

EL CAPRICHOS BILLONARIO DE PETRO

Por Paloma Valencia Laserna

  @palomasenadora  @palomavalencia

La línea del metro elevado contratada por la alcaldía de Peñalosa en Bogotá está en ejecución. En el 2028 estaría lista. El costo es de 12,9 billones de pesos donde el 70% de los recursos los aporta el Gobierno Nacional. Ahora Petro quiere cambiar el contrato para volverla subterránea, lo que equivaldría a parar la construcción actual, sumarle hasta 10 años más a su construcción y un sobrecosto de hasta 17 billones de pesos.

La línea actual en construcción del metro de Bogotá tendrá 23,9 kilómetros, 16 estaciones, 30 trenes y moverá a más de un millón de bogotanos diarios. El proyecto tiene hoy el 17,3% de ejecución, y el Patio Taller ya está por encima del 50%. Las líneas elevadas de Metro son menos costosas y tienen mejor recepción de los usuarios. Por ejemplo, el 30% de la línea de metro de Nueva York es elevada, y una de las más antiguas, la de Londres, es más del 55%.

Petro en su administración no logró tener los estudios completos, ni los recursos, y mucho menos la licitación lista. El consorcio chino ganó la licitación porque se exigía experiencia en la construcción de metros elevados. La Financiera de Desarrollo Nacional se encargó de los estudios. No existe una licitación que habilite a los chinos, o a quienes participaron en esa licitación, en metros subterráneos. ¿Abrirán nueva licitación o le entregarán a dedo la construcción del metro subterráneo? ¿Los otros concursantes demandarán qué no se les evaluó la construcción en metros subterráneos?

El consorcio chino tampoco es el único que hace parte del contrato. Muchas empresas firmaron la construcción del metro bajo unas condiciones específicas, entre esas, que fuera elevado. Cambiar los diseños o el contrato original podría equivaler a denuncias multimillonarias contra el gobierno nacional. Mientras las denuncias se resuelven, la ejecución del metro se estancaría.



La Procuraduría ya se pronunció acusando de "graves riesgos" ante modificaciones del contrato. El mismo gerente del Metro mencionó que podría haber detrimento patrimonial porque ya se ejecutó un billón de pesos en la compra de predios para el metro elevado.

A puerta cerrada Petro le pidió al consorcio chino propuestas sobre cambiar los diseños. El consorcio presentó cinco propuestas-que fueron filtradas por periodistas-. La idea principal: volver el metro subterráneo por tramos. El de las calles 1 sur con Caracas a la 100 tendría un sobrecosto de 12 billones; el de la calle 45 a la 100, 12 billones; el de la primera de mayo a la 72, 11 billones; el de la estación 10 a la 72, 8,2 billones, y el de la 72 a la 100, 10 billones. Pareciese que Petro quisiera buscar la manera de volver al menos una cuadra el metro subterráneo para adjudicarse un logro personal. El consorcio también le mencionó al Gobierno que había riesgos jurídicos.

La ley 80 no permite hacer adiciones a contratos que superen el 50% del valor original del proyecto. Todas las propuestas del consorcio superan los 6,5 billones de pesos. La alcaldía ya estableció que no pondrá dinero adicional, pero Petro se comprometió a pagar el 100% de esos sobrecostos- pago que va con recursos de los colombianos-. El ministro de Transporte afirmó que va a poner un articulito en la ley del Plan Nacional de Desarrollo para modificar la ley de

contratación pública que le permita al gobierno nacional financiar más del 70% de estas obras de infraestructura. Todo por un capricho.

Los recursos públicos no deben ser utilizados por los gobernantes para fines de ego personales. Esos sobrecostos deberían ser utilizados en inversión regional.

Por ejemplo, Nariño que hoy necesita una vía de acceso, que podría ser la carretera Popayán-Pasto, puede tener un costo aproximado de 6 billones de pesos. Mejor gastar los recursos de los colombianos en esa vía, que en unas cuadras de metro subterráneo en Bogotá que no son necesarias.

