

10 despeses a l'Espanya del PP que t'alteraran els nervis

CRÍTIC radiografia 10 —sí, només 10— de les despeses i inversions del Govern del PP en els últims anys que fan posar els pèls de punta.

Sergi Picazo / @sergipicazo

El Govern del PP es queixa dels costos del procés independentista, de les “ambaixades catalanes”, dels diners públics destinats a TV3 o de com el conflicte independentista ha provocat la sortida d'empreses i una suposada pèrdua de llocs de treball a Catalunya. Tanmateix, les xifres dels comptes de la Generalitat o dels ajuntaments catalans són petites comparades amb les grans despeses de l'Estat espanyol. Aquesta setmana s'aprovaran, per fi, els pressupostos generals de l'Estat després d'una llarga negociació entre el PP i el PNB amb el conflicte independentista català de rerefons. Els anys del malbaratament de l'erari públic per culpa dels excessos en les construccions de grans infraestructures i de les despeses supèrflues no han acabat ni de bon tros.

CRÍTIC radiografia 10 —sí, només 10— de les despeses i inversions del Govern del PP en els últims anys que fan posar els pèls de punta. Ordenades de menys a més.

1. Les reparacions milionàries per mantenir el Valle de los Caídos: 1,8 milions

El Govern del PP ha invertit només en cinc anys, entre el 2012 i el 2017, un total d'[1,8 milions d'euros en diferents treballs de manteniment de la basílica i la creu del Valle de los Caídos](#), el lloc on està enterrat el dictador Francisco Franco i que molts dels nostàlgics del franquisme encara veneren. D'altra banda, tal com recordava el periodista de 'La Marea' Antonio Maestre, el Govern del PP ha decidit no dedicar ni un sol euro a la recerca, al desenterrament i a la dignificació de les fosses del franquisme i de la Guerra Civil.

Defensa gasta 23.000 € en repatriar los huesos de 29 miembros de la División Azul. Me parece bien. Sus familias así lo desean.

Son 23.000 € más de lo que ha gastado el gobierno en exhumar los cuerpos de los republicanos. Que se jodan sus familias, ¿no, [@pablocasado](#)?

— AntonioMaestre (@AntonioMaestre) [March 1, 2018](#)

Després d'arribar a La Moncloa el 2011, tal com informava '[El Diario.es](#)', Rajoy va prendre diverses mesures que deixaven sense efecte la Llei de memòria històrica del Govern de José Luis Rodríguez Zapatero de l'any 2007 i qualsevol iniciativa de reparació a les víctimes del franquisme. Primer, al març del 2012, va suprimir l'Oficina de Víctimes de la Guerra Civil i de la Dictadura, un organisme creat pel Govern socialista que s'encarregava d'atendre els familiars i facilitava informació per a les exhumacions: es calcula que a Espanya queden 2.000 fosses sense obrir on hi hauria uns 100.000

espanyols. Durant el seu Govern, el PP va anar reduint fins a deixar a zero la partida per a l'exhumació de les fosses.

En canvi, sí que ha trobat partides per rehabilitar el Valle de los Caídos. Entre les obres més cares, hi ha la restauració de la portada de la basílica, per 230.138 euros, i el manteniment del funicular que puja a la creu, que ha costat 189.353 euros. **El manteniment cada any de tots els costos del monument franquista és d'un milió d'euros:** en concret, el cost del 2016, incloent-hi les despeses de personal i corrents, va ser d'1.045.000 euros. Així consta en les dades de Patrimoni Nacional facilitades pel Govern espanyol al senador de Compromís pel País Valencià Carles Mulet, que havia demanat aquests costos per escrit. [“Algú creu que a Itàlia o a Alemanya tindria cabuda pagar amb diners públics mantenir mausoleus sagrats per Mussolini o Hitler?”](#), va preguntar-se el senador Mulet quan va fer públiques les xifres. Aquesta és la xifra més baixa, però la més simbòlica, d'aquesta llista.

