

# Inversión pública = desarrollo

La inversión pública en infraestructuras supone un factor determinante desde el punto de vista del desarrollo económico de nuestra provincia porque sirve de base para que se despliegue la inversión privada generadora de riqueza, renta per cápita y empleo, factores que pueden garantizar el Estado de Bienestar de nuestra sociedad. Pero la inversión pública en nuestra comunidad autónoma y en nuestra provincia ha caído de forma alarmante en el último quinquenio lastrando la tan endeble recuperación económica.

## Ismael Muñoz

INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
DIRECTOR GERENTE DE URBASUR

**Invertir euros en medioambiente, sanidad, educación, agua, energía y transportes** no solamente es invertir en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos; supone, además, una correa de transmisión capaz de movilizar el capital privado para desarrollar una economía real próspera y con futuro.

En los últimos diez años (período 2008-2016), se han licitado inversiones públicas en nuestra comunidad autónoma –conjunto de la Administración Central, Administración Autónoma y Administración Local– por valor de cerca de 30.000 millones de euros. La crisis económica y los fuertes recortes en inversión pública han generado una asimetría entre el primer y el segundo quinquenio del período analizado; se ha pasado de 24.000 millones en el primer quinquenio a 6.000 millones en inversión en el último quinquenio —la lacerante cifra de cuatro veces menos— de la serie analizada.

En lo referente a nuestra provincia, y considerando la **inversión pública de los últimos diez años**, se han destinado unos 2.800 millones de euros —algo menos de 1 de cada 10 euros respecto al total de la inversión pública en Andalucía—, en niveles similares a la provincia de Almería, y por encima de lo previsto para Córdoba o Huelva. En el caso de nuestro querido Jaén, el dato es más dramático aún, ya que en el último quinquenio la inversión ha sido de casi seis veces menos respecto al primer quinquenio del período analizado.

El descenso tan drástico en inversión pública experimentado, unido a que algunas

licitaciones adjudicadas se han visto paralizadas o bien han visto ralentizado su ritmo de ejecución y, a mayor abundamiento, la ejecución de inversiones públicas carentes de criterios técnico-económicos objetivos de viabilidad, vinculadas a proyectos que han obedecido más a criterios electoralistas que a necesidades reales, han generado no solo una importante pérdida de puestos de trabajo en el sector de la construcción de forma directa, más los destruidos de forma indirecta, sino que han supuesto un freno a la competitividad de nuestra ya debilitada economía respecto a otras provincias.

## GRANDES CARENCIAS EN INFRAESTRUCTURAS

Nuestra provincia cuenta aún con importantes carencias en infraestructuras del transporte por carretera y ferrocarril, que debilitan la interconexión territorial dentro de la propia provincia y nos aísla en términos de comunicación con otros territorios.

Respecto a las comunicaciones interiores por carreteras para conectar los municipios más importantes, queda por concluir la vía de gran capacidad A-316 "Autovía del Olivar" en su tramo de Martos a Alcaudete. Igualmente, es precisa la mejora del trazado para una mejor conexión de las comarcas, especialmente aquellas con un elevado interés turístico como Cazorla, Segura y las Villas.

De otro lado, y en cuanto a la vertebración entre territorios es fundamental la **conexión con el Levante español a través de la A-32**, tramo de Úbeda a Alba-



cete, con proyectos paralizados desde el año 2009. Igualmente se hace precisa la conexión de la provincia con Extremadura por la Sierra Sur de Jaén a través de la A-81, Badajoz-Granada, que mejoraría igualmente la conexión interna de Alcalá la Real y Alcaudete.

Otra infraestructura viaria importante, pendiente de materializarse, es la **conexión de Córdoba y Jaén por El Carpio** a través de la A-306, lo que mejoraría igualmente los desplazamientos a Sevilla desde Jaén por la A-4.

Es preciso tener en cuenta también la importancia de la **conservación y el mantenimiento de la red de carreteras de nuestra provincia**, recordando que el euro que no se invierte en conservar se multiplica por 5 en reparar; si bien las carreteras de la Diputación Provincial se encuentran en general en buen estado de mantenimiento y conservación, no se puede decir lo mismo de las que son de titularidad del Estado —especialmente los enlaces de la A-44— y las que son de titularidad de la Comunidad Autónoma, que en algunos tramos se encuentran en servicio y comprometiendo la seguridad de los usuarios.

## INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

En cuanto a infraestructuras ferroviarias se refiere, la provincia cuenta con graves carencias tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías, que es preciso acometer definitivamente si nuestro territorio no quiere perder el tren de la competitividad.

En el año 92, la provincia de Jaén quedó descolgada de la línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla a su paso por Córdoba y Ciudad Real, lo que ha supuesto una importante limitación al transporte ferroviario para viajeros. Desde esa fecha, en la que la provincia contaba con 140 circulaciones diarias, estas se han visto reducidas en un 90%, y el escenario no es nada esperanzador pues los distintos gobiernos centrales, desde entonces, han venido incumpliendo reiteradamente sus compromisos de inversión con nuestra provincia.

A la fecha, solo hay dos líneas que hacen parada en nuestra tierra: la línea Almería-Madrid y la línea Jaén-Sevilla-Cádiz. De la primera, tan solo dos trenes talgos diarios son los encargados de conectar Jaén con

la capital de España y es especialmente lacerante que la conexión con Granada a día de hoy, y desde hace tres años, no sea posible.

De otro lado, desde Linares no se puede ir a Córdoba, Sevilla o Cádiz, pero sí a Madrid o Almería; desde Andújar se puede ir a Córdoba, Sevilla y Cádiz, pero no a Madrid. En definitiva, un despropósito en el medio de transporte más influyente e importante para competir en la media distancia.

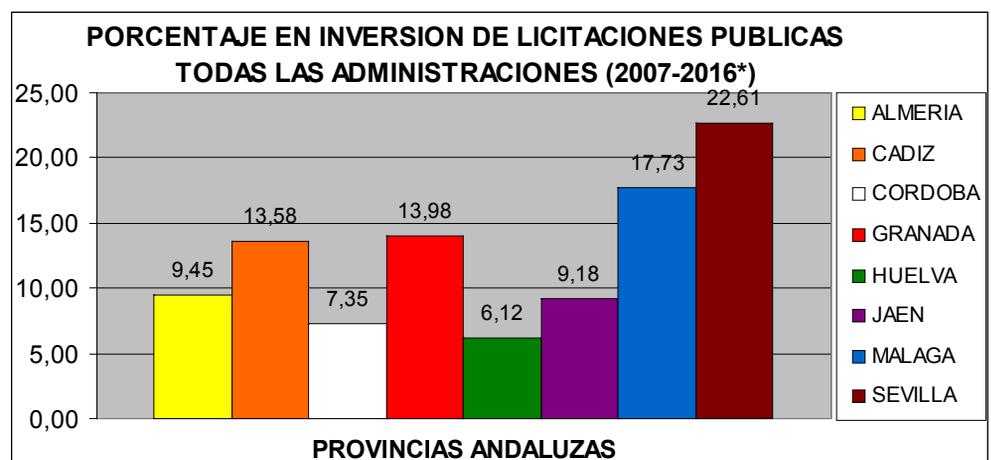
Lejos queda la primera travesía y puesta de escena que supuso en el año 2002 aquel proyecto de línea de altas prestaciones que nunca ha llegado a Jaén; tan solo, una mejora del trazado existente con casi 100 años de antigüedad entre Jaén y Linares-Baeza, con unas interminables obras que se reanudan y paralizan continuamente, atestiguan el escaso esfuerzo inversor en nuestra provincia en cuanto a infraestructuras ferroviarias se refiere.

Si grave es la situación en cuanto al transporte de viajeros, no lo es menos en relación al transporte de mercancías. El "lobby" constituido por empresarios y plataformas a favor de la conclusión del Corredor Mediterráneo con Europa presionando al Gobierno Central, deja en un segundo plano al Corredor Central (para pasajeros y mercancías) que parte desde Algeciras y que podría tener como eje clave a nuestra provincia a través de Granada, y desde Almería, por el trazado Linares-Moreda. La ralentización en la ejecución de la mejora del trazado entre La Bobadilla y Algeciras hace presumir que este eje mencionado no tiene un interés estratégico, al menos de momento.

