

# El desfalco vial

EE



Eduardo Sarmiento

09 de abril de 2011 - 1:00 a. m.

Hace quince años en el libro titulado "La crisis de la infraestructura vial" se mostró que el sector atravesaba por una severa crisis y prevenimos sobre el riesgo que implicaban las concesiones.

En la denuncia se mostraba como los proyectos se realizaban sin estudios adecuados, se modificaban las condiciones esenciales que habían servido para adjudicarlo y finalmente los costos y los períodos de ejecución superaban con creces los términos que sirvieron de base para adjudicarlos.

Montados en la moda de las privatizaciones, los gobiernos en el afán de trasladar su responsabilidad a los agentes privados y de atraer recursos crearon toda clase de incentivos y privilegios. Muchas de las deficiencias identificadas en el estudio citado no solo no se corrigieron, sino que se acentuaron con miras a incrementar el lucro y ampliar la inversión.

De acuerdo con la ley 1150 de 2007 y reglamentos anteriores, las licitaciones y los contratos se asignan con información y estudios preliminares. Los estudios finales quedan por cuenta de los concesionarios, que están en condiciones de cambiar los diseños y los valores que sirvieron de base para la licitación. En consecuencia, la cuantía de los proyectos y los períodos de entrega resultan más del doble de los estipulados.

No obstante que, en los sistemas de concesiones, por definición, los gastos corren por cuenta del constructor, estos reciben anticipos sobre ingresos futuros y compensaciones por situaciones imprevistas. Se configuran pirámides en las cuales los activos son inferiores a los pasivos y las utilidades y descalabros se multiplican con el tamaño de las organizaciones.

Al tratarse de obras que afectan a la población y que inciden en el prestigio de los administradores, predomina una actitud permisiva que conduce a conceder generosos arreglos para evitar la suspensión y el fracaso definitivo de las obras. En la práctica, están a la orden del día las conciliaciones en contra del interés público y adiciones presupuestales que muchas veces superan el valor de base.

El resultado ha sido un gran desfaldo nacional en que los proyectos valen más de lo acordado, la mayoría de las obras quedan al medio camino y los beneficios sociales son inferiores a las erogaciones fiscales. Tan cierto es esto que la nómina en los grandes proyectos no corresponde ni al 10%, cuando en los estudios de casos se encuentran que es más del doble. El país se mantiene entre las naciones con menores niveles de kilómetros de carretera pavimentada por habitante.

La confluencia del lucro individual y la corrupción en actividades expuestas a la asimetría de la información creó criaturas que tienen mayor poder que el Estado. Los monumentales estímulos al capital no garantizan la realización de la inversión ni el cumplimiento de los compromisos. Los agentes privados, con recursos públicos, bienes de alta sensibilidad en el bienestar colectivo y alianzas políticas y burocráticas, obtienen enormes ganancias a cambio de lesionar a las grandes mayorías.

Sin duda, la modalidad de entregar la responsabilidad de la provisión de vías al sector privado fracasó estruendosamente. Quiérase o no, se requiere una mayor presencia del Estado, tanto en la financiación de la mayor parte de los proyectos con recursos presupuestales, como en la administración y gestión. Lo primero es la conformación de una junta colegiada (integrada por profesionales independientes) encargada de licitar, asignar los proyectos, verificar su ejecución y garantizar el cumplimiento de las condiciones establecidas. La función de los constructores no debe ir más allá de la ejecución de la obra física.

**Por Eduardo Sarmiento.**