

LAS SITUACIONES DE CRISIS EN LA INFRAESTRUCTURA

Por JESUS L. PRESA SANTOS

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Se pasa revista en el artículo a una serie de problemas de infraestructura que afectan a nuestro país y se proponen diversas soluciones a los mismos, poniendo de manifiesto el espíritu de servicio a la comunidad que debe caracterizar las actividades de los ingenieros.

Con frecuencia, a medida que se produce el desarrollo de cualquier actividad, por ejemplo, desarrollo industrial y demográfico con los fenómenos de emigración a largo y a corto plazo, como es el caso turismo por ejemplo, se plantean situaciones que podíamos llamar de crisis en la infraestructura, con desajustes por insuficiencia de la misma en determinados servicios en distintas localidades y zonas; estas situaciones pueden producir perjuicios en unos casos pasajeros, y en otros, permanentes y, a veces, de trascendental importancia y alcance.

Nos referimos entre otros, y como ejemplo, al caso de insuficiencia en el transporte público o falta de accesos adecuados, que en las grandes ciudades suelen ser la causa de que se produzcan pérdidas de tiempo importantes o grandes atascos por tener que recurrir a los medios privados de locomoción, lo que en definitiva conduce a un evidente perjuicio en las economías privadas y, consecuentemente, en la pública.

Otro aspecto en el que ya se ha producido la alarma este verano es el de la insuficiencia sanitaria o de tratamiento de aguas residuales en nuestras costas, lo que agravado con la llegada masiva de turistas hace que la contaminación de nuestras playas y ríos sea tal que se piense en que el turismo, actualmente pilar de nuestra economía, pueda sufrir un quebranto considerable.

Estos problemas en la infraestructura, a los que suelen unirse otros, tales como suministro insuficiente de agua, tal como ha ocurrido este verano en el norte de España, o el de la congestión de nuestras carreteras, requiere, a nuestro juicio, un planteamiento diferente del actual para conseguir unas soluciones eficaces.

Evidentemente, con una planificación adecuada y una inversión suficiente todos estos problemas podrían paliarse o, al menos, reducirse considerablemente. Pero sucede que en muchos casos las situaciones son poco previsibles o, al menos, aventuradas, tal es el caso del turismo, como para recomendar una inversión considerable, que luego puede resultar excesiva para una economía tan modesta como la española.

Quizá como siempre puede que la solución intermedia sea la más conveniente; ésta podría ser a base de disponer de una planificación normal de la infraestructura y un dispositivo de actuación ágil y rápido que atendiera a las situaciones críticas con eficacia; esto en principio puede que no guste a muchos, ya que realmente resultará más caro que si la medida se tomara a su tiempo, pero opinamos que a pesar de todo puede resultar lo más eficaz, si no se conocen previamente las situaciones deficitarias con certeza.

Además, puede que este procedimiento esté más de acuerdo con nuestra especial idiosin-

crasia improvisadora; y aunque para resolver el problema debe aparecer el hecho o la crisis, lo que evidentemente produce desprestigio, podríamos quedar perdonados si los inconvenientes no se produjeran por segunda vez o si al menos esto sucediera de forma más amortiguada.

Para ello, desde luego, tenemos que contar a nuestro juicio con una Administración más ágil dispuesta a conseguir medios económicos para resolver estos problemas como consecuencia de una gestión financiera más dinámica y más acorde quizá con los sistemas actuales.

El procedimiento actual de actuación, en el que la obra se ejecuta cuando se tiene el dinero, es el más seguro y menos complicado en realidad, pero hoy día hay que analizar los problemas desde un punto de vista más general, de forma que si el dar solución a una situación determinada produce un beneficio importante, debe actuarse buscando el crédito correspondiente, de forma que la actuación compense, como debe ocurrir en la mayoría de estos casos, en muy poco tiempo la propia inversión, teniendo en cuenta el conjunto de la economía del país.

Uno de los sistemas que pensamos daría solución financiera a estos problemas sería, por ejemplo, el que fueran declarados de emergencia a efectos administrativos y a efectos económicos buscando un sistema de financiación en los propios usuarios.

Realmente existen las situaciones de normal, urgencia y emergencia. De esta forma podrían ser: normal, de urgencia, emergencia y catastrófica.

Lo que haríamos sería dar más amplitud a la emergencia, ya que realmente estas situaciones requieren una actuación más rápida que la propia de urgencia actual, en la que sigue actuando el proceso administrativo, que en la mayoría de los casos resulta lento, por producirse la correspondiente demora en los créditos que impiden la celeridad que este tipo de obras requieren.

Actualmente, aparte del proceso normal de contratación está el de la concesión, como en el caso de las autopistas, por un tiempo dilatado. Esta muestra, que podríamos llamar tercera solución, consistiría en la contratación por concurso de la solución técnico-financiera de la obra correspondiente declarada de emergencia,

de forma que la propuesta podría realizarse cobrando la financiera unos intereses anuales por el capital adelantado, hasta que el Estado abonara a la misma el valor de los trabajos aprobados en el concurso.

