

# **El problema de Metrocali, del principio al fin: LA CORRUPCION**

## **Porque el problema de Metrocali, del principio al fin: LA CORRUPCION?**

En el año 2000 el Gobierno Nacional mediante contrato de Planeación Nacional, estructuró el sistema como un negocio para desmontar el tren ligero para Cali, para cambiarlo por buses articulados (Propuesta de los carroceros y cementeros), todo quedó mal hecho y todas las administraciones municipales de Cali ( 1998 – 2015) por acción, omisión o complacencia, contrataron actividades por muchas razones de inconveniencia técnica, económica, legal y financiera, materializaron hace 11 años la quiebra técnica del sistema ( Recorte por CONPES del STM) , como la incapacidad económica y técnica de poner a funcionar eficientemente el sistema, con un diseño acorde con la realidad geográfica y poblacional de la ciudad, como expresión directa al origen y destino del transporte de los usuarios.

### **¿Quién estructuró el MIO?**

Se ordenó estudio de estructuración, lo hicieron en un consorcio con la banca de inversión Corfivalle&Shoders, que finalizado fue elevado a documento CONPES 3166 del 2002, donde comprometió un sistema, afectó unas vías, etc , sin Plan Vial de la ciudad, ni de tránsito y transporte, sin estudio de mercado de transporte y sin POT. Actuó bajo su propia responsabilidad, sin la participación del Alcalde de Cali Jhon Maro Rodríguez y del Presidente de Metrocali, menos del competente constitucional: EL CONCEJO MUNICIPAL DE CALI.

### **¿Por qué quedó mal estructurado?**

En consecuencia técnicamente no se hizo bien, pues se asumió en los términos de referencia del contrato, que se ordenaba un estudio de factibilidad y en realidad se hizo una pre-factibilidad, con resultados que generaron millones de dólares en pérdidas por atrasos, repetición de diseños, mayor cantidad de obras, etc y desorganización técnica del sistema.

### **¿Por qué no era factibilidad, el estudio elaborado?**

Lo reconoce el mismo Metrocali por escrito que la estructuración se hizo sin conocer la realidad de la infraestructura técnica-urbana de la ciudad. Se hizo sin tener actualizado un plan vial de tránsito y transporte (Hoy se llama Plan de Movilidad); se hizo sin POT y sin actualizar el Plan de Desarrollo de Cali, es decir, se hizo un estudio de fase II y se presentó, se aprobó en un CONPES y luego se asumió en todos los Acuerdos municipales, como si fuera fase III.

### **Porque el Concejo aceptó todo esto?**

La presión del gobierno nacional, con el Presidente Uribe a la cabeza y la CCC, quien fungió de “hada madrina” , de una manera constructiva y positiva, pero desatendiendo la realidad técnica del problema, la inexistencia de diseños definitivos y de responsables que encausaran organizacional y presupuestalmente bien el proyecto.

### **¿Qué originó el error?**

Que los diseños iniciales elaborados por contratistas como Univalle, Uninacional, etc., no sirvieron prácticamente, porque se fundamentaron en un estudio de fase II y no de fase III. Que el presupuesto inicial del MIO pasó en datos oficiales de Metrocali de US345 millones a US1.800 millones ( certificados por escrito por Metrocali ) , en consecuencia el Gobierno Nacional eliminó la troncal más importante del MIO (La oriental, más parte de la Calle 70 y gran parte de la línea férrea), eliminó el 70% de la semaforización electrónica, gran parte de las vías complementarias y un volumen importante de puentes vehiculares y peatonales. En consecuencia el MIO entrò en QUIEBRA TECNICA, no es ni será eficiente, si no se asumen cambios estructurales del sistema, en cuanto a diseño, contratos, etc.

### **¿Qué Alcaldes no escucharon las denuncias de la mala estructuración del MIO?**

Apolinar Salcedo, Ramiro Tafur, Jorge Iván Ospina y Rodrigo Guerrero, más los Presidentes de Metrocali (Jaime Córdoba, Luis Fernando Lian, Miguel Meléndez, Mauricio Carvajal, Luis Eduardo Barrera, María del Pilar Rodríguez y Luis Fernando Sandoval). Sí es importante precisar que los Ing. Mauricio Carvajal, Luis Fernando Lian y Luis Fernando Sandoval, días antes de su retiro, dijeron la verdad, sobre la verdad e irregularidades en el sistema de transporte masivo.

