

## **AVEs, Aeropuertos, Autopistas y Tranvías: La Cleptocracia arruina España**

En este artículo se propone describir una parte importante del origen de la actual ruina de la cuentas públicas y poner de manifiesto la forma de operar de nuestros "gestores" políticos, con comportamientos que en cualquier país "civilizado" como Alemania, sería penados con la cárcel e inhabilitación de cargo público de por vida, pero que en España es la tónica general.

Voy a dar un repaso, no sistemático, a la inmensidad del despilfarro, de los "pelotazos" que se han dado en los temas de infraestructuras públicas, las cuales tienen no poca culpa del problema de no sostenibilidad del déficit público y que, contrariamente a lo que debería pensarse, esta misma dinámica continúa en la actualidad, pues tenemos exactamente a los mismos políticos, que continúan sin freno los proyectos faraónicos y ruinosos, método seguro para los "pelotazos" a los que son tan adictos nuestra clase política, a pagar en una primera fase por el crédito de bancos y cajas de ahorro, luego a través de la deuda pública y por último vía los "rescates" del BCE, es decir, por los ahorradores alemanes, que no es de extrañar que estén ya algo hartos de una dinámica que amenaza con llevar a todos los países de la UE, incluida Alemania, al abismo.

El objetivo que persigo con este post es que los españoles nos concienciamos de una vez por todas de que el dinero es un bien muy escaso en nuestro país, que España es un país POBRE, que lo que se gaste en proyectos lujosos, como nuestros flamantes AVE's o en los aeropuertos, saldrá de las pensiones, de los recortes en la Seguridad Social, de los impuestos que destruyen nuestra competitividad (vía inflación) y arrastran a los salarios a una espiral descendente, y en suma a costa de todo lo que mejora las condiciones de vida de la población.

Que nadie "regala" nada, que cuando se dice alegremente, "no pasa nada eso lo paga el Estado" o "lo paga la Junta" o la que más me gusta: "eso lo paga Europa" es que no se sabe lo que se está diciendo, todas y cada una de las inversiones, de los costes de las administraciones, LO PAGAMOS NOSOTROS, con nuestros impuestos o con la destrucción de las condiciones sociales y el futuro de nuestros hijos, que no os quepa la menor duda.

Por otro lado nunca insistiré demasiado en que todo ese afán de los políticos de realizar esas inversiones faraónicas no derivan de la búsqueda del "bienestar común", no se trata de una mala interpretación de ese bienestar, NO; el motivo fundamental son los jugosos beneficios económicos personales que se obtienen en esos mega-contratos, en suma se tratan de "pelotazos" en toda regla, a lo cual son completamente adictos nuestra Cleptocracia política, aún a costa del hundimiento de todo el país, lo cual les trae sin cuidado. Como "subproducto" de esos pelotazos, además se consiguen votos, pues en la tremenda incultura de la población, ésta interpreta que esas infraestructuras ruinosas les benefician, pues "crean empleo" y mejoran el "bienestar" de la zona. ¡Qué equivocados están y a qué alto precio lo pagaremos todos!

Bueno es hora de hacer un recorrido por ese inmenso agujero negro de derroche en que se han convertido las infraestructuras de nuestro país en los últimos 10-12 años, y la verdad uno no sabe por dónde empezar dada la magnitud del despropósito.

## La "Champions Leage" de los AVES's

En el año 1999, el gobierno de Jose M<sup>a</sup> Aznar presentó el Plan de Infraestructuras 2000-2007 donde se planificaron la construcción de 7.200 Km de líneas de alta velocidad (AVE) con el objetivo último de unir todas las capitales de provincia y todas las ciudades grandes con Madrid; ese fue el pistoletazo de salida para el inmenso despilfarro en el que estamos inmersos ahora, pues los sucesivos gobierno del PSOE, a partir de 2004, no hicieron sino recoger el testigo de esa misma dinámica con mayor entusiasmo aún, pues en el fondo ambos partidos, dejando aparte matices de índole "lingüística" (epidérmica), operan bajo los mismos intereses y con la misma dinámica de "clase".

Creo que es interesante poner en perspectiva qué significan esos 7.200 Km inicialmente planificados y que se están ejecutando en el contexto mundial, para ello adjunto una tabla con las extensiones de las líneas de alta velocidad (más de 250 Km/h) de los países que las han construido hasta la fecha en 2010 :

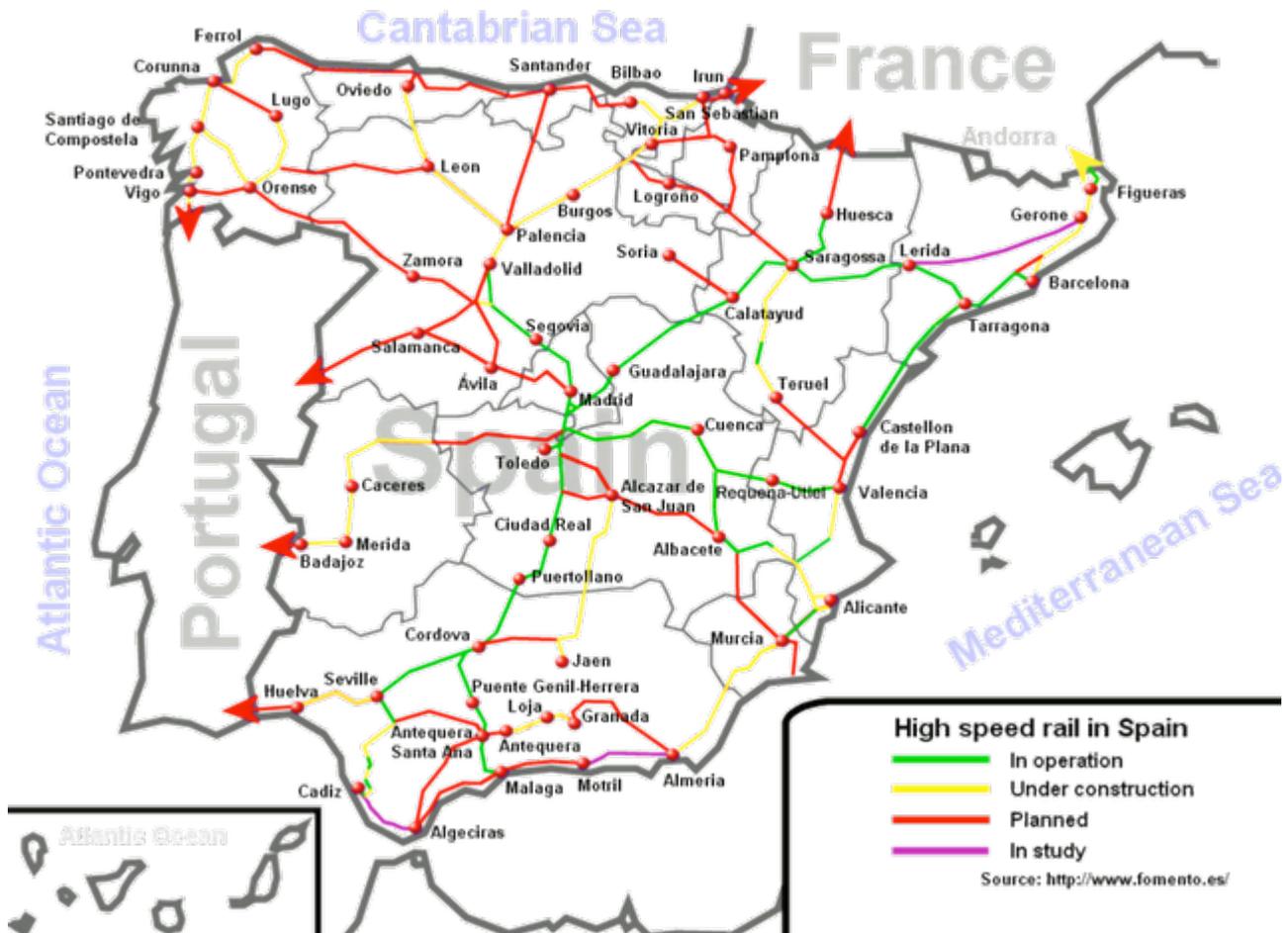
País	En servicio (km)	En construcción (km)	Total País(km)
China	4234	6696 (aprox.)	10025 (aprox.)
España	1963	1781	3744
Japón	1906	590	2496
Francia	1872	234	2106
Alemania	1032	378	1410
Italia	923	92	1015
Turquía	235	510	745
Corea del Sur	330	82	412
Taiwán	345	0	345
Bélgica	209	0	209
Países Bajos	120	0	120
Reino Unido	113	0	113
Suiza	35	72	107

