necesarios. Aunque los términos contractuales indican que la baja se aplica a los precios, y no a las mediciones, podría pensarse que subyace la idea de adecuar la valoración de la obra resultante absorbiendo esos excedentes innecesarios, con la correspondiente alteración del contrato, ya que, en principio, no tendrían derecho a cobro.

3. El proyecto es malo y tiene algún defecto manifiesto, que obligará necesariamente a modificarlo y renegociarlo.

4. Si el proyecto es correcto, lo probable, cabrían otras posibilidades:

a. Los ofertantes han previsto alternativas técnicamente equivalentes y mucho más baratas, que implicarán un modificado técnico, sin suponer aumento de presupuesto. Es una posibilidad evidente, aunque el problema principal es la adecuación a normativa de las soluciones, con no mucho campo de juego ya que se trata de sustituir la renovación de una capa de rodadura de 5 cms. con una categoría de tráfico alta, T0. Por ejemplo, en la normativa vigente (probablemente absurda a día de hoy) la alternativa más obvia cara al ahorro de costes, que es la de empleo de mezclas recicladas, esta proscrita.

En todo caso, resulta extraño que una alternativa técnicamente adecuada que permita justificar esas bajas sea tan popular para los ofertantes y desconocida para los proyectistas

b. La ruina para el "ganador" entre los desesperados contratistas que licitan. Esta la hipótesis más proba-

Tribuna. Licitaciones a la baja (II)

ble, si se cumple el contrato y se ejecuta la solución del proyecto.

Aun contando que las empresas luchan por su supervivencia en un mercado con casi nulas o escasísimas ocasiones de licitar obra, y ello les lleva a que no imputen en el cálculo del coste ningún concepto referente a amortización y uso de equipos, ni costes de estructura, ni beneficio (por supuesto!), sino exclusivamente costes del personal directo, de fungibles y combustible, y de materiales, así como subcontratas externas (como suele ser el transporte), no resulta creíble que se pueda hacer el proyecto licitado con esas bajas.

Más bien parecería que o bien el contrato se resuelve con “otra cosa” distinta de la licitada o con la última: una considerable pérdida para el ofertante.

En todo caso, sería deseable que, al menos, la planificación de su ejecución, lleve a hacer estas escasas y valiosas tns. de mezcla bituminosa, en la época climática más favorable, para asegurar la mayor durabilidad posible de esas raquílicas inversiones en conservación de los firmes.