

CINCUENTA Y TRES MIL DOSCIENTOS CUARENTA Y TRES

ANTONIO JIMÉNEZ SÁNCHEZ

Aunque las fechas inviten a pensarlo, el título de este artículo no es ningún vaticinio personal del que será el número agraciado con el "Gordo" de Navidad este año; en realidad, es el vergonzoso y escandaloso coste, expresado en millones de las antiguas pesetas, que terminará teniendo para los murcianos/as, si nadie lo remedia, el acabado y sin aviones aeropuerto de Corvera.

De esos 53.243 millones de pesetas (unos 320 millones de euros) que la Comunidad ha vinculado tan alegremente a esa frustrada infraestructura, ya llevamos desembolsados un buen trecho, con la construcción de accesos y acometidas de agua y luz, o los pagos relacionados con las expropiaciones de terrenos; además de los 22.000 euros diarios que nos cuesta hacer frente al pago de los intereses del aval concedido al préstamo impagado de la concesionaria. Y aún está por ver lo que terminaríamos pagando a AENA como compensación por el eventual cierre de San Javier; como poco, 36 millones más, de euros.

Cómo se explica que el Gobierno de la Región no haya sido tan diligente, en cambio, para recabar esos mismos recursos económicos y dedicarlos a luchar contra el desempleo y la pobreza, en una Comunidad en la que, no lo olvidemos, padecemos un 27% de paro, y tenemos una tasa de pobreza que alcanza al 30% de la población, y en la que se han mermado escandalosamente estas políticas públicas en los últimos años. ¿Cuántos de los casi 190.000 desempleados que hay en la Región podrían haber salido del paro si se hubiera dedicado ese dinero a políticas activas de empleo?, ¿a cuántos de los 19.400 hogares que carecen de ingreso alguno podría haberseles reconocido una prestación social mínima de subsistencia también con ese dinero?

El proyecto Corvera nació con muchas objeciones de fondo, caduco y a destiempo, ya desbordado por las circunstancias técnicas y económicas, con previsibles pérdidas de arranque y de futuro. En el telón de fondo, dos aeropuertos.

Uno, el aeropuerto internacional de San Javier, entonces en extraordinaria expansión, y con una rentabilidad que aún continúa, un aeropuerto que funcionaba y funciona, y resulta rentable, además de ser de gestión y naturaleza pública. El de San Javier es uno de los aeropuertos que menos se ha resentido con la crisis, y en los últimos años se llevan invertidos más de 70 millones de euros para mejorar y ampliar sus instalaciones dedicadas al tráfico aéreo comercial. Incluso los Presupuestos para 2015 prevén una nueva inversión de 1,5 millones.

Dos, el vecino aeropuerto internacional de Alicante (a unos escasos 80 kilómetros de Corvera en línea recta), el sexto de España en cuanto a número de viajeros, cuya ampliación también se proyectaba ya por esas fechas.

Pero no solo eso, incluso la seguridad aérea del nuevo aeropuerto se veía comprometida como consecuencia de restricciones derivadas de la actividad militar de las bases de San Javier y Alcantarilla, la proximidad de aeródromos privados y la convivencia con el tráfico aéreo de Valencia y Alicante. Las previsiones para Corvera, nada menos que 1,5 millones de pasajeros al año en su inicio, y unas expectativas de duplicar esta cifra en los siguientes años, ya se vislumbraban entonces deliberadamente sobredimensionadas; y más aún cuando en 2007 la crisis empezaba a dar síntomas que también se dejaban notar en la disminución general del tráfico aéreo.

Y, por supuesto, planteaba serias dudas la supuesta financiación de la construcción del aeropuerto con exclusivo capital privado, con la que se venía a sustentar la poco creíble tesis de que "no costaría ni un euro a los murcianos".

No se debe mantener por más tiempo el empeño ciego por respaldar con dinero público un aeropuerto como el de Corvera, que se dice privado. Ni siquiera si finalmente Bruselas autoriza el préstamo participativo, puesto que nada garantiza la rentabilidad del aeropuerto ni que la actual concesionaria, ante esa falta de rentabilidad, vaya a continuar haciendo frente a dicho préstamo. En este sentido, el Gobierno debe parar la sangría económica que está suponiendo este proyecto fallido, y emprender las acciones necesarias para recuperar todo el gasto público desembolsado que no estuviera previsto en la Memoria del proyecto de actuación de interés regional aprobado en su día, allá por el año 2003.

El Gobierno regional tiene que tener el coraje suficiente para reconocer el fracaso de esta infraestructura, y resolver jurídicamente la problemática de la concesión, anteponiendo los intereses generales a cualquier otro interés u horizonte electoralista.

¡Pongamos las cosas en su sitio!: si Corvera es privado, que lo sea también sus eventuales riesgos, sus beneficios y pérdidas; si San Javier es público e internacional, y puede colmar las aspiraciones de la sociedad murciana en lo que se refiere a contar con una infraestructura aeroportuaria adecuada a la Región, potenciemos su rentabilidad y rentabilicemos las inversiones realizadas. Y aseguremos el mantenimiento de los aproximadamente 1.200 puestos de trabajo que directa o indirectamente dependen de él.

Antonio Jiménez Sánchez es Secretario general de UGT de la Región de Murcia