Como puede verse, España es el 2º país del mundo en líneas de alta velocidad, sólo superada por China, inmenso país muy poblado, y es que España tiene una red con una extensión en uso y construcción muy superior a las de Japón, Francia y Alemania, países todos ellos con una renta per-cápita y una población mucho mayor que la española.

En Mayo de 2009 el Secretario de Transportes norteamericano Ray LaHood visitó nuestro país, invitado por el Ministerio de Fomento, al objeto de conocer las líneas de alta velocidad españolas, le gustó mucho el funcionamiento de las instalaciones, pero al revisar los costos de inversión y mantenimiento les dijo "**¡Ustedes son muy ricos!**", y según parece también añadió "nosotros no nos lo podemos permitir", ¡y hablamos del país más poderoso y rico del planeta, con un PIB 15 veces mayor que el español!. Esto nos puede dar una idea de la clase de locura y despilfarro que han cometido los gobiernos españoles de la última década.

Hasta la fecha el gasto comprometido es de unos 50.000 millones de euros, de un total de más de 82.000 millones, comparado con esto, hay que tener en cuenta que el Ministerio de Economía cifró en 1.530 millones de euros el [ahorro por la congelación de las pensiones](#), lo cual puede dar una idea de la magnitud del despilfarro comparado con el ahorro previsto gracias a las medidas brutales de ahorro, vía recortes sociales, que se están tomando siempre a costa de los más desfavorecidos.

Veamos, a diciembre de 2010, como están distribuidas las líneas de AVE en operación, en construcción y en proyecto:



Como puede verse se están construyendo líneas tan "imprescindibles" como la Zaragoza-Teruel, la Cáceres-Badajoz, Alcazar de San Juan- Jaén, etc...todas ellas de urgente necesidad, cuando las comunicaciones con las vías principales aún no están en construcción y sólo están "planeadas" y es de esperar que el sentido común (es decir, los alemanes) acaben con el despilfarro que se está cometiendo ahora.

Por otro lado a principios de Julio nos hemos enterado de que Fomento ha cerrado la primera línea de AVE por deficitaria, se trata de la [línea directa Toledo-Cuenca-Albacete](#), por ser muy deficitaria al sólo llevar de media unos 9 pasajeros/día. Esta línea, según Fomento, tenía unas pérdidas de 18.000 euros/día (costos operativos, no se incluye la amortización de la inversión) y su construcción costó la "minucia" de 3.500 millones de euros, comparad eso con el "ahorro" por congelar las pensiones (en realidad no es una "congelación", sino es una bajada de las pensiones, pues en España tenemos un IPC que siempre está por encima del 3%).

Adjunto una fotografía de uno de los trenes de este trayecto para dar una idea de su nivel de ocupación:



Claro los alcaldes de la zona han puesto el grito en el cielo, al igual que muchos usuarios, pero ¿hasta cuando vamos a tener una visión tan corto-placista y absurda de nuestros legítimos intereses que no hacen sino engordar a los corruptos a nuestra costa?

Otro ejemplo es el AVE a Valladolid, cuya inversión ha sido de 4.200 millones de euros y hasta el mismo ministro de Fomento José Blanco reconoce que está muy lejos de ser rentable, lo cual puede dar una idea de lo desastroso que debe ser en realidad. En 2010 el número de usuarios de los trenes AVE entre Madrid y Valladolid fue de 119.000 viajeros/año, es decir, la ocupación está por debajo del 25% de la capacidad de la línea, y ya hemos visto que estas líneas requieren mover a MILLONES de personas para que sean rentables, dado el coste estratosférico de la infraestructura y su mantenimiento.

En realidad no es sólo que la línea de Toledo-Cuenca-Albacete o la de Madrid-Valladolid sean deficitarias, es que TODAS las líneas AVE de España son deficitarias, desde la de Madrid-Barcelona hasta la primera que se construyó de Madrid-Sevilla, y por supuesto la reciente Madrid-Valencia, y ese es el motivo de que países como USA no apuesten aún por esta infraestructura y países tan ricos y poblados como Japón, Alemania o Francia sólo tengan unas pocas líneas en servicio y no tengan previsto grandes ampliaciones (ver tabla de más arriba).

