Elpais300611\_2

**Demasiada obra de nuevo rico**

España es el país europeo con más kilómetros de AVE, acumula 49 aeropuertos y un déficit que triplica el alemán

[Ampliar](http://www.elpais.com/especial/35-aniversario/img/recorte995/35aesp52.jpg)

**Foto: OSCAR CORRAL** Biblioteca general y archivo de la Cidade da Cultura en Santiago de Compostela.

Tarragona se propuso en 2002 construir el aparcamiento municipal Jaume I. Sin embargo, el Consistorio decidió que quería algo diferente: un aparcamiento inteligente de última generación. Costaría 3,9 millones. La cosa se fue complicando y nueve años después todavía no existe. De las arcas públicas han salido 25,7 millones, pero el sistema automático no funciona. El Ayuntamiento ha aprobado otra partida de casi cuatro millones para convertirlo en un aparcamiento convencional, que en total habrá costado casi seis veces más de lo previsto. Los habitantes de la ciudad pagarán a plazos la obra, hasta 2043.

La lista de inversiones públicas, infraestructuras y servicios cuyas facturas rebasan el sentido común es casi interminable. Madrid lleva gastados más de 500 millones en trasladar la sede de su Ayuntamiento. La Ciudad de las Artes y las Ciencias de Valencia acumula un sobrecoste de más de 600 millones. El aeropuerto de Logroño, uno de los 49 que hay en España, costó en 2003 casi 18 millones de euros pero el mes de mayo registró solo 1.746 viajeros. España, con 2.056 kilómetros de AVE en servicio, es el país europeo con más kilómetros de ferrocarril de alta velocidad y el ter-cero del mundo, solo por detrás de China y Japón. Ha gastado casi 100.000 mi-llones de euros en esta infraestructura.

"En España en los últimos años se ha paliado la grave falta de infraestructuras que existía. Se ha hecho en la línea adecuada. ¿Se podría haber hecho mejor? Seguramente, pero solo algunos detalles", opina Julián Núñez, vicepresidente de Seopan, la patronal española de los constructores. Núñez sostiene que España es un país "muy eficiente" en materia de obra pública. Edelmiro Rúa Álvarez, presidente del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en una línea algo menos triunfalista, calcula que "el 90% de la inversión que se ha realizado" era necesaria. Han faltado algunos impulsos, señala, como las obras para fomentar el transporte de mercancías y quizá, añade finalmente, "estudios y planificaciones un poco más serias".

Los constructores creen que se ha gastado bien; los catedráticos, que se ha derrochado mucho

En el mundo académico, sin embargo, son menos optimistas. "Es obvio que se ha gastado muy mal. Solo hay que mirar el déficit", resume rotundo el urbanista Jordi Borja. La red de AVE, dice, es un dispendio "injustificado". Su elevado coste "ya se sabía" desde el inicio que no compensaría el beneficio social que tiene. La tercera parte de los aeropuertos de España, calcula, sobra. Y en cuanto a la factura de las carreteras, se podría haber recortado a favor de otras infraestructuras que aportan mayor cohesión social, como el metro. "Las ciudades, es cierto, han mejorado mucho en calidad de vida. Pero muchas inversiones se han hecho sin pensar", insiste. Los Gobiernos, tanto a nivel nacional como local, han actuado como nuevos ricos. "Lo peor es que nadie los ha parado. Se ha hecho natural la especulación", dice. El déficit de España es del 9,2% del PIB, el triple que en Alemania.

El problema, dice el catedrático de Economía José García-Montalvo, es que tras el ingreso de España en la Unión Europea, los fondos comunitarios de cohesión llegaron en tromba. "No se quería dejar pasar el dinero, pero no siempre había buenas ideas", apunta. A los fondos, explica, se han añadido otros factores que propiciaron un gasto algo descontrolado, como los intereses muy bajos o la falta de políticas fiscales en vacas gordas que hubieran enfriado el exceso de demanda, por ejemplo, de vivienda.

"La idea de que cada provincia debe tener de todo no es nueva", apunta el catedrático de Política Económica Germà Bel. Felipe V, recuerda, fijó en Madrid el *kilómetro cero* hace más de 300 años. Hay una inercia, cree Bel, de conectar todo con Madrid. Y no solo de un modo, sino que se ha asentado la idea de que toda ciudad debe poder ir a la capital en avión, en tren de alta velocidad y por autovía, aunque la demanda real de viajeros sea mínima, el mantenimiento de la infraestructura muy caro y la necesidad de transportar mercancías en ferrocarril, mucho mayor.

El despilfarro, coinciden los expertos, no tiene color político. El primer AVE lo puso en marcha el Gobierno socialista de Felipe González. El PP de José María Aznar planeó extender la alta velocidad por toda España. El actual presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, prometió en 2005 que todas las capitales de provincia estarían conectadas por AVE y autovía en 2020. A nivel local, los auditorios faraónicos o los polideportivos con un sonrojante sobrecoste salpican casi todas las provincias.

"Creo que sin todo el esfuerzo inversor que se ha hecho, España no habría logrado ser la octava potencia económica del mundo, no habría consolidado su democracia ni alcanzado un nivel de vida que tenemos ahora. Sin el incremento del gasto en política social y en infraestructura, el milagro español habría sido impensable", valora Jordi Sevilla, exministro socialista de Administraciones Públicas. "También hay que dejar espacio a la autocrítica: es necesario mejorar la evaluación de políticas públicas", añade. "Pero no somos manirrotos", zanja.