



METRO ELEVADO: ¿SOLUCIÓN A LA MOVILIDAD? (II)

Licitación del **metro** de Bogotá: a la medida del BID

Bogotá 17 Oct 2019 - 10:00 PM
Por: Aurelio Suárez Montoya

Tras conocerse los cambios que ha tenido el proyecto en la última década, es momento de ahondar en los detalles de la licitación que culminó ayer, los proponentes y los reparos que analiza el Consejo de Estado.



El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) participa en la financiación de la "Primera línea del **metro** de Bogotá (PLMB) y troncales alimentadoras" con un crédito condicional para proyectos de inversión (CCLPI) por US\$1.200 millones, dentro de los US\$4.500 millones presupuestados como "capital semilla", que permitirá atraer a otras entidades multilaterales e incluso a fondos privados. El programa es atractivo para el sector financiero, ansioso de invertir en una coyuntura global, con enormes excedentes de dinero.

El papel protagónico del BID no es gratuito: los desembolsos irán siendo parciales y la licitación, adjudicación y construcción se hicieron o se harán bajo sus normas y métodos. Esto, que a algunos les suena de sello de garantía, dista de serlo, pues el Distrito renuncia a las leyes de contratación pública, como la Ley 80; a la 1682 de 2013, que rige los proyectos de movilidad y transporte, y a la 1474 de 2011, que fortalece los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción.

LEA: Los 10 años de cambios en el proyecto **metro** de Bogotá

La superedificación al BID se justifica mediante la Ley 1150 de 2007 en su artículo 20: "Los contratos financiados en su totalidad o en sumas iguales o superiores al cincuenta por ciento (50 %) con fondos de los organismos de cooperación, asistencia o ayudas internacionales podrán someterse a los reglamentos de tales entidades".

¿Cuáles fueron los reglamentos del BID en el caso de la PLMB? Un parangón hecho por la abogada Paola Torres muestra que, a cambio de las fases de prefactibilidad, factibilidad y diseños que obliga la ley colombiana, con el BID no fue necesario preparar por anticipado las especificaciones técnicas ni la selección de proponentes, donde la ley nacional exige transparencia, economía y responsabilidad.

Con el BID los estándares de preselección son más relajados y, como ya lo anunció el gerente de la Empresa **Metro**, Andrés Escobar, ganó "la oferta más baja", teniendo en cuenta que, por el criterio de confidencialidad, no es obligatorio explicar la evaluación. Asimismo, las controversias que se presenten en el transcurso y cierre de la obra se dirimirán en tribunales internacionales de arbitraje, que podrían eventualmente sumarse a las casi 10 que hoy enfrenta Colombia por más de US\$5.000 millones.

Los proponentes

Cuando comenzó el proceso, las primeras noticias exultaban hablando de 125 firmas interesadas. El pasado 28 de junio, cuando se abrió la licitación, seis consorcios internacionales, presentados por el alcalde Enrique Peñalosa como "los más importantes del mundo", habían precalificado para radicar sus propuestas el 3 de octubre, a semanas del resultado final.

En los seis precalificados estaban la española Sacyr (la del puente "arrugado de Hísgaura" y retrasada en la vía 4G Rumichaca-Pasto); la mexicana ICA (incumplida con la malla vial de Bogotá, las losas de Transmilenio y la troncal de la 80); Andrade Gutiérrez, de Brasil (confesa de dar coimas y enredada en Lava Jato en Brasil), o Impregilo, de Italia (de mal recuerdo en la construcción de El Guavío y enredada en Ruta del Sol III y el tráfico de influencias de Roberto Prieto).

Casi todo se desinfló hace una semana, porque en carrera solo quedaron dos: el consorcio MetroBogotá (México y España) y el consorcio chino APCA Transmetro, que fue el que finalmente se quedó con el contrato. Aunque ambos fueron calificados como "enormes" por Peñalosa, no son tal. MetroBogotá está calificado por Carlos Slim y, si bien ha participado en sistemas y líneas complementarias, no es una empresa líder a escala global. En cuanto al grupo chino, la firma de ingeniería Harbour Engineering, representada por su filial en Colombia, registra retrasos en una obra vial 4G aún sin cierre financiero, y su socio, el sistema de Metro de Xian, no está entre los 10 más importantes en su país.

Aunque el ganador hizo una oferta para construir el **metro** en \$10,27 billones, es evidente que está por debajo del presupuesto oficial, lo cual daría para pensar que, en la medida en que avance la obra, podría verse en la necesidad de incurrir en sobrecostos a veces incontrolables, como en **Reficar**, el **metro** de Medellín y similares. No sobra agregar que, en el esquema construir y operar por 20 años, consagrará un monopolio privado, que deja a la ciudad a su arbitrio y al consumidor en indefensión.

