

# No enreden el metro

escrito por Miguel Silva

Hay pocas cosas más difíciles en Bogotá que sacar adelante proyectos de infraestructura que requieren el concurso de más de una administración para su realización. Muchas veces los alcaldes llegan con una idea sacada del sobrero al calor de la contienda electoral y con poca o nula relación con ejercicios de planeación como Planes Maestros o los de Ordenamiento Territorial (tal y como le está pasando a Medellín con el embeleco de los cinco cables propuestos por Petro y Quintero).

Durante el primer año los alcaldes promueven la idea, comienzan a estructurar el proyecto y a buscar los recursos iniciales para contratar los estudios y diseños, bien sea en la armonización presupuestal del primer año o en el presupuesto del segundo año. Mientras tanto comienzan a buscar la contrapartida del gobierno nacional que, para el caso de proyectos de transporte masivo, corresponde al 70% del valor del proyecto.

Si el alcalde cuenta con suerte logra adjudicar el contrato de construcción durante el último año de su periodo. Si no el proyecto queda listo para que el siguiente alcalde inicie el proceso de contratación. Pero como se volvió costumbre que quien gana la alcaldía de Bogotá lo hace sobre el cadáver político de su antecesor, esos estudios y diseños quedan engavetados para dar inicio a un nuevo proyecto. Y así sucesivamente.

Por ejemplo, para la Carrera Séptima se han adjudicado, desde el 2004 hasta el presente, nueve contratos de estudios y diseños que suman más de \$50 mil millones a precios de hoy y ningún contrato de obra. En la séptima no se ha hecho nada y, al igual que con el metro, se discute, se diseña y no se hace.

Aquí entra en juego el sofisma del mandato. Una interpretación errada pero útil de la democracia. Ningún alcalde ha logrado más del 50% de los votos. De hecho, los últimos tres alcaldes, Petro, Peñalosa y López ganaron con menos del 36%. Los tres tienen en común haber ganado

con pocos votos y haber gobernado para ese pequeño porcentaje. Son elegidos por una minoría y gobiernan para esa minoría. Terminan atrapados por una minoría dentro de la minoría que les impide tender puentes hacia el resto de la sociedad. En suma, la mayoría habría preferido algo distinto a lo planteado en su programa.

Creo que en democracia el mandato debe ser entendido de una manera más compleja. Si bien es imposible y poco deseable llegar a acuerdos unánimes en la sociedad, resulta igualmente errado y perjudicial tomar decisiones basadas en la falacia de la victoria electoral, en contiendas cada vez más marcadas por promesas tipo *clickbait*. ¿La gente vota por propuestas? ¿Vota por todas las propuestas o por algunas, así otras no le gusten tanto? Las elecciones no son el cheque en blanco que los alcaldes de Bogotá han querido hacer efectivo.

En 2007, Moreno ganó con la propuesta del metro para Bogotá, pero poco avanzó. En 2011, Petro ganó proponiendo un metro subterráneo, avanzó en estudios y diseños, pero no logró contratar la obra ni crear la empresa. En 2015, Peñalosa propuso un metro elevado y, aunque desestimó buena parte de lo avanzado por el gobierno Petro, logró la cofinanciación de la Nación, apoyo de la banca multilateral, la creación de la empresa Metro y al final del mandato, el 17 de octubre de 2019, logró adjudicar el contrato de construcción. Sin embargo, al pasar por encima de lo avanzado por Petro se abrió un pleito político que aún no se cierra.

A pesar de que Claudia López hizo compañía contra el proyecto, una vez adjudicado, no tuvo de otra que desistir, asegurar la continuidad del proyecto y concentrarse en sacar adelante el de la segunda línea, para el cual logró adjudicar un contrato de estructuración apenas a mediados en su segundo año de mandato.

Le queda año y medio para asegurar las vigencias futuras en el presupuesto del Distrito, conseguir la cofinanciación del Gobierno Nacional que a su vez debe buscar el espacio fiscal para asegurar las vigencias futuras del presupuesto de la nación; iniciar el proceso de licitación que además deberá resolver el problema de la integración con la primera línea debido a que el contrato además de la construcción

incluye la operación. Año y medio con cambio de gobierno y año electoral.

A estas dificultades habría que añadir una perla muy bogotana. El pleito político alrededor de la primera línea de metro tiene un nuevo capítulo. Gustavo Petro ahora es presidente de la República y durante la campaña habló varias veces de la necesidad de revisar este contrato para explorar la posibilidad de volver a la idea de un metro subterráneo. Esta idea fue repetida hace un par de semanas por Daniel Rojas quien lidera el equipo de empalme. El sofisma del mandato.

¿Es posible revisar el contrato? ¿Cuáles serían las implicaciones? Por autonomía de las partes el contrato podría ser modificado de mutuo acuerdo y aquí el Gobierno Nacional, ahora en cabeza de Petro, tiene la sartén presupuestal por el mango.

Sin embargo, la renegociación de un contrato de estos podría implicar sobrecostos debido a que se ha venido avanzando en nuevos diseños y al cerrar el año podría llegarse a un 20% en la ejecución de la obra física. Quienes perdieron la licitación podrían demandar a la empresa Metro (Nación y Distrito) si se efectúan cambios sustanciales en relación con los términos de referencia establecidos inicialmente en la licitación. Todo esto sin contar con el riesgo asociado a los avales de la banca multilateral.

Es cierto que el proyecto de metro elevado tiene múltiples observaciones, especialmente desde la orilla del urbanismo. Los efectos negativos de una obra de estas características atravesando la ciudad se han venido advirtiendo. Sin embargo, la decisión de renegociar el contrato requiere un riguroso análisis costo beneficio en el que se comparen, de la manera más objetiva posible, las medidas de mitigación de los efectos negativos del actual proyecto, frente a los riesgos y posibles costos asociados a un cambio en el proyecto.

A simple vista, lo más sensato sería continuar con el proyecto de la primera línea de metro y concentrarse en hacer posible la segunda, que bien enredada si está. De lo contrario, podríamos correr el riesgo de demorar aún más una solución de fondo que requiere la ciudad.