

Puesta en valor de las infraestructuras españolas



Julián Nuñez
Presidente de SEOPAN

Resumen

Varios países europeos como Francia, Alemania y el Reino Unido han realizado muchas más inversiones que nuestro país en el período 1995-2013, pese a lo cual, aunque hemos invertido significativamente menos que nuestros europeos, disponemos de las mayores redes de carreteras de alta capacidad y de alta velocidad ferroviaria en explicación de la Unión Europea. Y ello a pesar de la difícil orografía española, que encarece las obras públicas. En el inmediato futuro, esos competidores prevén nuevas y cuantiosas inversiones, lo que debería estimularnos para mantener también nosotros un nivel de inversión adecuado.

Palabras clave

Inversión, obras públicas, redes de carreteras, redes de alta velocidad ferroviaria, crecimiento económico

Abstract

Several European countries such as France, Germany and the United Kingdom have made far more investment than Spain over the period from 1995-2013. However, in spite of the fact that we have invested significantly less than our European counterparts, we are in possession of among the best high capacity road networks and high-speed train lines operating in the EU. This in spite of the difficult Spanish terrain that increases the cost of these infrastructures. In the immediate future, these competitors envisage yet further sizeable investment which should similarly encourage us to maintain an adequate level of investment.

Keywords

Investment, infrastructure, road networks, high-speed train networks, economic growth

La labor realizada en España en materia de infraestructuras en las últimas décadas por nuestras empresas de ingeniería y constructoras como por los técnicos de nuestras Administraciones debe en ponerse en valor en su justa medida para afrontar con optimismo los retos a los que el sector de la obra civil se enfrenta en los próximos años.

Si se analiza la inversión pública en infraestructuras –en términos reales absolutos– promovida y ejecutada por las principales economías europeas en el período 1995/2013, los resultados evidencian el esfuerzo realizado en España. Frente a los 550.000 millones de euros (M€) de inversión realizados en nuestro país en los últimos 19 años, Francia invirtió el doble (1.145.000 M€), Alemania un 40 % más (767.000 M€), Italia un 22 % más (669.000 M€) y el Reino Unido una cantidad similar a la realizada en nuestro país. Lo realmente sorprendente es que habiendo invertido significativamente menos que nuestros competidores europeos, disponemos de las mayores redes de carreteras de alta capacidad y

de alta velocidad ferroviaria en explotación de la UE27, y ello a pesar de nuestra accidentada orografía y densidad demográfica en el trazado de nuestras infraestructuras lineales. Al respecto, conviene recordar que de media, en cada 100 km de línea de alta velocidad ferroviaria española, 10 km transcurren en túnel (casi el doble que la media de la red francesa de alta velocidad) y 5,5 km en viaducto, el doble y más de tres veces respectivamente que las medias que se obtienen en la red francesa de alta velocidad ferroviaria.

Asimismo, conviene añadir a la justificación anterior, las enormes restricciones soportadas en la promoción de las infraestructuras españolas en el período 2010/2013 como consecuencia de los planes de consolidación fiscal a los que nuestros gobiernos se han visto obligados, cuestión que no ha ocurrido en el resto de economías líderes europeas. Dicha estrategia ha conseguido reducir en 45.000 M€ el déficit público español en dicho período, ello debido, por un lado, a un incremento de los ingresos del conjunto de



las AA. PP. de 27.000 M€, y por otro, a una reducción de sus gastos de 18.000 M€. Esta reducción de gastos es el resultado de sumar las partidas de gasto público que irremediamente se han incrementado en dicho el periodo (+ 35.000 M€, principalmente en prestaciones sociales e intereses de la deuda), y las que se han reducido (-53.000 M€). Pues bien, de los 53.000 M€ de reducción de gasto público conseguido, la inversión pública representa el 60,4 % o lo que es lo mismo, una reducción de nuestra actividad en el periodo de 32.000 M€, histórico ajuste que ha originado la pérdida de 480.000 puestos de trabajo en el subsector de la obra civil y sectores relacionados.

Respecto al futuro de la obra civil, cabe decir que no están programados nuevos recortes durante los próximos tres años, aunque tampoco están previstos planes de estímulo que permitan incrementar los niveles de inversión actuales, que se sitúan en el 1,6 % del PIB. Es por ello que frente a una previsión de inversión pública en España para el periodo 2014/2015 –tanto en infraestructuras de transporte como de equipamiento público– de 27.600 M€, las economías líderes europeas y competidores nuestros invertirán, 124.000 M€ en Francia (cuatro veces y media más), 89.300 M€ en Alemania (más de tres veces), 79.800 M€ en el Reino Unido (casi tres veces más) y 49.300 M€ en Italia (1,8 veces más).

La importancia para las economías avanzadas como la española, de mantener un nivel de inversión adecuado,

la resume claramente un informe reciente del Fondo Monetario Internacional al concluir que por cada punto porcentual de inversión pública en el PIB, se obtiene un crecimiento económico adicional de 0,4 puntos al año siguiente, incrementando su impacto en años posteriores hasta alcanzar un crecimiento inducido máximo de 1,5 puntos de PIB en el cuarto año. Si a ello añadimos el retorno fiscal de la inversión –el 49 %– y a la creación de empleo –15 empleos por cada millón de euros invertido–, debemos concluir en la necesidad y conveniencia, ahora que la coyuntura lo permite, debemos restituir el nivel inversor que España requiere para no perder el ritmo de modernización y conservación de nuestras infraestructuras, que es la clave de nuestra competitividad futura. Cumplir tal objetivo será difícil o imposible realizarlo recurriendo, exclusivamente, a un incremento de la financiación presupuestaria, pero por suerte contamos para ello con la experiencia y capacidad de nuestras grandes compañías de infraestructuras, concesiones y servicios, que ejercen un liderazgo global en este campo. Lo anterior, junto a la necesaria revisión y actualización a realizar en nuestro marco regulatorio concesional, y al enorme recorrido futuro que deberá tener la puesta en valor de nuestro *stock* acumulado en infraestructuras de transporte, de servicios y de equipamiento público –como por ejemplo mediante la implementación de políticas de pago por uso–, son la mejores garantías para afrontar con optimismo y realismo nuestro futuro. **ROP**