



Llama poderosamente la atención que el día 28 de diciembre con la firma de diecinueve funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) se publicó un documento titulado "Estudio de conveniencia y oportunidad, otro si modificadorio número 2. Trazado del proyecto inicio de intervención en el sector 5,2 de la unidad funcional 5" en el que la ANI defiende a ultranza todos los componentes del trazado inicial; sin embargo, 41 días después cambia de opinión y acepta la absoluta mayoría de solicitudes presentadas por el consorcio Unión del Sur.

 

La ANI acepta sin verificar los requerimientos del concesionario; pues, no aparecen estudios propios de la ANI que den cuenta de lo contrario.

En el OTRO SI, firmado el 8 de febrero del 2016 por la ANI se cambia sustancialmente los términos de la licitación propuesta en el año 2013, como por ejemplo: la construcción de 6 túneles por una vía alterna entre Pilcu n y San Juan. De esta manera se estaría violando el principio de la igualdad en la competencia por la construcción de la obra que se presentó en el 2013. **Pues no será a  tico concursar y luego de ganar se hacen cambios para acomodar la propuesta a los intereses del concursante ganador** como ocurrió el 19 de abril del 2016 fecha cuando el consorcio solicitó modificar el trazado fase II.

En el proyecto inicial se tuvo en cuenta los conceptos técnicos y cálculos realizados para la ANI por la interventora Capex y Opex; sin embargo, en el OTRO SI del 8 de febrero se descalifica estos conceptos diciendo que "Corresponden a un ejercicio aritmético somero".

De la misma manera, no obstante haber tenido en cuenta los manuales de diseño geométrico y estándares internacionales, el 8 de febrero dicen que estos manuales en particular y los referentes del pliego inicial son, solo eso, referentes que no obligan.

Dice la ANI que lo único obligatorio que deben cumplir los contratistas es conectar los puntos extremos del proyecto esto es: Catambuco e Ipiales dejando a libre decisión del concesionario los tramos que estime conveniente, **subestimando el axioma geométrico de que la recta es el camino más corto entre dos puntos.**

Se elimina la construcción de 6 túneles con el argumento de que para hacerlos se debe utilizar explosivos, que el terreno tiene fallas geológicas y etc, subestimando nuevas tecnologías que construyen puentes sobre el mar; por lo tanto, se acepta la variante San Juan-Pilcuín; sin embargo, se dispone que, en el evento de que la variante no logre ser avalada en la consulta previa por las comunidades indígenas o no obtenga la licencia ambiental, entonces, se volverá al trazado inicial tan cuestionado, para hacer el cambio y que elimine a algunos de los concursantes. Cálculos aproximados dan cuenta que en esta operación habrá un ahorro de \$100 mil millones. **¿Para dónde**

¿esa platica?

Y no quieren hacer la doble calzada Pasto-Catambuco. Pero la ANI dijo que la variante es más costosa. Hasta ahora se desconocen los estudios que garanticen que la nueva variante pasa por terrenos estables distintos a los del trazado inicial y el impacto económico real.

No es aceptable el argumento de que con esta variante solo se aumenta en 300 metros la extensión de recorrido total (84 kilómetros), **cuando de lo que se trata es de acortar distancias y tiempo para ganar competitividad**

Tampoco es aceptable que la variante puede tener unas pendientes de hasta 9% porque es de una sola vía pues desconoce los costos operacionales de los vehículos de transporte pesado, igual que los riesgos que las pendientes implican sean de una sola vía. Unas por otras, no, ese es concepto mediocre.

Bien que la variante articule 4 poblaciones más la actual vía y el proyecto inicial. Sin embargo, se contradice al afirmar que la variante tendrá menos hallazgos arqueológicos que el trazado inicial. Esto no es posible si va afectar a 4 municipios numerosos.

Dice la ANI que no han podido iniciar trabajos porque no han logrado los permisos de las consultas previas de las comunidades indígenas que afectan a 4 de las 5 unidades funcionales. Esto ocurre, no obstante que el concesionario tiene la licitación a su favor desde

hace 1 año y 4 meses. Y dicen que aspiran obtener esas licencias hasta fines de marzo de este año. **Sin embargo, se sabe que el cabildo indígena de Ipiales, no está en disposición de autorizar la consulta previa si se mantiene el segundo peaje que allí se va a instalar**

No hay suficiente claridad respecto a que SACYR, la empresa madre del Consorcio, tiene los recursos suficientes para responder por la obra y no va a recurrir a la figura de la subcontratación. Nos preguntamos: ¿Si tener 200 mil millones de pesos de patrimonio es suficiente para ese proyecto que está presupuestado en 2,3 billones de pesos?

Se informa que el puente sobre el río Guaitara (Pedregal) no será utilizado en este proyecto. Recuerden que este puente fue reopotenciado por DEVINAR con altos costos pagados con dineros públicos. **Así entonces, se está configurando un detrimento patrimonial.**

El proyecto no incluye la construcción de doble calzada entre Catambuco y Pasto, solo se deja esta ruta para hacerle una reparación y ni siquiera mejoramiento. Preguntamos: ¿Si aquellas zonas que tienen bajo flujo vehicular necesitan de doble calzada o es suficiente su aplicación a dos carriles? **Hasta ahora no se conoce los estudios de impacto ambiental socio-económico de todo el proyecto y de la variante.**

Sorprende de manera ingrata que muchos narienses aplaudan y agradezcan a la ANI olvidando la responsabilidad histórica que tiene como parte del gobierno central en la falta de ejecución de muchas obras de infraestructura en el departamento de Nariño. **Esta es la hora que ninguna de ellas ha sido terminada para justificar reconocimiento alguno**; por el contrario, su actuación debe ser objeto de reproche y la censura ciudadana, desconfiar de esta entidad por lo ocurrido con DEVINAR Y ODEBRECHT. Por eso, nuestro reparo es directamente a la ANI como representante institucional.

Post/Scriptum: El presidente de la ANI que vino a Pasto a promocionar y defender el contrato vial Catambuco-Ipiales con el consorcio Unión del Sur, invitado por el Gobernador y que fue aplaudido por la mitad del auditorio **ha sido llamado por la Fiscalía a en el caso ODEBRECHT.**

¿Qué dice nuestra clase dirigente de gobernantes, políticos y gremios? **Si no puedes aclararme las cosas, al menos confóndeme.**

Por [Jesús Martínez Betancourt](http://udenarperiodico.com) (udenarperiodico.com)