

¿INVERSIONES O DESPILFARRO? ANÁLISIS DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS Y EN GRANDES EVENTOS EN ESPAÑA

INVESTMENT OR WASTE? ANALYSIS OF INFRASTRUCTURE AND MAJOR EVENTS INVESTMENT IN SPAIN

Daniel CATALÁ PÉREZ

Centro de Investigaciones Sociológicas CIS. Spain.

Email: dcatala@cis.es

Resumen:

Las inversiones en infraestructuras públicas y en grandes eventos internacionales pueden ser, sin duda, grandes dinamizadores económicos que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. No obstante, en no pocas ocasiones se convierten en inversiones desastrosas, ejemplo de despilfarro de dinero público. Así, se construyen instalaciones innecesarias que no cubren necesidades reales, o están claramente sobredimensionadas o no se tienen en consideración los costes de mantenimiento. Por desgracia, en numerosos casos, al pasar el tiempo se descubre que detrás de este despilfarro existen tramas de corrupción con partidos políticos implicados. Dada la importancia que las grandes infraestructuras y los grandes eventos han tenido en España en el pasado y su impacto en la generación de endeudamiento público, resulta interesante tener al menos una noción de cuál ha sido el gasto agregado de aquellas inversiones más representativas y compararlo con el gasto de dos partidas presupuestarias de gran trascendencia para los ciudadanos, como son la sanidad y la educación.

Palabras clave: despilfarro, ineficiencia, corrupción

Abstract:

Public infrastructure investments and major international events can be, without doubt, great economic drivers that trigger an enhancement of citizens' life quality. Nevertheless, in many cases they turn out to be disastrous investments, illustrating how public money can be wasted in huge amounts. As a result, unnecessary buildings and facilities are constructed which do not cover real needs of the population. Sometimes, the facilities are over dimensioned or have very high maintenance costs which had not been considered. Unfortunately, it is not uncommon that, as time passes, it is revealed that political corruption was involved in those investments promoting the waste in order to collect more money. Given the importance that great infrastructure investments and major international events have had in Spain in the recent past, and given its considerable impact on the generation of public debt, it is highly interesting to have a notion of the aggregated cost of just the most significant investments that turned out to be a waste of money. Furthermore, it is quite illustrative to compare this cost with the money spent to cover budgetary expenses that have great significance for citizens, such as health and education.

Keywords: waste, inefficiency, corruption

JEL: H5, H6, H8

1. INTRODUCCIÓN

La inversión pública para garantizar la existencia de infraestructuras básicas y la prestación de servicios a los ciudadanos es fundamental tanto para el fomento del crecimiento económico a larga plazo como para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos a corto plazo. No obstante, es evidente que el impacto positivo de estas grandes inversiones en las comunidades donde se realizan no es siempre el mismo, ni incide con la misma intensidad en todos los habitantes. Finalmente, hay

que tener en consideración que el gasto de dinero público debe realizarse bajo el criterio de la eficiencia, es decir, maximizar la utilidad minimizando el coste. Esto es especialmente importante si recordamos la existencia del coste de oportunidad, es decir, que el dinero que se destina a un fin no puede destinarse a otro.

Por desgracia, la experiencia reciente en España ha demostrado que la inversión en grandes infraestructuras y en grandes eventos deportivos o mediáticos se ha convertido de manera recurrente en ocasión de lucimiento personal de los políticos bajo cuyo mandato se realizan o inauguran las obras o tienen lugar los eventos, olvidándose absolutamente del criterio de la eficiencia y del coste de oportunidad. Más aún, la financiación de estas obras megalómanas ha repercutido enormemente en el aumento del déficit público a todos los niveles (García, 2013). Finalmente, y tal vez más preocupante, los acontecimientos de los últimos años parecen constatar la correlación existente entre la realización de grandes obras públicas innecesarias y con enormes sobrecostes, los grandes eventos que al terminar no dejan tras de sí más que deuda pública y tramas de corrupción de los principales partidos políticos que emplean el dinero público para financiar al partido, repartirse sobresueldos y contentar a empresarios amigos.

