

## Batalla de Boyacá

El 7 de agosto se conmemora el día de la batalla de Boyacá, que garantizó el éxito de la Campaña Libertadora de Nueva Granada. Esta confrontación se llevó a cabo el 7 de agosto de

1819 en el cruce del río Teatinos, en donde la victoria se concretó con la rendición de las huestes realistas. El jefe del ejército criollo fue el general Simón Bolívar.

En pocas palabras

## Protección a los territorios del Putumayo

Los indígenas del Putumayo solicitaron la protección de sus territorios que se han visto afectados por el conflicto armado y los megaproyectos económicos. Ayer, 6 de agosto, se creó una comisión que busca dar respuesta a esa solicitud.

## Petróleo de EE.UU., en la mira de China

Se espera que algunos compradores chinos reduzcan las importaciones de petróleo de EE.UU., anticipando que Pekín impondrá aranceles, dentro de una no declarada guerra comercial que están librando los dos países.

## Casi \$116 billones costaría reparar a las víctimas

Una comisión integrada por Procuraduría, Controlaría, Defensoría y la Mesa Nacional de Participación Efectiva de Víctimas alertó por el aumento de la violencia asociada al conflicto y a las luchas por el control en los territorios.

# Temadeldía

## Odebrecht y sus socios, con las manos vacías

**UN TRIBUNAL DE ARBITRAMIENTO** de la Cámara de Comercio de Bogotá declaró la nulidad absoluta del contrato de la Ruta del Sol 2, que se adjudicó en 2010 con sobornos de por medio.

El Estado colombiano no debe asumir ni un peso de la corrupción que rodeó el contrato de la Ruta del Sol 2. Esta es una de las principales conclusiones a las que llegó un tribunal de arbitramento de la Cámara de Comercio de Bogotá en un pleito entre la concesionaria encargada de esta obra y la nación, el cual tardó casi cuatro años en resolver. Ayer, los tres árbitros del caso, Catalina Hoyos, Jorge Enrique Ibáñez y Carlos Mauricio González entregaron el laudo de 699 páginas en el que detallaron las razones de su decisión de declarar nulo el contrato y de por qué los colombianos no pueden entregarles más plata a los responsables del negocio, como así lo pretendían.

La decisión es histórica, dentro del es-

cándalo de corrupción que protagoniza Odebrecht desde finales de 2016, pues existía la posibilidad de que el Estado tuviera que responder por millonarias deudas. En cambio, solo deberá pagar \$211.273 millones. De acuerdo con el laudo, la Concesionaria Ruta del Sol, compuesta en su mayoría por los brasileños, por Episol, de Corficolombiana, y CSS Constructores, obtuvo el contrato en cuestión gracias a maniobras de “abuso y desviación de poder”, como el pago de US\$6,5 millones al entonces exviceministro de Transporte Gabriel García Morales, con el fin de que garantizara que nadie más se quedara con el negocio.

Para llegar a esta determinación, el tribunal de arbitramento se amparó en la Ley 1882 de 2018, en la que, en pocas palabras, se estableció qué debe pasar cuando un contrato se declara nulo por un ilícito, en este caso el pago de soborno, y cómo se debe proteger a los terceros de buena fe que invirtieron en el proyecto. Para llegar a esta decisión, los árbitros del caso estudiaron todo tipo de pruebas, desde documentos contables de la concesionaria, peritajes contables y testimonios claves de personas cercanas a la obra, hasta las de-

claraciones que dio en la Corte Suprema de Justicia el exviceministro García Morales, en las que detalló las maniobras de los brasileños para ejecutar las coimas.

La revisión de las pruebas le permitió al tribunal llegar a una consideración esencial: “No (se) puede aceptar una fórmula que, en la práctica, se traduzca en coonestar que la ANI pague por la corrupción de Odebrecht y los sobrecostos de la Concesionaria y de Consol”. Consol fue la empresa que crearon Odebrecht, Episol y CSS Constructores para ejecutar las obras. Según explicó el tribunal de arbitramento en su decisión, la relación entre la concesionaria y Consol, que brilló por la ausencia de controles, “les permitió destinar recursos para objetivos distintos a los de la satisfacción del interés público”.