2. La monarquia espanyola: més de 50 milions cada any

La monarquia espanyola, en els comptes que apareixen al seu portal de [Transparència](#), assegura que 'només' costa als espanyols poc menys de 8 milions d'euros l'any. La xifra ha anat pujant els últims anys: segons els últims pressupostos pendents d'aprovació, els diners per a la Casa Reial [augmenten un 0,9%](#) i arriben a 7,89 milions d'euros. El [sou del rei Felip va arribar a 238.900 euros](#) l'any passat, una xifra molt més alta que les del [president del Govern espanyol \(79.000 euros l'any\) o del president del Govern català \(145.000 euros\)](#). De fet, cobra un sou pràcticament tota la família, incloent-hi el rei emèrit, Joan Carles, que cobra uns 191.000 euros l'any tot i que no té pràcticament cap responsabilitat ni agenda pública; la reina Letícia, que s'endú 131.000 euros, i, fins i tot, l'exreina Sofia, amb 107.000 euros cada any.

Això, però, és la xocolata del lloro. Una anàlisi amb profunditat dels diners que acaben anant a parar a la monarquia en altres partides dels pressupostos generals de l'Estat situen la xifra **entorn dels 50 milions euros anuals**, segons una investigació del [programa 'La Sexta Columna', de La Sexta](#). La clau per entendre el cost real de la família reial és que hi ha moltes [partides econòmiques per ajudar la Casa Reial 'amagades' entre els pressupostos d'altres ministeris](#). Per exemple, el Ministeri d'Exteriors paga els viatges, uns 600.000 o 700.000 euros l'any. El Ministeri de la Presidència paga una part del personal adjunt a la Corona, uns 6,1 milions, i, a més, sufraga recepcions oficials, audiències civils i militars, sopars de gala i visites de caps d'Estat, i això pot arribar a sortir per uns 10 milions. Conservar el Patrimoni Nacional de la Casa Reial costa uns 26 milions d'euros més. Moltes de les despeses es poden justificar com a "necessàries", però altres partides van generar polèmica, com ara la [luxosa cinta de córrer que es va instal·lar al gimnàs reial](#) l'any 2008 i que va costar uns 14.000 euros.

Aquí faltaria conèixer les partides que dedica el Ministeri de l'Interior o el de Defensa per a la seguretat i els vehicles de la Casa Reial perquè a aquestes dades no és possible accedir-hi per qüestions de política antiterrorista.

3. El cost del dispositiu policial per frenar el referèndum de l'1-O: 87 milions

El **ministre de l'Interior, Juan Ignacio Zoido**, va afirmar en una compareixença al Senat que el cost de l'operació Copèrnic per aturar el referèndum de l'1 d'octubre a Catalunya va ser de 87 milions d'euros. Són xifres oficials, però podria haver-hi més costos amagats o dissimulats en altres partides de la Policia Nacional o de la Guàrdia Civil que potser descobrirem d'aquí a alguns

anys. Aquesta xifra milionària és el resultat de mantenir i allotjar entre 4.500 i 6.000 agents en hotels i en vaixells atracats als ports de Barcelona i de Tarragona durant més d'un mes.

Segons la [documentació del Ministeri de l'Interior](#), els agents que van dormir i van menjar als tres vaixells van suposar una despesa afegida en dietes d'uns 26,6 milions. Sumat al cost dels agents allotjats en hotels i en altres dependències públiques i privades, la xifra en dietes ascendeix fins als 43,3 milions d'euros. I, en l'allotjament en si, es van gastar 6,3 milions; en manutenció, 10,3 milions més, i, en locomoció i mitjans de transport, 105.780 euros.

El **conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull**, ja va afirmar a través de Twitter que el preu de mercat de noliejat els tres vaixells podia arribar a pujar fins als 300.000 euros diaris —100.000 euros diaris per a cadascuna de les embarcacions.