En este trabajo, sin abordar la faceta más oscura de la corrupción, se pretende comprobar de una forma no exhaustiva pero sí ilustrativa, cual ha sido el efecto económico general de esas inversiones ruinosas y gastos innecesarios efectuados por el sector público, independientemente del ámbito territorial. Se ha considerado interesante poder comprobar cuál podría ser el volumen global del gasto asociado a todo ese despilfarro, estimándolo siempre a la baja, dado el carácter no exhaustivo de la investigación y sin tener en consideración otros elementos de gasto de gran importancia, como son los costes de mantenimiento o los costes de financiación que deberán sufragar las generaciones futuras.

El trabajo se centra en presentar ejemplos de ineficacia (en algunos casos no se han llegado a conseguir los objetivos principales planteados, como por ejemplo, terminar la ejecución de determinadas obras o iniciar la actividad para la que estaban previstas) y sobre todo ineficientes, al resultar más que evidente que no alcanzan los mejores resultados con el mayor ahorro de costos o el uso racional de los recursos humanos, materiales, tecnológicos y financieros.

Para realizar el trabajo planteado, se ha optado por efectuar un análisis de la información publicada en prensa en internet en busca de todas aquellas referencias a inversiones y gasto público, en las que queda patente que se trata de gastos innecesarios, de proyectos caprichosos y en definitiva, de actuaciones en que se ningunean muchos de los principios de funcionamiento de la administración legalmente establecidos, como son: eficacia; eficiencia; responsabilidad; programación, desarrollo y control; racionalización y agilidad; servicio a los ciudadanos; objetividad y transparencia; cooperación y coordinación. En este sentido, hay que recordar que el artículo 103 de la Constitución Española de 1978 establece que la Administración Pública sirve con objetividad a los intereses generales, y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.

Precisamente por ese incumplimiento de algunos de esos principios (responsabilidad, programación, transparencia...) se ha optado por acudir a la prensa como fuente de información, puesto que los datos económicos que las Administraciones hacen públicos sobre este tipo de actuaciones, en aquellos pocos casos en los que los hacen públicos, a pesar de la obligación de transparencia en la gestión, en muchas ocasiones omiten o falsean los datos. Ciertamente es que las informaciones ofrecidas por la prensa puede que no sean los más precisos, pero como ya se ha comentado, dado que el objetivo del trabajo no es tanto presentar la situación exacta, algo prácticamente imposible debido a la granularidad de la información y a que ésta va surgiendo con el pasar de los años y la apertura de procesos judiciales, sino tener una imagen global de lo que supone en nuestra economía la ineficiencia de la Administración y la malversación de fondos públicos, consideramos que con los datos obtenidos a través de este análisis se cubre el objetivo perseguido.

Se han dividido las actuaciones analizadas en dos grandes bloques, siendo conscientes que quedan otros muchos focos de ineficiencia y despilfarro en el tintero. El primero es el de esos proyectos megalómanos y caprichosos en la mayoría de los casos, tal como ha demostrado el paso del tiempo, fruto de la falta de

previsión y sentido común de políticos ambiciosos, o de otras motivaciones más oscuras, tal y como están demostrando las investigaciones judiciales y las condenas a numerosos políticos. El segundo bloque corresponde a las inversiones en infraestructuras para el transporte en aeropuertos, tranvías y en el tren de alta velocidad (AVE), sobre los que también recaen sombras de sospecha.

Cabe preguntarse que, si con una simple revisión de la prensa, accesible a través de internet, se ha recopilado la información que se presenta a continuación, ¿qué es lo se pondría encontrar realizando una investigación mucho más profunda?

2. PROYECTOS MEGALÓMANOS E INFRAESTRUCTURAS DIVERSAS

Iniciamos el repaso al despilfarro efectuado por el sector público español revisando la inversión pública efectuada en proyectos o infraestructuras, muchas de ellas de dudosa utilidad pública y todas ellas con un coste a todas luces excesivo. En la siguiente tabla se presenta un resumen de los proyectos o infraestructuras analizadas y su coste final.

Tabla 2.1. Proyectos de inversión pública en infraestructuras. Elaboración propia.

