Erdogan prohíbe al sector privado contratar en divisas, ¿Y al Estado?

Por: Antonio Cuesta
Globalizacion, 17 de septiembre 2018
Prensa Latina 14 septiembre, 2018

Región: Medio Oriente
Tema: Política

El presidente de Turquía, Recep Tayyip Erdogan, firmó el 13 de septiembre un decreto presidencial por el que se prohíbe a empresas y a particulares firmar contratos de compra, venta y alquiler de bienes muebles e inmuebles y de leasing de vehículos en moneda extranjera.

La drástica medida, que además dará un plazo de 30 días para actualizar todos los contratos actualmente en vigor, trata de evitar el uso de las divisas en los intercambios comerciales y profesionales que se dan en la economía nacional potenciando el uso de la lira turca.

El borrador de la propuesta fue anunciado el 29 de agosto por el ministro de Economía y Finanzas, Berat Albayrak, aunque en un principio pareció estar circunscrito al arrendamiento y venta de locales, cuyos alquileres fijados en divisas suponen el 80 por ciento de los contratos en los centros comerciales.

Por tal motivo, un buen número de propietarios y pequeñas cadenas de distribución minorista llevaron a cabo el pasado 10 de septiembre una protesta, cerrando sus puertas durante media jornada en varios centros de Estambul, como medida de presión para agilizar la puesta en práctica de la norma.

Al mismo tiempo los representantes de las principales marcas minoristas de Turquía elogiaron la decisión del gobierno y pidieron su rápida implementación, debido al grave perjuicio que les supone la drástica depreciación que está sufriendo la lira desde hace varios meses.

Fuentes consultadas por Prensa Latina explicaron que en poco más de dos años los alquileres en divisas duplicaron su valor con respecto a la moneda turca, lo que significó un grave quebranto en las cuentas del comercio minorista, con el agravante de que la cotización de la lira no parece encontrarse en el camino de su recuperación.

Pero si el sector privado encuentra razones en el decreto presidencial para lanzar un mensaje de alivio, no ocurre igual en el sector estatal donde los contratos de explotación de las grandes infraestructuras que se están construyendo en el país, fundamentalmente en la ciudad de Estambul, suponen una pesada carga para las arcas públicas y seguirán pagándose en divisas.

Desde 2013 Erdogan ha puesto su firma en grandes proyectos basados en un modelo de asociación público-privada (PPP) que a cambio de 25 años de derechos operacionales, las compañías se comprometen a pagar una renta establecida pero con un nivel de ganancias garantizado por el gobierno.

Estos acuerdos son una privatización encubierta de las infraestructuras públicas, pues si bien el Estado sigue siendo el propietario, la transferencia de los derechos de explotación y uso a las empresas privadas son un pingüe negocio al contar con beneficios garantizados, además, en moneda extranjera.

Tres de los cuatro proyectos más grandes se encuentran en Estambul, la ciudad más importante de Turquía: el tercer aeropuerto, el Túnel Eurasia y el puente Yavuz Sultan Selim sobre el Bósforo, forman parte de un plan interconectado junto con el Canal Estambul, una vía acuática artificial que conectaría el mar de Mármara con el mar Negro y que todavía está en la etapa de planificación.

El gobierno se jacta de que estos y otros megaproyectos se realizan sin comprometer el dinero público, sin embargo partidos políticos, colegios profesionales y grupos de la sociedad civil sostienen que las propuestas no son rentables, factibles o sostenibles.

En su informe de 2015 el Tribunal de Cuentas indicó que los riesgos asumidos por el ejecutivo bajo contratos PPP deben mostrarse en el sistema contable para permitir un análisis financiero completo, incluyendo la carga que en el futuro los proyectos tendrán sobre las finanzas públicas y la capacidad del gobierno para cumplir con tales obligaciones.

Estos proyectos implican para los contratistas, tanto locales como extranjeros, una ganancia mínima garantizada sin importar cómo funcionen las concesiones una vez que estén operativos.

A modo de ejemplo, el proyecto de autopista entre Gebze, en el extrarradio de Estambul, e Izmir implica una garantía de unos 13 mil millones de dólares para los contratistas que tendrán los derechos operacionales durante 15 años, las del tercer aeropuerto de Estambul ascienden a seis mil 300 millones de euros durante los primeros 12 años y las de túnel de Eurasia cubren 70 mil vehículos diarios.

Los cálculos se basan en pronósticos de crecimiento económico del país para los próximo años, de al menos cuatro o cinco por ciento anual, y estimaciones de uso de las distintas infraestructuras, pero en la práctica ambas proyecciones resultaron poco realistas por lo que el Tesoro ya comenzó a pagar en divisas las sumas garantizadas a las compañías, abriendo agujeros negros en el presupuesto.

En el caso del nuevo aeropuerto de Estambul, será construido por etapas y está programado que entre en funcionamiento el próximo 31 de octubre y alcance su pleno rendimiento en 2028, cuando se completen todas las fases de edificación, con una capacidad para 200 millones de pasajeros anuales.

El proyecto también garantiza al consorcio IGA, el grupo empresarial que gestionará la terminal aérea, unos 93 millones de euros si el número de pasajeros no supera los 80 millones por año y 154 millones de euros si el tránsito se sitúa por debajo de 68 millones de pasajeros.

Cabe destacar que el tráfico en el actual aeropuerto internacional de Atatürk fue de alrededor de 60 millones de viajeros promedio durante los últimos cuatro años, lo que de nuevo pone en evidencia, por demasiado optimistas, los cálculos gubernamentales.

Es probable que pese a los esfuerzos del ejecutivo de tratar de evitar la volatilidad de la lira mediante propuestas impactantes, los mayores problemas los sufran las cuentas públicas

procedentes de los agujeros negros en los que se han convertido los megaproyectos PPP ya operativos, o los que aún están en construcción y entrarán en funcionamiento en los próximos años.

Antonio Cuesta

La fuente original de este artículo es Prensa Latina
Derechos de autor © Antonio Cuesta, Prensa Latina, 2018

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Antonio Cuesta**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca