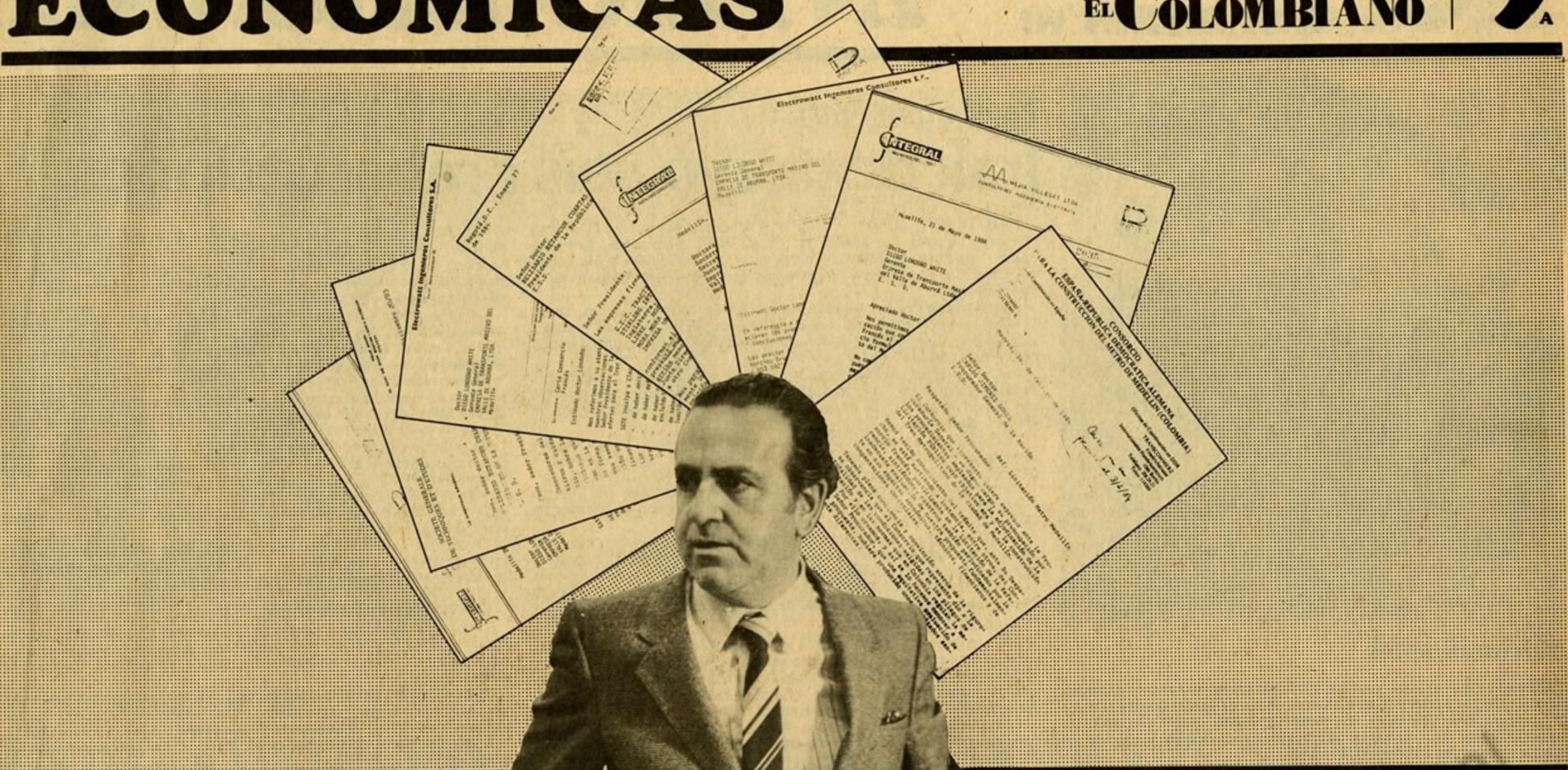


ECONOMICAS



La licitación del "Metro"

¿...Y entonces qué?