La realidad es que la inversión en las líneas de AVE es muy costosa, como también lo es el mantenimiento de las líneas (del orden de 33.000 euros/Km y año, según la UIC sólo en las infraestructuras, no en los trenes en sí), y hace que como regla normal de cálculo se estime que para que una línea de alta velocidad sea rentable, debe transportar a del orden de 6 millones de pasajeros al año en trayectos de 400-700 Km,

actualmente sólo se aproxima a esa cantidad la línea Madrid-Barcelona que mueve del orden de 5 millones de pasajeros, pero podemos estimar lo que va a ocurrir con las líneas como por ejemplo la de Madrid a Santander, que tienen que atravesar la Cordillera Cantábrica, con el coste impresionante que eso supone, para mover a un número irrisorio de pasajeros.

Adjunto tabla de costes de mantenimiento de las infraestructuras de los trenes de alta velocidad (no se incluyen las de los propios trenes que es una partida también muy grande) en 2005:

**CUADRO 4.1: Costes de mantenimiento de la infraestructura por países**

	Bélgica		Francia		Italia		España	
		Porcentajes		Porcentajes		Porcentajes		Porcentajes
Kilómetros de vía simple	142		2.638		492		949	
Mantenimiento de vías	13.841	43,7	19.140	67,3	5.941	46,0	13.531	40,4
Electrificación	2.576	8,1	4.210	14,8	2.455	19,0	2.986	8,9
Señalización	3.248	10,3	5.070	17,8	4.522	35,0	8.654	25,9
Telecomunicaciones	1.197	3,8	—	—	—	—	5.637	16,8
Otros costes	10.821	34,2	—	—	—	—	2.650	7,9
<b>Coste total de mantenimiento</b>	<b>31.683</b>	<b>100</b>	<b>28.420</b>	<b>100</b>	<b>12.919</b>	<b>100</b>	<b>33.457</b>	<b>100</b>

*Nota:* Los costes están expresados en euros de 2002 por kilómetro de vía simple.

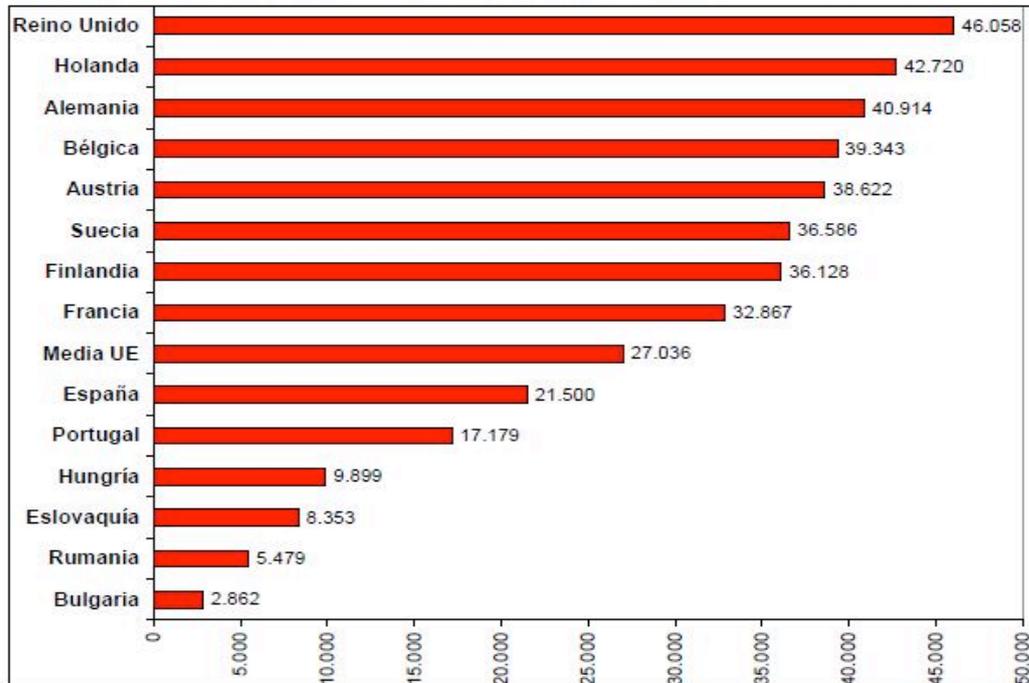
*Fuente:* Elaborado a partir de UIC (2005b).

En el 2008, Francia trasladó en trenes de alta velocidad a 113 millones de viajeros, y en ese año Japón trasladó a cerca de 300 millones, mientras que España sólo trasladó a 16 millones a pesar de tener una red ya más extensa y moderna que las de Francia y Japón. Por todo ello es IMPOSIBLE que las líneas actualmente en operación (salvo quizás la Barcelona-Madrid) y mucho menos las que están en construcción, lleguen a ser rentables algún día, pues España es un país con la población relativamente dispersa y la única viabilidad de este medio de transporte, tan costoso, es cuando mueve a muchos millones de personas por el mismo trayecto. Otro ejemplo, en 2009 sólo el tren de alta velocidad Paris-Lyon trasladó a 25 millones de pasajeros, casi el doble que todas las líneas AVE de España.

Bueno, puede que consideremos que España es un país "rico", o al menos que nuestros eficientes gestores políticos pueden haberlo pensado antes de la crisis, pero sólo hay que echar un vistazo a los salarios medios de nuestro país respecto a la UE-25 para tener una idea de la clase de "riqueza" que tienen los españoles:

## SALARIO BRUTO ANUAL

Datos para 2008 en euros para asalariados de jornada completa



Fuente: IESE-IRCO en base a Eurostat.

España tiene un salario medio que es mucho menor que el de la UE y la mitad que el de Alemania, pero no sólo eso, si ahora buscamos el salario "típico", es decir, el salario más probable de un trabajador español (en términos estadísticos se designa como "mediano" o "moda") tenemos que este salario es de 15.500 euros brutos/año, es decir, el español "típico" es un mileurista, luego está la señora Cospedal y otras que hacen subir los salarios medios, pero este es un país POBRE.

Adjunto enlace a una noticia que recoge la estructura salarial española:

- [http://www.elpais.com/articulo/economia/sueldo/comun/Espana/llega/16000/euro/elpepueco/20110622elpepueco\\_9/Tes](http://www.elpais.com/articulo/economia/sueldo/comun/Espana/llega/16000/euro/elpepueco/20110622elpepueco_9/Tes)

Es decir, esos derroches no se justifican por ser España un país "de ricos", cuando España "iba bien", y lo esperpéntico es que sigue la construcción de los tramos "como si nada hubiese pasado" a pesar de la verdadera ruina que nos aqueja y las presiones para reducir el déficit público, pero ya sabemos la clase de saqueo que hay detrás de estas obras, y luego siempre se le puede echar la culpa de los recortes sociales exclusivamente a "los mercados", al "BCE" o cada vez más a los "alemanes".

Pasaremos a revisar otra de las fuentes de despilfarro.

