

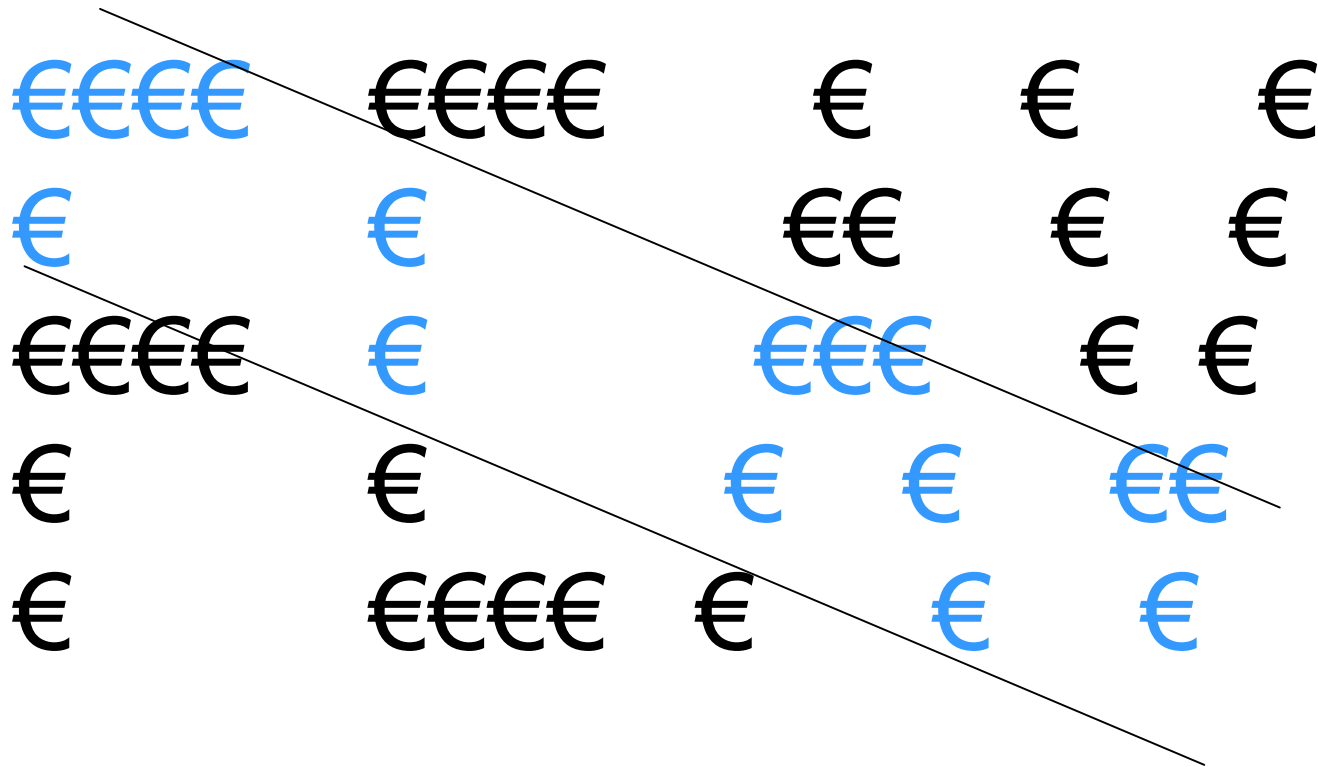
F/G

Presupuestos ■ Licitaciones ■ Adjudicaciones ■ Costes

Ferrocarril en Galicia

Informaciones oficiales

SEC
2000
-
20XY



IT

Seguimiento Económico

Xosé Carlos Fernández Díaz

08 / IV
Octub.-Diciemb.

Indice

0.1 Análisis Trimestre / Año

0.2 Finalidad y Contenido

0.3 Explicaciones y notas

1.- Licitaciones y adjudicaciones en el trimestre y acumulado del año en curso Galicia / España

2.- Licitaciones y adjudicaciones en Galicia desde el origen hasta el año 2008

3.- Inversión adjudicada por líneas en Galicia

4.- Coste de las líneas de AV en España según resoluciones de adjudicación

5.- Autorización de contratación realizadas por el Consejo de Ministros Galicia y España

6.- Presupuestos anuales del Ministerio de Fomento para Ferrocarril en Galicia / España

7.- Previsiones del coste de las líneas según la información oficial.

