

Una jugada inteligente deja a todos muy contentos

Por: Erick Rojas

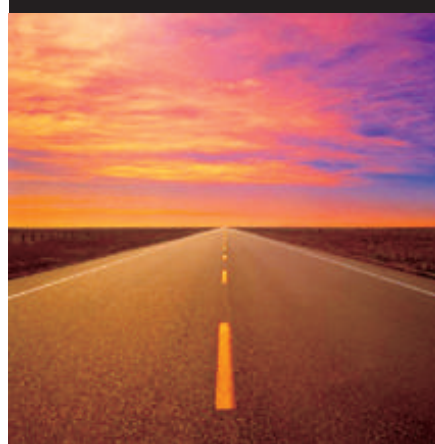
No sin motivo se dice que las carreteras le cuestan demasiado al país y le sirven poco debido a su rápido deterioro. Los proyectos y apetecidos contratos son los menos transparentes en el país, son millonarios, las comisiones llenan los bolsillos de muchos y financian la actividad de los partidos que comparten el poder. Ni la institucionalización del SNC ha despejado el velo de la corrupción que envuelve esta jugosa actividad, los ejemplos son muchos y aleccionadores.

En el caso de la carretera Tarija-Potosí se insistía en la ejecución de un proyecto con sobreprecio de 60 millones de dólares. Surgieron sospechas que apuntaban a la estructura heredada de funcionarios (gobierno anterior) quienes, a tiempo de impulsar el proyecto, habrían llegado a negociar bajo cuerda jugosas comisiones asegurando tener “bajo control” la aprobación del proyecto en todos los niveles: Parlamento, Poder Ejecutivo y Servicio Nacional de Caminos, pero ¡vaya! que la “insurrección de octubre” dejó con los crespos hechos a propios y extraños.

El dilema sobre la carretera Tarija-Potosí venía adornado por una disposición firmada el 19 de julio pasado por el gobierno de Sánchez de Lozada, con una ley aceptando el crédito por 120 millones de dólares del Banco Do Brasil, más 60 de la Corporación Andina de Fomento (CAF) para construir la carretera. El gobierno de Carlos Mesa (presión mediante) el 7 de noviembre firma en la misma dirección un acta de entendimiento con los comités cívicos del sur, mediante el cual se compromete a confirmar el crédito hasta el 20 de noviembre.

En el azaroso proceso, la prensa refleja con insistencia las denuncias realizadas por la Cámara Boliviana de la Construcción sobre violación a las normas básicas y sobreprecio, que ponen bajo sospecha a quienes insisten en el crédito dirigido a beneficiar a la empresa brasileña Queiroz Galvao.

Las tibias declaraciones de la delegada anticorrupción formuladas ante la prensa sobre la búsqueda de una tercera opinión, confirman la cautela del gobierno actual para definir un tema cuyas aristas amenazan abrir tempranamente heridas a la flamante



Atrás quedan las amenazas y el ceño fruncido de dirigentes cívicos, funcionarios de gobierno y empresarios de la construcción. Ha concluido una larga negociación sobre la construcción del camino Tarija-Potosí con una magistral jugada de ajedrez que distribuye beneficios a las partes en conflicto que, hasta la víspera, no habían pegado las pestañas. Ya no se construye una carretera sino dos; el asfalto flexible se reemplaza por el rígido y una empresa nacional venderá cemento por 17 millones de dólares. A cambio se acepta un crédito brasileño condicionado a la adjudicación directa (sin licitación) a una empresa de la misma nacionalidad, con un sobreprecio menor al inicialmente formulado.

administración salida en octubre: los belicosos comités cívicos del sur que prometen medidas de presión; la opinión ciudadana que aguza los sentidos y mira por el rabillo del ojo esperando el desenlace; los empresarios de la construcción que se rasgan las vestiduras por “el dedazo”, el gobierno brasileño que busca el cumplimiento a los compromisos y la CAF que exige transparencia en la adjudicación del proyecto. Todos, exigían al nuevo gobierno una prueba de amor: Cívicos, empresarios del sector, gobierno brasileño y la CAF.

