

PROPUESTA DE LA FUNDACIÓN PARTICIPAR PARA EL DESARROLLO DE SANTANDER

Documento presentado por la Fundación PARTICIPAR
al doctor HORACIO SERPA URIBE, Gobernador de Santander.
Bucaramanga, Diciembre 12 de 2007

PRESENTACION

Fundamentados en los propósitos esenciales de las principales declaraciones sobre los derechos humanos para construir un mundo más seguro, próspero y equitativo, Colombia junto con 189 países, acordaron cumplir 8 objetivos de desarrollo de largo plazo, conocido como los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

Dentro de este marco se formuló el documento Visión Colombia II Centenario: 2019, sobre dos principios básicos: 1) Consolidar un modelo político profundamente democrático, sustentado en los principios de libertad, tolerancia y fraternidad; y 2) Afianzar un modelo socioeconómico basado en la igualdad de oportunidades y con un Estado garante de la equidad social.

En la Visión Colombia II Centenario se pretende, para el 2019, contar con un sector productivo con capacidad de aprovechar las ventajas comparativas y generar ventajas competitivas, innovando y generando valor agregado, adaptándose a los mercados internacionales, aprovechando y creando nuevas oportunidades.

Para coadyuvar en la consecución de este propósito es indispensable que el departamento de Santander cuente con una infraestructura adecuada para su crecimiento económico y el desarrollo social, que esté al alcance de toda la población y sus empresas, que permita aprovechar las oportunidades de la globalización, y que aporte a la integración del país con el mundo, especialmente con Venezuela, país que constituye el segundo socio comercial de Colombia.

Por lo anterior y con el interés de aportar elementos que contribuyan de manera eficaz en estos propósitos de relevancia Nacional y Mundial, la Fundación PARTICIPAR, ratifica la propuesta presentada al doctor HORACIO SERPA URIBE durante su campaña electoral, con la esperanza de que como Gobernador en ejercicio pueda llevarlas a feliz término para el beneficio de nuestro departamento.

Las propuestas presentadas están referidas a los siguientes temas:

1. Participación del Departamento en los recursos generados por la venta de ECOGAS.
2. Proyecto Vial: Cúcuta – Bucaramanga – Barrancabermeja
3. Mejoramiento de las condiciones a las Personas en Situación de Desplazamiento
4. Modelo para la Contratación en el Departamento de Santander

1. PARTICIPACIÓN DEL DEPARTAMENTO EN LOS RECURSOS GENERADOS POR LA VENTA DE ECOGÁS

ANTECEDENTES

Mediante la ley 226 de 1995 se reguló el procedimiento a seguir cuando el Estado decide enajenar sus participaciones en las empresas.

En el artículo 23 del referido estatuto legal se precisó que el 10% del producto neto obtenido en dichas negociaciones, se destinará a la ejecución de proyectos de desarrollo regional del departamento o distrito donde esté ubicada la actividad principal de la empresa.

Sin embargo, el legislador retomó el tema en cuestión a través de la ley 549 de 1999, al señalar en su artículo 2°, numeral 4, que el 10% de los recursos que se perciban de las privatizaciones nacionales, en los términos del artículo 23 de la Ley 226 de 1995, se aplicarán, en iguales proporciones, a cubrir los pasivos pensionales del departamento, municipio o distrito, donde esté ubicada la actividad principal de la empresa.

Para disipar las dudas suscitadas frente a las dos disposiciones en comento, el Ministerio de Hacienda elevó consulta ante el Consejo de Estado, quien fijó unos criterios de interpretación que desmejoran sensiblemente los derechos ciertos que sobre esa materia le corresponden al departamento:

- a. El artículo 2° de la Ley 549 de 1999 dejó parcialmente sin efectos el artículo 23 de la Ley 226 de 1995, en la medida en que cambió la destinación del 10% de los referidos recursos, pues a su juicio, ya no se aplican a financiar el desarrollo regional, sino al fortalecimiento de los fondos pensionales.
- b. La distribución de esos recursos debe hacerse a favor de todos los entes territoriales por donde pasan los ductos transportadores de gas, habida consideración de que allí se manifiesta la actividad principal de la empresa.

