

Larepublica.co. 2 de septiembre, 2020



TRIBUNA PARLAMENTARIA 02/09/2020

Sí, pero no así

Catalina Ortiz

En debate intenso la semana pasada la Cámara de Representantes hizo control político al Ministerio de Transporte, Invías y a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) sobre la Ruta del Sol y toda la situación de infraestructura del país. Ahí fue claro que el mecanismo de Asociación Público-Privada (APP) en modalidad de Iniciativa Privada (IP) es una de las causas del problema.

Varios de mis colegas e incluso el presidente de la ANI, Manuel Gutiérrez; y la Ministra de Transporte, Ángela María Orozco, coinciden en que se requiere más competencia en la adjudicación de obras. Empieza a haber consenso en que necesitamos reglas de juego claras, pujas transparentes y buenos incentivos para cerrar la brecha de infraestructura que Fedesarrollo calcula es de 26%, de acuerdo a nuestro PIB y la extensión de nuestro territorio.

He tenido un especial interés por los temas que tienen que ver con la conectividad del Colombia, y en particular del Valle del Cauca, y no hay duda que cuando no se presentan varios a pujar por un proyecto se termina adjudicando a mayor precio al único que llega con propuesta, que es el mismo que maneja la estructuración. Por eso, es claro que las APP de Iniciativa Privada no le sirven al país cuando de hacer infraestructura se trata, por lo menos no como están reguladas hoy.

Aclaremos que una APP de iniciativa privada es cuando el privado estructura un proyecto en el que va a participar por su adjudicación. El Ministerio de Transporte, a través de la ANI, puede aceptar o no la propuesta, pero lo cierto es que el originador privado es el que hace toda la estructuración del negocio.

¿Pero quién va querer participar cuando es otro privado el que está estructurando? Y no solo eso, sino que cuando por alguna razón viene un tercero a competir, el originador puede igualarle el precio en un término bastante amplio. Entonces, nuestro actual esquema de APP desalienta la presentación de otras ofertas y termina siendo en la práctica un sistema de contratación directa.

La ANI nos ha informado que entre 2012 y 2019 se habían adjudicado 11 proyectos de infraestructura de transporte a través de APP de IP. De esos, solo en dos oportunidades ha habido competencia. Es decir, poco más del 10% de los proyectos está siendo objeto de competencia. La dimensión del problema es enorme y los 11 proyectos tienen un costo aproximado de más de \$13 billones, que representan el 1,2% del PIB.

Estamos hablando de que los proyectos de infraestructura no solo son importantes en tamaño, sino que son claves para la reactivación económica, pero no podemos seguir adjudicando a unos “únicos postores” en donde la falta de puja y las condiciones actuales nos tiene pagando sobrecostos y deteriorando el mercado de la construcción de gran infraestructura y financiación de la misma.

Por eso, presentamos un proyecto de ley para mejorar la competencia y corregir las deficiencias actuales que están espantando la competencia y de paso asignar mejor los riesgos y mejorar las IP como mecanismo de contratación para cerrar nuestro déficit de infraestructura.

Nosotros seguiremos haciéndole seguimiento a la adjudicación de las obras del país y haciendo fuerza para que haya verdadera competencia, porque es así como tendremos mejor infraestructura.

Sí queremos vías, pero no así.