Cuando la limosna es grande hasta el santo desconfía

Desde hace tiempo los comités cívicos de Tarija, Chuquisaca y Potosí muestran su interés por construir la carretera asfaltada para unir a estos tres departamentos, el clamor choca contra los oídos sordos del gobierno central, en la falta de financiamiento y el criterio técnico del SNC quienes una y otra vez desecharon el proyecto bajo el argumento del escaso flujo vehicular que no cubría los costos del proyecto. Sin embargo, la reivindicación regional fue inscrita en las promesas electorales del 2003 que finalmente obtiene luz verde del gobierno. Junto al milagro electoral surge la generosa oferta brasileña.

El SNC señala que el precio referencial del proyecto alcanza a 119 millones de dólares. Los comités cívicos gestionan y presentan la oferta de Queiroz Galvao que consiste en un crédito del Banco Do Brasil, denominado Programa de Fomento a las Exportaciones (PROEX), que implica un “paquete” que significa la importación de maquinaria, diesel, insumos y servicios de origen brasileño. Asimismo, el financiamiento nace condicionado a la adjudicación directa a la empresa brasileña Queiroz Galvao sin licitación a un precio de 180 millones de dólares, 61 millones de dólares por encima del precio referencial.

El resto de la historia es protagonizada por la Cámara Boliviana de la Construcción que señala el sobreprecio y la vulneración de las normas por la falta de licitación, surge la polémica en medio de la cual se interpone el interés del consorcio nacional

Longitud a construir:	312 Km (Sta. Bárbara (Tarija) a Cucho Ingenio (Potosí))
	42 Km (Bella Vista – Vitiche) camino a Villazón.
Total	354 km
Plazo de construcción:	36 meses
Inicio de obras:	Abril/2004, según cronograma de propuesta de Queiroz Galvao.
Costo de la obra (en asfalto):	Según estudio consultoría (CONSA), elaborado bajo la supervisión y control de SNC: Sus 119'255,406.37 Oferta Queiroz Galvao: Sus 189'396.422.02 Diferencia en contra del Estado: Sus 70'141,015.70 (Equivalente al 59% del estudio)

Astaldi-Concordia por ejecutar el proyecto por 130 millones de dólares con financiamiento europeo. Ante la presión y desconfianza pública, a la Queiroz Galvao no le queda otro camino que reducir sus pretensiones bajando el precio a 165 millones de dólares, aunque esto significa ajustar los volúmenes en detrimento de la calidad de la obra. Sin embargo, los comités cívicos del sur insisten en el proceso con sobreprecio incluido, temen que una eventual licitación del proyecto postergaría sus aspiraciones al menos medio año, sin considerar una eventual pérdida del financiamiento.

La braza en las manos

Tanto el presidente Mesa como la delegada anticorrupción tienen el hierro candente entre manos, están obligados a actuar con ecuanimidad, salir en defensa de las normas en vigencia, esclarecer las dudas que significa aceptar un crédito amarrado y tomar una decisión que mantenga intacta su credibilidad. El sentido común y la conducta transparente indican que el proyecto debe ser licitado y adjudicado a la empresa que ofrezca mejores condiciones.

Pero los comités cívicos del sur se empeñan en que el gobierno boliviano firme el compromiso, presionan por todos los medios, se suman las gestiones de las brigadas parlamentarias, se oyen las consabidas exigencias de renuncia del directorio del SNC y del

ministro de Obras Públicas, amenazan con convulsionar el sur del país si no se atienden sus demandas.