### ¡Tenemos derecho a un aeropuerto internacional!

La frase anterior, válida también para los AVE's, parece ser el slogan preferido de los políticos de cada satrapía que forman España, y es que además de la "conquista social" de un AVE en cada capital de provincia, ¿por qué nos íbamos a conformar sólo con eso? ¿por qué no íbamos a tener "derecho" a tener un aeropuerto (o más) por cada provincia española? Además la moda no es sólo tener un mero "aeropuerto", queremos tener un "aeropuerto internacional" en cada pueblo, que podamos ir a las

Islas Seychelles saliendo en avión desde al lado de casa, ¿no es bonito ese sueño? ¿no merece la pena "luchar" por él?, ¿acaso sólo van a tener "derecho" a eso Madrid, Barcelona y las ciudades más grandes del país? ¡Eso es "discriminación"!

En el párrafo anterior he descrito un poco el conjunto de insensateces que sustentan la justificación de la ejecución de las obras ruinosas que hemos visto brotar como hongos en los últimos años, y apelan al más estúpido infantilismo populista en que se apoyan los políticos defensores de estos proyectos, que por supuesto no se creen ninguna de sus burdas mentiras y saben perfectamente dónde está su propio interés económico en el asunto.

Adjunto una gráfica que recoge la escala de inmensa insensatez de la proliferación de aeropuertos en España, así como los proyectos en vías de ejecutarse (aún nuestros políticos siguen con la misma cantinela).



En la actualidad España tiene unos 50 aeropuertos y se estima que en 2020 "gozaremos" de unos 60 aeropuertos, eso sí que será estar en la "Champions".

Como puede verse en el plano anterior, alrededor de Vitoria existen 5 aeropuertos a menos de 100Km (Burgos, Logroño, Pamplona, San Sebastián, Bilbao y Santander), aparte del propio de Vitoria, faltaría más. ¿No parece un poco excesivo? Evidentemente a nuestros magníficos gestores políticos piensan que esto es de lo más "sostenible" del mundo.

Haremos un recorrido por los grandes "éxitos" de la política de hacer aeropuertos en cada rincón del país.

## Aeropuerto de Ciudad Real



El aeropuerto de Ciudad Real representó mucha expectación pues era el 1º aeropuerto que iba a ser construido y gestionado por la "iniciativa privada", y además no iba a ser cualquier aeropuerto, se trataba de un aeropuerto que iba a competir con el de Madrid-Barajas (?) y que iba a contar con una de las pistas más largas de Europa (4 Kms), y por tanto, de los pocos aeropuertos españoles donde iba a poder aterrizar el gigantesco Airbus A-380. Los datos del proyecto eran faraónicos: + Una inversión estimada de más de 1.000 millones de euros + Planificado para que en 3 años pudiese mover del orden de 2,8 millones de pasajeros al año + Preparado para operar 24h, cosa que no puede hacer Barajas por la normativa de ruidos nocturnos + Al ser de iniciativa privada ( y no de AENA) podía pactar precios individualizados con las líneas aéreas y tener así tarifas más competitivas.

En fin, el proyecto "de iniciativa privada" era una auténtica maravilla, sólo que no se había hecho un estudio serio de mercado, y no existían contratos o compañías aéreas claramente interesadas en operar desde allí, pues, no sé si alguien los había tenido en cuenta, Ciudad Real es una ciudad de 72.000 habitantes, sin prácticamente ningún atractivo turístico en la zona (espero que no se ofenda nadie si es de allí), con un aeropuerto cercano en Córdoba (ya de por sí ruinoso) y a una distancia de Madrid de 205 kilómetros, es decir, no está precisamente "al lado" y más si se trata de transbordos aéreos o similar.

El proyecto desde su origen ha estado rodeado por la polémica y han surgido como hongos noticias sobre posibles fraudes y chanchullos alrededor de este disparate:

- <http://www.elconfidencial.com/en-exclusiva/propietarios-aeropuerto-ciudad-real-construccion-20110118-73679.html>
- <http://www.elconfidencial.com/en-exclusiva/directivos-aeropuerto-ciudad-real-millones-20110117-73635.html>

En fin, toda una cadena de irregularidades y chanchullos que suelen acompañar a todas estas obras.

Además por fin ha quedado claro qué clase de "iniciativa privada" estaba detrás de todo este sucio asunto y no es nada más y nada menos que la Caja Castilla La Mancha (CCM) que es la que concedió los préstamos a los constructores del proyecto y a los gestores de la sociedad, todos ellos muy bien relacionados con el presidente de la Junta de Castilla La Mancha que era la que controlaba la entidad:

- **[La CCM tiene el 68,8% de las acciones del aeropuerto de Ciudad Real](#)**

Ya queda claro cual es el burdo engaño de la "iniciativa privada" el cual se puede ver en el resto de "iniciativas privadas" de las infraestructuras del país (otros aeropuertos, carreteras de peaje, etc...), siempre está detrás una Caja de Ahorros, que actúa como "Banco Central" de la Taifa interesada en hacer una gran obra, y le da financiación a las empresas "amigas", al objeto de que los políticos y sus clientes den el gran "pelotazo", de tal forma que es la Caja de Ahorros, que son entes confusos entre públicos y privados, la que "apechuga" con las pérdidas, a sabiendas que los gestores de las Cajas son políticos de un gran partido y, por tanto, el Estado, con cargo a sus presupuestos, ya se hará cargo de las deudas que eran en su origen "iniciativa privada".

Yo creo que ya los alemanes están empezando a enterarse de qué va el "asunto".

Hace poco Georgios Papandreu, primer ministro de Grecia, al hablar de los males que aquejaban a la economía y a la sociedad griega hacía referencia a las 3 C's = "Corruption, Clientelism and Cronyism", es decir: Corrupción, Clientelismo y Amiguismo, que son los mismos males endémicos a que nos enfrentamos en nuestro país, en escala no menor a la de Grecia.

Como todo el mundo sabe, en el aeropuerto de Ciudad Real, en los 2 años desde que entró en servicio, sólo ha tenido de media de unos 2 vuelos al día (53.000 pasajeros en todo 2010), y **[el pasado 1 de Agosto](#)**, la última compañía que operaba en el aeropuerto, Vueling, anunció el fin de sus operaciones en ese aeropuerto para el 29 de Octubre de 2011, por no ser rentable, momento en el cual el aeropuerto no tendrá vuelos de ningún tipo, se convertirá en una infraestructura fantasma; pero, por supuesto, habrá que devolver a "alguien" los más de 1.000 millones de euros que costó la obra, así como habrá que seguir costeando el mantenimiento de las instalaciones, aunque para ello haya que seguir sin pagar las medicinas a las farmacias de Castilla-La Mancha y haya que seguir subiendo impuestos y empeorando las condiciones socio-laborales de los ciudadanos de todo el país (¿o es que no vamos a salvar a la CCM?).

