

MERCEDES FUERTES

# **LAS DESVENTURAS DEL DINERO PÚBLICO**

Elegía al principio de «riesgo y ventura»

Marcial Pons

MADRID | BARCELONA | BUENOS AIRES | SÃO PAULO

2018

# ÍNDICE

	<u>Pág.</u>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	9
<b>CAPÍTULO 1. CASTOR, LA TRAGEDIA QUE VINO POR QUERER ATESORAR ENERGÍA</b> .....	13
1. PRESENTACIÓN DEL ESCENARIO Y DE LOS PROTAGONISTAS .....	13
2. EL SEGURO Y RENTABLE TEATRO GASISTA .....	15
3. SE LEVANTA EL TELÓN: LA CONCESIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE CASTOR .....	18
4. TODA ACTUACIÓN ES COMPLEJA: LA EXIGENCIA DE VARIAS AUTORIZACIONES Y LICENCIAS .....	23
5. SE COMPLICA LA TRAMA: LOS VAIVENES DE LAS DECISIONES ECONÓMICAS .....	26
6. EXPLOSIONA LA TENSIÓN: ENTRE EL TERREMOTO Y LA PARÁLISIS.....	32
7. EL INTENTO DE BAJAR EL TELÓN.....	38
8. UNA GRAN ALGARABÍA ANTE TAMAÑO ENREDO .....	47
9. EL DERECHO QUE SALIÓ A LA SUPERFICIE Y EL DERECHO QUE QUEDÓ ENTERRADO EN CASTOR.....	51
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA.....	56
RELACIÓN DE SENTENCIAS CITADAS.....	57
<b>CAPÍTULO II. EL TESTAMENTO DE LAS AUTOPISTAS QUE QUEBRARON</b> .....	59
1. UN ENSUEÑO COMO GÉNESIS .....	59

	<u>Pág.</u>
2. EL DESPERTAR A LA REALIDAD Y LA INTEMPERIE DE LOS CONTRATIEMPOS.....	68
A) El espectacular incremento de los justiprecios de las expropiaciones.....	69
B) La sorpresa del escaso tráfico.....	72
C) Otras autovías que se mejoran.....	76
3. LA AUXILIADORA COBERTURA DEL PRESUPUESTO PÚBLICO.....	81
4. EL INFIERNO DE LOS NÚMEROS ROJOS.....	84
A) Se ciegan los canales de ayuda.....	84
B) Los procesos concursales.....	85
a) La extinción de las concesiones de autopistas.....	86
b) La protección de los expropiados.....	89
5. UNA SOLUCIÓN PROVISIONAL.....	92
6. UN GRAN ROTO PARA LAS CUENTAS PÚBLICAS.....	98
A) El compromiso de la Administración de indemnizar.....	98
B) ¿Qué consecuencias tienen los pagos de los justiprecios? ....	101
C) La pignoración de los «créditos futuros».....	105
D) La resolución y sus consecuencias.....	107
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA.....	111
RELACIÓN DE SENTENCIAS CITADAS.....	113
<b>CAPÍTULO III. EL SOMBRÍO TÚNEL DE OTRA DEUDA.....</b>	<b>115</b>
1. EL PROYECTO HISPANO-FRANCÉS.....	115
2. VAGONES DE DIFICULTADES.....	119
A) Retrasos de otras obras.....	119
B) De nuevo, la escasez de tráfico.....	121
3. EL DIFÍCIL TRAYECTO DEL PAGO DE LA DEUDA.....	123
4. TRANSBORDO: SE RESUELVE LA CONCESIÓN Y APARECE UN NUEVO GESTOR.....	125
5. UNA ESTACIÓN PROVISIONAL.....	130
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA.....	132
RELACIÓN DE SENTENCIAS CITADAS.....	132
<b>CAPÍTULO IV. ELEGÍA AL RIESGO Y VENTURA.....</b>	<b>133</b>
1. LAS MUDANZAS QUE PRESENCIA EL TIEMPO.....	134
A) Un tránsito que va domeñando peligros.....	134
B) El riesgo que se convirtió en venturosa fortuna.....	145