El puerto de Algeciras posee el tráfico de contenedores más importantes de Espa-

*"Entre 2008 y 2016 se ha pasado de invertir en infraestructuras públicas en Andalucía 24.000 millones en el primer quinquenio a 6.000 millones en inversión en el último quinquenio, cuatro veces menos y en el caso de nuestra provincia la inversión se ha reducido a seis veces menos"*

*Este gráfico deja en evidencia que la provincia de Jaén, en color morado, está entre las últimas de Andalucía en cuanto a inversiones de licitaciones públicas, en un momento en que más lo necesita por sus tasas de desempleo y para no quedarse relegada geoestratégicamente.*



*La falta de inversiones ha generado no solo una importante pérdida de puestos de trabajo en el sector de la construcción de forma directa, más los destruidos de forma indirecta, sino que ha supuesto un freno a la competitividad de nuestra ya debilitada economía respecto a otras provincias"*



Ismael Muñoz es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos; Máster en Dirección de Empresas y Máster en Urbanismo y Territorio; administrador de "Urbasur Actividades de Construcción y Servicios"; Gerente de "Frailes Llanos de Castillejo, S.L.", propietaria de la marca de Aceite de Oliva Virgen Extra "Capricho del Fraile".

La primera empresa, dedicada a la construcción, da empleo a 14 personas y su facturación es de 2,4 millones de euros al año. La segunda, pertenece al sector agroalimentario y cuenta con 5 trabajadores y factura más de 220.000 euros. Es el administrador también de una promotora inmobiliaria y de una empresa dedicada a la restauración y la hostelería. Su relación con la Universidad de Jaén se circunscribe a un convenio para la contratación de alumnos.



ña, y sería muy importante que la provincia de Jaén no se descolgase, como ocurrió con la Alta Velocidad en el año 92, de este gran eje de operaciones.

El privilegiado enclave territorial del nudo Linares-Baeza como puerta de Andalucía influiría decididamente en el desarrollo del Puerto Seco de Linares y de los centros logísticos de Andújar, Bailén y Guarromán como espacios realmente estratégicos; dar ese protagonismo necesario a tan emblemático nudo es de una importancia inmensa para el futuro de la economía provincial.

Jaén posee dos ciudades Patrimonio de la Humanidad, Úbeda y Baeza, de un total de 15 en toda España y posee los más importantes parques naturales de la península. Nuestro país es el que de Europa recibe más fondos de la PAC; Andalucía es la despensa de Europa, y Jaén el mayor productor de aceite de oliva del mundo. Seguir mirando para otro lado, incumpliendo reiteradamente promesas

electorales de inversión para nuestra provincia en materia ferroviaria, nos aboca lenta, pero decididamente, a la pérdida de competitividad y al aislamiento respecto de otras regiones.

De otro lado, si bien en materia de educación en cuanto a mejora, modernización y ampliación de centros educativos en nuestra provincia se ha realizado, en líneas generales, un importante esfuerzo inversor por parte de la administración autonómica, y de igual forma se ha hecho en la Universidad de Jaén, no cabe decir lo mismo respecto a la sanidad.

En el 2001 se planteó la posibilidad de construir la Ciudad Sanitaria en Jaén, y el proyecto ha sido olvidado reiteradamente entre acusaciones cruzadas de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de la capital.

La inversión efectuada en la mejora del Servicio de Urgencias del Hospital Médico-Quirúrgico no parece ser, sino como en otras ocasiones, un parche para ir "capeando el temporal" sin afrontar de forma decidida inversiones tan necesarias como



## PROPUESTAS PARA UN DEBATE SOCIAL

1. CONEXIÓN CON EL AVE: Proponemos conectar Jaén y Córdoba por un tren-lanzadera de velocidad alta para acceder al AVE regularmente y completar el ancho de vía de altas prestaciones hasta Madrid.
2. CONEXIÓN EUROPEA: Reivindicamos el ramal central del Corredor Mediterráneo que nos integre en las comunicaciones de pasajeros y mercancías con el centro de la península.
3. RED DE AUTOVÍAS: Urgimos que se termine la autovía desde Linares-Baeza-Albacete por la A-32, y la Autovía del Olivar de Martos a Alcaudete, para vertebrar nuestra provincia.
4. CIUDAD SANITARIA: Jaén necesita unos servicios sanitarios públicos acordes a su volumen de población y equiparables a otras provincias.