

El Comercio abre sus páginas al intercambio de ideas y reflexiones. En este marco plural, el Diario no necesariamente coincide con las opiniones de los articulistas que las firman, aunque siempre las respeta.

LA INVESTIGACIÓN AL CONTRATO PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL AEROPUERTO EN EL CUSCO

## La adenda de Chinchero



CÉSAR  
**Azabache  
Caracciolo**

Abogado

En febrero de este año el procurador Eugenio Rivera, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, pidió a la fiscalía establecer en qué circunstancias se firmó el contrato de julio del 2014 que regula la construcción del aeropuerto de Chinchero, en Cusco. La construcción debió comenzar a finales del 2015, pero quedó en suspenso. El gobierno actual anunció que destrabaría el proyecto y, en febrero, firmó un nuevo acuerdo –la adenda– para relanzarlo. Al justificar su decisión, primer error, el gobierno culpó al contrato original por el impasse. En un exceso por respaldar esta teoría, segundo error, el procurador Rivera pidió que intervenga la fiscalía. Pero en marzo el procurador anticorrupción Amado Enco solicitó que se investigue más bien si el delito se esconde detrás del último acuerdo. Tercer error, desde mi punto de vista.

Yo no veo en esta parte de la historia delito alguno que investigar. Encuentro, sí, una diferencia dramática entre el modo en que la administración anterior y la actual han abordado esta cuestión. Este proyecto se paralizó a finales del 2015 por un impasse creado por el constructor, que decidió arriesgar el acuerdo original a cambio de mejorar las condiciones financieras que había obtenido. La elección entre seguirle la pista o plantarse y resolver el acuerdo es precisamente eso, una elección.

Un gobierno responsable debe poner en blanco y negro la ecuación de prioridades e intereses con la que enfrenta este tipo de desafíos. Pero las diferencias que podemos tener en estos asuntos no justifican que, forzando las cosas, convirtamos estas elecciones en delitos.

Repasemos los hechos: En abril del 2014 Kuntur Wasi ganó el concurso convocado por Pro Inversión para este proyecto. Para ganar, anunció que solo necesitaría US\$265 de los US\$457 millones que el Estado ofreció, además de la concesión del aeropuerto, para construir la obra. Los demás concursantes pidieron más dinero, por cierto. El costo de la obra está estimado en US\$508 millones. La idea del acuerdo era que Kuntur Wasi obtuviera esos fondos del mercado financiero para compensarse con el fondo de US\$265 y la concesión una vez que entregara la obra. Pero al momento de definir las condiciones financieras del proyecto, el constructor optó por pedir que el Estado asumiera, además, los intereses del proyecto: US\$560 millones, más del doble de lo que anunciaron que necesitarían y más del máximo que el Estado había puesto como su límite de inversión al llamar a concurso.

La administración anterior “se plantó” en



“Si encuentro sentido en investigar los negocios colaterales que se pueden estar organizando o que ya podrían haberse hecho alrededor del proyecto”.

los límites fijados por las bases del concurso el proyecto quedó trabado. La administración actual abordó el problema de otra forma. Para ella, la paralización o el aplazamiento de la obra representa un costo mayor al valor que se obtiene por mantener inamovibles las condiciones originales del acuerdo. Entonces la adenda, en realidad, es el resultado de una transacción: el constructor renuncia a seguir reclamando los intereses y comienza con la obra y a cambio el gobierno acepta adelantar el fondo que debía aportar en cinco años.

Pero encontrar justificada o no la adenda resulta de la manera en que abordemos la siguiente pregunta: ¿Traer los US\$265 millones a valor presente –sin duda una pérdida– cuesta o no menos que mantener el entrapamiento o volver a licitar la obra? Es evidente que el gobierno actual estima que el costo del acuerdo es menor al que asigna al entrapamiento. Y lo estima menor al extremo que la adenda no ha modificado las condiciones de la concesión.

Opinable, sin duda. Pero las cosas opinables no son suficientes para buscar un delito.

Por lo demás, si encuentro sentido en investigar los negocios colaterales que se pueden estar organizando, o que ya podrían haberse hecho alrededor del proyecto. Aparentemente, antes del concurso el gobierno regional del Cusco compró las tierras sobre las que se construirá el aeropuerto por US\$70 millones, más de US\$200.000 por hectárea. El valor por hectárea agrícola en áreas de expansión urbana en Ica o Trujillo oscila entre los US\$40.000 y los US\$70.000. La diferencia es enorme. ¿Cómo se calculó y a manos de quién llegaron estos fondos? Además, el predio en que se aloja el actual aeropuerto Velasco Astete tiene 2,4 millones de metros cuadrados en una zona en que el metro cuadrado vale entre US\$1.000 y US\$1.400 ¿Quién es el propietario actual de esta área y quien maneja el proyecto urbano que aparentemente se prepara para el momento en que el aeropuerto se traslade a Chinchero?

