UN MODELO DE INCOMPETENCIA

https://www.alfdurancorner.com/articulos/un-modelo-de-incompetencia.html

Focus: Economía

Fecha: 20/01/2012

En los últimos meses han aparecido en la red diversos informes sobre la irresponsabilidad de los poderes públicos en las inversiones en infraestructuras durante el período precrisis (2000-2007). Quizás porque el tema es más vistoso, se ha puesto el acento en los aeropuertos, a pesar de que ésta es la partida (junto a los puertos) de menor impacto sobre lar arcas públicas.

El ministerio de Fomento del Estado Español presume de trabajar a favor de la competitividad, la eficiencia y la cohesión territorial. Sin embargo hay muestras probadas de que sus inversiones no son competitivas, son ineficientes e interpretan la "cohesión territorial" de forma centrífuga, es decir, conectando la capital política con el conjunto del territorio. Hay que añadir que la supuesta "cohesión territorial" no es una variable que pueda dimensionarse, por lo que raramente se incluye en los estudios de viabilidad.

El primer error, bajo el mandato del señor Felipe González, fue apostar por una línea ferroviaria de alta velocidad para pasajeros entre Madrid y Sevilla, cuando las prioridades estaban, y continúan estando, en los trenes de mercancías. Este enfoque recibió el aval del gobierno del señor José María Aznar y su "plan de infraestructuras 2000-2007", que se propuso transformar las capitales de provincias en barrios de Madrid. Madrid siempre ha padecido el síndrome de sentirse aislada en medio de la meseta y ha tratado, con escaso éxito, de superar esta imagen simbólica.

Cuando el rey Carlos III, en 1795, ordenó la construcción de la red de carreteras reales, Gaspar Melchor de Jovellanos ya dejó escrito que todo ello no era más que "lujo y ostentación". Dos siglos después, el no resuelto problema psicoanalítico de Madrid ha vaciado la ya mermada tesorería pública y ha situado a España, S.A. como un contumaz deudor.

La red de alta velocidad (AVE) es la principal causante del agujero patrimonial del Estado y además es inviable económicamente. Todos los estudios realizados prueban que ninguna línea es rentable y se han tenido que buscar posibles efectos derivados a largo plazo para defender la rentabilidad de la línea Madrid – Barcelona. Han hecho trampas separando la explotación de la inversión propiamente dicha, como si ésta fuera a fondo perdido y no tuviera que ser amortizada. Hasta ahora llevan gastados, que no invertidos, unos 50.000 millones de euros, y hay comprometidos 50.000 millones más. Como muestra del último invento, el AVE Madrid – Valencia ha costado 6500 millones y se calcula que su volumen óptimo de pasajeros será de 2.300.000, cuando el umbral de rentabilidad – sin amortizaciones – se alcanza a partir de siete millones. Luego viene el mantenimiento de las líneas, que el último ministro señor Blanco estimó entre 100.000 y 200.000 euros por kilómetro, según las condiciones del terreno. Total, una bagatela.

Y, ¿cómo se ha pagado todo esto? En primer lugar, vaciando la caja. Luego, utilizando los "fondos de cohesión" y los "fondos de desarrollo regional" de la Unión Europea – quien ha sido también culpable por su falta de control – y, por último, endeudándose con el exterior, con el aval del Estado.

Los técnicos del ministerio de Fomento se han olvidado del "coste de oportunidad", que es lo que nos permite medir lo que podríamos haber hecho racionalmente con el mismo dinero. Por eso todavía tenemos – en especial en Catalunya – una muy precaria red ferroviaria de cercanías – y por eso el transporte de mercancías por tren nos sitúa en la cola de Europa. Y el ministerio sigue licitando AVE´s como si fueran cacahuetes: Galicia, Extremadura, etc.

Como no tenían suficiente con los AVE (que se ha llevado más del cincuenta por ciento del presupuesto) se han dedicado a cubrir el territorio de autovías y autopistas, unas libres y otras de peaje. Teóricamente las primeras son inversiones directas del Estado, en tanto que las segundas son privadas, en régimen de concesión. Pero como el engaño está encriptado en la cultura española, resulta que las segundas gozan de subvenciones, ayudas y complementos si no son suficientemente rentables para sus accionistas, que en muchas ocasiones son los mismos que las construyeron. No es necesario recordar el eterno maridaje entre las grandes empresas de obras públicas y los sucesivos gobiernos del Estado, así como con los partidos políticos que hay detrás de ellos. Con algunas excepciones – donde la actividad económica lo justifica – en muchas autovías españolas el flujo de vehículos es bajísimo. El único consuelo – un falso consuelo – es que se supone que el coste de mantenimiento será menor. En términos económicos, el negocio ha sido ruinoso para los ciudadanos, que son los que pagan los impuestos. Se ha invertido erróneamente y se sigue invirtiendo así. Los grandes beneficiarios han sido los constructores, los fabricantes de material ferroviario (todos extranjeros) y algunos comisionistas notables.

No nos confundamos. Los AVE´s y las autovías se han llevado el 80% de todas las inversiones en infraestructuras, lo que supone un coste anual de 14.000 millones de euros en el último período (2009 – 2011). Es por ello que el resto de veleidades político-económicas de los gobernantes de turno son temas menores. Yo los defino como "anécdotas caras".

Entre esas veleidades tenemos el aeropuerto de Castellón (el "aeropuerto del abuelo", según manifestó el ex-presidente de la diputación castellonense señor Fabra) donde no circulan aviones (150 millones de euros), la nueva terminal de Santiago (270 millones) que ha hecho obsoleta por decreto la antigua, el nuevo puerto de la Coruña (750 millones hasta ahora) que los propios técnicos cuestionan y que sirvió para "compensar" los errores del "Prestige", la "Ciudad de la Cultura" de Santiago (400 millones), con obras paralizadas, donde se pretendía construir una biblioteca más grande que la de Berlín, el Estadio Olímpico de Sevilla (120 millones) cuyo estado es deplorable y donde se hacen algunos conciertos de rock, se beatifican monjas y se reúnen en ocasiones los "testigos de Jehová". La lista es interminable.

Es un magnífico modelo de incompetencia, digno de figurar como caso práctico en la Escuela de Negocios de la universidad de Harvard. Pero, eso sí, si alguien se decide a redactarlo, que no se olvide de destacar el cuadro de honor, en el que no debemos obviar las insignes figuras de los señores Aznar López (don José María), Álvarez-Cascos (don Francisco), Rodríguez

Zapatero (don José Luis), Blanco López (don José) y señora Álvarez Arza (doña Magdalena). Curiosa mezcla de Lopes, Rodrigos y Alvaros. Todo muy castellano y muy recio.

Tenía razón Jovellanos: lujo y ostentación.