	<u>Pág.</u>
C) No faltan propuestas.....	149
D) La llamada de atención europea.....	152
E) La responsabilidad contractual de la Administración.....	155
2. LAS ANDANZAS CON UN PIE LLENO DE TALONES DE AQUILES.....	157
3. LAS NECESIDADES DE FINANCIACIÓN DE LAS OBRAS PÚBLICAS.....	165
4. LOS SEÑORES DEL DINERO.....	172
A) Los contratos del aprovechamiento del azogue .....	173
B) Algunas estaciones de las concesiones ferroviarias .....	181
BIBLIOGRAFÍA BÁSICA .....	192
RELACIÓN DE SENTENCIAS CITADAS.....	195
<b>EPÍLOGO. ¿ENLACE CON FUTURAS ZOZOBRAS? .....</b>	<b>197</b>

## INTRODUCCIÓN

Escribir es fruto de alguna necesidad. No tiene por qué ser grande, pero ha de tener cierta consistencia. En mi caso, este libro es fruto de la necesidad de explicar uno de los múltiples problemas que nos circundan e interrogan. Existen suficientes convulsiones que no pueden dejar indiferente a una profesora de Derecho público. Entre otras, el hecho de que se trasladen al erario público colosales deudas de proyectos fracasados. Grandes infraestructuras públicas que, tras su ejecución, han dejado un enorme agujero de deuda. Los medios de comunicación dan constante noticia gracias a la investigación de algunos periodistas. Pero tal información debía pasarse por el crisol del Derecho: ¿tantas deficiencias contiene nuestro ordenamiento jurídico para generar ese penoso resultado?

Es cierto que muchos contratos están enfangados por el lodo de la corrupción. Hay ya ilustrativos libros que denuncian malas prácticas y sus riesgos, como el que coordinó Andrés Betancor (*Corrupción, corrosión del Estado de Derecho*, 2017) o el que han escrito los editores de *Hay Derecho* que se aúnan bajo el seudónimo de Sansón CARRASCO (*Contra el capitalismo clientelar*, 2017). Pero mi estudio pretende profundizar en lo correcto porque, incluso, ante casos donde la corrupción no es aparente, hay mayúsculas deudas.

Sabemos que una de las vigas sobre las que descansa el régimen jurídico de las concesiones de obras públicas es el principio de riesgo y ventura del contratista y los ejemplos que vivimos desdican tal postulado: las venturas sí son acogidas por los empresarios pero los riesgos y sus desventuras quedan para la Hacienda Pública que somos todos. De ahí que enfocara el objetivo de mi análisis: ¿cómo se había maleado tal principio?, ¿qué es lo que queda de él?

Baltasar Gracián lo advirtió: «Varias y grandes son las monstruosidades que se van descubriendo de nuevo cada día en la arriesgada peregrinación de la vida humana. Entre todas, la más portentosa es el estar el Engaño en la entrada del mundo y el Desengaño a la salida [...] inconveniente tan perjudicial que basta a echar a perder todo el vivir» (*El Criticón III*, crisis 5). En lo que ahora me interesa: la concesión con su principio de riesgo y ventura muestra el engaño en la entrada, porque a la salida está el desengaño, las inmensas deudas.

Por ello, tras comprobar datos, documentos, normas, acuerdos, contratos y convenios, resoluciones y sentencias me decidí a resumir para el lector tres de las situaciones analizadas que le pudieran resultar algo conocidas, al tener ya una referencia por los medios de comunicación. El proyecto de almacén de gas subterráneo, las autopistas radiales y la única concesión ferroviaria hasta el momento existente.

Estos tres casos han incrementado de manera notable el peso de la deuda pública española. Lamentablemente no son las únicas concesiones de obra que han concluido con ese desastroso final. Otros proyectos públicos al amparo de la fórmula concesional han generado una cuantiosa deuda.