PROYECTO O INFRAESTRUCTURA	COSTE (EUROS)
Autovía A-14, Lleida	37.000.000,00 €
Ayuntamiento de Madrid	530.000.000,00 €
Caja Mágica, Madrid	300.000.000,00 €
Centro Internacional de Convenciones y Congresos, Madrid	191.000.000,00 €
Circuito urbano de Fórmula 1 de Valencia	98.000.000,00 €
Ciudad de la Cultura, Santiago de Compostela	400.000.000,00 €
Ciudad del Circo, Alcorcón	120.000.000,00 €
Cúpula del Milenio, Valladolid	16.000.000,00 €
Desaladoras	2.300.000.000,00 €
El Bosque de Acero, Cuenca	8.000.000,00 €
Estación de Santa Rosa, Barcelona	31.700.000,00 €

Hospital de Liria, Valencia	27.600.000,00 €
Hospital Universitario Central de Asturias, Oviedo	1.300.000.000,00 €
Inversiones en La Muela, Zaragoza	24.200.000,00 €
L9 Metro Barcelona	16.000.000.000,00 €
La Ciudad de la Luz, Alicante	350.000.000,00 €
La Ciudad de las Artes y las Ciencias, Valencia	1.281.000.000,00 €
“Luchódromo” de León	500.000,00 €
Museo Pablo Serrano, Zaragoza	18.700.000,00 €
Palacio de Congresos, Huesca	30.000.000,00 €
Palacio de Congresos, Oviedo	350.000.000,00 €
Palma Arena	110.000.000,00 €
Parque de las Contiendas de Valladolid	4.170.000,00 €
Pista de esquí seco de Valladolid	12.000.000,00 €
Proyectos de Calatrava no ejecutados, Valencia	18.000.000,00 €
Setas de la Encarnación, Sevilla	123.000.000,00 €
Silo del Puerto de Vigo	43.500.000,00 €
Terra Mítica, Benidorm	400.000.000,00 €
Túneles M-30, Madrid	10.406.000.000,00 €
TOTAL	34.530.370.000,00 €

Fte: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periodísticas

Dentro de este primer grupo encontramos casos de inversiones que después de llevar gastada una gran cantidad de dinero se han visto paralizadas, como es el caso de la Autovía A-14 (de la que se abrió al tráfico un pequeño tramo que no lleva a ningún sitio), el Centro Internacional de Convenciones y Congresos de Madrid o el Hospital de Liria en Valencia (que tiene los accesos inhabilitados para evitar posibles actos vandálicos). Existen también casos de inversiones ejecutadas pero sin ningún uso en la actualidad o con un uso muy reducido. Entre ellas encontramos, por ejemplo la Ciudad de la Cultura de Santiago de Compostela, la Ciudad del Circo de Alcorcón, la Cúpula del Milenio de Valladolid, el Bosque de Acero de Cuenca, las inversiones en la localidad zaragozana de La Muela (que, ejemplo de despilfarro y nefasta gestión pública, antes de entrar en bancarrota, llegó a contar con una plaza

de toros cubierta, tres museos, un auditorio propio de una capital de provincia y un centro deportivo de auténtico lujo), la Ciudad de la Luz en Alicante, los Palacios de Congresos de Huesca o de Oviedo o el Silo del Puerto de Vigo. Resulta chocante comprobar como en la mayoría de los casos mencionados nos encontramos ante proyectos grandiosos llevados a cabo en ciudades relativamente pequeñas cuya vida cultural o social no puede crear las suficientes actividades como para dar sentido a dichas instalaciones. Sin duda alguna, estamos ante una falta de previsión palpable y un construir por construir, con el objetivo único de “ser más” o “tener más” que el vecino.

Las infraestructuras más costosas de este bloque son las correspondientes a la L9 del Metro de Barcelona (un proyecto faraónico que ha llevado al consistorio barcelonés a tener que paralizar las obras en varias ocasiones puesto que del presupuesto inicial de 2.600.000.000€ ha pasado a 16.000.000.000€.), la M-30 de Madrid (ejemplo de la descontrolada ejecución de infraestructuras en forma de autovías o autopistas, que en la actualidad tienen que ser rescatadas por el Estado por sus continuas pérdidas), la inversión multimillonaria en plantas desaladoras que funcionan muy por debajo de su nivel óptimo de capacidad (16%), el Hospital Universitario Central de Asturias que curiosamente sustituye a unas instalaciones que tenían una mayor capacidad y la Ciudad de las Artes y de las Ciencias de Valencia.

