

# Se salvó el Metro, por ahora

escrito por Miguel Silva

Del dicho al hecho hay mucho trecho. Transcurridos nueve meses, esta frase podría sintetizar lo que ha sido hasta ahora el gobierno de Petro. “El cambio es más difícil de lo que pensábamos” dijo el presidente en una entrevista hace unos días. “Lo que pasa es que se me despiportó” dijo en un discurso aludiendo a que había hecho mal las cuentas fiscales de su propuesta pensional en campaña.

Propuestas y discursos grandilocuentes, prácticamente imposibles de realizar, o que, como sucede con la reforma a la salud, en vez de corregir lo malo, prefieren eliminar lo bueno buscando salidas radicales con resultados inciertos. Lo mismo podría pasar con el metro de Bogotá. En el afán de Petro de hacer las cosas a su modo, podrían volver a embolatar una vez más el metro.

Pocas personas lo saben pero, hace un par de semanas, el gobierno nacional fracasó en un nuevo intento de frenar la primera línea de metro de Bogotá. Durante la discusión del Plan Nacional de Desarrollo, el gobierno Petro intentó incluir un articulito, a escondidas, por la puerta de atrás, que pretendía viabilizar la posibilidad de frenar el proyecto actual de Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB) a cambio de una propuesta utópica e incierta, que suena bonito, a simple vista, pero cuyo desenlace podría resultar muy lamentable para la ciudad.

El mico habilitaba al gobierno nacional para asignar recursos adicionales por un monto superior al 70%, contemplado en la ley de metros, para soterrar “proyectos férreos en sistemas de transporte público masivo de pasajeros, que cuenten con convenio de cofinanciación”. Al menos dos proyectos cumplen con esas características: el tren ligero de la 80 en Medellín y la PLMB.

El gobierno nacional pretende soterrar 13 de los 24 kilómetros del proyecto, lo cual suena bonito pero al intentarlo podrían dejarnos sin el pan y sin el queso. ¿De dónde saldrían los \$15 billones de pesos que costaría esta modificación? ¿Otra reforma tributaria? ¿Cuáles inversiones

en otras regiones tendrían que ser recortadas? En principio, en términos fiscales, no era clara la fuente de los recursos para financiar el mico.

Sin embargo, adicional a lo anterior, también hay un riesgo contractual que no es menor. No se nos puede olvidar que ya hay un contrato vigente para la construcción de la PLMB, que está sujeto al ordenamiento jurídico sobre contratación pública, y que como, por fortuna, hasta la voluntad del presidente debe respetar la ley, la modificación de este contrato debe cumplir ciertos requisitos.

La idea que promueve el gobierno implicaría un sobrecosto de unos \$15 billones de pesos que en principio no podrían adicionarse al contrato actual ya que la ley establece un tope máximo del 50% del valor inicial del contrato. Aún así, si se llegara a adicionar hasta por el valor tope contemplado en la ley y se modificaran las características del proyecto, contempladas en la licitación, podrían venir demandas.

La única manera de hacerlo como quiere Petro, es liquidando el contrato actual, pagando las indemnizaciones subsecuentes y haciendo uno nuevo, lo cual implicaría reiniciar todo el proceso que además podría enredarse por factores adicionales. Interrumpir el proyecto de esta manera podría generar desconfianza en la banca multilateral, lo cual dificultaría el respaldo crediticio a este proyecto, pero también a otros como el de la segunda línea; también agregaría mayor incertidumbre a la realización de obras de infraestructura en la ciudad, algo que ya ha venido quedando en evidencia recientemente en la escasez de proponentes para proyectos como el cable de San Cristóbal o la Calle 13.

¿Con qué cara podríamos pedir respaldo en la banca multilateral o invitar a distintos proponentes a participar en una nueva licitación si se sienta el precedente de que los cambios políticos pueden generar cambios en los contratos?

Dado que el contrato de la PLMB ya está firmado, que las limitaciones para su modificación son tan peligrosas y que ya se cuenta con un avance físico de obra del 20%, lo mejor es concentrarse en que se ejecute de la mejor manera y mitigar los efectos urbanísticos negativos en el entorno del proyecto, en lugar de seguir poniéndolo en riesgo. El

gobierno nacional también debería concentrarse en que el proyecto de la Segunda Línea, adelantado por la alcaldesa Claudia López, logre licitarse cuanto antes y que la factibilidad de la tercera línea le permita al próximo alcalde contratar su construcción.

Afortunadamente el mico se cayó en la conciliación. O por lo menos parte de él. En el Plan Nacional de Desarrollo quedó aprobada la posibilidad de que el gobierno nacional pueda aportar recursos superiores al 70% para proyectos férreos de transporte masivo de pasajeros en todo el territorio nacional y no exclusivamente para soterrarlos como pretendía inicialmente.

Aunque esta vez se logró salvar el proyecto PLMB, todo indica que el gobierno nacional seguirá insistiendo en su peligrosa idea que lo único que logra es embolatar una vez más la viabilidad del metro. Probablemente esta no será la última jugadita.

Otros escritos de este autor: <https://noapto.co/miguel-silva/>