

Apartamentos en Mosquera

Proyecto de apartamentos, con diseño de vanguardia y amplias zonas de recreación. Constructora Capital

VISITAR SITIO

ESTÁ AQUÍ: GENERAL ALIANZA EL INFORMADOR - SEMANA

Estocada a los carteles

MARZO 10, 2019 - 00:03

ALIANZA EL INFORMADOR - SEMANA



Los pliegos 'sastre' o a la medida de un oferente son una práctica muy generalizada en algunas regiones del país, según la Cámara Colombiana de Infraestructura.

IMPRIMIR/ENVIAR

IMPRL. CORRE.

TAMAÑO LETRA

MEDIUM

WhatsApp Twitter Facebook 4

El Gobierno Nacional acaba de lanzar los pliegos tipo, una herramienta para frenar la vena rota derivada de los casos de corruptela en los carteles de la contratación pública.

Por: Oswaldo Vargas Pinzón
Revista Semana.

A partir del 1 de abril, las empresas del país que quieran contratar con entidades del Estado en la modalidad de licitación pública de infraestructura de transporte tendrán que alinearse con los pliegos únicos que acaba de reglamentar el Gobierno Nacional. Se trata de una medida sin precedentes, que intenta frenar en seco la corruptela en los procesos de licitación que a diario asignan alcaldías, gobernaciones y entidades del orden nacional.

¿Será suficiente? Para algunos parece que sí. "Los pliegos tipo son un hecho histórico que parte en dos la historia de la contratación en Colombia y que hará más eficiente el gasto e inversión del Estado", dice Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, CCI.

El dirigente es uno de los artífices de estos pliegos estandarizados. Defiende la nueva norma porque cree que las pequeñas y medianas empresas han sido las más perjudicadas por las mafias de contratación, que especialmente operan en las regiones. El mencionado Decreto 342 del 5 de marzo pasado reglamenta la Ley 1882 de 2018. Dispone que las entidades estatales deberán acoger los parámetros obligatorios que desarrollará e implementará la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente– junto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Transporte.

Sin embargo, la decisión parece insuficiente porque no podrá atajar todas las modalidades de corrupción desarrolladas en el amplio espectro de la contratación pública.

El director del Departamento de Derecho Administrativo de la Universidad de La Sabana, Alejandro Barreto Moreno, cree que este primer decreto solo cubre los procesos de las licitaciones públicas, que representaron en 2017 inversiones por 10,5 billones de pesos. O sea que deja por fuera la contratación directa, que no utilizará aún pliegos tipo, y que implicó desembolsos por 44,4 billones de pesos ese mismo año.

Eso sin contar los regímenes especiales, como las Fuerzas Armadas, empresas de servicios públicos, Ecopetrol, entre otras, que contrataron 36,9 billones de pesos ese año, según cifras entregadas por el catedrático. Las licitaciones de iniciativa privada ante entidades del Distrito o la propia Agencia Nacional de Infraestructura tampoco tendrán que utilizar los pliegos tipo.

Así las cosas, se trata de un primer ejercicio que muy seguramente irán ajustando en el tiempo y que tendrá que superar el escrutinio de organismos como la Corte Constitucional, en la que un abogado demandó los pliegos tipo "al vulnerar el principio constitucional de autonomía de los entes territoriales".



La ministra de Transporte, Ángela Orozco, y el director de Colombia Compra Eficiente, Juan David Duque, impulsaron el decreto que da vía libre a los pliegos estandarizados en el país. Frente a este tema, el presidente de la CCI asegura que los alcaldes y gobernadores mantendrán el poder a la hora de decidir el tipo de obra y el monto que van a licitar. Además, Caicedo asegura que al respecto la jurisprudencia indica que los entes no tienen una autonomía ilimitada.

De las 12 presentaciones hechas ante la Corte Constitucional en desarrollo de esa demanda contra los pliegos tipo, cerca de diez favorecen mantener la ley y el decreto, mientras otras dos, una de ellas de la Federación de Municipios, defienden un modelo en el que los alcaldes mantienen el poder de decidir las condiciones de contratación.

El tema, entonces, va mucho más allá de un simple cambio en la manera de contratar las obras públicas. En voz baja, muchos contratistas se han quejado reiteradamente por los dineros o porcentajes de contratos que deben girar a los mandatarios locales para ganar una obra.

Por esto algunos hablan de la necesidad de financiar las campañas políticas con presupuesto nacional. Además, esta discusión se produce siete meses antes de las elecciones de alcaldes y gobernadores.

Por otro lado, el decreto expedido el 5 de marzo incluyó solo las bases generales que contendrán las licitaciones de obra pública en infraestructura de transporte, pero no los detalles y características específicas que se exigirán a los interesados en desarrollar la obra. La Agencia de Contratación definirá estos detalles en los próximos días.

Algunos alcaldes temen que las exigencias resulten similares tanto para un contratista en Bogotá como para otro en una población de 2.000 habitantes.

Esa asimetría podría generar problemas por la diferencia de escalas. Por ejemplo, las condiciones para conseguir material o personal calificado pueden variar según el territorio, para citar solo dos ejemplos. Al respecto, la CCI destaca el caso del Invias, que viene trabajando desde hace tiempo con pliegos únicos y propios. De ese modo, entre 2011 y 2018 la entidad contrató cerca de 9 billones de pesos entre licitaciones de vía nueva, mantenimiento y rehabilitación. A esos 610 procesos se presentaron 30.000 propuestas, es decir, un promedio de 50 ofertas por licitación.

Nada mal si se tiene en cuenta que en 2018 los municipios adjudicaron a únicos oferentes el 81 por ciento de los procesos de licitación, mientras que los departamentos lo hicieron en el 71 por ciento de los casos.

Las mejores y las peores

Mientras el Gobierno afina los detalles de los pliegos tipo, la CCI presentó un nuevo reporte de las entidades con mejores prácticas de contratación. El informe evaluó entidades de Bogotá, Cundinamarca, los Santanderes, Tolima, Huila, Boyacá y los antiguos territorios nacionales.

En licitación pública, el Invias ocupó el primer lugar, con un puntaje de 4,57 sobre 5 (ver tabla).



El presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo, cree que los pliegos únicos de contratación lograrán reducir los casos de corruptela en las regiones y en algunas capitales del país.

¿Cómo entender que el Invias sea el alumno más aventajado en contratación, cuando no ha podido entregar obras emblemáticas como el túnel de la Línea o el nuevo puente Pumarejo? La CCI explica que en este caso se analizó lo contratado en 2018 y que la clasificación no sigue las obras en ejecución sino la transparencia de los pliegos.

Habrá que esperar para ver si los pliegos tipo solucionaron, en definitiva, el tema de corrupción en obra pública. Parece un buen primer paso en un largo y tortuoso camino.

Me gusta 4

0 comentarios

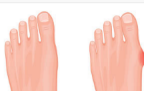
Ordenar por Lo más reciente

Añadir comentario

MÁS NOTICIAS DE ESTA SECCIÓN

ALIANZA EL INFORMADOR - SEMANA 10 MAR, 2019 - 00:00

Estocada a los carteles



Aligera tus pies

La deformidad del dedo grande es muy incómoda, pero la solución es fácil. Miralo aquí.



publicidad