Precisamente, al hilo de este último caso, Santiago Calatrava, arquitecto de la Ciudad de las Artes, cobró 18.000.000€ de la Generalitat Valenciana, por unos proyectos que ni siquiera llegaron a iniciarse. Probablemente este hecho supone el ejemplo más claro de despilfarro e irresponsabilidad de la clase política nacional.

3. INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Mención aparte requiere el caso de los aeropuertos. Hasta diez aeropuertos presentamos aquí como ejemplos claros de ineficiencia del sector público. Diez aeropuertos con un coste total de más de 1.700 millones de euros, construidos

siguiendo no se sabe muy bien que criterio, en ciudades en muchos casos con una población muy pequeña y en una situación geográfica que no aconsejaba su instalación por su proximidad a otros aeropuertos o vías de comunicación alternativas mucho más cómodas. La siguiente tabla nos presenta esos diez aeropuertos.

Tabla 3.1. Inversión pública en aeropuertos. Elaboración propia.

AEROPUERTO	COSTE (EUROS)
Aeropuerto de Albacete	7.500.000 €
Aeropuerto de Badajoz	20.000.000 €
Aeropuerto de Burgos	45.000.000 €
Aeropuerto de Castellón	150.300.000 €
Aeropuerto de Ciudad Real	1.240.000.000 €
Aeropuerto de León	80.000.000 €
Aeropuerto de Lérida	90.000.000 €
Aeropuerto de Logroño	18.000.000 €
Aeropuerto de Pamplona	44.000.000 €
Aeropuerto Huesca-Pirineos	47.700.000 €
TOTAL	1.742.500.000 €

Fte: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periodísticas

De los diez aeropuertos mostrados, tres no se encuentran en funcionamiento: el de Castellón (por no tener los permisos oportunos), el de Lérida (opera sólo tráfico regional) y el de Ciudad Real. Este último es el aeropuerto que recibió la mayor inversión, en principio privada, pero que realmente fue casi totalmente pública, vía inyecciones bancarias a Caja Castilla La Mancha, principal accionista del aeropuerto. Las instalaciones se cerraron al tráfico aéreo en 2012. La siguiente tabla muestra para el año 2012 la comparativa de pasajeros de los diferentes aeropuertos españoles, quedando en evidencia la enorme diversidad en cuanto al tamaño y utilidad de los mismos.

Tabla 2.2. Tráfico de pasajeros de los aeropuertos españoles en 2012.

AEROPUERTO	NÚMERO DE PASAJEROS
Madrid-Barajas	45.190.528
Barcelona-El Prat	35.144.503
Palma de Mallorca	22.666.858
Málaga-Costa del Sol	12.581.944
Gran Canaria	9.892.067
Alicante	8.855.444
Tenerife Sur	8.530.729
Ibiza	5.555.048
Lanzarote	5.168.775
Valencia	4.752.020
Fuerteventura	4.399.023
Sevilla	4.292.020
Bilbao	4.171.065
Tenerife Norte	3.717.944
Girona	2.844.571
Menorca	2.545.942
Santiago	2.194.611
Asturias	1.309.770
Murcia- San Javier	1.181.782
Santander	1.117.630
La Palma	965.779
Reus	937.341
Jerez de la Frontera	913.394
A Coruña	845.451
Vigo	828.725
Almería	749.720
FGL- Granada-Jaén	728.428
Zaragoza	551.406
Valladolid	378.418

Melilla	315.850
San Sebastián	262.783
Pamplona	190.329
El Hierro	152.726
Badajoz	65.642
León	51.061
Madrid-Torrejón	28.092
Vitoria	24.389
Salamanca	22.718
Burgos	21.057
La Gomera	19.707
Logroño	19.263
Córdoba	9.844
Albacete	3.916
Madrid- Cuatro Vientos	2.207
Huesca	1.313
TOTAL	194.230.699

Fuente: AENA

Si realizamos la división entre el coste de los aeropuertos analizados (sin tener en cuenta las deudas multimillonarias que acumulan todos ellos y el su coste financiero asociado ni los costes operativos) y el número de pasajeros que han pasado por ellos en el año 2012, comprobamos que el gasto por pasajero es de 4.942,13€. Desde luego es muy complicado hablar de eficiencia con estas cifras.