Por ejemplo, historia penosa ha sido el proyecto de tren de cercanías entre Navalcarnero y Móstoles que la Comunidad Autónoma de Madrid presentó en 2007 y que se frustró tres años al paralizar las obras la concesionaria, surgiendo un enmarañado enredo de conflictos con imposición de sanciones por la Administración autonómica, demanda de indemnizaciones por la empresa (que superan los 300 millones de euros), peticiones de compensaciones ante la resolución administrativa del contrato, por supuesto, el proceso concursal abierto y, lo que en este caso resulta más dramático, grandes desarrollos urbanísticos que han dejado a miles de nuevos vecinos sin conexión ferroviaria.

Junto a las infraestructuras ferroviarias también las aeroportuarias ofrecen ejemplos de fracasos. Las construcciones de los aeropuertos de Ciudad Real, Castellón o el de Murcia impulsado por una sociedad mixta (Aeromur) en la que participaba la Administración autonómica. Casi 300 millones de euros se comprometieron y tras su ejecución, en 2012, ningún vuelo despegó. La sociedad se deslizó hacia el concurso de acreedores y nos encontramos con otro enredo de conflictos jurídicos.

Y muchos más ejemplos de concesiones fallidas padecemos: Merca Ocio en Madrid, que comprometió más de un millón y medio de euros; algunas reservas de dominio público en los puertos; la concesión de la explotación de algunas desaladoras de agua marina; la bautizada como ciudad de la luz en Alicante, la ciudad del medio ambiente en Soria...

Proyectos que envueltos con el celofán jurídico de una concesión de obra pública ocultaban el amargo caramelo de una ingente deuda.

Tras el relato de solo tres historias afronto el análisis de cómo ha mudado el principio de riesgo y ventura. Cómo ha ido acomodándose a las distintas situaciones apelando a la búsqueda de un cierto reparto de infortunios, de recabar auxilios y ayudas para, al final, colocar en el platillo de la Hacienda Pública cuantiosas desventuras y desequilibrar la balanza de la equidad. Porque en muchas ocasiones eso se correspondía con fortunas para el concesionario.

Si el lector mantiene cierta curiosidad y me sigue, advertirá qué de nuevo hay en las vivencias que presenciamos, cómo se articulan las exigencias de la gran financiación para la realización de estas infraestructuras, y cómo la Historia nos ilustra sobre la aristocracia financiera —de hoy y de siempre— que se beneficia.

Una aclaración sobre el sistema de citas. He rehuido de asentar en el pie de página todas las referencias bibliográficas o jurisprudenciales que consultaba. Eran demasiadas y ofrecían una visión muy abigarrada. Parecía que el peso de la imprenta bajaba al pie, algo que quería evitar. Buscaba un texto en el que también posaran algunos ojos los no especialistas porque me he encontrado en estos años con personas curiosas, responsables y sensatas y que preguntan cómo son posibles tamaños conflictos. En qué fracasan las leyes. De ahí que optara por reducir las referencias a unas páginas finales en cada capítulo, de aquellas obras sobre las que los más interesados pueden seguir profundizando, y apuntar en un cuerpo de letra inferior alguna precisión que puede ser saltada por el no especialista.

También para la relación de sentencias he creído oportuno aligerar su referencia en el texto y recoger un listado más detallado con la cita completa a través del sistema europeo para su fácil localización.

Quiero dejar constancia de otra aclaración: este libro y el tiempo que he dedicado al estudio no ha contado con ningún apoyo financiero, en términos universitarios: ningún proyecto de investigación. Pues hace tiempo he declarado la guerra a los formularios.

Y cómo no, los agradecimientos. Muchas personas han atendido mis inquietudes sobre las desventuras del dinero público. La cita sería larga y saben que mi gratitud con ellas es más grande que las deudas públicas a las que aludo. No obstante quiero dejar aquí constancia de que me atendieron como siempre con gran eficacia los funcionarios de la biblioteca de la Universidad de León (Isabel de la Puente, Josefa Marciel, Mireya Sánchez y Roberto González). Fueron muy gratas las conversaciones con Francisco Vicent Chuliá e Isabel Fernández Torres, así como los siempre prestos comentarios de Alberto Tapia.