8.- Seguimiento del coste Global de Líneas de Galicia, (Información suministrada por el autor)

9.- Coste de las líneas según la documentación contable del Estado.

(Los apartados que están en cursiva se irán anexando en futuras ediciones)

0.1 Análisis del Ejercicio 2008

Consejo de Ministros

El importe total de inversiones en FC autorizadas en 2008, es un porcentaje importante de las de España, solo que... todas son para el Eje Atlántico, línea comenzada en 2001 y, 8 años después, no se halla ni al 50 % de ejecución. Luego estas autorizaciones llegan muy tarde y no hay porqué celebrarlas, cuando han perdido el don de la oportunidad y suenan a compensación

Licitación

500 millones de Licitación ya nos están anunciando que se avecinan nuevos años de penuria inversora. Las adjudicaciones harán bajar esta cifra y los próximos años no habrá forma de gastar presupuestos elevados más elevados que las obras que se contraten.

Adjudicación

480 millones adjudicados confirman lo anteriormente dicho. Y concentrados también en la parte central del Eje Atlántico, sobre todo entre Pontevedra y Padrón.

Presupuestos 2009:

En apariencia, el presupuesto elaborados para 2009 mejora el de 2008. En pura aritmética, el porcentaje total para ferrocarril sube un 33 %, el de inversión sube un 37 %. Pero es vana ilusión, pues las cifras asignadas o prometidas son fatuas. No se podrán gastar 250 millones en la línea Lubian-Ourense, al no poder adjudicarse las obras a tiempo. También la cantidad asignada para la línea Ourense- Santiago, 347 millones, es excesiva para una línea que se halla al 87 % en palabras de la dirección política de Fomento, lo que supone sólo necesidad de 110 millones.

Por tanto de los 837 millones presupuestados habrá que deducir 450 y nos acercaremos a la inversión real. ¿El 8 % de la Inversión estatal? Es curioso que estas obras “sobredotadas” dependan de la SEITT, organismo inútil donde los haya, que sólo sirve para demorar los plazos de ejecución, exigiendo trámites como “Encomiendas” no necesarios para el resto de las líneas de alta velocidad. El Gobierno sólo utiliza esta empresa en ciertos lugares, para determinados fines. La de Galicia es la única de Alta Velocidad, donde se está utilizando la SEITT ¿porqué?

Madrid a 1 de marzo de 2009

0.2 Finalidad y Contenido

Este IT-SEI (Informe Trimestral de Seguimiento de Inversiones) es un complemento especializado del Informe Base “IT-PAM” (“Planes y Actuaciones de Mejora” del Ferrocarril de Galicia), siendo su objeto visualizar, de modo más detallado y específico, aquellas informaciones que permiten conocer la realidad de la mejora que se está produciendo, o ha de producirse, en el Ferrocarril de Galicia, a través de las perspectivas económico-financieras que sirven para ejecutarla.

Diversos cuadros informativos relacionados en el índice, que se complementan, permiten acceder a las cifras reales que los Ministerios de Hacienda y de Fomento contemplan o gestionan para dar sustento a los trabajos de planificación, estudio, proyecto y realización de obras.

En lo tocante a planificación y previsión de necesidades financieras, este informe detalla el conjunto de líneas que componen el “Plan de mejora de la Red de FC de Galicia”. Este plan (que “no existe oficialmente”) refleja la parte del PEIT (que Sí existe, según la versión oficial, aunque no esté explicitado en ninguna parte) que da soporte para las diferentes actuaciones a ejecutar, o en ejecución, en la mejora del FC en Galicia. La prueba de la buena voluntad de este informe es que reserva un apartado exclusivo, el 7, para reflejar el importe de los Planes y Actuaciones que el Ministerio de Fomento prevé realizar en, y hacia, Galicia hasta el año 2020, fecha horizonte establecida, precisamente por el PEIT, aunque no es posible a día de hoy conocer dichas cifras y actuaciones, ya que Fomento, en el supuesto de tenerlas, nunca las ha dado a conocer. Aquí, queremos darle la oportunidad de corregir dicha carencia.

