

# Infraestructures sobre costos i desviacions

JOSEP

**TÚNICA**

President d'ASINCA

**E**l sistema que tenim de licitació d'obra pública és en general correcte i ha permès la producció de gran quantitat d'obra amb qualitat acceptable. Hi ha força mecanismes de control sobre un procés que s'ha demostrat bastant fiable. Hi intervenen enginyeries, consultories per a auditories, interventors, controls de qualitat... però, independentment del cas de corrupció que aquests dies hem conegut, es detecten algunes *perversions* manifestes que requereixen millora.

L'enginyeria juga un paper molt important en l'obra pública ja que és prescriptor i facultatiu del procés. Vol dir que decideix amb criteris técnicoeconòmics com i en quines condicions s'ha de desenvolupar un projecte, quina és la millor tecnologia, quantes unitats hi ha de cada element i, per tant, el seu cost. Posteriorment durant l'execució de l'obra som responsables de dirigir i certificar que es du a terme d'acord amb el projecte aprovat. O sigui, és el responsable tècnic entre el promotor, que per a l'obra pública és l'administració, i el contractista que fa l'obra.

El projecte és un element clau en tot el procés i requereix dels recursos tècnics, econòmics i de temps suficients per al seu correcte desenvolupament. Però abans d'engegar un projecte tècnic hi ha d'haver una decisió i uns requeriments. En infraestructures la decisió sovint és política i respon a unes necessitats socials i econòmiques, que sempre haurien de contemplar l'anàlisi cost-benefici juntament amb els requeriments que són determinats per l'administració. Aquesta decisió comporta una previsió econòmica que habitualment ve determinada més per la disponibilitat de recursos econòmics que per l'anàlisi del veritable cost de l'obra desitjada. Si aquest import s'ha determinat sense els suficients estudis tècnics previs, no és correcte que el prenguem com a referent per després avaluar sobre costos.

Amb l'experiència i tecnologia actual es pot definir amb molta precisió el cost i el preu d'un projecte i d'una obra per gran que sigui. Malgrat això en la valoració de les ofertes per les adjudicacions el preu juga un pes important i sovint parlem de baixes superiors al 20%. Per tant, si el projecte és correcte, les adjudicacions que es fan per sota del preu de referència tenen moltes probabilitats de patir des-



LLUIS ROMERO

***En infraestructures la decisió sovint és política i respon a unes necessitats socials i econòmiques, que sempre haurien de contemplar l'anàlisi cost-benefici***

viacions, i en aquesta dinàmica acabar amb un cost superior al de licitació. Caldria preguntar-nos: quin sentit té promoure i qualificar positivament ofertes amb baixes per sota d'un valor de cost?

Estudis realitzats sobre el cost de construcció de xarxa de TGV per km comparatiu entre diferents països indiquen que la despesa assumida en les nostres xarxes està dintre de la mitjana i és fins i tot inferior a la d'alguns països.

El que s'anomenen sobrecostos sovint no ho són estrictament, es tracta de desviacions econòmiques sobre una previsió errònia, incompleta o que es decideix modificar. Les desviacions sobre el preu adjudicat són generalment de tres tipus: a causa de canvis del projecte, imprevistos i a causa d'errors o indefinicions.

És impossible eliminar del tot les desviacions, però quan es destina els recursos necessaris al projecte es minimitza el marge dels imprevistos, i per suposat es redueixen les indefinicions i els errors. És molt clar que els recursos estalviats en projecte generen desviacions econòmiques, retards i també prestacions inadequades en el resultat final de les obres.

Sovint la societat pensa que hi ha més corrupció en aquest sector de la que en realitat existeix. Segons el nostre punt de vista, és més important el perjudici econòmic per als fons públics per les ineficàcies descrites, les presses, els retards i les decisions errònies, que no pas per la corrupció.