



«Pienso que la primera fase de un gran programa de infraestructuras debería centrarse en la reparación de las ya existentes, lo que permitiría prepararse mejor para planificar obras de nueva planta»

MAURO F. GUILLÉN es director del Lauder Institute y catedrático de Dirección Internacional de la Empresa en la Wharton School, así como miembro del Consejo Académico de Afi Escuela de Finanzas.
Twitter: @MauroFGuillen

Infraestructuras en Estados Unidos

Cualquier persona que haya viajado por **Estados Unidos** en la última década se dará cuenta de que **las infraestructuras urbanas, energéticas y de transporte dejan mucho que desear**. Los sistemas de agua y alcantarillado sufren averías continuas y, en algunos casos, ponen en peligro la vida de las personas, como en la ciudad de Flint, Michigan, donde casi un centenar de ellas perecieron por enfermedades asociadas con la contaminación del agua. Los frecuentes apagones en California—la quinta economía del mundo por tamaño por delante del Reino Unido y detrás de Alemania—no son compatibles con su poderío tecnológico. Y la red de autopistas, y ya no digamos la ferroviaria, sufre de décadas de abandono.

Gran parte del problema tiene que ver con la fragmentación administrativa. La responsabilidad por las infraestructuras se reparte entre las autoridades locales, estatales y federales, y el modelo de financiación es aún más complejo. Es de sobra conocido, además, el enorme **problema de corrupción que existe a nivel local e incluso federal**. Todos los años desaparecen cientos de millones de dólares o no se cumplen los contratos firmados. En los años cincuenta el Presidente Eisenhower tuvo que invocar la defensa nacional como argumento para imponerse a las reticencias estatales con respecto a la red de autopistas que desde entonces cruzan el país de este a oeste y de norte a sur.

El Presidente Biden cuenta con una oportunidad de oro para solucionar un problema que se ha convertido en un cuello de botella para el aumento de la productividad. Ahora bien, una cosa será

confeccionar y aprobar un plan nacional de infraestructuras y otra completamente distinta ejecutarlo en tiempo y forma. Las empresas constructoras en Estados Unidos no son muy eficaces a la hora de construir grandes infraestructuras. Por poner un ejemplo, el soterramiento de la M-30 en Madrid, aún a pesar de todos los problemas que se produjeron, se terminó en 4 años, aunque, eso sí, con un presupuesto final ocho veces mayor que el inicial. El Big Dig en Boston, un proyecto de proporciones similares, se concluyó en 17 años, más del doble de lo previsto, y con un presupuesto final diez veces mayor que el inicial.

Pienso que la primera fase de un gran programa de infraestructuras debería centrarse en la reparación de las ya existentes, lo que permitiría prepararse mejor para planificar obras de nueva planta, con la participación de consorcios constructores internacionales. **Es muy importante que el creciente nacionalismo económico no impida un proceso de licitación abierto para que las inversiones se realicen de la manera más eficiente posible. Y aquí radica precisamente una gran oportunidad para las grandes empresas españolas de infraestructuras**, que ya cuentan con un historial de éxito en el mercado norteamericano ::