

Publicación	El Espectador General, 1	Fecha	14/09/2022
Soporte	Prensa Escrita	País	Colombia
Circulación	80 617	V. Comunicación	143 380 906 COP (34,086 USD)
Difusión	250 254	Tamaño	10,78 cm ² (1,7%)
Audiencia	250 254	V. Publicitario	1 681 877 COP (400 USD)

Canal del Dique

El gobierno Petro tendrá que decidir sobre uno de los proyectos más sonados y polémicos. ¿Quedará en manos de Sacyr el contrato?

/ Negocios p. 6

Publicación	El Espectador General, 6
Soporte	Prensa Escrita
Circulación	80 617
Difusión	250 254
Audiencia	250 254

Fecha	14/09/2022
País	Colombia
V. Comunicación	143 380 906 COP (34,086 USD)
Tamaño	514,39 cm ² (82,5%)
V. Publicitario	46 921 819 COP (11 155 USD)



La obra incluye un sistema de esclusas y compuertas para evitar la entrada no controlada de grandes cantidades de sedimentos. / Marcela Díaz S.

Análisis

No fluye la adjudicación del Canal del Dique

El gobierno Petro tendrá que tomar una decisión sobre uno de los proyectos más sonados y polémicos. El nuevo plazo es el 30 de septiembre. ¿Quedará en manos de Sacyr un proyecto marcado por las críticas?



El gobierno de Iván Duque definía la asociación público privada (APP) para el Canal del Dique como el proyecto de cambio climático más importante de Colombia y de América Latina. Hoy la megaobra es protagonista, pero no por esa razón y tampoco por ser "el proyecto mejor estructurado que ha tenido el país", como le dijo a este diario a finales de julio Manuel Gutiérrez, entonces presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

La licitación por \$3,1 billones, que dejará en manos de un concesionario las obras para mitigar el riesgo de inundaciones en la zona de influencia, está en un punto crítico. La fecha de la audiencia de adjudicación, el único paso del proceso que hace falta, se ha cambiado tres veces. Inicialmente, el trato se iba a sellar el último día hábil del gobierno Duque, pero en medio de una polémica se corrió para el 12 de agosto. Antes de que se cumpliera el plazo, el nuevo ministro de Transporte, Guillermo Reyes, anunció que se movería un mes más. Aunque el funcionario dijo

que sería "la última suspensión", la ANI ya dio una nueva fecha, el 30 de septiembre.

Adelantar meses de diálogo, así como revisar internamente las observaciones de la Jurisdicción Especial para la Paz (JEP) y de los órganos de control son las razones que argumenta la ANI para cambiar otra vez la fecha.

¿El canal conduce a alguna parte?

En los últimos días, comunidades en Bolívar y Atlántico han adelantado bloqueos para exigirle al Gobierno las obras de mitigación.

Del otro lado están los múltiples cuestionamientos. Jasmir Pájaro, historiador y miembro del Colectivo Abogados del Karibe (Abokar), le dijo el mes pasado a este diario que 45 consejos comunitarios en la zona de influencia del proyecto no fueron consultados, un proceso que debió realizarse antes de abrir la licitación. Además, líderes y organizaciones han llamado la atención sobre posibles irregularidades en algunas de las 16 consultas previas que sí se hicieron. A las denuncias por falta de garantías de participación se suman los cuestionamientos ambientales, que no son pocos. Al respecto, la ministra de Ambiente, Susana Muñoz, ha dicho públicamente que el proyecto que se pretende adelantar no cuenta con el instrumento am-

biental necesario e incluso que esa cartera le exigirá al contratista licencia ambiental.

Otro tema vital que el Ministerio de Transporte tendrá que tomar en cuenta es la orden que la JEP les dio a la ANI y al futuro concesionario de adoptar protocolos técnicos para asegurar la búsqueda, recuperación, identificación y entrega digna a sus familiares de los cuerpos de víctimas de desaparición forzada que podrían estar en el Canal del Dique.

Las alertas de los órganos de control son otra pieza del rompecabezas que intenta armar el Gobierno Petro para tomar una decisión. A las peticiones que en el pasado le han hecho la Procuraduría y la Defensoría del Pueblo a la ANI, sobre atender las inquietudes de las comunidades, se suman los pronunciamientos contundentes de la Contraloría. El 10 de agosto, en un

documento enviado al entonces presidente encargado de la ANI, Carlos García, la entidad pidió evaluar los efectos de novedades judiciales, entre ellas la orden de la JEP, teniendo en cuenta que esas "actividades" no se incluyen en las obligaciones del concesionario, ni en el presupuesto, ni en el cronograma.

En esa misma comunicación, la Contraloría recordó que ya le había manifestado a la ANI inquietudes sobre la estructuración del proyecto, como el licenciamiento ambiental, el riesgo arqueológico y la obligación de dragar el canal sin tener definido el nivel de servicio que se le exigirá al concesionario, por ejemplo. Pero también indicó que en un oficio se referiría a la respuesta que la ANI dio a la alerta de control interno. Aunque dicho documento no se conoce, en esa carta se adelantó que si se deben evaluar las afectaciones reputacionales y la capacidad del único oferente de obtener los recursos para ejecutar simultáneamente todos los proyectos que suman \$7 billones, teniendo en cuenta que a Sacyr (el mismo del puente Higüaura) también se le adjudicó el proyecto de Quinta Generación Buga-Buenaventura, en agosto.

Adjudicar o no adjudicar: problemas por ambos lados

Como solamente falta la audiencia de adjudicación, y el informe de evaluación definitivo de la ANI indica que la propuesta de la firma española cumplía con todos los requisitos, quedan dudas sobre qué pasa si no se adjudica o si el Gobierno decide ajustar o cambiar el proyecto. Fuentes de la Agencia le dije-

ron a este diario que de no adjudicarse, se abriría la puerta para demandas contra el Estado por parte de Sacyr y que, además, si en este punto se cae la licitación se podría afectar la seguridad jurídica para la contratación en este y cualquier otro proyecto de este tipo. Aquí vale recordar que el gobierno Duque lo ubicaba como el proyecto "mejor estructurado".

Pero adjudicarlo tal como está sería muy costoso en materia ambiental y social, como así lo han denunciado líderes de la zona, sin contar con las acciones legales que puedan tomar en el futuro los diferentes actores involucrados o lo que podría pasar en la ejecución de un contrato que, para tantos, es inviable. También habría un costo político para Gustavo Petro.

Adil Meléndez, representante del Colectivo de Abogados, Justicia y Derecho, sostiene que las reuniones que se han adelantado no son suficientes. "El Gobierno del cambio está engañando a las comunidades porque está simulando que unas reuniones meramente informativas son de socialización", asegura. Para el líder no basta con que la ANI y el Ministerio de Transporte expliquen lo que está en el proyecto (aunque es lo mínimo necesario).

En un documento firmado por líderes y organizaciones se le pide al Gobierno tener en cuenta 10 puntos, entre ellos garantizar la consulta previa en los lugares en los que no se hizo.

El próximo 30 de septiembre la ANI tendrá que tomar una decisión sea cual sea, no pasará inadvertida. ■

» Fuentes de la Agencia le dijeron a este diario que de no adjudicarse, se abriría la puerta para demandas contra el Estado por parte de Sacyr.