Noliejar els 3 vaixells x policies i GC té un cost de 300.000€/dia. Per reprimir no hi ha congelació de comptes, ni límits al dèficit públic pic.twitter.com/kD62SAMcOo

— Josep Rull i Andreu □ (@joseprull) [September 22, 2017](#)

4. Metros, jutjats i aeroports fantasma als afores de Madrid: 120 milions

Trens, aeroports i metros que no existeixen han sigut un maldecap de despesa pública per als madrilenys en els últims anys. Sobretot arran dels megaprojectes que van idear en l'època de la bombolla financera **els governs del PP d'Esperanza Aguirre i d'Ignacio González a la Comunitat de Madrid**. Els contractes i compromisos adquirits amb grans constructores espanyoles, però, han fet que algunes d'aquestes despeses s'hagin hagut de pagar ja, malgrat que les infraestructures no estiguin encara en marxa o, fins i tot, que algunes s'hagin descartat per sempre.

Comencem per l'anomenat '[metro fantasma' a Torrejón](#). Segons denunciava fa poc 'El Confidencial', l'obra s'havia menjat ja 19,9 milions d'euros. Des de l'any 2012, la Comunitat de Madrid ha pressupostat gairebé 50 milions d'euros en una línia que mai no s'ha arribat a fer, i d'aquests diners se n'han gastat 20 milions: 9,5 milions en la fallida de la línia i la resta en un projecte alternatiu de Rodalies a Madrid. Tampoc no va anar bé el projecte de [tren cap a Navalcarnero](#), promogut per Aguirre el 2003, i que ha acabat en un autèntic fracàs. Ara la constructora OHL, que va guanyar el concurs per 366 milions, el doble del pressupostat inicialment, ha fet fallida i, a sobre, reclama al Govern regional 370 milions als jutjats pels diners que va invertir i per danys i perjudicis.

La Comunitat de Madrid també ha sortit esquitxada per l'intent de construcció de [dos 'aeroports fantasma' als afores de Madrid](#) a més de Barajas. L'any 2007, el Govern del PP madrileny va crear l'empresa Aeroports de Madrid per construir dos aeròdroms, que 10 anys després no existeixen. Però, en els seus primers anys de projecte, l'empresa pública va arribar a gastar 1,4 milions d'euros en salaris i 197.000 euros en factures i en burocràcia. Aquests aeròdroms, que havien aixecat moltes expectatives mediàtiques, estan avui [pràcticament descartats](#).

I, tot això, sense mencionar una altra operació immobiliària fracassada: [la Ciutat de la Justícia de Madrid](#). Una sentència judicial, per sort per als madrilenys, ha donat la raó a l'actual Govern de la Comunitat de Madrid i es podran paraitzar les obres sense haver de pagar els 1.700 milions d'euros que havien pressupostat OHL i Acciona. La sentència, però, no ha impedit que el Govern regional

[hagués gastat ja uns 100 milions d'euros](#) en un dels edificis previstos, en les canalitzacions, en els túnels subterranis o en dissenys que no es duran a terme, com un projecte dissenyat per l'[estudi d'arquitectura de Norman Foster](#), que hauria cobrat 10 milions d'euros.

5. El cost real del fallit projecte Castor: 3.280 milions

S'ha parlat molt dels **1.300 milions d'euros d'indemnització del Castor a Florentino Pérez**. Però, en realitat, tal com va denunciar en una investigació el periodista Jordi Marsal a [CRÍTIC](#), l'ombra allargada que el Castor projecta sobre el futur pot ser encara més gran: una llosa pesantíssima de [3.280 milions d'euros en total](#). Això es convertirà en un deute mil·lionari que els consumidors hauran d'afrontar al llarg de les pròximes tres dècades per finançar, via la factura del gas, el cost d'una infraestructura que mai no es posarà en funcionament.