Algo parecido ocurre en el caso de los tranvías. Siete son las ciudades que han invertido en este tipo de infraestructuras, como comprobamos en la siguiente tabla. Sin duda, estamos ante un servicio público cuya prestación sería mucho más justificable que el caso de los aeropuertos pero ¿a qué precio? Desde luego parece que no al precio que han costado los que aquí presentamos. Algunas de las ciudades que presentamos no son excesivamente grandes (Jaén tiene 116.731 habitantes, Jerez 211.900, Parla 124.208 y Vélez-Málaga 78.467), en las que tal vez lo más eficiente sería potenciar un buen servicio público de autobuses.

Tabla 3.3. Inversión en tranvías públicos

CIUDAD	COSTE (EUROS)
Tranvía de Jaén	120.000.000,00 €
Tranvía de Jerez	168.000.000,00 €
Tranvía de Parla	120.000.000,00 €
Tranvía de Sevilla	60.000.000,00 €
Tranvía de Vélez - Málaga	25.000.000,00 €
Tranvía de Zaragoza	400.000.000,00 €
Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz	224.000.000,00 €
TOTAL	1.117.000.000,00 €

Fte: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periodísticas

Llegamos a una de las inversiones más importantes de las analizadas en el presente trabajo, las líneas de Alta Velocidad Española. En condiciones normales, esta inversión no debería estar en este trabajo. Pero, desgraciadamente, las condiciones en que se ha invertido en este tipo de infraestructura en España parece ser que no son del todo normales. Se ha invertido sin ningún tipo de control de la eficiencia, creando líneas sin ningún tipo de criterio económico o de utilidad, entre ciudades cuyo tráfico real de pasajeros no es el suficiente como para hacer rentable el funcionamiento de una línea AVE, con los gastos que ello supone. Además se han construido estaciones con costes multimillonarios, aisladas en medio de la nada, únicamente para contentar a los alcaldes o presidentes autonómicos de turno. Es evidente que los principios de eficiencia y transparencia se han olvidado absolutamente, así como la existencia de un alto coste de oportunidad.

En las siguientes tablas vemos el coste de lo invertido hasta el momento en la alta velocidad y una comparativa del número de pasajeros por km. de línea de alta velocidad entre líneas españolas y del resto del mundo.

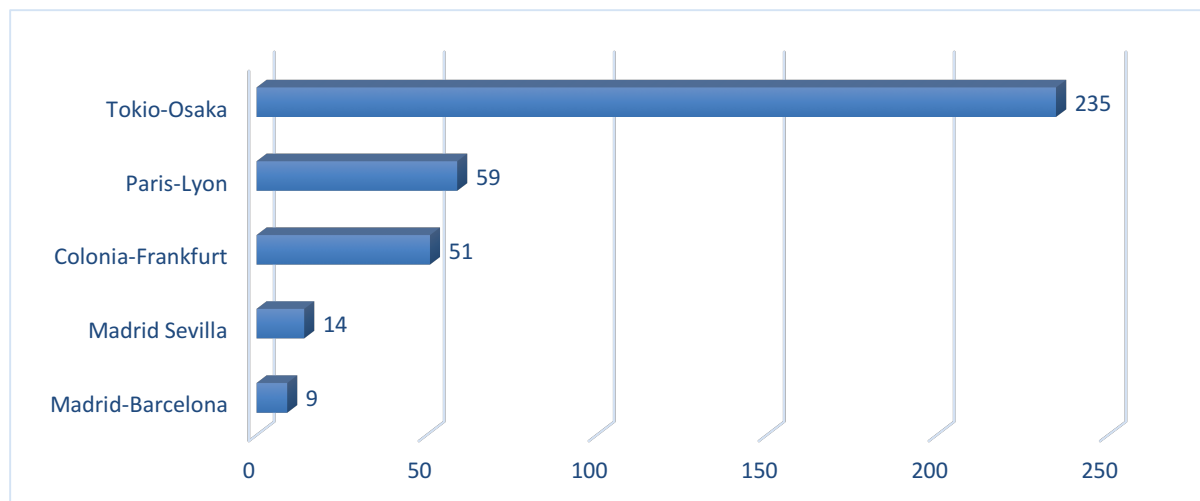
Tabla 3.4. Inversión en AVE en España. Elaboración propia.