Margaritainés Restrepo Santa María
Jorge Alberto Velásquez Betancur

Más de un millón de dólares invertidos por el grupo Mecolín. Alrededor de 500 mil, por el consorcio Anasco. Otro millón, por el conjunto España-República Democrática Alemana. Unos 800 mil por parte del consorcio Metro Medellín. 60 millones de pesos del Consorcio de Transporte Metropolitano. Bajita la mano, con un promedio de 600 mil dólares de inversión por consorcio..., más de seis millones de dólares... 600 millones de pesos destinados para el efecto mismo de participar en la licitación del Tren Metropolitano del Valle del Aburrá.

Abrir oficinas en Medellín. Desplazar ingenieros de diferentes países. Trabajar, con énfasis en los primeros meses de 1983, con el fin de perfeccionar las propuestas. Visitas de misiones comerciales, y hasta de príncipes, para conversar con funcionarios de Planeación Nacional, de los ministerios de Hacienda y Relaciones Exteriores y de la Empresa de Transporte Masivo del Valle del Aburrá —ETMVA— e, incluso, recorridos de observación —en helicóptero— por la ruta estimada del Metro.

Estudios de factibilidad. Viajes de funcionarios de la ETMVA, con el fin de conocer aspectos relacionados con los sistemas de Metro de distintas naciones de Europa y América. Conversaciones con entidades crediticias y con personas interesadas en participar en la licitación, con el propósito de conseguir apoyo y sostener el entusiasmo por el proyecto.

Varios años, muchas personas, mucho esfuerzo y mucho dinero detrás de la licitación de un proyecto que también significa mucho dinero (alrededor de 60 mil millones de pesos). Una licitación que ha suscitado una polémica que aún no termina.

Reclamos de los consorcios Mecolín, RDA-España, Hispano-Francés y SGTE-Francorail (grupo francés). Una investigación solicitada por el presidente de la república a la Procuraduría General y cuyos resultados se dilatan. Unos reclamos en torno a los cuales también ha entrado a investigar la Contraloría aunque, según lo estipulado, se entiende que esta dependencia sólo puede intervenir a partir del perfeccionamiento del contrato. Una polémica en medio

de la cual también se observa un proceso lento en los trámites de autorizaciones que debe expedir el Ministerio de Hacienda, y se amplía hasta por 30 días (contando a partir del 22 de mayo) la firma del contrato.

Un alto volumen de participación, 11 consorcios, en un proyecto de gran envergadura, en un mercado de metros cada vez más restringido —en gran parte por su costo—, muy competido, en medio de una fuerte recesión mundial y por lo tanto, con grandes intereses de fondo. Un proyecto frente al cual perder no significa simplemente "ganar experiencia para corregir errores", sino también, programar cambios y tener problemas en industrias muy especializadas en varios países, y, posiblemente, contar con competidores más fuertes en futuros planes de construcción de metros.

Estamos a la espera de un concepto de la Procuraduría. Se descartarían o señalarían irregularidades en el proceso de adjudicación, se producirían observaciones sin importancia definitiva para el objeto de la obra. ¿Qué podría pasar, entonces?

Si es positivo...

◆ Un concepto positivo de la Procuraduría, tranquilizaría a la opinión pública, en la medida en que ésta confía en la imparcialidad y seriedad del Ministerio Público. Esto, sin embargo —de acuerdo con consultas hechas por este diario—, no daría mayor validez al acto mismo de la adjudicación, ni evitaría que algún consorcio entrara, luego, a demandar.

La ETMVA —entidad con un capital suscrito, por el Municipio y el Departamento, de 130 millones de pesos, y que cuenta para este proyecto con el aval de la nación— pasaría, entonces, a firmar el contrato (que, de hecho se puede firmar sin que el con-

cepto haya sido emitido) con el consorcio Hispano-Alemán. En principio, el contrato de obra y suministro que, una vez con el visto bueno del Tribunal Contencioso Administrativo de Antioquia (trámite que tarda 20 días o un mes), quedaría perfeccionado y empezaría a surtir sus efectos. Para la firma del contrato financiero se necesitaría la expedición de la resolución ejecutiva del Ministerio de Hacienda.

Perfeccionado el contrato, comenzaría a contarse el plazo de 48 meses para poner en funcionamiento el sistema, se daría la cuota inicial prevista —un 15% del total— y arrancaría el proyecto.