El importe de los intereses podría hacerse a través de un impuesto complementario a abonar por los usuarios, que son los primeros beneficiados con la solución, lo cual parece lógico, y el importe de las obras correría total o parcialmente, según las circunstancias, a cargo del Estado y cuando entrara en sus presupuestos normales.

Sobre este sistema, para ser prácticos, vamos a analizar la posible solución a algunos de los problemas que han sido actualidad últimamente.

En el caso de abastecimiento de aguas o saneamiento podría buscarse la financiación para el pago de intereses en un aumento de las cuotas en el suministro de agua. Si, por ejemplo, cada habitante consume una media de 100 m³ de agua y año, en una población de 200.000 habitantes, con 2 pesetas por metro cúbico de sobreprecio, se dispondría al año de 40 millones de pesetas, los cuales, a un 15 por 100 de intereses, supondrían una posibilidad de crédito de unos 266 millones de pesetas; si se destinara parte de la sobretasa a amortización, la cual, como es normal en estos casos, fuera al 50 por 100 con el Estado, podrían realizarse obras importantes que en poco tiempo resolverían estos problemas a la vez que concienciarían de los mismos a los usuarios.

Lo mismo podrían resolverse, por ejemplo, problemas de transporte colectivo en combinación con Renfe o Metro, en los que el usuario abonaría complacientemente un suplemento en su billete, pues seguramente, y a pesar de todo, le supondría una notable economía en tiempo y dinero.

Y dispuestos a resolver problemas no queremos dejar de intentar dar una solución al problema de las carreteras. Son principalmente las redes arteriales, con sus tramos de acceso a las ciudades, las que suelen plantear serios problemas de tráfico. El procedimiento de conseguir fondos para el pago de intereses y amortización sería a base de poner un impuesto complementario a la gasolina destinada a estos fines.

Ya sabemos que el Ministerio de Hacienda es enemigo de esta solución, pero nosotros no decimos que todo o gran parte del dinero re-

caudado a través de los impuestos sobre los carburantes vayan a pasar a las obras de carreteras, sino que una pequeña parte, por ejemplo, 2 pesetas por litro, vayan a la financiación de obras de carreteras declaradas de emergencia.

Con objeto de que este dinero vaya a cubrir precisamente las situaciones difíciles, sería lógico que la recaudación se realizara por provincias y que fuera a recaer a las mismas de acuerdo precisamente con la cuantía conseguida.

No queremos hacer números, pero estamos seguros que en ciudades importantes podrían conseguirse financiaciones suficientemente cuantiosas que, sin duda, podrían acelerar la solución de los problemas en beneficio de todos.

En esta época en que se está queriendo impulsar el desarrollo regional cualquier procedimiento de este tipo concienciaría la opinión pública en cada zona y el dinero iría precisamente a resolver los problemas donde se plantearan; a la vez, las entidades financieras, atraídas por estos intereses, acudirían con el capital privado de los propios ciudadanos, generalmente de la misma localidad, a resolver los problemas que, sin duda, al ser tratados por más gente y mayores medios económicos, quedarían subsanados en corto plazo.

No queremos terminar este escrito sin referirnos a otro problema quizá algo al margen con lo tratado hasta aquí. Es sobre la ley de autopistas, en que una vez adjudicada la concesión de las mismas, se impide la actuación en la mejora de las carreteras existentes.

Es costumbre ver en los veranos los atascos y accidentes que, por desgracia, siembran nuestras carreteras, en las que las medias de velocidad que se consiguen son, en muchos tra-

mos, francamente desesperantes y, desde luego, antieconómicas.

A nuestro juicio, no tenemos derecho a que, por motivo de no perjudicar a unos intereses de unos pocos concesionarios, se haga padecer durante varios años a millones de usuarios de la carretera. Si desde que se adjudica una concesión hasta que se construye una autopista pasan cuatro o cinco años, creemos sinceramente que cualquier arreglo con mejora de las condiciones de rapidez y, sobre todo, de seguridad en la carretera existente queda sobradamente compensado económicamente.

Nos referimos a casos concretos como el de las carreteras de la costa gallega, el trayecto de Burgos-Miranda y otras carreteras costeras y de enlace, en las que el sufrido usuario tiene que arriesgarse más de lo normal para poder circular con medias en verano que apenas pasan de los 40 Km a la hora.

Como siempre, y sin afán de perjudicar a nadie, creemos que hay soluciones intermedias. Sería muy fácil, en el caso de que se realizaran reformas, el hacer una consideración sobre el aumento de tráfico posible conseguido con las mismas y compensar con el lucro cesante correspondiente a la concesionaria cuando pusiese en circulación su autopista.

No sé si todas estas cosas resultarán utópicas o pueden aportar alguna idea. Si las hemos escrito es para llevar al ánimo de nuestro Cuerpo de Ingenieros de Caminos de que nuestra obligación es de servicio a la comunidad, con la idea de que las obras públicas han de ser siempre un medio y no un fin, de forma que a medida que demos una mayor y mejor utilidad cumpliremos mejor con nuestros objetivos.