OBJETIVO

Preservar el exacto cumplimiento de la ley para que los recursos asignados a la financiación de nuestro desarrollo, no terminen diluidos en otros menesteres, por cuenta de discutibles interpretaciones de las normas que se ocupan de la materia; frutándose una valiosa oportunidad para iniciar un nuevo trato frente al rezago estructural de nuestra región, como consecuencia de la falta de equidad en la distribución de los recursos del Estado.

PROPUESTA

Gestionar ante el Gobierno Nacional el reconocimiento que legalmente le corresponde a nuestra región por la venta de Erogas, para cuyo propósito se aporta la siguiente argumentación jurídica:

- a. La segunda disposición -artículo 2° de la Ley 549 de 1999- no deroga la primera -artículo 23 de la Ley 226 de 1995- ni en forma expresa –porque así no lo declara-, ni en forma explícita -porque esta no resulta incompatible con aquella-, luego al no ser excluyentes entre sí, las dos normas concurren y crean, a partir de una misma fuente, una doble participación de la región: un 10% en cada caso, con destino a la ejecución de proyectos de interés regional y al cubrimiento del pasivo pensional.

El mismo Consejo de Estado reconoce que la última disposición citada no sustituye a la primera, lo cual significa que concurren, y siendo ello así, deben aceptarse sus consecuencias jurídicas a plenitud.

- b. La remisión que hace la Ley 549 al artículo 23 de la Ley 226 no es para dejarlo sin efectos, ni mucho menos para cambiar el destino de los fondos, su referencia es para advertir que el nuevo porcentaje de participación del departamento, para financiar pasivo pensional, debe tener en cuenta los elementos reguladores del tema allí contenidos; esencialmente, en lo que concierne al carácter neto de los recursos obtenidos como resultado de las enajenaciones.

Los apartes de la exposición de motivos de la ley, citados en el concepto, no permiten inferir que la intención del legislador fue cambiar la destinación de los recursos contemplada en el artículo 23 de la ley 226, sencillamente porque no hizo señalamiento alguno en ese sentido.

- c. Respecto del ámbito de aplicación de las normas creadoras de los beneficios de participación regional, no es de recibo el criterio propuesto por el Consejo de Estado, porque tomar como referente la circunstancia meramente accidental de los territorios por donde pasan las tuberías conductoras de gas, conduce a perder la perspectiva sobre el verdadero significado del accionar institucional, que evidentemente se genera en su domicilio principal. No es entonces la localización de su infraestructura, que obviamente es medio país, pero que apenas corresponde a un aspecto instrumental. Lo sustantivo es el lugar donde se desarrolla el quehacer funcional de la entidad, que evidentemente es el departamento de Santander.

En suma, el ejercicio hermenéutico realizado por el Consejo de Estado involucra unos supuestos que no aparecen formulados en la ley 549 de 1999, luego sus conclusiones van más allá de los contenidos normativos que se

pretenden desentrañar, y es imperativo recordar que donde el legislador no distingue no le es dable hacerlo al intérprete.

No es admisible que una decisión eminentemente política busque justificación en la equivocada comprensión de la ley, porque se sacrifica el espíritu de la justicia que es la razón finalista del derecho.

2. PROYECTO VIAL: CÚCUTA – BUCARAMANGA – BARRANCABERMEJA

Esta propuesta tiene como marco el proyecto internacional que ha sido concebido para comunicar por vía terrestre, al puerto de Maracaibo con el litoral colombiano sobre el Pacífico y con Centroamérica, ambicioso megaproyecto conocido como “Corredor Binacional Maracaibo - Medellín - Océano Pacífico.”

Sin embargo, el contenido del presente escrito, está enfocado principalmente a los trayectos Cúcuta - Bucaramanga y Bucaramanga-Barrancabermeja. Esto último, sin perjuicio de tener muy presentes, junto con los beneficios simplemente locales los que favorecen en gran medida tanto a nuestro país como a los vecinos Venezuela y Panamá.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Situación presentada entre 2005 y 2007

Desde el año 2005 la Fundación Participar ha venido analizado diversas necesidades regionales y locales de no poca importancia, como la conexión vial entre Barrancabermeja y la frontera con Venezuela, que es más un tema de escala nacional que local y/o regional. Buena parte de los citados análisis fueron entregados a la Cámara de Comercio de Bucaramanga para su consideración, implementación y presentación a instancias superiores.