Javier Paniagua y José Antonio Piqueras me iluminaron el sendero de la Historia. En fin, como en todos los trabajos, mi marido es el foco permanente de sabiduría y juicio que siempre me trae sus conversaciones con los clásicos. Por estas venturas le vuelvo a dedicar mi trabajo.



# CAPÍTULO I

## CASTOR: LA TRAGEDIA QUE VINO POR QUERER ATESORAR ENERGÍA

### 1. PRESENTACIÓN DEL ESCENARIO Y DE LOS PROTAGONISTAS

La primera noticia que nos habló del «Castor» nos remonta a mirar más de veinte años atrás. Fue en septiembre de 1996 cuando se publicó en el Boletín Oficial del Estado el permiso de investigación de hidrocarburos bautizado con ese nombre a favor de la empresa «España Canadá Resources, Inc». Su objeto: realizar estudios conducentes a delimitar la posible rentabilidad de la utilización de una estructura marina como depósito.

A más de 1.700 metros de profundidad existía una conformación en el subsuelo de las aguas españolas derivada de una antigua explotación petrolífera llamada Amposta por su cercanía con la costa tarraconense y que estuvo activa entre 1970 y 1989 aproximadamente. Otro punto de referencia nos sirve también para alojar su localización, a saber, la distancia de 22 kilómetros que la separa de la localidad de Vinaroz (Castellón), cuyos vecinos serán también protagonistas de la historia.

En España existen otros almacenes subterráneos de gas: Serrablo, entre las localidades oscenses de Jaca y Sabiñánigo, y Gaviota frente a la costa de Vizcaya. También estaba proyectado el de Yela en Brihuega (Guadalajara). Las expectativas de un mayor consumo, teniendo en cuenta la gran dependencia exterior para el adecuado suministro, hacía más que conveniente contar con ciertas reservas estratégicas. Los informes del Gobierno sobre la planificación energética recogían una progresiva e imparable evolución de la demanda de gas. Así en el que abarca los años 2002-2011 se resaltaba cómo se multiplicaba el consumo de gas

que había pasado de un 11 por 100 a un 17 por 100 en solo cinco años y que la previsión era seguir incrementándose porque la media de consumo en los países europeos rondaba el 25 por 100. En la siguiente planificación del Gobierno, que comprende los años 2008-2016, los datos difieren porque se señalaba que en el año 2000 la demanda era del 5 por 100 y se había incrementado hasta el 34 por 100 en el año 2006. Sin embargo, a pesar de ese incremento se advertía ya un descenso en esa progresión, de ahí que las previsiones hasta el 2016 mantuvieran ese porcentaje de demanda.

Como en otros almacenes existentes, se pretendía inyectar gas natural comprimido procedente de un gasoducto con el fin de mantener reservas que permitieran modular ese mercado ante las fluctuaciones de la demanda. Un depósito estratégico, pues, frente a la aparición de riesgos en el suministro. Las cifras que se repetían como venturosas resumían un acopio suficiente para facilitar el suministro normal durante alrededor de cincuenta días.

Del permiso que se otorgó «a riesgo y ventura» del empresario —como se reiteraba en los títulos administrativos desde hacía décadas— conviene retener que se analizaría la calidad del almacén, se propondría su disponibilidad y rentabilidad y, además, se mencionaba que los estudios debían incorporar los datos sísmicos del campo de Amposta.

Han de pasar algunos años para que —quienes nos acercamos después de tanto tiempo a esta historia, al no seguir el día a día de la tramitación de los expedientes— conozcamos nuevos hitos de ese proyecto que van montando el escenario de la trama y acogiendo a los protagonistas.