En principio la labor se centraría en el diseño definitivo. Esto tardaría 12 meses. Sin embargo, dos o tres meses después de iniciada, ya se podría comenzar la ejecución de algunas obras menores y complementarias: canalización del río Medellín, en los extremos sur y norte, construcción y sustitución de puentes, relocalización de redes de servicios públicos, ampliación de vías. Se adelantan estudios sobre la alternativa de localizar la estación central en el sector de San Antonio, y no en el Parque de Berrio —esta sería elevada e implicaría una adición al contrato y un sobrecosto posible de cuatro o cinco millones de dólares—.

Si es negativo...

Ante un concepto negativo "en teoría se podría firmar el contrato. En la práctica esto sería más una decisión política. El concepto, en sí mismo, no le quitaría fuerza a la adjudicación, ni restaría derechos que el consorcio adquirió".

Si se conceptúa que hubo irregularidades, habría que decir cuáles y por qué.

Podrían ser irregularidades penales que den origen a acciones de tipo penal, mediante demanda de ese ministerio público— o irregularidades civiles subsanables (y habría que especificar cómo) o no subsanables (que pueden dar origen a la nulidad de la adjudicación, mediante demanda de la resolución por la cual se adjudicó).

Podrían entrar a demandar todas las partes interesadas, el adjudicatario y los otros consor-

cios. Hasta el momento el perjuicio de los consorcios que reclaman es hipotético y sigue siéndolo hasta que el Procurador señale o no los puntos en los cuales podrían haber sido afectados. Si no se señalan, el único perjudicado realmente es el Hispano-Alemán.

En un campo muy hipotético, la empresa puede firmar el contrato y, luego darlo por terminado amparándose en principios que señala el código sobre terminación unilateral de contratos (que se basan en consideraciones de orden público y coyuntura económica crítica, "términos muy amplios"); esto expone a la empresa a un pleito con el adjudicatario; ella puede pedir judicialmente la nulidad del contrato; o no firmarlo, esperar una demanda y poner, luego, una

contrademanda. "Son aspectos de la técnica procesal que se estudiarían si el caso se presentara".

También puede ocurrir que la Contraloría —"que tiene un poder supremamente amplio y que no obedece a ningún control distinto al que ejerce el propio Contralor" ante un concepto negativo (sobre irregularidades) de Procuraduría, no autorice que se haga pago alguno con relación a ese contrato, lo glose... y "ahí muere el contrato".

Bueno... y, detrás de un concepto negativo estaría en juego la imagen de una empresa, un país. Las expectativas de una comunidad y la suerte final de un proyecto concebido como parte esencial de la solución del problema del transporte en el Valle del Aburrá.

La licitación

Para llegar a la selección del grupo encargado de llevar a la práctica el Proyecto del Tren Metropolitano del Valle de Aburrá, se abrió una Licitación Pública Internacional, o invitación abierta a "un número indeterminado de personas que deben acogerse a requisitos señalados por la Ley y los reglamentos, y entre los cuales, en igualdad de oportunidades, se escoge la propuesta que ofrece las mejores condiciones".

¿Cuál es la razón de una licitación?

"Creo que hay dos razones principales, comenta el abogado Jesús

Vallejo Mejía: Como el mayor adjudicador de contratos en el país es el Estado, así se permite que diferentes personas que están en posibilidad de servirle al Estado ofrezcan sus servicios. Esto tiene que ver con el Derecho de Igualdad de las personas.

Y como la contratación administrativa está tan expuesta a la corrupción, al favoritismo, a que los funcionarios adjudiquen para buscar su propio beneficio, éste es un medio de control de esa tendencia administrativa.

Creo que son los dos criterios básicos en la existencia de las licitaciones. Estas vienen desde 1910 o de más atrás y se han venido

tecnificando. Muchas veces los cambios más importantes en estatutos contractuales son en el proceso de licitación, tratando de refinarlos más".

En el caso concreto de la licitación abierta por la ETMVA, se definió el sistema de Contrato "Llave en Mano". Ello implica un "compromiso del contratista de entregar la obra totalmente acabada y lista para darla de inmediato al uso al cual está destinada, comprendiendo todas las labores de diseño, suministros, transporte, seguros, obras civiles, montaje y entrega de un todo a satisfacción". Se requiere, además, ofrecer el 100 por ciento de la financiación.