El projecte encarregat inicialment pel Govern de Zapatero i continuat pels governs de Rajoy va acabar en un fracàs absolut i es va haver de cancel·lar; però, segons el contracte firmat, l'Estat espanyol haurà de pagar a l'empresa concessionària, Escal UGS, una indemnització astronòmica. La crisi de petits terratrèmols de la tardor del 2013 va precipitar els esdeveniments per tancar el magatzem de gas sota el mar davant les costes de Castelló i de les Terres de l'Ebre. Segons Marsal, "després de 20 anys d'història, la meitat de la qual oculta a l'escrutini públic de la ciutadania, el faraònic —segons el Govern del PP— magatzem de gas submarí s'ha acabat convertint, en la mateixa mesura, en el paradigma d'infraestructura energètica que difícilment tindrà mai utilitat". El negoci del gas estava capitanejat per l'omnipotent empresari madrileny Florentino Pérez, va tenir l'ajut administratiu tant dels governs del PSOE com del PP i va aconseguir el finançament del Banc Europeu d'Inversions (BEI). Fa poques setmanes, una iniciativa ciutadana ha presentat una [querrela criminal](#) a l'Audiència Nacional contra l'empresari madrileny i diversos polítics del PP i del PSOE que han tingut càrrecs de responsabilitat en relació amb el Castor. Els acusen de "**prevaricació, frau a l'Administració pública i malversació de cabals públics**".

6. Els sobre costos de fabricar un submarí que no flota bé: 4.000 milions

La història del submarí que no flotava bé és un cas esperpèntic. "El projecte S-80 s'ha convertit en un malson per a l'Armada", titulava el diari 'El Español'. "El primer submarí S-80 arribarà el 2021 amb 3.000 milions de sobre costos", hi afegia el diari 'La Razón'. Fins i tot la premsa més afí al PP ho va criticar de valent. El projecte de dissenyar i construir un submarí militar espanyol ha sofert tot un seguit de contratemps i de problemes —el primer i més destacat, que el submergible no flotava— que han obert un forat de 2.000 milions d'euros a les arques públiques.

Tal com explicaven a '[El Español](#)', els problemes de disseny en el balanç de pes van provocar que el primer d'aquests quatre submarins construït per Navantia no flotés. Era capaç de submergir-se, però no de sortir a la superfície. El problema va disparar immediatament el pressupost de l'S-80, previst inicialment en 2.135 milions per a l'adquisició dels quatre submarins. Navantia ja treballa a les seves drassanes de Cartagena en la versió definitiva, coneguda per S-80 Plus. Amb els 2.135 milions inicials no donaria més que per al primer submergible. Ara, segons càlculs publicats pel diari de Pedro J. Ramírez, el pressupost seria prop dels 4.000 milions; és a dir, 1.865 milions d'euros més.

Però, a més, els nou anys de retard en l'entrega dels nous submarins han provocat que l'Armada espanyola demanés allargar la vida útil dels actuals submarins S-70. Però, per fer-ho, s'han necessitat més de 40 milions d'euros en reparacions, adaptacions i comprovacions en els vells

submarins.

7. La indemnització per les autopistes radials de Madrid: 4.500 milions

Un dels temes que més han indignat l'opinió pública ha estat l'anomenat "rescat" de les autopistes radials entorn de Madrid. Bàsicament, aquesta és la seqüència dels fets: el Govern de José María Aznar impulsa un concurs per construir unes autopistes de peatge per allà on ja hi havia una autovia gratuïta; un grup de constructores, bancs i operadores d'infraestructures ([entre les quals, la catalana Abertis](#)) fan l'obra confiant a guanyar diners amb el pagament dels peatges; tanmateix, per la crisi o perquè no eren necessàries, no hi passen prou cotxes per obtenir beneficis; les empreses concessionàries estan perdent diners i fan fallida, i, finalment, l'Estat decideix comprar les empreses amb diners públics. Si el negoci hagués anat bé, l'Estat no se n'hauria beneficiat. Però, com que el negoci va anar malament, l'Estat va sortir al rescat.

