

Fecha <b>04.06.2019</b>	Sección <b>Empresas y Negocios</b>	Página <b>21</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

# DAR RESPUESTA, PRIMER GRAN RETO TÉCNICO

# Fonatur recibió 1,190 preguntas en licitación para **Tren Maya**

ADHOC Consultores Asociados, IDOM Ingeniería, Cal y Mayor y CFE son algunas de las firmas interesadas en realizar la ingeniería básica de la obra; obtención de los derechos de vía, entre las inquietudes

Alejandro de la Rosa

**EL ECONOMISTA**

RESPONDER A tiempo las 1,190 preguntas que recibió el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur), de las 42 empresas interesadas en realizar la ingeniería básica del **Tren Maya**, es el primer gran reto técnico del principal proyecto de infraestructura turística y social del gobierno federal.

ADHOC Consultores Asociados, IDOM Ingeniería, Senermex Ingeniería y Sistemas, Cal y Mayor, Ayesa México, PACCSA Ingeniería, la Comisión Federal de Electricidad y Nippon Koei LAC son algunas de las firmas participantes en el concurso de carácter nacional.

Detalles de los estudios de demanda en carga y pasajeros, ampliación para la entrega de las propuestas y de los trabajos solicitados, seguridad para los trabajadores, la obtención de los derechos de vía y si la participación en este proceso limita a las firmas, por ejemplo, en colaborar en el proyecto ejecutivo, son algunas de las inquietudes recurrentes.

Con base en el calendario de actividades, los cuestionamientos fueron recibidos el pasado 27 de mayo en la primera junta de aclaraciones, la cual se pausó y reanudará el 14 de junio para responderlas (aunque ese día también se podrán recibir otras, dada la com-

plejidad de las tareas).

La entrega de propuestas técnicas y económicas de los interesados está planeada para el 5 de julio. Sin embargo, una persona que labora en Fonatur y está involucrada con el proceso señaló que los tiempos se deberán “forzosamente” ajustar por la cantidad de preguntas recibidas, más de las esperadas.

Para las empresas, es necesario contar, por lo menos, con un mes adicional para hacer ofertas adecuadas.

En el caso de Senermex (filial de la española Sener, encargada de realizar el anteproyecto ejecutivo del tren México-Toluca), una de sus inquietudes es sobre cuánto tendrá en sus manos la firma, o consorcio, elegida, el estudio de demanda porque es fundamental para dimensionar la infraestructura total de **Tren Maya** y para la definición de los materiales rodantes a sugerir.

También pregunta quién será el encargado de elaborar los protocolos de seguridad para la convivencia de los sistemas de pasajeros y carga.

## UN TREN ESPECTACULAR

En sus diversas presentaciones del proyecto, el director de Fonatur, Rogelio Jiménez Pons, ha reiterado que el tren tendrá una longitud de 1,525 km y atravesará los estados

de Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo, que su construcción implicará siete tramos de vía y que la velocidad estimada es de 160 km por hora.

Por la transversalidad de la obra, se han firmado diversos convenios de colaboración con dependencias y organismos de educación (incluso, la mañana de este martes se había programado uno con la Secretaría de Cultura, pero se pospuso por cuestiones de agenda).

La empresa Cal y Mayor cuestionó al fondo sobre la velocidad que deberá tener el **Tren Maya**, al mencionar distintos aspectos relacionados con el trazo, y quiere saber si habrá de contemplarse la instalación de doble o triple vía, lo cual se debe definir con los estudios de demanda antes señalados.

En temas de seguridad, destaca el comentario de PACCSA Ingeniería sobre la posibilidad de contar con el apoyo del Ejército o la Policía Federal para la protección de los trabajadores en las zonas conflictivas donde se deban instalar campamentos para realizar las tareas.

Además, pregunta sobre la colaboración del gobierno federal para hacer los estudios en una zona aproximada de 700 km donde hay personas ocupando-inviadiendo el derecho de vía.

alejandro.delarosa@eleconomista.mx



Fecha <b>04.06.2019</b>	Sección <b>Empresas y Negocios</b>	Página <b>21</b>
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

**EMPRESA FUE ASESORA DEL NAIM**

## Las 11 preguntas de ADHOC Consultores Asociados

DE LAS empresas interesadas en la licitación destaca ADHOC Consultores Asociados, presidida por Aarón Dychter, subsecretario de Transporte de 1994 al 2006, por su conocimiento previo del proyecto.

En el 2013, la firma participó en un par de consorcios que se encargaron de elaborar diversos estudios relacionados con el descarrilado, por cuestiones presupuestales, Tren Transpeninsular, que es el antecedente del **Tren Maya**.

Los dos contratos, adjudicados por licitaciones públicas, sumaron cerca de 500 millones de pesos. Ahora, en la licitación de la ingeniería básica presentó únicamente 11 preguntas a Fonatur relacionadas con la operación del tren, su trazo, el derecho de vía y cuestiones arqueológicas.

Entre la experiencia reciente en temas de Aarón Dychter en temas de infraestructura también figura el haber sido

uno de los asesores del cancelado Nuevo Aeropuerto Internacional de México (NAIM).

Una de las preguntas que hizo su empresa a Fonatur refiere: En los esquemas de los tramos, el de Caribe 2, no se ilustra ninguna estación que dé servicio al aeropuerto de Cancún, donde llegan más de 30 millones de pasajeros anualmente. ¿Se tiene que localizar o no? ¿Cuál sería su trazo general de acceso?

Y también hace observaciones sobre el tramo Tulum-Bacalar y el acceso a Calakmul. Por ello cuestiona sobre el criterio o tabulador que se usará para pagar los sobrecostos, por cambio de trazo o posición de estaciones, entre otros. Por su experiencia y conocimiento en la región, ADHOC Consultores Asociados es una de las empresas a las que se podría adjudicar el concurso en marcha. *(Alejandro de la Rosa)*



**El tren tendrá una longitud de 1,525 km y atravesará Tabasco, Campeche, Chiapas, Yucatán y Quintana Roo.**