

“70% de contratos de obras regionales son amañados”

Juan Martín Caicedo, presidente de la Cámara de la Infraestructura, CCI, propone crear un pliego único en las licitaciones para combatir la corrupción.

POR ALFREDO GARCÍA SIERRA, REPORTERO DE EL PAÍS



Corredor estratégico y de paz

Esta semana se anunció el inicio de estudios de fase 2 de la futura vía del Valle a los Llanos Orientales.

¿Cuál es la importancia de este corredor? Es un corredor que genera unas mejores condiciones para el transporte de carga, ya que tiene una menor altura, alrededor de los 1500 metros, muy por debajo de la vía actual por el corredor del túnel de La Línea.

Es un proyecto que incluye transporte intermodal el cual hace que se generen menores costos de operación y una mayor facilidad de quien se transporta de la Orinoquia o del sur del país como es el norte del Huila y el Sur del Tolima tan afectados por el conflicto armado, siendo esta una vía alterna para llegar al centro del país disminuyéndose la distancia a El Espinal en aproximadamente 20 kilómetros.

Entrevista

6

Colombia tiene 143.000 kilómetros de vías terciarias y se necesitarán \$48 billones para terminarlas de cara al posconflicto o cuando se firme la paz.

6

Solo basta introducir un ‘artículo’ en la ley para no acudir a una reforma profunda del estatuto de contratación para crear el pliego tipo o único para licitaciones.

JUAN M. CAICEDO, presidente de la CCI

Colombia ha avanzado en la contratación de las grandes autopistas o carreteras de cuarta generación (4G) con contratos más transparentes y duras exigencias a concesionarios y constructores, pero anda todavía mal en las regiones en ese campo. Tanto que el propio presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, sostiene que al menos el 70% de los contratos de obras en departamentos y municipios son amañados, lo que sigue fomentando la corrupción. Por ello, recalca que mediante un contrato único en las licitaciones permitiría frenar la corrupción en la contratación regional, y más ahora cuando se viene el posconflicto.

El Gobierno ha anunciado que los \$6 billones de la venta de Isagén serán para financiar autopistas de cuarta generación. ¿No cree que ese dinero podría ser insuficiente para atender tantas carreteras prometidas?

La idea es que se pueda apalancar la Financiera de Desarrollo Nacional, FDN, para que estos recursos se puedan irrigar en las vías de cuarta generación de concesiones. Son en total 28 proyectos de alianzas público-privadas, APP, que valen unos \$32 billones. La buena noticia es que la FDN anunció la entrega de los primeros \$200.000 millones para el proyecto Magdalena 2, que pertenece a la primera ola de vías 4G. Al país hay que hacerle claridad sobre los réditos que surgirán de la venta de Isagén y del Compes que se proyectó y dio origen a que la FDN utilizara esos recursos para financiar esas carreteras. La tasa de retorno será del 18,3% (por la inversión en carreteras) superior al rendimiento del 10% que le daba Isagén al Estado colombiano. Por cada peso invertido en las vías 4G el país recibirá 56 centavos de pesos de beneficios económicos, y sobre todo por los ahorros sustanciales en los tiempos de desplazamiento de los vehículos, y sus respectivos costos de operación al transitar por autopistas más eficientes.

¿Por qué se dice que pese a tales perspectivas, muchas de las constructoras civiles no están en capacidad de endeudarse para acometer tantos proyectos? La FDN actúa como un banco. Es decir, que analiza cada proyecto, sus condiciones técnicas financieras, lo mismo que sus riesgos. Aquí no hay un parámetro idéntico para todos los créditos que serán apalancados por la FDN. Y, por supuesto no prestar más allá de lo que el buen sentido del banquero sugiere. Lo importante aquí es destacar que siete de esos proyectos de vías 4G ya tienen ciertos financieros, algunos de ellos con la cooperación de entidades crediticias, tales como Davivienda, Bancolombia, la FDN, el banco japonés Sumimoto, entre muchas otras.

“No ha habido consenso entre los parlamentarios que representan a las regiones, y lo quiero decir con toda sinceridad, pues no van a permitir que se acabe en alcaldías y departamentos esa discrecionalidad (de funcionarios, alcaldes y gobernadores) para contratar”.

JUAN MARTÍN CAICEDO FERRER, PRESIDENTE DE LA CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

¿Cree posible que todas carreteras con presupuestos gigantescos se entreguen a tiempo, y no queden inconclusas como sucedió en otras épocas? La idea es que todo este conjunto de carreteras se terminen por allá en el año 2022. Es la primera vez que Colombia hace un ejercicio serio en este programa de las 4G, que ha sido, además, muy atractivo para los inversionistas extranjeros. No volveremos a aquellos tiempos en los que el concesionario se recostaba cómodamente en la caja y en los ingresos del peaje sin entregar las obras. Este ha sido el cambio sustancial que tiene este modelo, ya que al constructor o concesionario no se le entregan los medios de pago (peaje o vigencias futuras), si no cumple con las obras.