En efecto la Cámara los revisó y complementó y con miras a obtener amplio respaldo del gobierno central, decidió debatirlos con los congresistas santandereanos durante varias reuniones, en las cuales se alcanzó un consenso que se tradujo en la conformación -junto con los parlamentarios del Norte de Santander-, de un “Bloque Regional de Gestión” ante el jefe del Estado.

En septiembre del 2006 el Presidente se reunió con los congresistas del “Gran Santander”, los gobernadores de los dos departamentos y los alcaldes de sus capitales a quienes escuchó, y luego manifestó su opinión sobre los proyectos que ellos le presentaron. Respecto a la vía a Cúcuta **por el Alto del Escorial**, “el presidente Uribe les notificó claramente la ejecución de esta obra, condicionada a la destinación del producto de la venta de las electrificadoras departamentales a esa finalidad”. “También ofreció destinar el dinero sobrante de la venta de ECOGAS, al proyecto de El Escorial”. (Tomado de Vanguardia Liberal).

Sin embargo, en noviembre del 2006 el Ministro de Transporte anunció sorpresivamente que considerando el alto costo de la conexión con Venezuela por El Escorial, se continuará utilizando la vía actual pero agregándole una segunda calzada y el respectivo separador; propuesta que tildó de descabellada la Sociedad Santandereana de Ingenieros, por su inviabilidad técnica.

Poco después el Ministro ratificó el anuncio anterior y dijo que la vía, siguiendo la ruta actual, se iniciaría con la doble calzada Cúcuta – Pamplona que está dentro del alcance progresivo de la concesión del área metropolitana de Cúcuta; e informó que en el primer semestre del 2007 serían contratados los estudios del tramo Bucaramanga – Berlín, sin considerar la variante por Sevilla (Piedecuesta), y enseguida se contratarían los estudios del tramo Berlín - Pamplona.

Recientes hechos de importancia

- Crecimiento del Intercambio comercial con Venezuela y negocios con Centroamérica

Durante los últimos años las relaciones mercantiles con Venezuela se han incrementado aceleradamente, sin que Colombia haya hecho inversiones significativas para mejorar las condiciones del transporte entre los dos países. También nuestro gobierno, ha tenido especial interés en el fortalecimiento de las relaciones económicas con la vecina Panamá, con el resto de Centroamérica y con México; por ello se han suscrito importantes convenios de distinta naturaleza, así como han ocurrido destacados hechos en interconexiones energéticas y en negocios manejados por el sector privado. Mas esos avances económicos, continúan sin superar el obstáculo constituido por la carencia de comunicación terrestre.

- Localización de la ciudad de Pamplona

Esta ciudad es un hito de gran valor para las relaciones colombo - venezolanas, no tanto por el preponderante papel que ha cumplido en la historia republicana de Colombia, sino por su localización estratégica en relación con el vecino país y con los dos santanderes, como también por su conexión con una zona muy importante de nuestros llanos orientales (límitrofes con Venezuela). Así mismo por su comunicación terrestre con la capital del país, a través de la Central del Norte.

- Dobles calzadas de Cúcuta a Pamplona y de Bucaramanga a Lebrija

Estos son hechos de la mayor importancia en materia vial, puesto que son ya una realidad. La doble calzada Bucaramanga – Lebrija, además, subsana la situación presentada con la alternativa para conectar a Bucaramanga con la Troncal del Magdalena, al haber descartado el ministerio de Transporte el trayecto Café Madrid – El Conchal por resultar inviable.

- Doble calzada entre Pamplona y Bucaramanga

Su diseño y construcción es totalmente coherente con lo que se ha contemplado para el proyecto binacional Maracaibo – Cúcuta – Bucaramanga – Barrancabermeja – Medellín – Océano Pacífico. Últimamente han estado considerándose, para definir la doble calzada, dos alternativas respecto al trazado: ceñirse al de la actual calzada única, a pesar de que la factibilidad para adaptarla a las normas técnicas que se exigen en el país, para este tipo de vías, aún no ha sido estudiada. O bien, aprovechar gran parte del trazado Bucaramanga - El Escorial que además de contar con diseños completos, en poder del INVIAS, los cuales se elaboraron en forma plenamente ajustada a las especificaciones técnicas vigentes hoy en día, tiene también los estudios ambientales correspondientes y la compra de predios en ese sector llevada a cabo hace varios años.