## Aeropuerto de Castellón



Este aeropuerto está también dentro de los que se etiquetan como "de iniciativa privada" que ya sabemos qué implica, es decir, con el término "iniciativa privada" se describe una serie de grandes empresas constructoras que reciben créditos de Cajas de Ahorro con el aval de la Taifa (Comunidad Autónoma) de rigor, y que firma un contrato con los "dueños" de la Taifa, de tal manera que si no se llega al número de usuarios, o los precios no son los convenidos (como en la autopistas de peaje) la Taifa ha de pagar la diferencia entre lo estipulado y lo real a las empresas concesionarias.

Yo quiero también un "capitalismo" de este tipo para mí, es decir, que se me dé un préstamo avalado por el contrato que suscribo con la Comunidad Autónoma para hacer una obra y gestionar la concesión y firmo un contrato con la Comunidad Autónoma de tal forma que si el número de usuarios no es el estipulado, la CA me debe compensar por la diferencia. ¿Os apuntáis al negocio?

A mí me habían enseñado que la "esencia" del capitalismo es el riesgo, la ventura, de tal forma que exista la posibilidad tanto de tener beneficios como pérdidas, pero es que esto...Papandreu se queda corto respecto a como operan los "listos" en nuestro país.

Por fin [el 25 de marzo de esta año Camps y Fabra](#) (Fabra es el presidente de la Diputación de Castellón y auténtico promotor del proyecto) inauguraron un aeropuerto que aún no tiene licencia para operar y que no la tendrá en los próximos meses, pero que ya está generando una gran cantidad de gastos a esa CA.

El coste de la inversión "sólo" ha sido de 151 millones de euros y no hay compañías interesadas en operar desde él, pues además no se han completado algunas otras infraestructuras básicas de los accesos, así como otros alicientes turísticos de la zona, aparte de que deberá competir con los aeropuertos de Reus y de Valencia que están en las cercanías y que también tienen problemas económicos.

En [este artículo](#) se describe la advertencia de Fomento a la CA Valenciana sobre el riesgo de "sangría" para las arcas públicas que supondrá el aeropuerto de Castellón cuando comience a operar (curioso Fomento dando lecciones de eficiencia económica de las inversiones...), pues como aparece en el artículo, la Generalitat Valenciana debe compensar a la concesionaria con 6 euros por cada pasajero que falta hasta alcanzar los 600.000 pasajeros por año previstos para los primeros 8 años de explotaciónNi que decir tiene que esto acabará muy pero que muy mal, para nosotros, no para los políticos claro...

### **Aeropuerto de Huesca**



El aeropuerto de Huesca (ciudad de 52.000 habitantes) es otro ejemplo de infraestructura "imprescindible" según los políticos de la zona y de la CA de Aragón, que iba a revitalizar el turismo de "alto nivel" pirenaico y crear muchos puestos de trabajo, y en lugar de eso se ha convertido en otro aeropuerto fantasma de España y una auténtica ruina para el país.

El aeropuerto de Huesca trasladó en todo 2010 la friolera de 5.900 pasajeros (datos de la [estadística de AENA 2010](#)), cuando, como criterio general, en Europa se considera que los aeropuertos empiezan a ser rentables a partir de 1 millón de pasajeros al año, y puede verse a qué distancia está este aeropuerto de conseguirlo. La inversión necesaria para este aeropuerto fue de más de 40 millones de euros.

Como todos sabemos, [en Febrero de 2011 la línea aérea Pyrenairspan](#), la única que usaba ese aeropuerto, suspendió sus vuelos en ese aeropuerto, y pocos meses

antes ya había cerrado la escuela de pilotos Top Fly, por lo que ese aeropuerto queda sin ninguna actividad, aunque ya Fomento ha garantizado su continuidad (sólo ha perdido algunos millones de euros sin importancia...).

## Aeropuerto de Lleida



Este aeropuerto es un empeño de la Generalitat de Cataluña, que se empeñó en la construcción y gestión de un aeropuerto, a la espera de poder gestionar el del Prat.

El coste previsto inicialmente de inversión era de 42,5 millones de euros, pero el coste final fue de unos 100 millones de euros completamente a cargo de la Generalitat. Hay que decir que estas desviaciones en los presupuestos es una constante en las licitaciones de obras públicas, y no suele haber problemas para cubrirlas aunque pueden llegar a destruir la rentabilidad de las inversiones, aunque eso ¿a quien le preocupa, si se trata de dinero "público"?

Hago una breve interrupción para traer a colación una frase de la "inefable" ex-ministra [Carmen Calvo](#) (ministra de Cultura con el PSOE), que dijo la famosa frase: "[Estamos manejando dinero público, y el dinero público no es de nadie](#)" (29 Mayo 2004). Es decir, el dinero público es "regalado" y podemos hacer cualquier cosa con él, es lo que viene a decir esta señora y comparten el resto de "apandadores".

Volviendo al aeropuerto de Lérida, éste se diseñó para que trasladara a cerca de 400.000 pasajeros al año, pero en el primer año de vida sólo ha trasladado a 61.000 pasajeros, y las expectativas para los próximos años son devastadoras, como a continuación describiremos.

Las noticias se han sucedido en los últimos meses: tanto [Vueling](#) como [Pyrenair](#), desde Marzo de este año, han dejado de operar en el aeropuerto de Lleida por no ser rentable, y por otro lado [Ryanair](#) ha amenazado a la Generalitat con dejar ese aeropuerto si no pasaban de 20 a 60 euros la subvención por pasajero que le ha de dar la Generalitat para seguir operando allí; pues este es el estándar de trabajo de esas compañías "low-cost" con las autoridades de nuestras Taifas que se empeñan en mantener los ruinosos aeropuertos por puro prestigio y para seguir contando con las "mordidas" de las concesiones, la misma dinámica la emplea Ryanair con éxito notable

en los aeropuertos de Reus y Girona hasta ahora, no obstante ya ha anunciado que [dejará de operar en esos aeropuertos](#) a no ser que se duplique la subvención actual de la Generalitat.

Bueno, poco a poco ya nos vamos enterando de por qué las tarifas de las líneas "low-cost" son tan bajas, y es que en realidad la estamos pagando todos los contribuyentes, usemos o no el transporte aéreo.

