

inundaciones que dificultarán el tráfico en la ciudad. No se tuvo en cuenta la ampliación de vías con mucho flujo vehicular que permitiría mayor movilidad, este es el caso de la calle 56 desde la carrera 27 a la 15.

La carrera 15 entre calles 22, 23 y 24; la carrera 33 y Avenida Quebrada Seca sobre el Bulevar Bolívar, cuya estructura vial actual es insuficiente, en muchos de estos sectores se debieron realizar pasos de desnivel que permitieran mayor fluidez vial.

El contrato de recaudo, el sistema de recaudo y control de licitación pública MLP002/07, fue adjudicado el 24 de septiembre/2007 al Consorcio Recaudar, cuyo contrato fue firmado el 8 de octubre de ese mismo año.

La adjudicación del contrato de recaudo se dio con antelación a los contratos de operación, con el objeto de contar con un esquema de fiscalización acorde con las necesidades del sistema, a diferencia de los contratos de obra, el recaudo fue adjudicado bajo normas de la Ley 80 de 1993.

En ese sentido la Ley 80/93, Estatuto de Contratación Estatal, permite que para participar en licitaciones, las personas o empresas interesadas conformen uniones temporales o consorcios, figuras aceptadas sin que necesariamente ese grupo sea una entidad jurídica, pero si ese consorcio o unión temporal gana la licitación por Ley 80, esta tiene 5 días para constituirse en sociedad o persona jurídica.

Por ello el 8 de octubre de 2007, quien firmó el contrato fue la empresa Transporte Inteligencia S. A., Visa S. A., cuyos integrantes eran los miembros del consorcio recaudar que ganó la licitación de la concesión para el recaudo de Sistema del Transporte Masivo de Bucaramanga y su Área Metropolitana.

La empresa Transporte Inteligente S. A. VISA S. A., es entonces la concesionaria del sistema de recaudo de Metrolínea, concesión que corresponde a un término de 15 años, esta sociedad está integrada por los siguientes socios: Campollo S. A., Daniel Arenas León, APB Prodata, Tecnotrens Ingeniería de Tecnología y Servicios Digitales Ltda., los principales socios de esta empresa de recaudos son Campollo S. A., con un porcentaje de participación en la sociedad del 70%. Daniel Arenas León, quien también es el propietario mayoritario de la empresa Campollo con un porcentaje del 20%. Como podemos ver, el 90% de la empresa Transporte Inteligente S. A. Visa S. A., pertenece a una misma persona denominada Daniel Arenas León, propietario mayoritario de la empresa Campollo y además, socio como persona natural de esta empresa de recaudo.

Es interesante saber cómo una empresa o mejor un empresario del pollo, tiene la experiencia, la calidad y el vagaje para manejar un sistema de recaudo de un transporte masivo, solo un 10% del total de la empresa Transporte Inteligente S. A., Visa S. A., pertenece a empresas supuestamente dedicadas al manejo de sistemas de recaudo como este.

Indudablemente cabe la duda, sobre si la adjudicación del recaudo fue transparente, más cuando esta empresa de recaudo va a percibir mensualmente el 13.5% del total del dinero recaudado por un término de 15 años.

Según la Procuraduría General de la Nación, como podemos ver en este oficio, ante la adjudicación de la

licitación pública para la Concesión del Sistema de Recaudo y Control, del Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros, del Área Metropolitana de Bucaramanga, la Procuraduría General de la Nación, ordenó las investigaciones pertinentes para determinar la existencia de posibles irregularidades que pudieron derivarse de este proceso.

El procurador formuló observaciones al proceso y solicitó suspender la licitación pública abierta, para la concesión de Metrolínea, ante las posibles anomalías que se habrían generado, sin embargo el Gerente de Metrolínea, hizo caso omiso continuando con el proceso, y adjudicando a un consorcio que a juicio de la Procuraduría, podría no tener las condiciones necesarias para cumplir con el objeto al cual fue adjudicado, pues las exigencias en el pliego de condiciones y después en la adjudicación no fueron justas, proporcionales, adecuadas y razonables y en consecuencia, existirían condiciones ambiguas, incompletas y contradictorias al momento de contratar, donde se podría estar restringiendo el principio de libertad de concurrencia, y por ende limitando el deber de selección objetiva.