Favorecer lo nuestro

Dos empresas constructoras nacionales, muy conocidas en el rubro de la construcción, deciden conformar un consorcio Astaldi-Concordia. Este consorcio oferta 130 millones de dólares por la construcción de la carretera Tarija-Potosí, aunque dice contar con financiamiento europeo, sin embargo, en su carta enviada a los ministros de Hacienda, Obras Públicas y SNC no brinda detalles sobre la fuente de donde provendrían los recursos. La falta de este

detalle obliga al desconfiado ministro Urquidí a declarar que prefiere mantener las negociaciones con Queiroz Galvao, cuyos positivos avances hablan de incluir la construcción de un tramo adicional de 80 kilómetros, Vitichi-Cotagaita, que justificaría los 189 millones solicitados por la empresa brasileña.

En el SNC se considera que la oferta de Astaldi-Concordia abre la posibilidad de una puja para establecer un mejor precio para la obra y para el interés nacional. Como siempre, la propuesta de las empresas nacionales significa una pulseta desigual que pone en juego el poder de la gigante Queiroz Galvao apoyada por su gobierno frente a la diminuta empresa nacional.

Una confusión que devuelve la sonrisa a los brasileños

En medio de las presiones y amenazas de los cívicos, el presidente del SNC habla de la existencia de una confusión entre los precios fijados para la construcción y los fijados para aspectos colaterales del proyecto.

En principio los costos referenciales del proyecto ascendían a 119 millones de dólares, luego Bakovic aclaró que no incluía otros detalles como el costo de supervisión, que eleva el total en 25 por ciento, esto es 30 millones de dólares. Por tanto, para el SNC la carretera Tarija-Potosí costaría 150 millones

de dólares. Las negociaciones con Queiroz se orientaron a la inclusión del tramo Vitichi-Cotagaita, para justificar los 189 millones de dólares inicialmente fijados por los brasileños. Lo que demuestra que los conocimientos de aritmética de Queiroz no estaban tan alejados de la realidad.

La aceptación de las condiciones del crédito Proex y el ajuste del precio referencial que efectúa el SNC subiendo de 119 millones a 124.6 son esfuerzos que luego rinden sus frutos.

CABOCO con el ábaco y la norma

Para la Cámara Boliviana de la Construcción el problema no se reduce a sumar y restar. Exige que los contratos de obras se conciben y ejecuten de acuerdo a las leyes de la República. Exige una licitación para garantizar la transparencia en el proceso y, más aún, la reactivación del sector de la construcción. Se dice que los 50 millones de sobreprecio servirían para el resellado La Paz-Oruro u otras obras que precisan recursos.

Los cívicos responden que si la brasileña se hace cargo de la obra, las empresas nacionales se beneficiarían con el 30 por ciento de contratos, es decir, 60 millones de dólares y la generación de 8.000 empleos directos e indirectos.

Los ejecutivos de Caboco salen en defensa de las leyes de la República pero la oferta de compartir los beneficios tampoco está mal, aspecto que finalmente acallará sus protestas.

Entre la CAF y el Proex brasileño

El proyecto de construcción tiene la oferta de financiamiento de la Corporación Andina de Fomento por 60 millones de dólares y 120 del Programa de Fomento a las Exportaciones del Banco Do Brasil, a 16 años plazo, tres años de gracia y 1,5 por ciento de interés anual.

En medio de la polémica la CAF estuvo dispuesta a ampliar el crédito a 135 millones de dólares a condición de que se licite la adjudicación. Los impacientes cívicos del sur rechazan esta oferta bajo

¿Por qué esperar si puede tener noticias al instante?

Batallón Colorados
Ed. El Cóndor, of. 908
Telf: 2443574
admin@bolpress.com

**bol
press**
www.bolpress.com

el argumento de que el tiempo apremia ya que la Queiroz Galvao iniciaría las obras a fines del 2003. Un detalle que luego fue desmentido porque la sola adquisición de equipos, maquinaria e insumos del Brasil demoraría su inicio hasta agosto del 2004.