Así, en 1998 se acordó extender su vigencia hasta septiembre de 2004 a la vez que se redujo aproximadamente un tercio el ámbito espacial. Un año antes de esa fecha, se autorizó su cesión a la empresa ESCAL UGS, S. L., sociedad integrada por la empresa canadiense Castor Limited Partnership y la española ACS; y a los pocos meses se admitió la solicitud de una prórroga hasta 2007. Modificaciones todas estas admitidas por el ordenamiento jurídico.

En efecto, la Ley de Hidrocarburos vigente en el momento de otorgarse el permiso de investigación, de 1974, establecía la eficacia de los permisos de investigación que afectaran al mar territorial durante ocho años diferenciando dos periodos: los dos primeros años de la investigación se extendería sobre toda la superficie demarcada y un segundo periodo de seis años, en el que debía reducirse la superficie original reservada un 30 por 100. Muestra de que los estudios previos debían acotar mejor el objeto de análisis. Se reconocía, además, una posible prórroga de otros tres años (art. 14). La Ley ahora vigente, que tiene fecha de 1998, reduce el plazo del permiso de investigación a seis años, sin que exista ninguna reducción de la superficie durante el mismo. Solo ante la petición de una prórroga, cuyo plazo máximo está en tres años, deberá minorarse en la mitad la extensión reservada. En fin, interesa también recordar que, en sus dos primeras disposiciones transitorias, esta Ley establece que los permisos y concesiones otorgados con anterioridad seguirán rigiéndose por las disposiciones de la ley

derogada salvo que los titulares soliciten acogerse a la nueva normativa, manteniendo su vigencia los reglamentos existentes hasta la aprobación de unas nuevas disposiciones de desarrollo.

Tal cesión y la prórroga obraron como palanca dando un notable impulso al proyecto: en enero de 2006 la empresa solicitó la concesión de la explotación del almacén Castor.

En marzo de ese mismo año el Gobierno revisó la planificación de los sectores de la electricidad y del gas establecidos para la década 2002-2011 y la elevó a la condición de infraestructura de ejecución obligatoria. Eso es lo que significaba su bautismo como categoría «A» que, además, se benefició de calificarse como «urgente». Un considerable espaldarazo político.

Otras modificaciones normativas afectaron a ese proyecto Castor. Por un lado, las mejores precisiones del régimen de los almacenes subterráneos con ocasión de la reforma de la Ley de hidrocarburos —derivada de la necesidad de incorporar la nueva regulación contenida en una Directiva europea dirigida a mejorar el mercado del gas—. En concreto, un precepto reconoció el derecho al almacenamiento de hidrocarburos en el subsuelo concedido, el derecho a la extracción de los hidrocarburos existentes, reiterando el plazo tradicional y común de tales concesiones, treinta años con dos posibles prórrogas de diez años cada una (nuevo art. 25 bis de la Ley introducido por la reforma de 2 de julio de 2007).

Por otro lado, amparó ese proyecto una modestísima Orden Ministerial que estableció las retribuciones a las que tendrían derecho los concesionarios de los almacenes subterráneos de gas natural.

Conviene detenerse en este aspecto con el fin de recordar su justificación, pues resultará muy relevante en esta trágica historia.

## **2. EL SEGURO Y RENTABLE ESCENARIO GASISTA**

Hace décadas que se liberalizó el sector del gas con la aspiración de facilitar un adecuado mercado energético. No obstante, el marcado interés del correcto suministro justifica pese a todo una intensa intervención pública en su desarrollo.

