

## Infraestructuras, pilares del crecimiento



**Julián Nuñez**  
Presidente de SEOPAN

### Resumen

El papel de las infraestructuras en el desarrollo español ha sido intenso y decisivo, tanto por haber impulsado la mejora de la productividad cuanto por haber servido de base al desarrollo de actividades medulares de nuestra economía (el sistema de transportes ha permitido el auge actual de la industria turística, por ejemplo). Sin embargo, la reducción en este país de la inversión en infraestructuras, que puede fijarse entre un 45 y un 55 % con respecto a Francia, Alemania o Italia, compromete claramente el futuro y comienza a hacerse perceptible un claro déficit en dotaciones de ciertos equipamientos básicos como la sanidad, la educación, el medio ambiente, el agua o las telecomunicaciones. De ahí que sea procedente realizar una reflexión sobre este estado de cosas y volver a apostar por la inversión en infraestructuras, con el concurso de la financiación privada y de inversores institucionales nacionales e internacionales, dispuestos a invertir en proyectos atractivos y de rentabilidad sostenida.

### Palabras clave

Obras Públicas, inversión, competitividad, financiación privada, inversión institucional, internacionalización, bienestar social, sinergias

### Abstract

*Infrastructure has played a profound and decisive role in the development of Spain, boosting improvement in productivity and serving as the basis for the expansion of core economic activities (the contribution to the boom in the tourist industry brought about by Spain's vastly improved transport system serving as an example). However, the current reduction in investment in infrastructure, which may be established as between 45% and 55% of that of France, Germany or Italy, clearly compromises our future and we are now seeing signs of a considerable deficit in the facilities of certain basic services such as health, education, the environment, water or telecommunications. It is subsequently necessary to reflect on this state of affairs and to wager once more for investment in infrastructure, with the participation of private funding and national and international institutional investors, prepared to invest in attractive projects that offer sustained growth.*

### Keywords

*Public Works, investment, competition, private funding, institutional investment, internationalization, social welfare, synergies*

Es indiscutible que la inversión pública en infraestructuras realizada en España en los últimos 20 años ha sido decisiva para nuestro desarrollo social y económico. Los números están ahí a la hora de hacer balance en cuanto a la mejora de la competitividad, vertebración y cohesión del territorio, impulso económico, y mejora del bienestar social.

La mejora de competitividad queda perfectamente reflejada en el impacto directo de nuestras infraestructuras en el fortalecimiento del turismo y de nuestras exportaciones, factores decisivos para la salida de la crisis. Los aeropuertos han permitido aumentar el número de turistas un 70 % y los ingresos de esta actividad un 60 %, contribuyendo con 60.300

millones de euros al Producto Interior Bruto. Esta aportación es muy superior a la de los aeropuertos de otros países de nuestro entorno como Francia o Reino Unido. Además, son grandes generadores de empleo: 1,33 millones de puestos de trabajo, de los que el 67 % corresponde a actividades no ligadas directamente con la explotación.

La inversión en puertos ha permitido elevar 10 puntos la contribución de las exportaciones situando su cuota de representatividad en el 32 % del PIB, la segunda más alta de Europa tras Alemania. España es ahora una plataforma logística líder en el Mediterráneo gracias a sus puertos, y un país de escala habitual en los flujos de mercancías de Este a Oeste, tanto por mar como por aire.

Nuestra red de carreteras de alta capacidad, la más extensa de Europa, es clave en la vertebración y cohesión del territorio lo que ha facilitado la reducción de la brecha entre comunidades Autónomas; y la entrada en servicio de las líneas de alta velocidad ferroviaria han permitido reducir los tiempos de viaje entre un 50 % y un 65 %.

Tomando como referencia los últimos 10 años, el impacto económico total generado por nuestras infraestructuras es de 1,6 billones de euros, lo que da idea de su relevancia. Cada euro invertido en infraestructuras casi duplica su valor en actividad económica, hasta 1,92 euros. Esta capacidad de generación de actividad económica está muy por delante de la de otros sectores como la automoción, las telecomunicaciones o la energía. Pero, además de generar valor, las infraestructuras tienen un gran retorno fiscal: de cada euro gastado en infraestructuras, 0,49 euros revierten al Estado a través de impuestos, prestaciones por desempleo y cotizaciones sociales. Y todo ello con un bajo consumo de importaciones, ya que sólo compra en el exterior el 9 % de la inversión, frente al 50 % de sectores como la automoción o al 34 % de la energía. El sector de la construcción e infraestructuras es además uno de los principales motores del empleo, con 14 puestos de trabajo creados por cada millón invertido,

La contribución de las infraestructuras a la mejora de nuestro bienestar social puede resumirse con los siguientes ejemplos. La disminución de la siniestralidad entre 1995 y 2013 en el tráfico de nuestras carreteras que han permitido reducir al 10 % las víctimas mortales. La mejora de la movilidad en las ciudades como consecuencia de la ampliación de las líneas de Metro que, en el caso de Madrid y Barcelona, han supuesto un respectivo aumento del 51 % y 39 % en la demanda de viajeros, y un 23 % en ferrocarril suburbano. Éste último ha facilitado la reducción de los costes externos asociados a la movilidad en coche: congestión, atascos, pérdida de horas productivas o de ocio de los ciudadanos, contaminación, etc. Según Renfe, gracias al desarrollo del ferrocarril en España, se han ahorrado aproximadamente unos 13.000 millones de euros entre 1995 y 2013 en costes externos. A esas mejoras en el estado de bienestar ha contribuido también el desarrollo de infraestructuras ferroviarias de altas prestaciones. Estas han reducido los tiempos de viaje en tren entre un 50 % y un 65 % y el consumo de energía procedente de combustibles fósiles otro tanto, así como la contaminación por emisiones de CO<sub>2</sub>, que han caído hasta un 35 % en el corredor del AVE Madrid-Barcelona, por citar

un ejemplo. Un ejemplo que, a propósito de la cuestionada rentabilidad del AVE, es conveniente destacar.