CONCEPTO	COSTE (EUROS)
Estaciones del AVE en Cuenca y Utiel - Requena	12.000.000,00 €
Inversión total hasta 2010	40.000.000.000,00 €
Sistema de seguridad ERTMS	163.900.000,00 €
TOTAL	40.175.900.000,00 €

Fte: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periódicas

Los datos demuestran que el AVE no es rentable. Con poco más de 20 millones de pasajeros en toda la red durante 2011, la inversión en alta velocidad no alcanza el umbral mínimo de rentabilidad que establece la Comisión Europea, unos 9 millones de pasajeros anuales por línea. Es más, algunos expertos estiman que una línea de 500 Km necesitaría 8 millones de viajeros al año para empezar a ser rentable. Sin embargo, líneas emblemáticas como las de Madrid-Barcelona o Madrid-Valencia no superaron los 6 y 3 millones de viajeros. Ni hablemos, por tanto, de otras líneas menos concurridas.

Tabla 3.5. Pasajeros por km. de alta velocidad. Año 2008



Fte: Albalate y Bel. Revista de Economía Aplicada (2011)

A esto hay que sumar inversiones de difícil justificación, como, por ejemplo, la estación de Utiel- Requena. Dado el altísimo coste de la construcción de la red

ferroviaria de alta velocidad y la escasa densidad de población de España, cabe preguntarse por qué los políticos se han embarcado en su construcción, siendo actualmente España uno de los países con más kilómetros de AVE del mundo.

4. GRANDES EVENTOS

Para terminar, nos referiremos al grupo de los grandes eventos, entre los que destaca uno que ni siquiera ha llegado a realizarse: los Juegos Olímpicos de Madrid. Por tres veces, presentó su candidatura la capital española y por tres veces ha sido desestimada por el COI. Una primera candidatura puede ser una iniciativa muy legítima para una ciudad como Madrid (con independencia de las posibilidades reales de conseguir el evento), la segunda puede ser considerada una tozudez de los dirigentes locales, especialmente cuando existe la ley no escrita de que no se pueden realizar dos Olimpiadas consecutivas en el mismo continente, pero una tercera candidatura consecutiva parece claro que es una falta total de sentido común y de insensibilidad a las necesidades reales de la población, teniendo en cuenta el coste final de esta “aventura” (9.000 millones de euros, equiparables al presupuesto total del Estado en educación, sanidad, justicia y servicios sociales para 2013).

No muy atrás se sitúan eventos como el Fórum de Barcelona de 2004, la Expo de Zaragoza de 2008 o la Copa América de Vela celebrada en Valencia, cuyos pregonados beneficios posteriores son más que dudosos, especialmente si se comparan con inversiones alternativas, menos espectaculares, pero mucho más eficientes y acordes con las necesidades de la mayoría de los ciudadanos. Con menor coste pero igualmente cuestionables en cuanto a sus beneficios reales para la población encontramos el Gran Premio de Fórmula I celebrado en Valencia, cuyo circuito se encuentra actualmente abandonado, o la participación española en la Expo de Shanghai de 2010, donde España se situó entre los países con una participación más costosa.