Tal medida se impulsó desde el Derecho europeo preocupado por favorecer la libre circulación del gas con el fin de generar un mercado interior de la energía, lo que hacía conveniente la entrada de empresarios, así como garantizar el suministro a los usuarios (Directiva 98/30, de 22 de junio). Años después una importante reforma insistió en la necesidad de facilitar el acceso a las redes, la separación en la gestión de las diversas actividades y la seguridad del abastecimiento. Aspectos

que amparaban una necesaria intervención pública y que se manifestaban en un amplio abanico de posibles facultades con el fin de acoger las diversas tradiciones y tendencias de los Estados miembros. De manera especial, esa intervención pública debía dirigirse a la determinación del método y criterios para fijar los peajes de acceso a las redes por quienes no eran titulares de las mismas, así como a la atención de la financiación de aquellas inversiones que se consideraban necesarias y, todo ello, amparando tanto su viabilidad como una cierta rentabilidad. La normativa europea insistía en que las autoridades nacionales debían establecer una metodología que determinara el cobro de peajes, cánones o tarifas que permitieran «realizar las inversiones necesarias en las redes» de forma que garantizaran su viabilidad (art. 25 de la Directiva 2003/55, de 26 de junio, hoy ya derogada y sustituida por la Directiva 2009/73, de 13 de julio).

Son, por tanto, los Estados miembros los que deben elegir el concreto modelo de intervención en la economía del sector del gas. En España se optó por un sistema de gran intervención al regularse los peajes así como otras retribuciones por distribución y transporte en unos términos que podríamos calificar como algo peculiares.

Porque, en principio, se reconoce a todos los titulares de las instalaciones —ya sean de regasificación, transporte y almacenamiento— el derecho a «una retribución por el ejercicio de sus actividades dentro del sistema gasista en los términos establecidos en el Capítulo VII de este Título de la presente Ley» (art. 67 LH). Una remisión que solo nos lleva a conocer los amplios lindes de un campo inicialmente yermo de cualquier precisión. La regulación que se anuncia en esa Ley simplemente no existe. Así, cuando localizamos ese Capítulo VII podemos leer de nuevo:

«Las actividades destinadas al suministro de combustibles gaseosos serán retribuidas económicamente *en la forma dispuesta en la presente Ley* con cargo a las tarifas de último recurso, los peajes y cánones que se determinen por el Gobierno, y a los precios abonados».

No hay ninguna referencia a esa «forma dispuesta». Únicamente genéricas consideraciones de asegurar la recuperación de las inversiones realizadas y facilitar una razonable rentabilidad de los recursos financieros invertidos. Pautas que no parecen, además, la mejor solución para que se incentive «el desenvolvimiento eficiente de las instalaciones», tercer y último criterio general mencionado (art. 92 LH).

Es decir, un enorme y amplio espacio de vacío legal, lo que significa en términos jurídicos: una auténtica deslegalización.

Veremos cómo esa situación hubo de cambiar ante la pesada carga que va creciendo para los consumidores. Pero no debemos adelantar

futuros acontecimientos de este drama. Dejemos que nos los muestre el tiempo.

En consecuencia, durante muchos años ha sido el Gobierno el que ha decidido el régimen económico de todos los derechos por los costes teniendo en cuenta las dilatadas posibilidades de regulación al no existir corsé alguno de criterios. Así, sucesivas disposiciones han incidido en ese mercado del gas y trenzado la red de seguridad de las inversiones y su rentabilidad. Un sistema ciertamente complejo.

En concreto, se aprobó el Real Decreto 949/2001, de 3 de agosto, que es el que regula el acceso de terceros a las instalaciones gasistas y establece un sistema económico integrado del gas natural. En el mismo se menciona que se atenderán los costes de inversión, operación, mantenimiento, disponibilidad, utilización y aquellos «otros necesarios para el desarrollo de actividades» porque será el ministro competente, tras el Informe de la Comisión Nacional de Energía, el que fije los costes a retribuir mediante una modesta Orden Ministerial.

