

La hipoteca de la Supersur: ejemplo de gestión en Bizkaia

IGOR MELTXOR :: 26/08/2014

La Diputación vizcaína justifica el déficit de la Supersur en el descenso de tráfico provocado por la crisis económica

Bildu advertía en julio de 2012 de la “alarmante” situación de deuda que está generando en Bizkaia la denominada Supersur, que ha recaudado 2,8 millones de euros hasta abril, cuando las previsiones de la Diputación Foral estaban en unos 6 millones en cuatro meses y un total de 25 millones al año.

Manifestaban su preocupación por el hecho de que la recaudación esté por debajo, incluso, del coste de mantenimiento de la carretera y ha denunciado la “escasa rentabilidad” de la Supersur, que ha sido “la mayor y más costosa obra pública llevada a cabo por la Diputación de Bizkaia”.

Responsabilizaban de ese “fracaso” a la gestión realizada por el PNV, que gobierna en Bizkaia y que decidió comprometer en la Variante Sur Metropolitana “prácticamente la totalidad de los recursos” en infraestructuras..

Desde su inauguración en septiembre de 2011, esta infraestructura no ha cumplido ni mucho menos las expectativas creadas y “vendidas” a bombo y platillo por la Diputación presidida por Jose Luis Bilbao.

Esta es la cronología de los hechos:

Rebajan a 5 millones la previsión de ingresos por los peajes de la Supersur (28.11.2012)

La Diputación reconocía oficialmente en noviembre de 2012 que las previsiones de ingresos establecidas en torno a la Supersur habían sido revisadas a la baja. El anteproyecto de presupuesto del Departamento de Obras Públicas y Transportes revelaba que el Ejecutivo territorial preveía ingresar en 2013 en torno a 5 millones de euros. La cifra rebaja ostensiblemente las previsiones forales de este curso, en el que se anunció que se iban a percibir más del doble.

Concretamente, las cuentas públicas de 2012 se elaboraron contando con que los usuarios de la Supersur dejarían a la Diputación unos 12 millones de euros, aunque a mitad de año las expectativas se rebajaron a 6. La estimación no servirá en ningún caso para costear siquiera los gastos de mantenimiento que genera la Supersur -8,9 millones anuales-, una carretera en la que se han invertido más de 900 millones de euros, cantidad que la Diputación deberá pagar a plazos hasta el año 2035.

Precisamente, siempre que se habla del déficit de la Supersur la Diputación saca a colación los 174 millones que consiguió reducir el precio de las obras.

«El resto de carreteras de la red vizcaína generan más gastos y nadie cuestiona su utilidad», aseguró hace algunas semanas la diputada de Transportes, Itziar Garamendi.

La última auditoría del realizada por el Tribunal Vasco de Cuentas sobre la Cuenta General de Bizkaia, correspondiente a 2010, detallaba que mientras el endeudamiento presupuestario de la propia Diputación había crecido desde 2007 hasta ese año un 33,7%, el de sus sociedades públicas lo había hecho en un 251,6%.

(28.1.2013)

Atendiendo a los datos que la propia institución ofrecía de su presupuesto para 2013, su endeudamiento se mantiene estable, mientras que el de sus sociedades con entidades de crédito baja con respecto a 2012 en un 5,5%, casi cinco puntos menos de lo que desciende el disponible de dinero de los departamentos. La parte del león de esa deuda societaria, corresponde a Interbiak, la firma encargada de explotar la A-8 y de la construcción y gestión de la Supersur, lejos del tráfico, y, por tanto, de los ingresos por peaje, que se preveía iba a atraer.

1 año y medio después..

(25.6.2013)

Año y medio después de su apertura, las cifras no podían ser más desalentadoras. La media de usuarios diaria se quedaba en 11.832 vehículos, cuando las previsiones iniciales auguraban 24.000. En total, en los primeros 20 meses habían circulado por la Supersur 7.099.438 vehículos. Los datos de transporte pesado eran aún peores. El número de camiones diarios ha sido de 2.992 cuando las primeras estimaciones hablaban de más de 9.000.