Otra parte del informe se dedica a explicitar las **cifras presupuestarias** previstas anualmente por el ejecutivo, y que posteriormente aprueba el legislativo, para dedicar al ferrocarril en España y al caso particular de Galicia. Estas cifras sólo debemos usarlas como referencia, dado lo alejado en sus valores, e incluso en sus previsiones físicas, con respecto a lo que la realidad viene mostrando machaconamente que se gasta y que se ejecuta..

La verdadera puesta en marcha de las grandes obras se inicia con los **Acuerdos del Consejo de Ministros** que autorizan las contrataciones por encima de unos determinados importes. Por ello se incluyen en un apartado ad hoc.

Y finalmente, las actuaciones administrativas de **Licitación y Adjudicación**, que dan credibilidad y sustancia a las promesas y deseos de los políticos y cargos de la Administración, se detallan en informes trimestrales (para el año en curso) y anuales para los años transcurridos con anterioridad.

Se muestran informaciones que permiten conocer – según adjudicación – el **coste cada una de las líneas del FC de Galicia**, tanto en sus facetas de consultoría como de ejecución de obra.

El informe tiene vocación de suministrar información de carácter similar para los mismos conceptos y entidades de agrupación que abarquen al conjunto de España, permitiendo así obtener ratios de referencia con relación al Estado al que pertenecemos.

0.3 Explicaciones y Notas

- 1.- Todas las **Informaciones** se facilitan en la **unidad monetaria Euro**, excepto en el cuadro de Presupuestos Anuales que recoge, para el año 2001, las cifras en Pesetas y para el 2002 en ambas unidades monetarias.
- 2.- Normalmente se facilitan las **cifras abreviadas en Millones de Euros**, con uno ó dos decimales.
- 3.- El importe de **Planificación** de cada línea **abarca** sus costes de confección de **Estudio Informativo y Proyecto**, agrupados a veces bajo el epígrafe de Consultoría.
- 4.- El importe de ejecución material de las **obras, abarca la plataforma, la vía, la electrificación, las instalaciones de seguridad y comunicaciones** y algunas obras de apoyo a la construcción, tales como las bases de montaje.
- 5.- **En ningún caso se consideran los gastos** de contrataciones destinados a suplir las funciones y responsabilidades del Ministerio de Fomento referentes a la **supervisión** de las obras, la vigilancia de la seguridad, el apoyo a las expropiaciones y trabajos de supervisión relacionados con el medio ambiente y el apoyo a las direcciones de proyecto o de obra, entre otras..
- 6.- El **coste de las expropiaciones es tradicionalmente desconocido**. No se necesitaría ningún tipo de detalle, pero al menos el Ministerio debería informar del importe total de las mismas para cada Tramo o Línea, que pudiese dar referencia sobre su coste por kilómetro.
- 7.- Los **Acuerdos de Consejo de Ministros** autorizan normalmente las inversiones superiores a 12 Millones de Euros, por lo cual el seguimiento que se pueda hacer por esta vía, aunque se aproximará al importe total, nunca será coincidente con el seguimiento detallado que se obtiene del sumatorio de las adjudicaciones.

NOTA: Recomendamos a los lectores no realizar ejercicios de búsqueda de coincidencia entre las diferentes cifras que – con evidente animo de despistar (no tiene otra explicación) – recibimos de las manifestaciones de algunos políticos, cargos ministeriales, autonómicos o locales, sobre las bondades de gestión presupuestaria, licitadora o adjudicadora de la Administración de turno.

Por principio, debido al reglamentario proceso administrativo y a sus plazos, a la ejecución plurianual de proyectos y obras y a los sistemas de abono de la Administración General del Estado, estos ejercicios de “casación” anual están condenados al fracaso.

A los cargos autonómicos y locales, que reflejan cada vez que hablan, serias carencias de formación específica sobre materias económico-financieras, plazos etc al referirse a obras de la Administración central, habría que recomendarles que no usurpen competencias que no les son propias y sobre las que desconocen su verdadera esencia y trascendencia, aplicando igual celo que ellos ponen para evitar injerencias de Administraciones de superior ámbito.