- Construcción del puente Yondó - Barrancabermeja

Esta fundamental obra para la conexión entre los santanderes y el occidente del país, es otro importante hecho reciente al que muy seguramente se sumará la construcción de la denominada “Autopista de la Montaña”, que comunicará por medio de una vía de altas especificaciones, el área metropolitana del Valle de Aburrá con Puerto Berrio y Yondó.

PROPUESTA

Esta propuesta, conforme a lo anotado en sus primeras líneas, se enmarca dentro del proyecto vial denominado “Corredor Binacional Maracaibo – Medellín – Océano Pacífico”. El objetivo general de dicho corredor comprende dos componentes a saber:

- Proveer, para provecho de Colombia y Venezuela en primer lugar y, adicionalmente, para beneficio de los países de Centroamérica, la conexión terrestre de la vía Panamericana (existente entre México y Panamá), con el subcontinente suramericano.
- Ofrecer a las economías colombiana y venezolana, comunicación terrestre con un puerto en aguas profundas del océano Pacífico, como podría ser el de la bahía de Tribugá.

Definición de la Propuesta

Los elementos básicos de la propuesta son los que a continuación se consignan:

1. El “Corredor Binacional” tendría como tramo inicial el que comunica a las ciudades de Maracaibo y Cúcuta; sobre el que no se ahonda en este documento por obvias razones.
2. Ya en territorio colombiano, el primer tramo que se recomienda es Cúcuta – Pamplona en doble calzada, entre otras razones por la estratégica ubicación de Pamplona.
3. El siguiente tramo de máxima conveniencia (cuyo primer paso será contratar su estudio de factibilidad), tendría su inicio en cercanías de Pamplona; y terminaría en un sitio intermedio entre el Alto del Escorial y la ciudad de Suratá.
4. El tramo que viene a continuación (tercero), es el que llegará a Bucaramanga, en el extremo sur de la doble calzada Café-Madrid-Palenque, al que solo le faltan los diseños de segunda calzada entre su punto inicial (algo al sur del Escorial) y el Café Madrid o “La Cemento”.
5. Obviamente, el cuarto tramo viene a ser la doble calzada Bucaramanga (Palenque) – Lebrija, cuya construcción se iniciará en breves días.
6. El quinto tramo ha de conectar a la ciudad de Lebrija con la “Ruta del Sol” (Troncal del Magdalena) y Barrancabermeja.¹

Sustentación y Objetivos Específicos

Entre los numerosos factores justificatorios se encuentran los que se anotan seguidamente.

- En lo atinente a relaciones internacionales, se han impuesto las tendencias y la visión planteadas desde finales del siglo anterior, que propugnan por el crecimiento y competitividad en materia de comercio exterior, por incentivar las perspectivas y ventajas comparativas de cada país tanto en lo económico

¹ Este tramo seguiría aproximadamente el trazado existente hasta “La Azufrada”, para utilizar algunos kilómetros de la vía que conduce a Provincia y Sabana de Torres la que dejaría, girando claramente hacia el oeste, con el fin de conectar perpendicularmente a la Troncal del Magdalena en sitio cercano al punto del cual parte la nueva vía a Puerto Wilches. Así se llegaría, finalmente, al puente entre Barrancabermeja y Yondó, eludiendo el sector altamente inestable existente entre “La Azufrada” y el puente del río Sogamoso. En general este recorrido, coincide con una ruta que tiene estudios viales fase II para doble calzada, quizá poco conocidos.

como en lo social, por hacer cada vez mas globalizados los intercambios tecnológicos y mercantiles, etc.