Con relación a la retribución de los almacenes subterráneos de gas natural, la Orden Ministerial tiene fecha de 29 de diciembre de 2006. La anterior regulación no había atendido a la retribución de esas instalaciones y, según el Ministerio, ello podría suponer «una barrera para el desarrollo de estas inversiones». De ahí que se reconociera una retribución por almacenamiento que incluía, entre otros elementos: el coste de inversión anual, los costes de operación y de mantenimiento, teniendo en cuenta el gas inyectado y el extraído... Para calcular las amortizaciones se consideraba una vida útil del almacén de cincuenta años y se previó una generosa rentabilidad —del 7,21 por 100— como tasa financiera para aquellos almacenes puestos al servicio antes de la entrada en vigor de la Orden ministerial. En numerosas ocasiones se ha modificado esta disposición. Lo iremos viendo al avanzar en el calendario.

Esta intervención integral y bastante intensa encontraba cierta justificación en los inicios del proceso de liberalización del mercado, en la necesidad de incrementar las instalaciones para un adecuado suministro... Sin embargo, el paso del tiempo permite advertir que contiene una debilidad mayúscula: acoge cualquier instalación o inversión dentro de ese sistema y le garantiza la recuperación de costes además de una sustanciosa retribución.

Es más, como han explicado los especialistas, el hecho de que los costes e ingresos se hayan considerado de manera separada, como piezas entre sí desencajadas, ha originado unos efectos muy perversos. Porque, en principio, los titulares de las redes no podían oponerse a que se realizaran nuevas instalaciones e inversiones —aunque su utilidad fuera incierta— ya que sería retribuida por el sistema en su conjunto sin que asumiera ningún riesgo el promotor. Es la Administración Pública la que decide si se incorporan nuevas infraestructuras o instalaciones a

la red gasística garantizando su retribución. Una decisión que requiere unos estudios más que fundados sobre su necesidad o, al menos, utilidad porque se trasladaba a la caja común del sistema su retribución. Probablemente, si se hubiera implicado en esa decisión quien tenía que asumir el coste, se hubiera analizado mejor su necesidad, viabilidad y financiación. Adoptar decisiones de las que han de responder económicamente otros tiene su gracia pero también sus riesgos.

Esa alegre incorporación de nuevas instalaciones, a las que había que asegurar una rentabilidad, ha sido una de las causas del galopante incremento de los costes del suministro y no parece del todo justificada. Que se califique el sector gasístico como un servicio «de interés económico general» no ha de significar que se acojan bajo el sistema nuevas instalaciones y negocios de manera acrítica a los que siempre haya que asegurar una rentabilidad económica. Otras muchas actividades mercantiles mantienen también cierta relevancia y no se garantizan ni sus inversiones ni su rentabilidad. ¿Qué se pensaría si cualquier empresario tuviera asegurado el retorno de todos los gastos de establecimiento además de una rentabilidad mínima anual? ¿Si cualquier entidad financiera o inversor bursátil contara en todo caso con una red de protección de sus inversiones, sin padecer rasguño alguno de disminución y, además, con una alta rentabilidad asegurada?

Pues eso es lo que ha ocurrido en este ámbito. El sistema español ha consentido la realización de inversiones gasísticas con toda garantía financiera, sin riesgo y una sustanciosa rentabilidad. Siempre se podían apuntar nuevos costes a la regulación de peajes y tarifas.

Las iniciativas de inversiones derivaron en una especie de carrera sin sentido, como de una liebre mecánica, que con celeridad hacía avanzar el déficit de tarifa sin que los galgos de los costes consiguieran alcanzarlas ni atraparlas.

Quien continúe con la lectura de este drama advertirá los cambios de timón que el Gobierno ha afrontado para sortear estas situaciones. Ahora no los descubro. Preferiría que el lector siguiera conociendo los acontecimientos que se sucedieron.

### **3. SE LEVANTA EL TELÓN: LA CONCESIÓN DE LA EXPLOTACIÓN DE CASTOR**

La tramitación de la solicitud de concesión fue acompañada de anuncios que difundía la empresa dando noticia de las inversiones previstas. A los inicios de ese año 2007 alrededor de 500 millones de euros que se elevaron en mayo a la cantidad de 895 y en diciembre de ese mismo año superaban ya los 1.200 millones de euros. Una cifra que seguirá engordando como veremos.