EL TIEMPO

Publicación	El Tiempo General, 22	Fecha	24/07/2022
Soporte	Prensa Escrita	País	Colombia
Circulación	220 000	V. Comunicación	51 254 788 COP (12,267 USD)
Difusión	220 000	Tamaño	97,48 cm² (15,6%)
Audiencia	1 137 483	V.Publicitario	19 619 058 COP (4696 USD)

Siglo Data + HALLON
INTELIGENCIA DE MEDIOS

Canal del Dique: ¿quién entiende?



3.2 billones

Germán Vargas Lleras

Es el momento de poner en blanco y negro el balance de estos 4 años en el sector de infraestructura. Imbatible en cuanto a anuncios y promesas que nunca se cumplieron, pero muy pobre en realizaciones. Baste con recordar que en materia vial, este gobierno recibió del programa 4G 30 concesiones firmadas y en ejecución, por valor de 37 billones de pesos. Se han inaugurado unidades funcionales, es cierto, pero la triste realidad es que solo se entregaron 5 proyectos terminados al 100 %. Son ellos las concesiones Girardot-Puerto Salgar, Puerta de Hierro-Cruz del Viso, Pacífico 2, Barranquilla-Cartagena y las vías del Nus. Nada más.

En estos cuatro años tan solo se licitaron y contrataron 5 proyectos nuevos, de todo lo anunciado y promocionado. Todos están en etapa de preconstrucción y con avance 0. Son ellos: Accesos Norte tramo Bogotá, Cali-Palmira, troncal del Magdalena sectores 1 y 2 y ALO Sur. Serán siete si adjudican el 5 de agosto Buga-Buenaventura y si resuelven contratar a estas alturas el canal del Dique.

Para este proyecto estaba previsto iniciar la licitación el 25 de enero, y luego de dos prórrogas finalmente se abrió en marzo para ser adjudicado en julio. Ahora se prevé hacerlo el 4 de agosto, a menos de 72 horas de terminar el gobierno. Llama la atención que para un proyecto de semejante tamaño, importancia y valor solo una firma haya presentado oferta. El oferente único, la firma Sacyr. Bien conocida por el llamado puente Hisgaura, mejor llamado 'el acordeón', contratado por el Fondo de Adaptación en épocas del Dr. Mustafá a un precio de 80.000 millones de pesos. El contrato tuvo dos adiciones por cerca de 28.000 millones de pesos para finalmente ser recibido por el Dr. Gil, director del Invías, pese a todas las evidencias y advertencias que le fueron formuladas.

Como es natural, el Invías enfrenta hoy un proceso de responsabilidad fiscal por valor de 23.308 millones por haber recibido un puente defectuoso y muy inferior en calidad al previsto en los diseños aprobados. Como si fuera poco, ahora Sacyr presentó una primera reclamación que le fue fallada a favor por 10.000 millones, y no contentos, aún presentaron una segunda reclamación en curso por otros 11.000 millones.

Se trata de la misma Sacyr que contrató el puente Pumarejo a cantidades y precio unitario por valor de 615.000 millones y a la que este gobierno le reconoció una adición de 121.000 millones. La que dos semanas antes de la entrega solicitó, y le fue concedida, la cláusula compromisoria no prevista en el contrato inicial, y que le permitió instaurar un tribunal de arbitramento demandando a la nación por otros 133.000 millones.

Sí, la misma Sacyr que reclama por su participación en el proyecto Mar 1, carretera que sale del túnel de Occidente y llega a Santa Fe de Antioquia para conectar con Mar 2, una cifra aún indeterminada ante otro tribunal de arbitramento.

La misma firma que esta semana fue sancionada con 16,7 millones de euros por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de España por "alterar el sistema de licitaciones públicas para edificaciones e infraestructuras". ¿Qué tal la acusación?

Sabemos del bien conocido método de hacerse con las licitaciones al precio que sea para luego "ajustar" el contrato por la vía de las reclamaciones, las adiciones presupuestales, las demandas judiciales o una combinación de todas ellas, como en el caso de la firma Sacyr, cuya estrategia contractual ha resultado muy exitosa.

Cómo entender ahora y con estos antecedentes que se fije como fecha de adjudicación este 4 de agosto, a pocas horas de terminar el gobierno. Me viene a la memoria la adjudicación el 6 de agosto de 2010, penúltimo día de la administración Uribe, de la transversal Américas, famosa mundialmente por sus tres tramos inconexos. O el contrato de Ruta del Sol 3 firmado el 4 de agosto, también de 2010, proyecto que 12 años después aún no termina, que se proyecta para 2025 y que ya está sometido a una demanda internacional por valor de 1,4 billones. Lo que empieza mal termina mal.

¿Será que el Gobierno, con estos precedentes y advertencias, se atreve a adjudicar este contrato del canal del Dique, al único oferente y por valor de 3,2 billones? ¿Qué puede haber detrás de esto? ¿Quién entiende? ¿Quién va a responder en el futuro?