- Para inscribirse en tales visión y tendencias mundiales con probabilidades ciertas de éxito, es indispensable contar con tecnologías de punta en materia de telecomunicaciones; y, especialmente, con una estructura vial y de servicios (referentes a la movilización de productos exportables desde y hacia los puertos marítimos y terrestres), que cumpla todas las especificaciones requeridas para disminuir los costos del transporte de carga; lo cual, en el caso colombiano, constituye una notoria debilidad.
- En el curso de los tres últimos años Colombia ha experimentado un crecimiento notable en el producto bruto interno, como también en el volumen de su comercio internacional, pero estos logros están seriamente amenazados por las notorias falencias en materia de cantidad y calidad del sistema de vías terrestres y fluviales.
- El transporte binacional se esta incrementando día por día y debido a que sus orígenes principales son Caracas y Bogotá D.C, tendrá como vía más demandada la **Marginal de la Selva**. Sin embargo es de prever que el transporte saliente de la capital colombiana con destino al área occidental de Venezuela y el que desde dicha zona sea despachado a la de Bogotá, en el futuro tendrá que utilizar principalmente los cruces de frontera cercanos a Cúcuta, con el objeto de encaminarse al altiplano a través de la opción que le genere los menores costos de operación: la “ruta del sol” –previo paso por Bucaramanga- pues por sus especificaciones y topografía posibilitará tanto mayores velocidades como menores tiempos de viaje; o bien, la central del norte, pues probablemente ofrecerá la menor distancia o recorrido, luego de concluida la construcción de la doble calzada entre Briceño y Sogamoso/Duitama.
- En cuanto al transporte de los productos salientes del área metropolitana del Valle de Aburrá con destino al país vecino y de los que lleguen a Medellín provenientes del occidente de Venezuela, del mismo modo que en los dos anteriores casos, cruzarán la frontera por el área de influencia de Cúcuta para utilizar los más eficientes tramos que unan a esta última ciudad, con Bucaramanga, Barrancabermeja, Puerto Berrio y Medellín.
- Por lo demás, a medida que se cuente con mejores vías para reducir los costos de operación del transporte de carga cuyo origen y destino sean la sabana bogotana y el occidente venezolano (o viceversa), como se espera en relación con la ruta del sol y la central del norte, se prevé que, en cuanto al paso por piedecuesta de tal tráfico pesado, este no se dará por las evidentes ventajas que presentan las otras dos alternativas planteadas.

3. MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE LAS PERSONAS EN SITUACION DE DESPLAZAMIENTO EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

El gran reto del próximo cuatrienio será el de gestionar SOLUCIONES DURADERAS que propendan por ir más allá del asistencialismo inmediato. Estas soluciones corresponden a la integración regional de la población ó su reubicación en sitios en los que se pueda dar su estabilización socioeconómica, ambas comprometidas con la construcción de un nuevo tejido social.

ATECEDENTES

Con datos de Agosto de 2007 podemos afirmar que en Santander hay 91.671 personas desplazadas, de las cuales 54.817 han llegado al Area Metropolitana de Bucaramanga (AMB) y Lebrija; de ellas la mayor parte están en Bucaramanga (31.324) siendo el primer municipio receptor en el departamento.

Estas personas antes de abandonar a la fuerza sus sitios habituales, tenían sus proyectos de vida en curso y tenían forma de subsistir. Hoy, después de casi una década transcurrida, no tienen mayores medios de supervivencia, siguen a la espera de las soluciones prometidas en el marco de la ley, con la esperanza de no seguir dependiendo de la ayuda asistencial. Simplemente anhelan gozar de unas condiciones de vida digna, tener la oportunidad de rehacer sus vidas en el lugar que los acoja y desempeñar un oficio que les genere ingresos de manera sostenible, como lo hacían antes de su desplazamiento.

Estas personas, a quienes les ha sido arrebatada la capacidad de decidir sobre sus proyectos de vida, hoy se han convertido en casi un 40% del total de la población con Necesidades Básicas Insatisfechas en el AMB.

Instrumentos con que se cuenta en el Departamento:

- La Ordenanza 038 del 19 de diciembre de 2006 que en el marco la normatividad nacional define la política pública de Santander como *“encaminada a la prevención del desplazamiento forzado, la protección, el reconocimiento y reparación de los derechos de las personas víctimas del desplazamiento forzado en el departamento”*.
- Un instrumento de Planeación y Gestión en el Plan Integral Único – PIU, con estrategias definidas, planes y programas en marcha que han sido originados a partir de un importante proceso de planeación y gestión con el empoderamiento de las instituciones del Sistema Nacional de Atención a la Población Desplazada y la participación de los representantes de los ciudadanos desplazados.

- Un Convenio de cooperación interinstitucional entre la Gobernación y la Oficina en Colombia del Alto Comisionado de Naciones Unidas para los Refugiados – ACNUR, y un memorando de entendimiento entre la gobernación de Santander, la Fundación Panamericana para el Desarrollo “FUPAD Colombia” y el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados -“ACNUR”, con el objetivo de *“Desarrollar, consolidar e implementar el PIU Departamental con visión 2008 - 2011, bajo un enfoque territorial”*, en todo el departamento.