Además la Generalitat tenía previsto entregar la gestión del aeropuerto a un ente privado, pero [el concurso ha quedado desierto](#), por lo que la Generalitat no tiene problemas en seguir gestionando un aeropuerto que pronto no tendrá ningún avión en sus pistas (¿y qué?).

### **Aeropuerto de León**



Este aeropuerto es una iniciativa personal de nuestro querido presidente del gobierno, un "detalle" para con sus paisanos, eso sí, un detalle bastante caro, que pagamos, por cierto, todos y no él.

Para tener una idea de cómo se gestionó la ampliación del aeropuerto, el 22-12-2007 ZP presentó en público la ampliación de una nueva terminal, y AENA licitó las obras el 28-12-2007, por otro lado el 13-1-2008 el Ministerio de Medio Ambiente decidió que "no era necesario una Declaración de Impacto Ambiental para esa obra" (?), produciéndose la adjudicación por la vía de urgencia de la obra, que se adjudicó un día después el 14-1-2008, inaugurándose la nueva ampliación a finales del 2010.

El objetivo de la ampliación es que el aeropuerto pueda gestionar un tráfico de 500.000 pasajeros al año, pero como en el resto de los estudios de viabilidad que justificaban las inversiones (todos absurdamente optimistas y escogidos "ad-hoc"), el número ha sido muy inferior, así en las estadísticas de AENA el número de pasajeros que usaron ese aeropuerto en 2010 fue de 93.000, menos del 25% de lo que se

consideró para su viabilidad, de hecho AENA estima una pérdida operativa de unos 7,33 millones en 2010 (todo eso si contar la amortización de la inversión, claro).

### **Aeropuerto de Albacete**



Otra de las "joyas" de la corona, otro aeropuerto con unas estadísticas ruinosas y que no cubren los costes operativos, y mucho menos los de inversión, que no sabemos como vamos a pagar.

Adjunto los datos de AENA del número de pasajeros transferidos por los aeropuertos con menos tráfico de los gestionados por este organismo público:

El aeropuerto de Albacete movió la friolera de 11.293 pasajeros en 2010, pero es que Logroño también se "cubrió de gloria" al desplazar nada más y nada menos que a 24.527 pasajeros, Burgos también es un "crack" con 33.595 pasajeros, así como Vitoria, Salamanca, Badajoz, etc...todos ellos muy muy deficitarios y que NUNCA alcanzarán ni a cubrir los gastos operativos y mucho menos a conseguir recuperar la inversión que se hizo en ellos. TODOS deberían cerrarse, salvo los que sean verdaderamente rentables.

Adjunto un plano de los aeropuertos de Alemania, un país con 82 millones de habitantes, con un PIB que es el triple del de España, pero que sólo puede permitirse tener 24 aeropuertos y no los 50 que tenemos nosotros (menos de la mitad) y que en 2020 "gozaremos" de 60, casi el triple que los alemanes:



Hay otra falacia como argumento justificativo de esos aeropuertos y es la de afirmar que gracias a su funcionamiento se aumenta el turismo en la zona y, por tanto, se genera riqueza, pero esto hay que probarlo, en primer lugar hay que demostrar que no hay vías alternativas adecuadas para la llegada de ese turismo adicional, lo cual es completamente falso en todos los casos, y por último si este fuese el caso, ¿por qué no hacer que las Cámaras de Comercio, u otras asociaciones de comerciantes, paguen los costes ya que se benefician de la llegada de esos turistas?, evidentemente nadie va a pagar semejantes locuras, sólo, claro, los Presupuestos Generales del Estado, es decir, todos nosotros.

Para no cansar más voy a dejar el tema de los aeropuertos, aunque hay tema para escribir un libro, como en el caso del aeropuerto en construcción de Murcia-Corvera (ya hay otro aeropuerto en Murcia, el San Javier), donde la CAM (quebrada) está "pringada" hasta los ojos, o las locuras de los proyectos de los aeropuertos de Huelva (aún los políticos locales siguen "peleando" por su "derecho" a tener ese aeropuerto "vital" para la provincia), los de Antequera, Benalmádena, Jimena de la Frontera, etc...A cual más absurdo y ruinoso, pero cuyos proyectos siguen adelante...

Voy a pasar a otro tema también interesante, y es el de las autopistas de peaje, una muestra más de la locura despilfarradora y del capitalismo "de amiguetes" que vivimos en nuestro país.

### **¡Queremos autopistas de peaje sin vehículos!**

Otra faceta del inmenso despilfarro a que se han dedicado nuestros gobernantes en los últimos 10 años (el "Españavabienismo"), han sido las autopistas de peaje, que se planificaron en los tiempos en que el "inefable" Alvarez Cascos era ministro de Fomento, cuando ese partido (el PP) que se considera ahora el "defensor de la austeridad" inició toda una serie de planes de infraestructuras a cual más ruinoso, como los que hemos detallado con anterioridad, y que sus sucesores del PSOE, tanto en este tema como en la burbuja inmobiliaria, no hicieron más que competir a ver quien lo hacía peor.

Sí, el PP que ahora se proclama líder de la "austeridad" contra los "despilfarros del ZP" ha sido el planificador e iniciador de todos los desastres y ruinas de las infraestructuras españolas, me resulta verdaderamente espeluznante que una de las medidas "estrella" que anuncian si ganan las elecciones es la de volver a instaurar la

desgravación por compra de vivienda, queriendo volver así a los "buenos y viejos tiempos" donde los españoles, como decía Cascos, "somos todos ricos".

A 31-12-2007 España tenía 14.689 Km de vías de alta capacidad (autopistas y autovías, ahora tiene aún más), es decir, un 8,8% de la longitud total del trazado de carreteras y se convertía así en el 3º país del mundo por longitud de vías de alta capacidad sólo superado por USA (PIB 15 veces mayor y población 8 veces mayor) y China (PIB 5 veces mayor y población 30 veces mayor), así superamos con creces a Alemania, Francia, Inglaterra y cualquier otro país desarrollado, como ocurre también con las líneas de Alta Velocidad o los aeropuertos.