Ante el entuerto, el SNC prefiere dejar de lado los criterios técnicos y decide que sea el Congreso de la República o el Poder Ejecutivo quienes decidan sobre precio y condiciones de contrato. En buenas cuentas, la decisión pasa a ser política antes que técnica. Bakovic por el momento habla de licitación internacional únicamente para la contratación de la empresa supervisora, para velar por el cumplimiento de la ley.

La aritmética de los brasileños

Los precios unitarios presentados por la empresa Queiroz Galvao se descomponen en costos directos que incluyen los gastos en materiales, mano de obra y equipo y los costos generales referidos a gastos generales de obra más impuestos y utilidades.

El costo directo total de la obra de la propuesta de Queiroz Galvao fue calculado en 125 millones de dólares, sin embargo, los gastos generales eran astronómicos pues llegaban a 64 millones de dólares (51% del costo directo). La mayor diferencia entre los costos referenciales del SNC (elaborados por la

consultora CONSA) y la empresa brasileña tiene que ver con los gastos generales, mientras para el SNC estos gastos significan un 33% sobre el total, todos coinciden que se trata de un porcentaje razonable y comparable con el mercado que, normalmente significa un 10% de utilidad, 7% IVA, además de un 15 % de gastos generales propiamente dichos.

En cambio la propuesta de Queiroz Galvao, solo en este rubro mostraba un 18% de sobreprecio (22 millones de dólares). En la justificación de los gastos generales se presentan cifras absurdas, como por ejemplo ocho millones de dólares en instalación de campamentos, 1.3 millones de dólares para mantenimiento de esos campamentos, 18 millones de pago de IVA (equivalente al 14.97% del costo directo esto implicaba que asumían que no tendrían crédito fiscal), otros 6.9 millones calculados para enviar a su oficina central al margen de sus utilidades y, otro absurdo, 1.3 millones para la compra de computadoras (habría más computadoras que obreros), etc.

En los 125 millones de dólares destinados al costo directo fueron observados los cálculos de los rendimientos de maquinaria, muy por debajo de lo normal, incluidos por la brasileña con el objeto de subir el precio, además de costos de materiales por encima del precio del mercado local.

Cuando Queiroz Galvao redujo su precio de 189 a 165 millones de dólares, lo que hicieron fue

disminuir volúmenes del contrato, en desmedro de la calidad del proyecto, pues redujeron el alcance del costo de la protección y reposición ambiental, la longitud de barreras metálicas que se colocan en los bordes de los precipicios colindantes con el camino, reducir el ancho de la plataforma en los sectores de mayor velocidad. Pero sus precios unitarios y márgenes permanecían inalterables.

La gran jugada magistral

Según el precontrato firmado el 20 de noviembre entre el gobierno y Queiroz Galvao, el cambio sustancial que se introduce es que la carretera se construirá con pavimento rígido (hormigón) en vez de asfalto, este aspecto incrementa la vida útil y la calidad de la obra, el precio se reduce a 149 millones de dólares, explicado por la compra de cemento en el mercado nacional por un total de 17 millones de dólares.

Esta nueva cifra, aunque elevada, se aproxima al precio referencial del SNC, se considera mucho más razonable que la propuesta inicial de Queiroz Galvao. De todas maneras, se coincide en que se logró mayor calidad, menor precio y por ende más kilómetros pavimentados pues como el crédito total es de 180 millones de dólares, dejará un remanente para continuar el asfaltado de la ruta Cucho Ingenio-Villazón. Al final parece que los bolivianos aprendieron a negociar a favor del país ■

La platita que estabas necesitando

Creditango

10% Anual

Desde 3.000 a 12.000 \$us.

Para viajar, para cambiar tu movilidad, refaccionar tu casa, stock para tu tienda, para el quince de tu hija, para invertir y ganar en este fin de año.

INFORMES:

COOPERATIVA
"LA MERCED" LTDA.
Cooperamos con usted.

Calle Junín N° 363 • Telf.: 336-7200