S

imon Reason, [director de la Tesorería, Oficina Nacional de Auditoría del Reino Unido](https://www.accountancyage.com/2020/06/11/over-a-third-of-public-bodies-expect-formal-disputes-with-the-private-sector-when-pfi-contracts-end/) ha dicho: “*Normalmente, una autoridad tendrá acceso a un modelo financiero que describe todos los gastos de mantenimiento de previsión a lo largo de la vida del contrato. Además, un SPV generalmente proporcionará a la autoridad un plan de mantenimiento anual, que es el caso en el 70% de los contratos en nuestra encuesta. ꟷSin embargo, estos planes de mantenimiento no siempre se admiten con datos de gastos detallados. En cambio, las autoridades deben basarse en la información contenida en los estados financieros del SPV, que no siempre proporcionan suficientes detalles sobre los gastos de mantenimiento. Alrededor del 55 por ciento de los encuestados reconocen que necesitan más conocimiento de la condición de los activos. ꟷAdemás, muchos contratos PFI contienen limitaciones sobre lo que las autoridades de información pueden solicitar al SPV. Alrededor del 35 por ciento de los encuestados dijeron que no tenían derechos de acceso suficientes para supervisar el mantenimiento de los activos, y hay pruebas de que los inversores y subcontratistas de PFI no están cooperando con las autoridades para proporcionar información, una quinta parte de las autoridades que solicitaron dicha información dichas solicitudes fueron ignoradas o denegadas*.”

En Colombia las discusiones sobre los contratos sobre gran infraestructura se han centrado en cómo asegurar los flujos de fondos, en cómo evitar concursos pensados deliberadamente a favor de algunos, en cómo determinar el tiempo de explotación para la recuperación de la inversión. Que sepamos aquí no existe como en otros países modelos contables específicamente diseñados para este tipo de empresas. Por eso es evidente que, si en el Reino Unido están ciegos, mucho más nosotros. No es de extrañar que ahora tengamos varios escándalos en materia de estos contratos, incluyendo el soborno, los sobrecostos y la mala calidad.

Es sencillo. Si tuvieran nuestra edad o más recordarían la hermosa y magnífica Autopista al Norte en Bogotá. Hoy en día es un tobogán, lleno de parches y recortes que hasta los neófitos entienden que son barbaridades. Las preguntas son: ¿Cómo dejaron pasar las cosas así los diseñadores, los supervisores del diseño, los constructores, los interventores, los supervisores de los contratos de construcción, los veedores, la Contraloría, la Procuraduría e, incluso, la Fiscalía? ¿Por qué los ciudadanos nos conformamos? En este panorama, ¿Qué han hecho y podido hacer los contadores públicos? Muchas cosas, pensamos. Nos habríamos evitado las prórrogas, los sobre costos, la calidad incumplida. No habríamos pagado tan ligera o anticipadamente las cuentas presentadas.

No se entiende cómo es que el Estado a nivel nacional, departamental o municipal, no han conformado equipos de contadores especializados en obras de infraestructura para permanecer supervisando el desarrollo de las obras, especialmente su calidad. El seguimiento sería el linimento necesario.

*Hernando Bermúdez Gómez*