Así las cosas, estamos al frente de una adjudicación maniatada, ineficiente, donde la experiencia no tiene cabida y por tanto, Metrolínea debería volver a abrir licitación, por concepto de adjudicación del Sistema de Recaudo.

Es importante señalar aquí que del 100% que el Sistema de Transporte Masivo de Bucaramanga y su Área Metropolitana percibirá, por el cobro de tarifas, el 13.5% se destinará para la empresa que maneja el recaudo; 7.75% para Metrolínea, 68% para los transportadores que presten el servicio público a los pasajeros y 11.75% por un tiempo de 19 años, para llevar a cabo la construcción del Portal de Floridablanca. Este último aspecto, causa mucha curiosidad. El Portal de Floridablanca, fue un aspecto que no fue manejado a través de contrato de obra, regido por el préstamo del Banco Mundial, por lo cual Metrolínea S. A. decidió entregar en concesión la construcción de este portal mediante Ley 80, para que durante 19 años, el 11.75% de lo percibido por tarifas se dirigiera a pagar dicha obra.

Como la construcción de un portal, el cual cuesta 96 mil millones de pesos, no se construirá con dineros que el propio Metrolínea tiene para hacer los contratos de obras correspondientes, como así lo había dispuesto el préstamo que se realizó con el Banco Mundial y los documentos Conpes, 3370 y 3298, y por el contrario, se ha decidido entregar a un concesionario, en este caso, la sociedad Estaciones Metrolínea Ltda., conformada por las Empresas Urbanas S. A. y Vergel Castellanos S. A., para que de acuerdo a lo que perciba el Sistema por concepto de tarifas durante 19 años, se pague y realice la construcción.

Entonces cabe la siguiente pregunta: si el sistema de transporte masivo es muy rentable, como lo es la sola construcción del portal se pagará con el 11.75% de lo recaudado por 9 años, 96 mil millones de pesos, por lo tanto ¿Qué pasará con el dinero que se perciba en los diez años adicionales, concesionados para este objetivo? Ese dinero adicional irá a las arcas de los socios constructores de este portal y por tanto lo pagado por los usuarios, será para llenar los bolsillos de estas personas y otras distintas a los socios de esta construcción. Pareciera que existe aquí un negocio

oscuro multimillonario, así como la adjudicación del recaudo, o si no ¿Por qué no se construyó el portal de Floridablanca con los dineros del préstamo del Banco Mundial? ¿Por qué no se utiliza el dinero procedente de los daños y perjuicios causados el cual no se ha cobrado en todos los contratos de obra que se han realizado para llevar a cabo la construcción del referido portal?

Los contratos de prestación de servicio público de transporte de pasajeros, para la operación del servicio público de transporte de pasajeros, se llevaron a cabo dos licitaciones, a fin de tener dos operadores.

De la licitación conocida como Concesión Uno, fue adjudicada la prestación de este servicio, por un término de 16 años a la Sociedad Metro Cinco Plus S. A., conformada por las empresas de transporte Unitransa S. A., 36.62%; Transcolombia S. A. 22.788%; Cotrander Ltda. 10.413%; Transgirón S. A. 20.178% y Corporación de Transporte Urbano de Santander 10%.

De la conocida como concesión 2, fue adjudicada la prestación de este servicio por un término de 16 años a la Sociedad Movilizamos S. A., conformada por las empresas de transporte: Transpie de Cuesta S. A., 25%; Lusitania S. A. 20% y siete personas jurídicas más. Es de aplaudir que todas las empresas de servicio público, de buses de las ciudades de Bucaramanga, Pie de Cuesta, Floridablanca y Girón hacen parte de estas dos sociedades concesionadas, para la operación del servicio público de transporte en el sistema Metrolínea. Sin embargo, preocupa la afectación que estas empresas de transporte podrían tener, debido a los enormes retrasos en el cronograma para poner en marcha el Sistema de Transporte de estas ciudades.

Según Metrolínea S. A., la fecha de entrada de operación del transporte será el 1º de noviembre de 2009, fecha que ya ha venido siendo corrida con el paso de los meses, situación que afecta a los transportadores, quienes se deben ajustar a unos calendarios para comprar los vehículos articulados, padrones y alimentadores; inversión que podría culminar en cuantiosas pérdidas, si no empiezan a rodar en las fechas programadas.