Haremos un poco de historia: las autopistas que ahora describiré como ruinosas, forman parte del "magnífico" Plan de Infraestructuras 2000 - 2007 del primer gobierno de Aznar, y que, como hemos visto antes, incluía la construcción de más de 7.000 Km de líneas de AVE para comunicar todas las capitales de provincia y ciudades importantes con Madrid, y además tenía otra partida "jugosa" para lo que se llamaba Programa de Vías de Gran Capacidad, que incluían, entre otras magníficas autopistas:

a) La autopista de peaje que une Cartagena con Vera (Almería) : se diseñó para una media de 7.000 vehículos/día y hasta ahora no ha llegado a alcanzar los 2.000 al día. Inversión = 650 millones de euros.

b) Autopistas radiales de entrada y salida de Madrid = [R2](#), [R3](#), [R4](#) y [R5](#). El conjunto de todas ellas tienen un tráfico medio diario (IMD) que no llega ni al 30% del tráfico que hace rentable esas infraestructuras, por lo que son una verdadera ruina, que está haciendo que los concesionarios de esas rutas no dejan de recibir subsidios para mantener la operación en las mismas. La inversión de estas carreteras tan "imprescindibles" fue "sólo" de 2.552 millones de euros, nada, una minucia para un país tan "rico" como España...

c) Los túneles de Atxanda que unen el centro de Bilbao con el Valle de Asúa y el aeropuerto de Loiu. Se estimaba que circularían casi 40.000 vehículos/día y no llega a 17.000, la empresa concesionaria ha rescindido el contrato de explotación, que pasa ahora a manos "públicas". Inversión = 106 millones de euros.

d) AP-41, autopista de peaje que une Madrid con Toledo, el tráfico es en un 79% inferior al previsto, es decir, un "pequeño" error de cálculo, como en el resto de las infraestructuras. Inversión = 440 millones de euros tirados a la basura.

e) Autopista de la [2ª circunvalación de Alicante](#), inaugurada el 11-12-2007: estaba previsto que circularan unos 30.000 vehículos/día, pero la media está en torno a 8.500, es decir del orden del 70% menos de lo esperado, nada un error de cálculo lo tiene cualquiera...La infraestructura costó 445 millones de euros.

f) Autopista M12 de Madrid al aeropuerto de Barajas: tiene el mérito de ser el peaje más caro del mundo en términos de precio/Km, se trata de una vía de 9,4 Km que paga un peaje de 1,80 euros los vehículos ligeros y 2,25 euros los pesados. [Según Villar Mir](#) (presidente de OHL) el tráfico actual está entre la 6ª y la 8ª parte del diseño original, de unos 50.000 vehículos ahora circulan unos 9.000, otro "pequeño" error de cálculo. La concesionaria OHL admite que es "ruinoso" su gestión. Inversión = 426 millones de euros.

g) Autopista de peaje [AP-36](#) de Ocaña a La Roda: se diseñó para poder soportar un tráfico máximo sostenido de 60.000 vehículos/día y para que fuese rentable de 20.000 vehículos/día de media, los últimos años el tráfico medio diario fue de : 4.770 (2008),

4.441 (2009) y 4.003 (2010), no pasa nada, la inversión no fue tan grande, sólo fueron [565 millones de euros](#).

Como resultado de todo lo anterior las concesionarias de estas autopistas están demandando continuamente ayudas del Estado, que ya sabemos como se financia : más deuda pública y empeoramiento de la situación crediticia del país. La [demanda de las concesionarias es que el Estado les aporte 120 millones de euros](#) al año durante los siguientes 20 años, además de esto están presionando al Estado a que consiga "como sea" otros 2.000 millones de euros más para ellas, y eso significará, probablemente, la instalación de [peajes en las autopistas que ahora son gratuitas](#).

Hay que tener en cuenta que las concesionarias son las empresas de SEOPAN es decir, la asociación de las grandes constructoras españolas, cuyo presidente es David Tagüas, socialista de pro, que fue jefe del gabinete económico de la Moncloa en el primer gobierno de ZP, por lo que tiene "buenos amigos" en el gobierno. Hay que decir que los beneficios de esas constructoras en el año 2010 han sido de miles de millones de euros en su conjunto, por lo que no parece que necesiten muchas ayudas, pero como estamos en el auténtico "capitalismo de amiguetes" aquí nadie pierde, salvo los más desfavorecidos claro.

En todo el artículo sólo he hablado en términos puramente económicos, de valoraciones de la rentabilidad de las inversiones, pero igualmente todo este marasmo, toda esta locura despilfarradora ha tenido un impacto medio-ambiental brutal en todo el territorio, al igual que lo ha tenido la locura inmobiliaria, y esta destrucción la vamos a pagar durante muchos, muchos años, así como el consumo de recursos energéticos y de materias primas derrochados en todo este macro-pelotazo.

Voy a acometer el último apartado de este artículo, que lo voy a dedicar a una infraestructura que atañe a los entes locales (ayuntamientos) pues éstos han contribuido en no poca medida al inmenso despilfarro que hemos visto en estos últimos años. Me refiero a los tranvías urbanos e interurbanos, que vienen a ser los AVE's a escala menor, pero con el mismo despilfarro de las cuentas públicas.

### **¡Un tranvía para cada pueblo ya!**

El tema de los tranvías es sólo la punta del iceberg del despilfarro de los ayuntamientos, y daría para varios artículos recopilar información sobre la inmensa cantidad de Palacios de Congresos, Centros de Exposición, Museos de Arte Contemporáneo, polideportivos, piscinas climatizadas, etc...que, como en el resto de infraestructuras, se han hecho pensando que somos más ricos que los alemanes o que los suizos, y por eso tenemos "derecho" a tener unos servicios e instalaciones mucho mejores que el resto de los países desarrollados, aunque nunca los hemos podido pagar, y por tanto no los vamos a pagar ahora con la crisis (lo siento por los alemanes), aunque todo esto desde luego nos va a salir muy pero que muy caro...

Voy a poner algunos ejemplos del desastre económico y la mala gestión que ha supuesto la elección de este medio de transporte, que, como en el resto de los casos, no se ha hecho por consideraciones económicas, sino por dar "el pelotazo" y secundariamente por afanes electoralistas:

a) [Tranvía de Vélez-Málaga](#): este tranvía se diseñó para trasladar a unos 1,14 millones de viajeros, pero en la actualidad sólo consigue transportar del orden de 800.000 pasajeros en un año, por lo que, según el contrato entre el ayuntamiento y la empresa concesionaria, el ayuntamiento tiene que abonar la diferencia, que está

costando al ayuntamiento más de 800.000 euros anuales, y hay que tener en cuenta que el ayuntamiento acumula un déficit de 53 millones de euros que no sabe como se va a financiar, de los cuales 2 millones son de deudas a la concesionaria que amenaza con dejar el servicio. La inversión fue de unos 25 millones de euros.

b) [El tranvía de Jaén](#): fue una promesa electoralista de la alcaldesa del PSOE Carmen Peñalver de 2007 y que ayudó a su triunfo (esa mentalidad hay que cambiarla de raíz), que ha costado unos 120 millones de euros en inversiones a la Junta de Andalucía, pero que el nuevo alcalde del PP duda en poner en marcha porque las estimaciones más optimistas del déficit del servicio hablan de 6 millones de euros al año.