A veces los fraudes no están debajo de la alfombra. A veces se esconden, como los ácaros, en los espacios vacíos del tejido que la sostiene. —



ILUSTRACIÓN: GIOVANNI TAZZA

EL PROYECTO DE LEY DEL EJECUTIVO PARA REHABILITAR LAS ZONAS AFECTADAS POR EL NIÑO COSTERO

## Para reconstruir rápido y mejor



GIANFRANCO  
**Castagnola**

Presidente ejecutivo de Apoyo  
Consultoría

Hoy el Congreso debe discutir el proyecto de ley enviado por el Poder Ejecutivo, que busca generar un marco apropiado para conducir y ejecutar el plan de reconstrucción posterior a El Niño costero. Es un proyecto bien pensado, que reconoce las limitaciones de nuestro Estado y recoge experiencias exitosas de otros países y lecciones del fallido Forsur. Haría bien el Congreso en aprobarlo y en dejar en la cancha del Gobierno la plena responsabilidad de su ejecución, para beneficio de los ciudadanos y los negocios afectados por el desastre.

El proyecto es bueno porque, en primer lugar, crea institucionalidad. Hasta hoy, el

Perú no tenía un marco para lidiar con la reconstrucción de desastres de categoría 4 o 5 (escala de 1 a 5). El planteado por la ley servirá para este, pero también –seguramente, perfeccionado en base de esta experiencia– para futuros desastres que probablemente ocurrirán.

En segundo lugar, reconoce la necesidad de montar una Autoridad para la Reconstrucción, a cargo de un director ejecutivo con rango de ministro, que sea responsable de elaborar el plan de reconstrucción y dirigir su ejecución. Sería impensable que uno de los actuales ministros, con toda la carga que ya enfrentan, asuma esa responsabilidad. No habrá burocracia adicional, pues la autoridad tendrá una vida finita, de máximo cuatro años.

En tercer lugar, aplica apropiadamente el principio de subsidiaridad. Cada obra será ejecutada por el nivel de gobierno mejor preparado para ello. Para cada obra se evaluará si puede ser realizada por el gobierno local. Si este no está en capacidad de hacerla, se valorará si el gobierno regional lo está.

Y si no lo está, le corresponderá ejecutarlo al gobierno central. Quien crea que es una vulneración al proceso de descentralización, ignora que la descentralización no es un fin en sí mismo, sino un medio para que el Estado sirva mejor al ciudadano. Y es evidente que la gigantesca labor de reconstrucción luego de un desastre que ha impactado a 14 regiones, con más de un millón de personas damnificadas o afectadas, 42 mil viviendas colapsadas o afectadas y daños a la infraestructura pública que podrían superar los US\$3.000 millones, sobrepasa, y por mucho, las capacidades de los gobiernos subnacionales. No se trata de reconstruir solamente, sino de hacerlo bien, con buena planificación urbana, con mejores servicios, con medidas que prevengan futuros desastres.

En cuarto lugar, busca eliminar la “tramitomanía” que ha obstaculizado la ejecución de la obra pública. Todas las autorizaciones, licencias, permisos, dictámenes, etc. que se requieran para la ejecución de las obras incluidas en el plan de recons-

trucción serán tramitados en procesos expeditivos que no deberán durar más de siete días, con silencio administrativo positivo. Si en condiciones normales resulta urgente la simplificación administrativa, con mayor razón un proceso de reconstrucción requiere de ‘fast tracks’. Forsur dejó esta importante lección. Su primera transferencia de recursos, S/2,6 millones a Cofopri para saneamiento urbano físico legal, tomó cinco meses.

Los ‘fast tracks’ pueden generar una legítima preocupación por la corrupción. Para ello, el proyecto prevé un control concurrente de la contraloría a través de la contratación de empresas auditoras de primer nivel.

Esta ley, obviamente, no garantiza el éxito de la reconstrucción. Se requieren recursos económicos –que, felizmente y gracias al crecimiento económico de los últimos 15 años, los hay–, liderazgo del gobierno y alta capacidad de gestión de la autoridad y de los órganos ejecutores del gasto. —