Un vehículo parqueado no genera ingresos, pero los transportadores sí están en la obligación de responderle económicamente a sus acreedores, esperamos que esta situación referente a la programación y planeación de la puesta en marcha del Sistema, no genere más problemas.

La situación entre Floridablanca y Pie de Cuesta, como si todo lo que aquí demostrado no fuera un problema, existe otra situación sin precedentes:

Entrevistas:

“Esta zona que ya he mencionado, es la única que va a pagar valorización, por las obras que dan origen al Sistema de Transporte Masivo.

Durante todo este proceso que hemos tenido, de tratar de aclarar con el Área Metropolitana el por qué solamente nosotros somos los que estamos en este proceso de valorización, nos hemos encontrado con que esto es una ampliación a una vía nacional concesionada, primero que todo.

Segundo, que como lo dijo el Gerente de Metrolínea, en la pasada sesión de la Asamblea Departamental, el 7 de noviembre el carril adicional se hizo

necesario, la palabra, él utilizó fue imperativo, para poderle dar vía al transporte masivo, razón por la cual, nosotros siempre hemos insistido en que no se trata de una ampliación de la vía, lo que quieren es que nosotros paguemos los predios en los cuales se va a hacer el carril por el que va a transitar una empresa comercial, y eso es a lo que nos estamos oponiendo.

Si esa valorización fuera únicamente para la ampliación de la vía, tampoco tendríamos que pagarla solamente nosotros, porque es que no estamos hablando de una vía veredal, ni de una vía municipal, ni de una vía departamental, estamos hablando de una vía nacional. Y estamos hablando de que hay una ley, la 310, que en su artículo 1º, además dice: que el área de influencia de los sistemas de transporte masivo, son todos los municipios y sus áreas urbanas y suburbanas, a las cuales el sistema sirva de interconexión, directa e indirecta”.

“Según un estudio que tenían, que yo no creo que era estudio, porque no tuvo nivel ni siquiera de anteproyecto, tenía un costo inicial de 267 mil 346 millones de pesos, y a los vecinos, a los que estamos sobre el eje de la vía, nos acomodaban 24 mil 799 millones de pesos, es decir, casi el 12% del total de la obra.

Entonces no es justo, que los únicos que vayamos a pagar esa suma que no tuvieron en cuenta, porque es una suma que si la consideramos a nivel de persona, es una suma insatisfactoria, nos están confiscando los bienes”.

La empresa Metrolínea, llevó a cabo obras concesionadas hasta el sitio conocido como Papi Quiero Piña-Floridablanca, de esta manera se estaba dejando de lado al municipio de Pie de Cuesta en el sistema de transporte masivo de Bucaramanga y su Área Metropolitana cuando este había sido uno de los más interesados.

Posteriormente se vinculó a los municipios de Pie de Cuesta y Girón, a los cuales se les convenció, señalándoles que existiría una ampliación en las vías, para colocar carril exclusivo para el sistema Metrolínea, como sabemos existen 3 tipos de vehículos, para el funcionamiento del sistema de transporte masivo de Bucaramanga y su Área Metropolitana así: buses articulados se movilizan por los barrios, hasta las estaciones del sistema, su capacidad es de 50 pasajeros.

Buses articulados, se movilizan por carril exclusivo, conocidos como rutas troncales, lo componen dos vagones con capacidad de 160 pasajeros.

Buses padrones, se movilizan en las vías conocidas como pretroncales, las cuales no tienen carril exclusivo, y sus estaciones estarán ubicadas al costado derecho de la vía, su capacidad es de 90 pasajeros.

Por lo anterior Metrolínea se comprometió a hacer un carril exclusivo que iría desde el sitio conocido como Papi Quiero Piña, en el municipio de Floridablanca, hasta la Estación El Molino en Pie de Cuesta.

Sin embargo, de un momento para acá, tal como reza en los desprendibles de información de las oficinas de Metrolínea, donde aparece el mapa de las rutas, desde el sitio conocido como Papi Quiero Piña, en el municipio de Floridablanca hasta la Estación El Molino, así como la Autopista Bucaramanga-Girón, se indica que no habrá carril exclusivo, sino que se