

OPINIÓN EN CONNECTICUT



Por
**ROGER
SENSERRICH**
Columnista

Connecticut necesita mejorar sus infraestructuras de transporte. Esta afirmación ha sido repetida por incontables políticos de nuestro estado desde que recuerdo, todos prometiendo importantes inversiones y grandes mejoras. Nuestro estado, para lo que es habitual en Estados Unidos, tiene una red de transporte público deficiente, pero no horrible; no es difícil imaginar que, con algunas mejoras, termine siendo útil para todos.

La buena noticia es que las inversiones han llegado. Durante los próximos años, Connecticut planea invertir más de 10,000 millones de dólares en infraestructuras de transporte. Esta es una cifra considerable que, bien invertida, puede producir importantes mejoras en la calidad del servicio.

La mala noticia, me temo, es que nuestro estado suele invertir este dinero excepcionalmente mal.

Pongamos por ejemplo el Walk Bridge, en Norwalk, parte de la línea de ferrocarril que conecta con Nueva York. El puente actual, de algo más de 200 m de longitud, fue construido hace más de 100 años y se está cayendo a pedazos. Si queremos mejorar el servicio, es necesario reemplazarlo, así que el Departamento de Transportes va a destinar 1 000 millones de dólares a construir un puente nuevo. Es una obra urgente, pero este presupuesto es completamente desorbitado. Infraestructuras parecidas en Francia, Alemania o España se construyen de forma rutinaria por menos de 100 millones.

Parte del problema (y en esta obra hay muchos problemas) es la insistencia de Metro-North en construir otro puente móvil para permitir el tráfico marítimo. A nadie se le ha ocurrido la posibilidad de hacer el puente más alto o incluso de ofrecer dinero a los pocos barcos con amarres río arriba para que se desplacen a otro lugar, haciendo el puente móvil innecesario.

El problema principal, sin embargo, va más allá. Esta clase de sobrecostos extravagantes se repiten en toda clase de proyectos, grandes y pequeños, con presupuestos cinco, ocho o diez veces mayores que sus equivalentes en otros países desarrollados. Una estación secundaria nueva en una línea existente se va a los 50 millones, cuando en Europa no pasa de cinco. Un muelle nuevo en un puerto en New London supera los 300 millones, cuando en otros países no pasa de 50. Este es un problema endémico en nuestros proyectos de infraestructuras, y es algo que requiere una solución urgente.

Primero, porque malgastar dinero es una mala idea. Segundo, y más importante, porque realmente necesitamos construir mucho más, y al coste al que construimos ahora, estas inversiones millonarias no alcanzan para hacer gran cosa. Connecticut estaba presupuestando 10 000 millones de dólares para una mejora de la línea férrea con Nueva York que reduciría los



tiempos de viaje en 30 minutos. Esto suena emocionante hasta que te das cuenta de que solo haría que la línea fuera igual de rápida que en 1950, y que, por el mismo coste, España construyó una línea de alta velocidad de 650 kilómetros entre Madrid y Barcelona. Si seguimos gastando de forma ineficiente, realmente no podremos mejorar lo que tenemos.

Los expertos, por fortuna, han estudiado en profundidad por qué algunos países construyen mucho más barato que otros. Lo que diferencia a Estados Unidos (un país que construye caro) del resto del mundo es una falta de capacidad de las instituciones para planificar, dirigir y supervisar proyectos complejos. Cuando Francia o España construyen una obra pública, su Ministerio de Transportes tiene departamentos enteros llenos de ingenieros y contables bien pagados y con décadas de experiencia gestionando proyectos complicados. En Estados Unidos, tras años de retórica antigubernamental, estos departamentos realmente no existen, y las tareas de planificación y control de obras suelen externalizarse a consultores.

¿Sabéis eso que pasa cuando vais al mecánico y os dice que hay un problema y arreglarlo cuesta mucho dinero, pero vosotros no sabéis si está diciendo la verdad o no? Este es el escenario de la administración pública aquí cuando construye obra pública.

La solución obvia, y la mejor forma de ahorrar dinero, es contratar más funcionarios. Queremos que sea el Estado quien redacte proyectos y queremos que sean ingenieros estatales quienes vigilen a los contratistas a pie de obra. Están gastando nuestro dinero, y queremos que sean nuestros empleados quienes lo vigilen, no consultores.

Hay veces que hay que gastar para ahorrar. En infraestructuras, esto es especialmente importante.

LA CARICATURA DE REINALDO



La Voz Hispana
de Connecticut
FUNDADO EL 2 DE ENERO DE 1993
PRESIDENT
NORMA RODRÍGUEZ-REYES
PUBLISHER
SULLY SANEAX
EDITOR IN CHIEF
ABELARDO KING

HARTFORD CULTURAL EDITOR
JUAN D. BRITO
NEW HAVEN EDITOR
HERNANDO DIOSA
STAMFORD EDITOR
MARICARMEN GODOY A.
SPRINGFIELD MANAGER
CARLOS RESTO

SENIOR GRAPHIC ARTIST
WILLIAM COTRINA
GRAPHIC ARTIST
JOHN A. LOPEZ

Las opiniones expresadas en los artículos, columnas, cartas, publicadas en este periódico, son responsabilidad de sus autores. La dirección del periódico se reserva el derecho de publicar, editar, u omitir cualquier material escrito recibido en nuestra sala de redacción. Los trabajos enviados a este periódico deben ser debidamente firmados por sus autores, y en los mismos debe aparecer la dirección y el número de teléfono. Todo material publicado en este periódico no puede ser reproducido, copiado, ni alterado sin la autorización de la dirección de este periódico.

Headquarter

51 Elm Street, Suite 307, New Haven, CT 06510
Tel.: (203) 865-2272 Fax: (203) 787-4023

Massachusetts Office

133 Maple Street, Springfield, MA 01105
Tel.: (413) 306-6868 Fax: (413) 306-6869

e-mail: info@lavothispanact.com

www.lavothispanact.com



ESCANEA EL CÓDIGO QR
PARA ENTRAR A LA WEB
DE LA VOZ HISPANA