PROBLEMAS QUE SUBSISTEN

- Desarticulación, duplicación de esfuerzos y descoordinación entre lo nacional y lo local.
- Una inversión muy baja en lo que se refiere a posibilitar la estabilización socioeconómica de la población.
- Bajo nivel de gestión de recursos en materia de atención a la población desplazada tanto en el nivel nacional como en el internacional teniendo en cuenta el apalancamiento de recursos del nivel nacional en la proporción indicada de manera legal por el CONPES 3400 (aportes: 75% la Nación y 25% la entidad Territorial).
- Baja ejecución efectiva de las partidas presupuestales asignadas al departamento, que ha ocasionado la pérdida de importantes recursos de los Organismos de Cooperación Internacional.

PROPUESTA

1. Consolidar el *Plan Integral Único de Atención a la Población Desplazada “PIU”*, como herramienta básica para la atención al desplazamiento forzado en el departamento de Santander e incluirlo en el Plan de Desarrollo Departamental con su correspondiente previsión presupuestal correspondiente en el Plan de Inversión 2008 – 2011.
2. Formular proyectos encaminados a propiciar el retorno, la reubicación y/o la inserción social y laboral de la Población en Situación de Desplazamiento en el departamento de Santander según sea el caso.
3. Designar un profesional de planta responsable de coordinar todas las acciones necesarias para la ejecución del PIU.
4. En el marco del memorando de entendimiento con ACNUR y FUPAD, nombrar sendos profesionales en cada una de las tres sub-regiones definidas en el mismo: Magdalena Medio, Vélez – Barbosa y Soto – García Rovira

4. IMPLEMENTACION DE UN MODELO PARA LA CONTRATACION EN EL DEPARTAMENTO DE SANTANDER

ANTECEDENTES

Consciente de la aguda problemática suscitada por los procedimientos de contratación pública que se han utilizado en nuestra región, la Fundación Participar, propuso al doctor Horacio Serpa Uribe, durante la reciente campaña electoral, la conveniencia de adoptar unos pliegos de condiciones que sirviesen de modelo para el desarrollo de las licitaciones en las diferentes áreas de la gestión contractual.

La referida sugerencia fue integralmente compartida por el doctor Serpa Uribe, cuyo asentimiento se asumió con el carácter de compromiso público, según se expresó en numerosos escenarios en los que formuló sus planteamientos programáticos.

OBJETIVO

Velar porque el imperativo de la transparencia en la contratación pública sea una realidad, para que a través del manejo honesto de los recursos fiscales del Estado se puedan superar las múltiples necesidades sociales, aplazadas durante tantos años por culpa del desgüeño y del uso indebido de los fondos estatales.

PROPUESTA

Institucionalizar en el Departamento de Santander un mecanismo de asesoría externa permanente, encargada del estudio y diseño de los pliegos de condiciones y términos de referencia para la contratación pública, inspirados en rigurosos y objetivos criterios técnicos, que aseguren la vigencia de reglas universales donde reine la moralidad, la imparcialidad y la pluralidad en la participación, contrastando con el aberrante e insólito esquema de oferentes únicos, en los procesos licitatorios.

Para lograr ese cometido, la Fundación Participar sugiere la creación de un comité externo de asesoría institucional, con la misión específica ya anunciada. Ese comité podría estar integrado por las siguientes instituciones: Cámara de Comercio de Bucaramanga, Sociedad Santandereana de Ingenieros, Universidad Industrial de Santander y Fundación Participar.

En procura de asegurar presencia institucional continuada y sostenibilidad del sistema, es deseable que los referidos instrumentos regulatorios de las licitaciones – pliegos de condiciones y términos de referencia– sean adoptados oficialmente por el gobierno departamental, como referentes reglamentarios obligados para los procesos de selección de contratistas. Igualmente, que cuando nuevas experiencias o ajustes normativos a nivel nacional impongan la necesidad de introducir modificaciones en los mismos, se establezca como requerimiento procedimental la pertinente consulta al Comité mencionado.

La aplicación del modelo expuesto debe conducir a la consolidación de una nueva cultura en el ejercicio de la contratación pública, en la medida en que los procedimientos precontractuales se utilicen como mecanismo garantista del interés público, que destierre todo intento de defraudación a los recursos fiscales del Departamento.