Evaluación de proyectos en nuestro tiempo

escrito por Aquilino de la Parra | lunes, 5 de junio de 2023
¡Albricias querido lector! Por fin un artículo interesante en la Revista de Obras Públicas, de la que se dice «órgano de los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos», no solo de una minoría ilustrada (engolfada en la metafísica de los puentes y quizá en la cosmología escatológica). Se trata del artículo «Evaluación de la sostenibilidad de los proyectos de infraestructuras», que lleva como subtítulo «Aplicación del modelo Envision a la zona regable del Canal de Navarra». Artículo aparecido en el número 3641 correspondiente a marzo/abril de 2023.

Unas palabras sobre su autor, José E. Arizón Fanlo. En primer lugar, destacar el hecho de que se trate de un solo autor, no una multitud/turbión de ellos como aparecen en casi los demás artículos del citado número, escritos en general, de *una rodeada manera*, como decían nuestros clásicos. Los créditos sobre el autor nos informan de que es ingeniero de caminos, canales y puertos, doctor en administración de empresas, director general de la Sociedad Concesionaria de la Zona Regable del Canal de Navarra y profesor de la facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad de Navarra. Tales títulos lo acreditan muy positivamente respecto al tema del artículo. Además, nos dice que el trabajo que presenta está relacionado con su reciente tesis doctoral.

El marco del artículo es el acuerdo que suscribieron el Colegio de Ingenieros de Caminos y Tecniberia, por una parte, y el Institute for Sustainable Infrastructure (ISI), por otra, para el desarrollo del modelo Envisión de evaluación de

la sostenibilidad de las infraestructuras. En el artículo se presenta un ejemplo de su aplicación a una gran obra pública, la zona regable del Canal de Navarra, con unas 22 000 ha terminadas y unas 58 000 ha del total del proyecto. El proyecto Envisión, fue elaborado en 2012 por el ISI, y se trataba de incentivar el conocimiento y la aplicación del modelo utilizando una gran obra pública de gran alcance tanto por la inversión realizada como por el plazo de ejecución (30 años), por la extensión del territorio afectado y por el número de municipios beneficiados. Se utilizó la versión 3 del modelo, actualizada en 2018, con el que han sido verificados 300 proyectos en todo el mundo, con un volumen total de inversión superior a 170 000 millones de dólares estadounidenses.

En síntesis, el modelo se basa en el análisis de los cuatro pilares de la sostenibilidad: económico, social, ambiental y gobernanza. En su aplicación al Canal de Navarra agrupa los ítems en cinco líneas con un total de 64 créditos analizados. Vayamos a las conclusiones directamente, pues para más detalles de la evaluación se recomienda la lectura directa del artículo que es breve y muy claro.

PILARES	PUNTUACIÓN	PESO
Ambiental	31,2 %	61,8 %
Social	27,0 %	20,0 %
Gobernanza	27,3 %	13,2 %
Económico	70,0 %	5,0 %
Global	31,9 %	100,0 %

□

COMENTARIOS

La primera sorpresa que se nos presenta la tabla-resumen anterior es el escasísimo peso que se da al pilar económico, un 5%. Como era fácil de prever es, por el contrario, la

valoración parcial más alta del proyecto. Los otros pilares no son solo bajos, inferiores al 50%, sino muy bajos, por debajo del 31%, equivalentes a un suspenso sin paliativos. La calificación final, un 32% es también de un suspenso sin ningún género de dudas. La cuestión que viene a la mente enseguida es: con estas valoraciones, ¿merece la pena seguir adelante con el proyecto del Canal de Navarra? Pues en este tipo de proyectos resulta que paga la comunidad total (en este caso los españoles a través de los impuestos generales) para el exclusivo beneficio de un pequeño grupo de agricultores propietarios alimentados por el maná estatal y los fondos europeos.

En segundo lugar, ¿por qué no extender este tipo de análisis a otros grandes proyectos que arrojan grandes dudas sobre su viabilidad? Por ejemplo, analizar el polémico Traspase Tajo-Segura, que lleva más de 40 años de funcionamiento. Un primer análisis beneficio/coste ex post –realizado con datos hasta 2005– arrojó ya resultados negativos. Ahora se puede prever razonablemente que los resultados serían disuasorios respecto a nuevas inversiones de este tipo de grandes trasvases a grandes distancias con destino al riego. Asimismo, parecería adecuado analizar las situaciones de Doñana y las fresas, así como de los riegos en el entorno del Mar menor murciano, incluyendo las repercusiones sobre La Manga y demás turismo perimetral del citado Mar.

Para estos análisis resultaría muy conveniente el liderazgo del Colegio de Caminos, como árbitro imparcial, no sujeto al dictado de las grandes constructoras y sus próceres, sino al servicio de un colectivo mayoritariamente joven y profesional, mirando hacia el futuro desde un presente bien informado. La posición del Colegio no sería nueva; baste recordar su reconocido papel en oponerse a la carretera costera entre Cádiz y Huelva que amenazaba el Parque Nacional de Doñana y la circunvalación de Soria que afectaba agresivamente a San Juan de Duero. Sugerimos que una vía para abordar este tipo de

análisis sería que el Colegio convocara becas para realizar tesis doctorales sobre temas concretos de interés para el colectivo; con ello se reforzaría el papel del Colegio, hoy debilitado.

Por último, agradecer al autor del artículo que comentamos su valentía, imparcialidad y oportunidad por informar de unas conclusiones que se alejan de lo que desgraciadamente viene a ser habitual por los intereses de las grandes constructoras y sus próceres. Con estos artículos nos vamos dando cuenta de lo que hay detrás de los concursos de obras y explotación de la tan cacareada hace unos pocos años colaboración pública-privada, con autopistas sin tráfico, aeropuertos para pasear, bloques de apartamentos turísticos sobre ramblas, embalses vacíos y puertos que destrozan el litoral.