

<https://info.nodo50.org/El-escandalo-de-las-obras-publicas.html>



El escándalo de las obras públicas en España

- Noticias - Noticias Destacadas -



Fecha de publicación en línea: Lunes 30 de mayo de 2011

Copyright © Nodo50 - Todos derechos reservados

A lo largo de los últimos años, hemos vivido la explosión de las obras públicas al calor del dinero europeo. Todas ellas, mayoritariamente a cargo del Estado y con la finalidad de satisfacer las apetencias del politiquillo de turno. Todas las ciudades españolas tenían que tener autopistas, Aves, pantanos, aeropuertos, universidades... si no era un fracaso político.

El franquismo supuso para este país un atraso en todos los conceptos tanto, político, social como económicos. Carecíamos de unos medios de comunicación escasos y malos. Como consecuencia, esto lastraba las posibilidades de desarrollo en todos los aspectos del país.

En vez de hacer un análisis serio de lo que hacía falta al país y plantear planes para un desarrollo lógico y equilibrado, teniendo en cuenta los costes económicos, medio ambientales, sociales, etc., los políticos tanto del PSOE como del PP, desarrollaron una política del cemento, sin ningún tipo de evaluación de lo que significaba cada obra a realizar, ni su viabilidad económica posterior ni su impacto social ni medio ambiental de dichas obras.

Como pueden ver, cuando se acercan las elecciones, asistimos a la fiesta de las inauguraciones de obras públicas: aeropuertos sin aviones, AVES completamente ruinosos, autopistas en bancarota, pantanos que no cumplen su finalidad cual es la prevención de riadas (cuenca del Guadalquivir como último ejemplo), universidades que ya no tienen alumnos...

Veamos algunos ejemplos de aeropuertos, en los que se ha gastado grandes cantidades de dinero en construirlos y en mantenerlos y cuya utilidad es nula: Lleida, Huesca, Salamanca. León, Castellón etc. Así no es de extrañar que las empresas públicas sean deficitarias. En total en el país hay 48 aeropuertos.

Sirva como ejemplo de la irresponsabilidad económica en muchas obras públicas, que por cada pasajero que ha aterrizado en el aeropuerto de Huesca ha costado a la Hacienda pública unos 700 euros por pasajero

¿Cabe mayor despilfarro?

Esta fiebre por el cemento en los aeropuertos, tienen claros beneficiarios, las constructoras. Estas, además de obtener beneficio por la construcción, han especulado con los terrenos cercanos, donde han obtenido grandes plusvalías a cuenta de polígonos industriales y urbanizaciones.

AENA ha invertido 16.000 millones de euros en los aeropuertos en los últimos ocho años, pensando que el número de pasajeros pasaría de los 165 millones de 2008 a 311 millones en el año 2020. Sin embargo, las pérdidas que presenta AENA, en 2009, son de 468 millones de euros.

Los expertos consideran que, para que un aeropuerto sea rentable, es necesario un tránsito de cuatro millones de pasajeros anuales. Sólo quince aeropuertos superan los tres millones de pasajeros en el año 2009.

Las perspectivas de los tres aeropuertos privados, Ciudad Real, Castellón y Murcia son tan negras que se duda de su continuidad, incluso antes de inaugurarse. A pesar de ser privados, ya saben quién pagará estos despropósitos, el Estado. Las cajas de ahorro de la zona, tienen mucho que ver, si no que se lo pregunten a la antigua Caja de Castilla la Mancha, que ha quebrado y el FROB ha tenido que salir a su rescate. En la quiebra de esta caja, mucho

tiene que ver este aeropuerto.

Como analiza Germán Bel en su libro, acusa a la política llevada por Fomento, planteando que se ha tirado el dinero en aeropuertos, así como en el AVE. Tenemos la red más larga del mundo con el menor número de viajeros. No se ha hecho una política de transporte, sino una política de marca: deslumbramos al mundo con las mejores terminales. Hemos querido maravillar y esto nos ha llevado a la mayor tasa de paro de la Unión Europea y con AENA como la empresa aeroportuaria que más dinero pierde del mundo.

El problema actual ya es muy grave, pero lo peor está en el futuro, pues tanto AENA (aeropuertos) como ADIF (ferrocarril) usan unos criterios contables con amortizaciones a largo plazo crecientes, de tal manera que apenas amortiza al principio. Dentro de unos años, las facturas serán de escalofrío y eso tendrá consecuencias en nuestro futuro económico.

El presupuesto del AVE, ronda actualmente los 97.000 millones de euros, entre lo construido y lo que ya está aprobado para su realización. Tendremos la mayor red de AVE del mundo, pero un pésimo sistema ferroviario, tanto de pasajeros, transporte y de cercanías. Si se hubiera invertido en estos sectores estas cantidades que se ha hecho en el AVE, nuestro futuro sería muchísimo mejor. Por ejemplo, si se hubiera invertido en los sistemas ferroviarios urbanos de las grandes ciudades, se generaría muchísima más ocupación, se habría democratizado el transporte público, evitando de paso el caos urbano actual y los grandes problemas medio ambientales (ruido, aire....) que genera el coche en las ciudades.

Mientras un km de ferrocarril cuesta tres millones de euros, el km del AVE ronda entre los 12-35 millones según la orografía.

El AVE español es el mayor desastre económico en el último siglo y supone una carga insoportable para los presupuestos actuales y futuros del Estado. ¿Por qué? Los ingresos que se obtiene por la venta de billetes, no llegan a cubrir un tercio del coste real del billete, así que los dos tercios restantes van a cuenta de los presupuestos del Estado. Por cada euro que paga el viajero del Ave, significa que el Estado añade dos más.

¿Es el AVE sostenible económicamente? ¿Es de justicia social el AVE?

Paremos ya los AVES, pues hacen peligrar nuestro futuro.

Según los estudios de la Unión Europea, la alta velocidad no es rentable por debajo de los nueve millones de pasajeros anuales por línea. El recorrido más utilizado en España es el de Madrid-Barcelona que en el año 2009 llegó sólo a los 5,3 millones de pasajeros.

Sirva como ejemplo que la línea París-Lyón tiene 25 millones de pasajeros anuales y los billetes son mucho más caros que los de España y esto hace de esta línea que sea rentable.

Como dice Antón Costas "El peso de las consideraciones políticas centralistas en el diseño y financiación de las estructuras de transporte ha creado un capitalismo con sobredosis de negocios subsidiados, que son un pesado lastre para la competitividad de la economía española, así como para el control de déficit público".

En necesario y con carácter urgente el replanteamiento de todo el desarrollo del AVE.

La primera consecuencia debería ser parar todo su actual desarrollo y pasa por no empezar nuevas obras. El segundo paso, sería abordar de una forma sería una reconversión económica de todo el transporte, ver carencias y posibles soluciones. Hay que rentabilizar socialmente las infraestructuras ya existentes, potenciando el mundo del transporte ferroviario para intentar recuperar parte de la inversión ya realizada y disminuir el transporte por carretera, para evitar los costes medio ambientales y económicos que representa, e intentar solucionar los problemas que padecen millones de españoles en sus desplazamientos diarios en las grandes ciudades.

Fuente original: [Edmundo Fayanas Escuer en Rebelión](#)