¿Están blindados de la corrupción estos millonarios contratos de carreteras, pues siempre se dice que las licitaciones se acomodan a los intereses de ciertas firmas? El mundo entero ha sido testigo, y el propio presidente Santos lo ha destacado sobre la transparencia con que han sido adjudicadas las vías de cuarta generación de concesiones. Los problemas de contratación y de corrupción se presentan de manera especial en la adjudicación de los proyectos. Frente a ello el mercado no se quejó, y por el contrario, mostró gran satisfacción respecto a la transparencia que rodeó la adjudicación de estos contratos. Tanto que representantes de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, Oede, se mostraron impresionados por la for-

ma ejemplar como se ha cumplido este proceso frente a lo que pueda pasar en otros países de América Latina y del mundo. **Pero la corrupción sigue muy rampante todavía en obras de infraestructura regional...** Lo que si estamos viendo es un fenómeno de corrupción, pero en otro tipo de contratos. Por ejemplo, en el nivel subnacional (regiones) la contratación está siendo afectada por algo que ha venido denunciando la CCI y es el diseño de pliegos licitatorios amañados que conducen a únicos oferentes. Es decir, que se habilita a un único oferente que termina siendo finalmente el adjudicatario del contrato de obras de infraestructura. Son contratos hechos a la medida de determinado interés

particular y corrupto. **¿Cuál es ese nivel de corrupción que se sigue detectando en la contratación regional?** De acuerdo con estudios que ha adelantado la Cámara Colombiana de la Infraestructura, en los departamentos más del 70% los procesos contractuales conducen a únicos oferentes. Y en los municipios esos contratos en un más de un 90% se adjudican a un único oferente, y no se ejerce la pluralidad, es decir, que participen más oferentes.

¿Cómo podría combatirse ese fenómeno, y sobre todo ahora que hay nuevas administraciones regionales y locales? Eso se corrige acabando con la discrecionalidad que tienen los funcionarios para diseñar los pliegos de licitaciones, y establecer como lo han hecho muchos países, la modalidad de un pliego tipo (o modelo) obligatorio por tipología de proyectos. Para ello se necesita una reforma al Estatuto de Contratación para que ese pliego tipo sea igual para todas las licitaciones. Eso evita que esos pliegos amañados los construyan funcionarios locales —lámese el alcalde o el gobernador— a la medida de ciertos contratistas. El día que lleguemos a eso se acaba la corrupción en las regiones. Es el mejor antídoto contra la corrupción en la contratación, además de que facilitará a los organismos de control sus tareas de inspección.

Pero casi siempre hay obstáculos e intereses particulares, y de avivatos cuando se anuncian grandes obras viales... La adjudicación de las vías 4G fue transparente, pero su ejecución podría verse afectada, y ojalá que no, porque la Ley de Infraestructura empieza a dar pasos en la dirección adecuada para obviar problemas como las consultas previas y a las comunidades, adquisición de predios, interferencia de redes de servicios, que tradicionalmente han obstaculizado el desarrollo de las obras en Colombia, sobre todo de las carreteras. Por eso, insisto, en que a nivel nacional esos procesos han sido transparentes, pero cosa distinta es lo que sucede en departamentos y municipios. Solo basta introducir un ‘artículo’ en la ley (sobre los pliegos tipo obligatorios) en los niveles nacional, departamental y municipal, para no tener que acudir a una reforma profunda del Estatuto de Contratación.

¿De quién es la responsabilidad de que ese cambio no se haya hecho para frenar la corrupción en la contratación de obras locales? Posiblemente no ha habido consenso entre los parlamentarios que representan a las regiones, y lo quiero decir con toda sinceridad, pues no van a permitir que se acabe en alcaldías y departamentos esa discrecionalidad para contratar. Estoy seguro que si al Congreso de la República se le hace ver la importancia de un nuevo modelo de contratación transparente, ello será posible, y más ahora cuando se anuncia una reforma tributaria, porque muchos colombianos no van a entender que deben pagar más impuestos, mientras vía contratación se están robando los recursos. Y también de cara al posconflicto hay que acabar con la corrupción en las regiones.

Se anuncian grandes autopistas, pero ¿qué va a pasar con las vías terciarias (y rurales), las cuales están abandonadas? El Gobierno ya anunció un Plan Intermodal de Transporte 2015-2035 para avanzar en la construcción de vías terciarias. Colombia tiene 143.000 kilómetros de esas carreteras y se necesitarán \$48 billones para terminar esa red terciaria, de ellos \$24 billones en la primera década. Esto será fundamental para el posconflicto, pues no podemos tener la red arterial completa, sino estas carreteras para comunicar a muchas zonas agrícolas con los municipios. Y sobre todo en aquellos donde ha hecho presencia el conflicto armado. Si queremos que haya tranquilidad en esas regiones pobres hay que construir infraestructura vial. Y precisamente para avanzar en eso, hay que combatir la corrupción en los contratos de obras en municipios y departamentos.