

El metro de Bogotá y los consorcios

Hay obras de gran dimensión que si bien se llevan a cabo en determinada región, deben ser debatidas a nivel nacional, porque el impacto de cualquier yerro puede traducirse en grandes detrimentos a la economía nacional y mutar en costosas cargas para los contribuyentes, como seguramente ocurrirá con los casos Electricaribe, Reficar, Hidroituango, entre otros.

Bogotá lleva décadas luchando por construir un metro y nadie pone en tela de juicio su necesidad. El costo inicial de su primera línea, cuya extensión es de 24 kilómetros, es de 13 billones de pesos y en ella el aporte de la Nación es del 70% de la inversión, luego el país entero debe fijar detenidamente su mirada en tal pro-

Es necesario tomar muchas precauciones para que el metro de Bogotá no termine engrosando la nefasta lista de impagables dolores de cabeza que tenemos.

yecto, pues si algo resulta mal, los platos rotos los pagaremos todos los colombianos.

Está en ejecución la etapa previa a la contratación de dicha obra y siete consorcios, que incluyen empresas de China, Brasil, Italia, Corea del Sur, Alemania, asociadas con empresas colombianas, han mostrado interés; lo que prosigue son las dos últimas fases de la etapa precontractual: la lista definitiva de oferentes, sus propuestas u ofertas económicas

y la adjudicación de la construcción y operación del sistema durante 20 años.

El consorcio es una forma asociativa precaria (no tiene personalidad jurídica) que ha causado muchos dolores de cabeza en la contratación estatal de los últimos años. Ella es el resultado de un acuerdo de voluntades entre quienes lo conforman y se gobierna, básicamente, por las cláusulas de su documento privado de constitución.

El clausulado del documento de conformación del consorcio, así sea prolijo, cui-

dadoso, esmerado, rico en soluciones a situaciones de conflictos internos y externos, frecuentemente termina siendo inútil, como le consta a Colombia en relación con las agudas controversias que hay entre los integrantes del consorcio Ruta del Sol II. En un contrato de esta magnitud, que manejará mínimo 13 billones de pesos, pueden surgir muchas situaciones controversiales entre sus integrantes.

Por ello es necesario tomar muchas precauciones para que el metro de Bogotá no termine engrosando la nefasta lista de impagables dolores de cabeza que tenemos o que no ocurra lo sucedido en Hidroituango, como lo ha puesto de presente la Fiscalía, en relación con el yerro cometido en la selección de oferentes.