El Tribunal de Comptes ha estimat que el cost del [rescat de les radials serà de 3.718 milions d'euros](#). Però la xifra encara podria ser més elevada. Els fons creditors reclamen a l'Estat fins a 4.500 milions en concepte de responsabilitat patrimonial. Hi ha, però, la idea que, un cop rescatades amb diners públics, es tornarien a privatitzar, però això, segons calcula el mateix Ministeri de Foment, només permetria recuperar com a màxim 1.000 milions d'euros.

Curiosament, al novembre del 2010, [una esmena de CiU al Congrés va demanar que l'Estat fes una aportació extraordinària de recursos](#) per compensar les pèrdues econòmiques generades a les concessionàries en els primers anys d'explotació de les autopistes. L'aleshores portaveu en temes d'infraestructures de Convergència, Pere Macias, va defensar l'esmena assegurant que era un "mal menor" per no perdre més diners públics. I, en sentit contrari, **l'eurodiputat d'ICV-EUiA Ernest Urtasun va demanar fa uns quants mesos a la Comissió Europea que investigués el rescat** de les nou autopistes de peatge en fallida, ja que considerava que podria tractar-se d'un ajut d'Estat il·legal.

8. La despesa militar espanyola real anual: 18.776 milions l'any 2017

La despesa militar real de l'Estat espanyol és molt més gran que la que diuen sempre els pressupostos generals de l'Estat. Això és el que denuncia, amb dades, cada any el Centre Delàs d'Estudis per la Pau en el seu informe ['Els despropòsits de la despesa militar espanyola'](#). La despesa militar del 2017 **va enfilar-se fins als 18.776 milions d'euros, un 32% més que la del 2016**, i molt més que les xifres que apareixen al pressupost. El Centre Delàs assegura que les pressions pressupostàries del ministre d'Hisenda, Cristóbal Montoro, volen amagar la despesa militar real a l'opinió pública. Actualment, la xifra representa un 1,65% del PIB i, segons explicava un reportatge de la ['Directa'](#), suposa més de set vegades el pressupost destinat a educació, i quatre vegades la despesa en sanitat.

On són els enganys de la despesa militar? Fixeu-vos només en dos exemples paradigmàtics. Segons l'informe del Centre Delàs, el Ministeri d'Hisenda, d'acord amb el de Defensa, des de l'any 2012 va decidir no incloure el pagament dels **Programes Especials d'Armament (PEA)** en el pressupost, per a després, durant l'exercici, recórrer a l'aprovació en el Consell de Ministres de crèdits extraordinaris per fer front als pagaments. Això ha fet que, en els últims anys, el pressupost real creixés en més de 2.000 milions anuals. Una altra partida amagada és la de les **missions militars a l'exterior**: oficialment, s'hi assigna un crèdit de 14,3 milions tots els anys, quan en

realitat s'hi gasten al voltant de 1.000 milions, que acaben sent aportats des d'un fons de contingència, situat al programa "Imprevistos i funcions no classificades" d'altres ministeris. Per a l'any 2017, el secretari de Defensa, Agustín Conde Bajén, en la Comissió de Defensa del Congrés, va anunciar que l'execució prevista de les missions a l'exterior seria de 1.062,5 milions.

9. El rescat de Bankia, el banc governat per Rodrigo Rato: 22.424 milions

Aquí les xifres ja comencen a marejar. Els ajuts públics a Bankia van ascendir a 22.424.000 euros. L'Estat, segons dades del mateix Banc d'Espanya, pot perdre més de 14.000 milions quan es puguin tornar a posar en venda Bankia i Banc Mare Nostrum. Fins ara, Bankia [només ha tornat el 8% dels diners](#) del rescat. El banc, que va sorgir d'un procés de fusions de caixes encapçalat per Caja Madrid, va estar durant anys en l'òrbita del PP i, en el pitjor moment, va estar governat per l'exministre del PP Rodrigo Rato. L'exministre d'Economia d'Aznar, [acusat, entre altres delictes, de falsejar els comptes de Bankia](#) per afavorir la sortida a Borsa de l'entitat, basa la seva defensa en el 'cas Bankia' en el fet que els supervisors del Banc d'Espanya i del Fons de Reestructuració Ordenada Bancària (FROB) van donar l'OK als seus comptes, tot i que la llei estableix que el culpable de falsejar és l'administrador.