18 kilómetros de asfalto, hormigón, viaductos y túneles que han costado a las arcas vizcaínas más de 900 millones de euros y cuyo propósito original era desdoblarse a la autopista A-8 a su paso por el Bilbao metropolitano. Sin embargo, la situación económica, los peajes y el poco tiempo que se ahorra incluso en su recorrido más largo han provocado que los conductores no opten por ella.

La diputada de Transportes Itziar Garamendi (PNV) lo ve como un éxito

Garamendi prefiere poner el acento en el número de congestiones que, desde su punto de vista, ha ahorrado la VSM a los usuarios de la A-8. En 2010, último año antes de que la infraestructura entrara en funcionamiento, un total de 9.500.000 vehículos se vieron afectados por retenciones en las vías que circulan alrededor del Bilbao metropolitano, mientras que el año pasado esta cifra se redujo a 4.200.000. La diputada de transportes también argumentó que el número de accidentes con víctimas en la A-8 se han reducido en un 31% y las emisiones de CO2 un 11%.

El colmo de la desfachatez

Itziar Garamendi aprovechó su comparecencia de principios de junio para presentar los tres eslóganes que formarán el centro de la misma: **“Por la Supersur llegas a tiempo”, “Por la Supersur tardas menos” y “Por la Supersur cuesta menos”**. Este es el colmo de la desfachatez de alguien que se cree impune en sus actuaciones y declaraciones.

Bildu afirma que la Supersur ‘hipoteca’ el futuro de Bizkaia para 25 años

(1.8.2013)

En una notade prensa aseguraban que los vizcaínos empezarán a pagar la Supersur este mes de agosto y lo harán hasta el año 2035 por una cantidad total de 922 millones de euros. Consideraban “previsible” que esta autopista “genere una mayor deuda a las arcas forales” ya que el plan financiero “prevé ingresos que quedan muy alejados de la realidad”.

“Para 2012, se esperaba recaudar 25 millones de euros y se recaudaron seis. Pero para 2015, se esperan 38 millones; para 2020, 45 millones, y para 2025, 50 millones de euros”. Han añadido que la Diputación vizcaína justifica el déficit de la Supersur en el descenso de tráfico provocado por la crisis económica, aunque, según Torre, “desde el inicio del proyecto existían informes que alertaban de la inviabilidad de la infraestructura”.

La Diputación de Bizkaia achaca a la crisis económica que no se hayan cumplido las previsiones de tráfico, pero justifica la “necesidad” y “utilidad” de esa vía como alternativa a la A-8 en el área metropolitana de Bilbao.

La Supersur ingresa 15.000 euros diarios cuando costó más de 900 millones (18.10.2013)

En las galerías que unen Bilbo y Txorierrri la recaudación media diaria fue de 12.634,63 euros, lo que corrobora la advertencia de que los ingresos por peajes «no sirven ni de lejos para hacer frente a los compromisos financieros» de Interbiak.

Mientras tant, la Supersur cosechaba importantísimos premios, tal y como anunciaba el periódico Deia el pasado mes de junio:

La Supersur recibe un premio a la calidad

(18.6.2014)

Bilbao - La Variante Sur Metropolitana sigue recogiendo reconocimientos. El último ha sido el premio que le ha otorgado la Asociación Estatal de Túneles y Obras Subterráneas para destacar su importancia, calidad e innovación tecnológica.

No es la primera distinción que recibe la Supersur, construida como alternativa a la A-8 y puesta en servicio en septiembre de 2011. Hace cuatro meses, recogió en Madrid la mención de honor del Premio Acueducto de Segovia, durante una ceremonia celebrada en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. - A. Atxutegi

Aun así, existen testimonios de personas que aseguran haber transitado por la Supersur... Todas ellas perfieren el anonimato.

<https://eh.lahaine.org/la-hipoteca-de-la-supersur>