“El tribunal tiene pruebas suficientes para sostener que los recursos de la Concesionaria atendieron a los más variados fines y no únicamente los que comporta la satisfacción del interés público”, insistió la corporación. La corrupción fue, sin duda, un elemento transversal en este laudo, y los testigos que acudieron al tribunal dieron a conocer fallas graves que se cometieron en el camino. Peritos como Duff & Phelps y Carlos Moreno, revisor fiscal de PWC, señalaron, por ejemplo, que cuando estalló el escándalo “no fueron activados los mecanismos y reglas de auditoría (...) para poder evidenciar cuál fue la extensión de los efectos de la corrupción y los malos manejos del negocio”.

Es decir, la concesionaria ni siquiera se molestó en hacer un diagnóstico de los efectos de los actos que hicieron posible que Odebrecht y sus socios se quedaran con el contrato de Ruta del Sol 2, que hoy son la causa de que el contrato se haya anulado. “Para el tribunal la conducta de la Concesionaria y de su epecista (Consol)

(...) deja mucho que desear”, reprochó este panel de árbitros, quienes censuraron también que, de este “fondeo de delitos y repartición de excedentes de liquidez con cargo a recursos públicos (...) se hubiera esperado recibir respuestas que reflejaran la asunción de responsabilidades y que estuvieran no solo a la altura de los hechos, sino de los implicados y, sobre todo, de los perjudicados”.

Los árbitros advirtieron además que, a pesar del esfuerzo por conseguir pruebas, no se logró un dictamen pericial que respondiera a la realidad de las cuentas de la Concesionaria Ruta del Sol. Tanto así, sostuvo, que el informe independiente de Duff & Phelps estaba “altamente” influenciado por la contabilidad y los libros de la concesionaria. El tribunal “no da crédito a los estados financieros de la concesionaria y tampoco a los de su epecista (Consol)”, dice el laudo. Y agrega que por esa razón tuvo que ajustar el peritaje de la firma Duff & Phelps, pues “los distintos testimonios y evidencia documental muestran que la contabilidad de la concesionaria y de Consol están contaminadas, y que los pagos de sobornos hechos por Odebrecht fueron recobrados a través del proyecto”.

De acuerdo con Duff & Phelps, la ANI debía pagar a la Concesionaria Ruta del Sol cerca de \$2 billones. Sin embargo, con los ajustes de los árbitros, lo que realmente debe entregar el Estado son \$211.273 millones. Lo primero que debe hacer la Concesionaria con este dinero es saldar las obligaciones laborales (\$1.448 millones), luego las deudas fiscales e impuestos (\$282 millones), posteriormente los pagos a proveedores (\$6.200 millones) y finalmente pagar a los bancos (\$1,4 billones). E hizo una aclaración: “dado que los recursos en dichas cuentas no alcanzan para atender las obligaciones financieras, para cubrir el pago de la totalidad de la deuda, lo que falte deberá ser consignado por la entidad estatal hasta en cinco pagos anuales iguales”.

Otra consideración que hizo el tribunal frente a los créditos que otorgaron los bancos es que esos recursos “fueron canalizados por fuera de los fines del proyecto. Los bancos, entonces, habrían financiado los repartos de excedentes de los socios del proyecto, los delitos cometidos con cargo al contrato y sus sobrecostos”. Lo que se sabe hasta el momento es que para el pago de los \$211.000 millones a favor de la concesionaria, la ANI solo debe dar \$24.200 millones, pues en el fideicomiso de la concesionaria en el que se depositaron los otros pagos por las obras hay \$187.000 millones.

Queda claro que este tribunal de arbitramento no compró la tesis de Odebrecht, que llegó a tener pretensiones por cerca de \$4 billones. “El laudo es una gran condena económica contra Odebrecht y la mayor sanción ética impuesta por un tribunal de justicia en América Latina”, fueron las palabras del procurador, Fernando Carrillo, al calificar este histórico fallo.



La Ruta del Sol 2 es el proyecto con que se busca recortar las distancias entre el centro del país y la región Caribe. / Ministerio de Transporte