Inconsistencias principales: CONPES 3900 vs. Licitación

Parámetro	Versión CONPES 3900	Versión Licitación
Abordajes diarios (pasajeros)	534.463	304.500
Número de trenes	23 a 27 en 2028	26 a 30 en 2028
CAPEX (Valor de inversión) (\$COP billones)	10,51	9,69
Valor estaciones (\$COP billones)	1,07	1,51
OPEX (Valor de operación) (\$COP billones)	11,48 (a 30 años)	6,92 (a 21 años)

Fuente: cálculos demandantes con base en CONPES 3900 y documentos Empresa Metro y Secretaría de Movilidad

Las ofertas por el metro

Puntaje máximo por componente

A Obras civiles	50
B Trenes y sistemas ferroviarios	31
H Operación	19

*Cifra en dólares.

Transimetro CONSORCIO GANADOR

Total oferta en pesos: \$ 10,27 billones

Puntaje total ★ 100

Componente	A	B	H
Valor	\$ 4,07 billones	\$ 990.000.000*	\$ 34.918 millones
Puntaje	★ 50.00	★ 31.00	★ 19.00
Total en pesos	\$ 4,07 billones	\$ 3,41 billones <small>Total al cambio con la TRM (\$3.450) de 3 de octubre</small>	\$ 2,79 billones <small>(total pagos trimestrales a 20 años)</small>

Consortio Metro de Bogotá

Total oferta en pesos: \$ 10,86 billones

Puntaje total ★ 94.54

Componente	A	B	H
Valor	\$ 4,39 billones	\$ 999.700.019*	\$ 37.738 millones
Puntaje	★ 46.26	★ 30.70	★ 17.58
Total en pesos	\$ 4,39 billones	\$ 3,44 billones <small>Total al cambio con la TRM (\$3.450)</small>	\$ 3,01 billones <small>(total pagos trimestrales a 20 años)</small>

Ante el Consejo de Estado

Si bien tras la adjudicación parece que todo está definido y la construcción del **metro** elevado no tiene reversa, los reparos de quienes sostienen que hubo irregularidades siguen en manos del Consejo de Estado.

El 12 de julio de 2019, el gerente de la Empresa **Metro**, Andrés Escobar, dijo: "Cambiar los diseños es incluso tener que volver al Conpes 3900. O sea, se pierde el último año y medio de trabajo, al menos". Fue con ese mismo argumento central, la obligatoria referencia al Conpes 3900 expedido en septiembre de 2017 como definición última del programa de la PLMB, con el que la bancada del concejo del Polo Democrático presentó en abril ante la Sección Primera del Consejo de Estado una acción de nulidad simple, a los actos administrativos relacionados con el concurso del **metro**.

Con base en 46 hechos, la bancada sostiene que el Conpes 3900 se aprobó sin los estudios de factibilidad exigidos por la ley. Como prueba de ello se han presentado versiones posteriores con parámetros técnicos y financieros distintos a los consignados en el documento, para definir la cofinanciación del metro. Lo más grave es que los que se pusieron en los pliegos de la licitación son evidentemente diferentes. La bancada refuerza el alegato develando actitudes de ocultamiento y respuestas inconsistentes y contradictorias por parte de la administración.

La comparación de ambos documentos así lo demuestra. Por ejemplo, en abordajes diarios, mientras en el Conpes señalan 534.463, en la licitación es apenas de 304.500, casi 40 % menos. Algo similar ocurre con los datos relacionados con la cantidad de trenes, la inversión (pasó de \$10,5 billones a \$9,69 billones), el costo de las estaciones (pasaron de \$1,07 billones a \$1,51 billones) y el de operación.

Según el Polo, tales incongruencias demuestran que se violaron las leyes y que, además, tal trasgresión puede llevar a onerosos sobrecostos al ejecutarse un programa con bases no sólidas. Su pretensión es que se anule todo lo andado a partir del Conpes 3900. El Consejo de Estado admitió la demanda, aunque negó las medidas cautelares que pedían la suspensión de la licitación. Ahora, con el contrato adjudicado, los magistrados tendrán que decidir quién tiene la razón, según su leal saber y entender.

Lea mañana: **Metro** elevado y el POT.

Temas relacionados

- Metro** de Bogotá
- Licitación del **metro** de Bogotá

Comentarios

Le puede interesar

Los días de agosto para viajar por Brasil son ideales para disfrutar de las mejores playas y paisajes.

VISITABRASIL.com

Vive tus mejores vacaciones. Visita a Brasil.

Endemur

Puede que te sorprendan los precios de los cruceros en Bogotá

Crucero | Endemur Publicaciones

Últimas Noticias

Hace 3 horas **Metro** elevado: la promesa es que rodará en 2025

Hace 3 horas El 'Túnel de la Paz' llegó a Soacha y estará allí por cuatro días

Hace 3 horas ¡Agédense! Dos eventos para disfrutar en Bogotá este sábado 19 de octubre

Hace 4 horas Prohiben el ingreso de barras del América de Cali a los estadios de Bogotá

Hace 4 horas Fecode en contra del Gobierno

El 'Túnel de la Paz' llegó a Soacha y estará allí por cuatro días

Últimas Noticias