### **¿Concejo hacen caso omiso a las irregularidades del MIO?**

Entre el 2006 y 2015, el Concejo Municipal de Cali ha conocido en muchas intervenciones de los ciudadanos en los 4 proyectos de Acuerdo que se han aprobado en esos años ( Aprobacion de dineros en vigencias futuras ) y en varios documentos por escrito, toda la quiebra técnica, económica y financiera del MIO, pero han adicionado cientos de miles de millones de pesos en vigencias futuras y han omitido como cuerpo, que la verdad salga a la opinión pública. Incluso en dos proyectos de Acuerdo se exigió el cierre financiero del MIO y de la misma manera desapareció de otra norma municipal.

Incluyó el Concejo Municipal, inespera e insólitamente, recursos para un MIOCABLE, como un negocio con el Concejo de Medellin , sin tener el MIO solucionado su problema, técnica y economicamente , para arrancar con una ruta a la ladera , menos rentable.

### **¿Por qué la actitud de los Alcaldes y Concejales 2004 - 2015?**

Porque no tenían experiencia en este macro-proyecto, la politiquería afectó y se dedicaron a llevar gente incompetente a Metrocali ( incluido Guerrero) y a la lucha por la contratación y los negocios ( excluido Guerrero).

### **Si está mal hecha la estructuración como dijo la Ministra del Transporte Cecilia Alvarez, ¿Qué hay que hacer?**

Una re - estructuración técnica, económica y financiera del proyecto.

### **¿A quién se le ha pedido la re estructuración?**

Por escrito y verbalmente a los Presidentes de la República 2002 – 2015 y sus Ministros del Transporte, Directores de Planeación Nacional ( Uno Vallecaucano ) , también a los Alcaldes, Presidentes de Metrocali y de sus juntas directivas, y a los Concejales.

### **¿Por qué no se ha ordenado la re -estructuración?**

Porque el proyecto se le salió de las manos a todos, se dedicaron a la contratación y a hacer el proyecto mínimo, tiene un costo adicional de US1000 millones (\$1.9 billones)

### **¿Ha pedido el Gobierno Municipal dineros adicionales para salir de la quiebra técnica del sistema?**

Sí, hace tres años, en Febrero de 2013, los Senadores Germán Villegas, Roy Barreras y Alexander López, después de una reunión del bloque regional-parlamentario le informaron a los medios de comunicación, que el Alcalde Rodrigo Guerrero había solicitado \$1 billón para salvar al MIO. Pero 10 meses después se aprobó el 9% de ese valor, en un CONPES “cacaraqueado” por tan solo \$90 mil millones, dizque para salvar los operadores, cuando esa parte es la minima del problema. Son los usuarios en los tiempos de viaje, por la ineficiencia del S.T.M..

### **¿Y la actuación del Alcalde Rodrigo Guerrero...?**

El como Concejal los 4 años y los 4 como Alcalde conoció por escrito y personalmente toda la problemática y solucionática, lo mismo que sus Presidentes de Metrocali María del Pilar Rodríguez y Luis Fernando Sandoval, pero fueron inferiores a poner el espejo retrovisor a Metrocali.

Era tocar la administración anterior, al mismo Concejo donde fue coparticipe y ante todo para dar la pelea con el Gobierno Nacional, anunciar la verdad de la “mala” estructuración del MIO y ejecución del Municipio – Metrocali , para la búsqueda real de la plata faltante y unas decisiones de fondo.

Han funcionado con un verdadero “laissez faire laissez passer”, a pesar de las revueltas de orden público hasta con muertos, se desperdiciaron oportunidades, para obligar a la nación a responderle al sistema y a la ciudad.. Desde hace 3 años este método ya no funciona, se requieren decisiones de fondo, o el sistema queda de los bancos, como lo anunciamos en Caliescribe hace 3 años, con un MIO que consolidó su colapso en Julio del 2012, pero se denunció desde el 2006 ( Ver actas del Concejo y comunicados de prensa)..