19/10/2020

España, ejemplo de corruptelas en la obra pública para el FMI

La falta de transparencia en las licitaciones facilita negocios fraudulentos



Hace unas semanas, la **Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF)** publicó el «Spending Review» sobre infraestructuras del transporte en España y sus conclusiones no pueden ser más demoledoras desde el punto de vista de la planificación. Aunque reconoce el esfuerzo inversor que ha hecho el país en los últimos 35 años, también advierte de que no existe un marco regulatorio que ordene la redacción de los planes de infraestructuras del transporte. Considera que la planificación se ha hecho sin priorización de actuaciones y sin vincular los planes al proceso presupuestario y la coyuntura económica. Además, asegura que **todos los Gobiernos han infravalorado los costes y sobreestimado la demanda.**

A esta larga lista de deficiencias detectadas por la AIReF, el **Fondo Monetario Internacional (FMI)** ha sumado recientemente otra más: el halo de corrupción que rodea los procesos de adjudicación de los proyectos en España. En un informe titulado «Bien gastado: cómo una sólida gobernanza de la infraestructura puede acabar con el desperdicio en la inversión pública», la institución asegura que, en el caso de España, «las inversiones mal programadas por los gobiernos entre 1995 y 2006 se han visto acompañadas de una falta de transparencia durante la licitación». Según la organización, «casos recientes revelan que **manipulaciones en las licitaciones**, reglas de puntuación sesgadas en la asignación de contratos y, especialmente, renegociaciones posteriores facilitaron negocios corruptos».

A pesar de este duro diagnóstico, el FMI también admite que en los últimos años se han hecho esfuerzos para tratar de frenar estas manipulaciones en las licitaciones y pone como ejemplo la multa de 118 millones de euros que la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) impuso el año pasado a 15 compañías por repartirse de manera ilícita los concursos públicos convocados por Adif relacionados con infraestructuras ferroviarias (sistemas de electrificación y electromecánica) para las líneas de tren convencional y alta velocidad. Además, destaca el hecho de que la CNMC activase el mecanismo para que el Gobierno no contratase con las citadas compañías.

Ejemplo de caldo de cultivo para negocios turbios, España también lo es para el FMI de otros dos males en la planificación de infraestructuras: de **exceso de optimismo en la previsión de demanda** –problema también detectado por la AIReF– y de **imprevisión ante los efectos adversos que una mala coyuntura macroeconómica** puede tener sobre infraestructuras poco meditadas. Para ilustrar proyectos donde las previsiones de usuarios se inflaron, el Fondo pone como ejemplo la autopista de peaje AP-41 (Madrid-Toledo), por la que, según destaca, sólo circulan el 10% de los vehículos previstos cuando se proyectó. También saca a colación el aeropuerto de Ciudad Real, cerrado al poco de su inauguración para dar servicio a vuelos comerciales y que ahora tiene una segunda vida más exitosa como aeropuerto industrial dedicado sobre todo al mantenimiento de aeronaves.

El FMI pone como ejemplo de infraestructuras golpeadas por una mala coyuntura económica a las **autopistas radiales** construidas mayoritariamente en las inmediaciones de Madrid y cuya titularidad ha revertido ahora al Estado, que deberá indemnizar a sus concesionarias por resolver de forma unilateral sus contratos antes de tiempo. Estas vías, como recuerda el FMI, no lograron ser rentables no sólo porque no alcanzaron los niveles de tráfico proyectados sino porque, además, tuvieron que enfrentarse a unos sobrecostes muy elevados por la expropiación de los terrenos donde se construyeron.

De media, el Fondo asegura que **un tercio de los recursos que se emplean para construir y mantener infraestructuras se pierden por ineficiencias**. Estas ineficiencias, asegura, están muy ligadas a una pobre gobernanza de las mismas. Según sus estimaciones, una mejor planificación y gobierno de estos proyectos podría recortar a la mitad este dinero perdido en ineficiencias.

Fuente: LA RAZÓN

https://www.larazon.es/economia/20201013/cy2x5icxercyrjr2syzwcdrdf4.html