Tabla 4.1. Gasto público en grandes eventos

EVENTO	COSTE (EUROS)
Candidaturas olímpicas de Madrid 2012, 2016 y 2020	9.000.000.000,00 €
Copa América de Vela, Valencia	1.800.000.000,00 €
Expo de Shangai 2010	74.000.000,00 €
Fórum Universal de las Culturas de Barcelona en 2004	3.270.000.000,00 €
Gran Premio de Europa de Fórmula I, Valencia	97.000.000,00 €
La Exposición Internacional de Zaragoza de 2008	2.250.000.000,00 €
TOTAL	16.491.000.000,00 €

Fte: Elaboración propia a partir de diversas fuentes periodísticas

Resulta llamativo el elevadísimo coste relativo de la participación española en la Expo de Shangai en 2010 para una inversión con fecha de caducidad.

Y, en fin, hay que recordar que existen otros grandes eventos de los cuales es imposible, a fecha de hoy, conocer cuál ha sido su coste real aproximado, como la visita del Papa Benedicto XVI a Valencia en 2006 con motivo del V Encuentro Mundial de las Familias, debido al oscurantismo de la Administración y a la intervención en dicho evento de la trama corrupta afín al partido entonces en el poder en la Comunidad Valencia y la ciudad de Valencia, tal y como están sacando a la luz las investigaciones judiciales.

5. INVERSIONES Y GRANDES EVENTOS VS. GASTO DEL ESTADO EN SANIDAD Y EDUCACIÓN

Llegados a este punto, vemos en la tabla que se presenta a continuación, el coste total de todas las inversiones y demás gasto público comentado y que asciende a más de 94.000 millones de euros. Esta cifra es enorme, pero para apreciar verdaderamente su magnitud será interesante compararla con alguna otra cifra.

Tabla 5.1. Total del gasto público analizado

CONCEPTO	COSTE (EUROS)
Grandes proyectos / infraestructuras	34.530.370.000
Aeropuertos	1.742.500.000
Tranvías	1.117.000.000
AVE	40.175.900.000
Grandes eventos	16.491.000.000
TOTAL	94.056.770.000

Para la comparación mencionada, se han consultado los Presupuestos Generales del Estado desde el año 2002 hasta el 2013 y se han sumado los gastos del Estado en sanidad y educación para todo el periodo. Pues bien, el gasto en todas esas áreas y para los 12 años consultados, es de algo más de 74.000 millones de euros. Es decir, el despilfarro en infraestructuras y grandes eventos en España a comienzos del siglo XXI es mayor al gasto del Estado acumulado en ese periodo en educación y sanidad.

Sin lugar a dudas, estos datos son clarificadores respecto de la actuación de la Administración Pública.

Tabla 3.2. Presupuesto del Estado en educación y sanidad desde 2002 hasta 2012

Año	Gasto en educación	Gasto en sanidad	Total (euros)
2002	1.367.000.000	3.131.000.000	4.498.000.000
2003	1.499.000.000	3.370.000.000	4.869.000.000
2004	1.525.000.000	3.572.000.000	5.097.000.000
2005	1.620.000.000	3.648.000.000	5.268.000.000
2006	1.935.000.000	3.961.000.000	5.896.000.000
2007	2.485.000.000	4.200.000.000	6.685.000.000
2008	2.933.000.000	4.434.000.000	7.367.000.000
2009	2.988.000.000	4.623.000.000	7.611.000.000
2010	3.092.000.000	4.635.000.000	7.727.000.000

2011	2.843.000.000	4.255.000.000	7.098.000.000
2012	2.271.000.000	3.976.000.000	6.247.000.000
2013	1.945.000.000	3.852.000.000	5.797.000.000
TOTAL	26.503.000.000	47.657.000.000	74.3160.000.000

Fte: Presupuestos Generales del Estado. Varios años.

Finalmente, hay que recordar una vez más que en este trabajo se ha realizado un muestreo sobre aquellos ejemplos más evidentes de despilfarro y malversación de dinero público. Sería conveniente realizar un análisis en mayor profundidad para ver hasta cuánto se podría ahorrar si se eliminaran las inversiones innecesarias, los gastos suntuarios, o los rescates públicos de grandes empresas privadas o cajas de ahorro.

En cualquier caso, resulta evidente que gran número de actuaciones desde las Administraciones Públicas vienen definidas por su ineficiencia.