c) [El tranvía de Parla](#): es una continua pelea entre el ayuntamiento de Parla (PSOE) y la Comunidad de Madrid, pues el citado tranvía se estima que genera una deuda en el entorno de 800.000 euros MENSUALES. El tranvía de Parla costó 129 millones de euros y al 1-6-2009 [la deuda del ayuntamiento con la concesionaria del servicio era ya de 20 millones de euros](#), y tiene pocos visos de solución. Hay que mencionar que este tranvía fue un empeño personal de Tomás Gómez cuando era alcalde de ese municipio y poco antes de convertirse en líder del PSOE de Madrid.

d) [El tranvía de la Bahía de Cádiz](#): en poco sitios puede apreciarse más la ineptitud de los políticos como en el ayuntamiento de la ciudad gaditana de San Fernando, que fue el promotor fundamental de este proyecto. Este proyecto, con una parte significativa de la obra realizada, en particular en el casco urbano de San Fernando, la obra se encuentra paralizada por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, al realizarse una parte de la obra sin someterse a los mínimos trámites de información pública, que son de obligado cumplimiento en las declaraciones de impacto ambiental, así como defectos en los expedientes de expropiación forzosa, de hecho, con las obras ya teóricamente casi terminadas, [la Junta de Andalucía sacará a información pública el proyecto AHORA, tras 3 años del inicio de las obras](#). Los número de partida son completamente ficticios y las asociaciones de comerciantes han expresado reiteradamente su descontento por el daño que las obras de este tranvía han causado y están causando a sus negocios al suprimir el tráfico rodado en la arteria principal de esta localidad y perjudicar mucho la movilidad de los ciudadanos. Hay que recordar que en este ayuntamiento está pendiente resolverse [el caso de la "desaparición" de unos 8 millones de euros de la caja del propio ayuntamiento](#), es decir, el robo en su forma más descarada posible.

Como he comentado con anterioridad, estos son sólo algunos ejemplos claros que denotan el tipo de políticos que nos gobiernan, que nos han llevado, de hecho, a una ruina total de las cuentas públicas, pero de esto no debemos culpar en primer lugar a "los mercados", a "los especuladores", ni siquiera a "la banca", cuando uno le pide dinero a la Mafia lo único que puede esperar es que le partan las piernas si no paga, y el problema es que nuestra cleptocracia nos ha llevado a que para pagar a nuestros jubilados, a los médicos, a los profesores, a los policías a todos los organismos del Estado tengamos que pedir prestado a la Mafia que cada vez nos cobran más.

Ya sabemos la "salida" que se está buscando, y es la de los famosos Eurobonos, que no digo que no sean positivos y nos ayuden a salir del bache, pero hay que ponerse en el "pellejo" de los alemanes, y a la vista de los inmensos despilfarros que ellos nunca se han permitido, resulta que van a arriesgar su propia solvencia para darnos dinero para que nuestros políticos lo derrochen a mansalva, y luego, a la hora de hacer los "necesarios recortes dolorosos" consigan que culpabilicemos a los "malvados alemanes" por imponernos crueles medidas que dañan a los más desfavorecidos, cuando esas medidas las toman nuestros políticos que prefieren

ahorrar en lo necesario, en lo justo, para poder despilfarrar en lo accesorio, pues es de donde salen los "pelotazos" que los enriquecen.

En todos los casos mencionados en este post, ¿tenéis constancia de que alguien haya ido a la cárcel? ¿alguien siquiera ha dimitido?. Es todo una auténtica vergüenza, que se sustenta en el seguimiento ciego de los partidos, en el "borreguismo" de sólo ver la corrupción en el partido contrario a nuestra ideología, como si no quedase meridianamente claro que en realidad, en los aspectos esencialmente destructores/parasitarios, los partidos políticos están perfectamente de acuerdo.

La verdad, llegado a este punto, más que "sólo" modificar la Constitución, casi preferiría que fuesen los propios alemanes los que decidieran, a nivel de detalle, los gastos e inversiones a acometer por el Estado y CCAA, con tal de que usen los mismos criterios que usan en su propio país y en el resto de los países nórdicos, es decir, gasto en infraestructuras que se puedan demostrar fehacientemente que son RENTABLES (es decir que la pagan los usuarios) y profundización en el gasto social y políticas activas de empleo, en lo que los alemanes han sido modélicos en la presente crisis, donde el desempleo no sólo no ha crecido, sino que ha BAJADO.

El problema fundamental de base es que en Alemania el servicio público es un "honor", los cargos públicos lo detentan con orgullo, y no se da, como en USA el tráfico de profesionales desde Wall Street a la administración pública, y los casos de corrupción y malversación son mínimos, pues, además, como ocurre en esa sociedad, el seguimiento de las reglas es "automático" y no se requiere de la presencia de la policía o de las sanciones para que los ciudadanos las cumplan.

El servicio público es tenido como un "fin" en sí mismo, y esto habla de la fuerza de lo colectivo en esa sociedad, de su forma de entender su pertenencia al grupo como conjunto de derechos sí pero también de deberes, y sobre todo como origen de la auto-estima en los colectivo, no sólo en los logros individuales.

La modificación de la Constitución es un parche inútil y sin sentido, que no servirá ni siquiera para "tranquilizar" a nadie, como todos sabemos, y todos debemos ser conscientes de que no hay escapatoria a un funcionamiento ético de las instituciones, que no existen atajos a la profesionalidad y el espíritu de servicio público de los gestores, como me temo no existirá otra forma de que esto cambie como no sea la presión del conjunto de la sociedad una vez ésta tome conciencia de la clase de robo, de hurto sistemático de los recursos que tiene lugar.

Tiene que actuar la Mano Invisible del Dolor para que la gente reaccione.

En suma con los actuales gestores políticos que tenemos no vamos a arreglar nada, son exactamente los mismos que han montado esta inmensa máquina de destruir riqueza que ha arruinado el país en pocos años, y todo su empeño está en seguir haciendo lo mismo "cueste lo que cueste y caiga quien caiga", con sólo el cambio cosmético de la alternancia periódica entre los partidos mayoritarios.

Con estos individuos (nuestros actuales gestores políticos) no vamos a ningún lado, es necesario que, en primer lugar, cambiemos nosotros, nuestra perspectiva de la gestión pública, y en segundo lugar apoyemos un cambio pacífico pero radical de las personas y la forma de operar de las instituciones (no podemos cambiar una y mantener a la otra), nos va en ello nuestro futuro y el de nuestros hijos.