La [reestructuració ha costat 62.295 milions d'euros des del 2009](#) fins al tancament del 2016, segons l'última actualització de les dades del Banc d'Espanya. El gruix d'aquests diners es va destinar a salvar les caixes d'estalvis que, un cop sanejades, es van vendre o es van fusionar amb la gran banca, com el BBVA o CaixaBank. Els ajuts públics recuperats en general són per ara de 3.873 milions d'euros, al voltant d'un 7% del gastat en la reestructuració del sistema financer espanyol sense tenir en compte l'aportació que hi va fer el Fons de Garantia de Dipòsits. En el millor dels casos, l'Estat espera embutxacar-se 10.402 milions per les operacions pendents.

10. El segon país amb més quilòmetres de tren d'alta velocitat del món: 51.800 milions

Sorprenentment, Espanya és el segon país del món amb més quilòmetres de tren d'alta velocitat quan no és cap potència ni en l'àmbit econòmic ni en el món del transport. L'aposta dels governs espanyols, primer el PSOE i després el PP, de connectar Espanya —sobretot la ciutat de Madrid— amb una potent i caríssima xarxa d'AVE arreu de l'Estat ha tingut un cost aproximat de més de 50.000 milions d'euros segons dades oficials. Aquest any s'han celebrat els 25 anys del primer trajecte Madrid-Sevilla de l'AVE. Ara, segons xifres d'Adif, l'alta velocitat arriba a 47 ciutats, té més de 3.200 quilòmetres d'extensió i el negoci s'ha expandit en l'àmbit internacional, per exemple, a la dictadura de l'[Aràbia Saudita](#).

Els ingressos de Renfe per l'alta velocitat han passat de 1.160 milions el 2013 a 1.362 milions el 2016. Els trens AVE i de llarga distància de Renfe van guanyar 1,2 milions de viatgers el 2017 fins a arribar a 31,3 milions, un 3,7% més. Segons l'anàlisi de Xavier Grau, publicada en un especial sobre l'AVE al [diari 'Ara'](#), Adif defensa els valors socials i de connexió que ha provocat l'AVE "davant la impossibilitat de defensar els seus milers de milions de números vermells". Per això, l'empresa dependent del Ministeri de Foment "assegura que hi ha beneficis socials, perquè l'alta velocitat treu cotxes de la carretera i disminueixen els accidents, redueix les emissions de CO2 i hi ha un estalvi energètic important". L'AVE també va arribar a Catalunya fa alguns anys connectant per alta velocitat Lleida, Reus-Tarragona, Barcelona i Girona amb Madrid i amb Aragó. L'oferta ha funcionat econòmicament... però algunes veus critiquen que la despesa en AVE ha anat en detriment del corredor ferroviari pel Mediterrani i del mal estat de la xarxa de Rodalies de Renfe.

Un problema afegit és la polèmica construcció d'estacions d'AVE en llocs on hi ha especialment poc ús, ja que són zones especialment poc poblades o de poc trànsit de passatgers. El **rànquing d'estacions d'AVE amb menys passatgers** l'encapçala la parada de Tardienta (Osca), que va costar el 2003 més de 221 milions d'euros i on tot just el fan servir uns quants passatgers la setmana segons expliquen els habitants del poble. La resta d'estacions menys utilitzades serien, segons dades oficials que van aparèixer en un reportatge de ['Público'](#), les de Guadalajara-Yebes, Puente Genil - Herrera (Còrdova), Antequera - Santa Ana (Màlaga), Osca i Calataiud (Saragossa). En un 25% de la xarxa d'alta velocitat, les estacions tenien menys d'un centenar de viatgers diaris, una aflluència que impossibilita rendibilitzar la inversió. Tot i que, segurament, en aquelles zones especialment mal comunicades, la presència de l'AVE ha estat bona per poder-les comunicar amb les capitals de província properes.