La Administración Pública, en cualquiera de sus niveles territoriales o funcionales debería adecuar su funcionamiento a los principios enunciados al inicio del presente trabajo, entre ellos evidentemente el de eficiencia y mucho más en las circunstancias económicas que atraviesa nuestro país, con un grave aumento del déficit y la deuda. Pero además, cuando se producen casos tan flagrantes de despilfarro irresponsable de fondos públicos, además se deberían depurar responsabilidades, algo que no ocurre en la mayoría de las ocasiones.

6. CONCLUSIONES

La Administración Pública, en su actuación, debe buscar el empleo eficiente de los recursos a su disposición, que provienen básicamente de los impuestos pagados por los ciudadanos y empresas. La eficiencia implica alcanzar los objetivos incurriendo en el menor coste posible. Para ello, en primer lugar, el objetivo de la actuación debe ser claro, lo cual supone identificar un problema real de los ciudadanos o empresas y buscar la solución que mejor lo resuelva, dentro de un conjunto de soluciones

posibles. En segundo lugar, se debe comprobar la viabilidad económica de la solución propuesta y buscar la opción más económica, no sólo en los momentos iniciales, sino teniendo en consideración también los costes operativos futuros y el coste del eventual endeudamiento. Además, en toda actuación se debe considerar que existe un coste de oportunidad, de forma tal que los fondos destinados a un proyecto necesariamente se desvían de otras alternativas.

A lo largo del presente trabajo se ha comprobado cómo en los últimos años el proceso de selección de inversiones ha ido por unos derroteros muy diferentes a los que serían recomendables. La eficiencia que propugna el ordenamiento jurídico ha brillado por su ausencia y los políticos a cargo del dinero público lo han invertido en cuantiosos proyectos megalómanos que no resolvían problemas reales de la población o, en el mejor de los casos, lo hacían a un coste a todas luces excesivamente elevado. Por otro lado, en numerosas ocasiones se está demostrando que la motivación de dichas actuaciones no era el bienestar común sino favorecer tramas corruptas ligadas a los partidos políticos en el poder.

El trabajo realizado, debido a la falta de transparencia y la consiguiente ausencia de bases de datos unificadas, se ha tenido que basar en información publicada por los medios de comunicación en internet, centrándose en el gasto en algunas inversiones emblemáticas por su elevado coste para el erario público, algunas infraestructuras para el transporte y la celebración de algunos grandes eventos. A pesar de este carácter no exhaustivo, el montante del coste total de todos estos proyectos resulta muy significativo y nos permite comprender mejor el enorme problema que todo este despilfarro ha supuesto, y supondrá para las arcas públicas en el futuro y para los ciudadanos que han visto cómo la deuda per cápita ha aumentado de forma alarmante en los últimos años.

7. BIBLIOGRAFÍA

Albaladejo, D.; Bel, G. (2011). Cuando la economía no importa: Auge y esplendor de la alta velocidad en España. *Revista de Economía Aplicada*, 55. 171-190.
España. (1978) Constitución Española.

García, F. (2013). Participación ciudadana, democracia y crisis económica. Editorial UPV. Valencia.

Páginas web consultadas:

<http://www.aena.es>

<http://elpais.com>

<http://es.noticias.yahoo.com>

<http://www.20minutos.es>

<http://www.abc.es>

<http://www.diariodenavarra.es>

<http://www.elblogsalmon.com>

<http://www.elconfidencial.com>

<http://www.eldiario.es>

<http://www.eleconomista.es>

<http://www.elmundo.es>

<http://www.elplural.com>

<http://www.europapress.es>

<http://www.expansion.com>

<http://www.intereconomia.com>

<http://www.lamarea.com>

<http://www.laopinioncoruna.es>

<http://www.lasnoticiasdecuenca.es>

<http://www.lasprovincias.es>

<http://www.lavanguardia.com>

<http://www.libertaddigital.com>

<http://www.libremercado.com>

<http://www.libremercado.com>

<http://www.madridiario.es>

<http://www.minhap.gob.es>

<http://www.presseurop.eu>

<http://www.publico.es>

<http://www.rtve.es/noticias>