Los grandes proyectos acometidos en nuestro país desde principios de los noventa han permitido además reducir la distancia que nos separaba con los países de nuestro entorno como Alemania, Francia, Reino Unido o Italia.

Es cierto que España disfruta de una buena posición en infraestructuras aeroportuarias alta velocidad ferroviaria y vías de transporte de alta capacidad, pero sería un error caer en la autocomplacencia y pensar que está todo hecho, idea que parece haberse instalado en amplios sectores de la opinión pública.

La rapidez de los cambios demográficos, tecnológicos y geopolíticos ha planteado unas necesidades económicas y sociales diferentes a las que caracterizaban el arranque de la década de los noventa. Por mucho que se quieran buscar analogías o características comunes de los periodos de salida de la crisis última respecto a la de hace 20 años, lo cierto es que ahora destinamos entre un 45 % y un 55 % menos de inversión en infraestructuras en términos de superficie y población respecto a la media de Francia, Alemania e Italia. Estas diferencias entre la estrategia de inversión en infraestructuras española y la de nuestros principales socios europeos muestran a las claras el riesgo de que la brecha se vuelva a abrir con nuestros vecinos, esta vez en un escenario con escasa capacidad de maniobra nacional por el férreo control presupuestario impuesto desde Bruselas.

Pese a la dificultad de este nuevo escenario, es necesaria voluntad política para abrir una reflexión seria en torno a las infraestructuras de futuro y a la financiación de las inversiones necesarias para llevarlas a cabo. Es necesario insistir en que la inversión en infraestructuras es uno de los principales motores de la actividad económica por el retorno fiscal que produce la inversión y la creación de empleo que aporta, además del papel fundamental que tiene en el avance del bienestar social de los ciudadanos.

El desarrollo del sector es fundamental desde muchos puntos de vista. Facilitar la movilidad de personas y mercancías es uno de ellos, ya que es esencial para el desarrollo del turismo y los servicios, mientras que la logística de las mercancías es vital para la agricultura, la industria y el comercio. Las mejoras en las infraestructuras del país impulsan la competitividad de todos los sectores antes mencionados y permiten que lleguen



más turistas, se reduzcan los costes y los tiempos logísticos y haya una mayor calidad en los servicios.

Las sinergias que se obtienen a través de las infraestructuras, pues, son un trampolín que reporta beneficios de forma general. De hecho, los últimos datos dados a conocer por Hacienda sobre ejecución presupuestaria muestran que en el mes de octubre el Estado ha registrado un superávit primario equivalente al 0,1 % del PIB. No es necesario resaltar la importancia de esta circunstancia, que pone al Estado en disposición de reducir el volumen de deuda pública, algo que no ha sido posible en los últimos ocho años.

Sin embargo, a pesar del impacto positivo de la inversión en infraestructuras, desde 2010 España ha reducido su inversión pública, tanto por superficie como por población, un 20 % de media frente a otros países de referencia en nuestro entorno. En este mismo periodo en el que nuestro país realizaba recortes en el presupuesto de infraestructuras, los socios comunitarios más avanzados han incrementado este capítulo con alzas que van del 4 % de Francia, al 17 % de Alemania o, en el caso más extremo, el 43 % en Reino Unido.

Como consecuencia de esta menor inversión, el déficit en dotaciones de ciertos equipamientos como la sanidad, la educación, el medioambiente, el agua o las telecomunicaciones se ha ido ampliando. Aunque disponemos de redes de alta velocidad, el desarrollo de ferrocarril por superficie de población es un 45 % inferior a la media de países comparables.

En agua, por citar otro ejemplo, España ha realizado grandes avances en tratamiento secundario y terciario de aguas, pero hacen falta numerosos proyectos de inversión para cumplir con los objetivos establecidos por la Unión Europea. Además, un país que sufre habitualmente periodos de escasez no puede permitirse que las pérdidas de agua por el deterioro de las tuberías sean superiores a la cantidad ahorrada en la última década con las mejoras en la eficiencia de los electrodomésticos e instalaciones sanitarias y la concienciación de la población sobre el consumo en los hogares.

Algo similar ocurre con los residuos, que constituyen una grave amenaza para la salud y el medio ambiente. Con 464 kilos de residuos por año y habitante, España es el quinto productor de desechos del continente. Según estimaciones de Eurostat, los residuos depositados en vertedero ascendían a 270 kilos por habitante, frente a los 147 de media en la UE-28. Esto es debido a que el tratamiento de residuos que sólo se aplica al 40 % de los urbanos, muy por debajo de los países de nuestro entorno. En la actualidad estamos en el nivel de República Checa, Polonia o Eslovaquia y muy lejos de otros como Bélgica, Dinamarca, Holanda o Austria, donde los vertederos prácticamente han desaparecido. De hecho, en Alemania esa situación es ya una realidad, gracias al tratamiento del 100 % de sus residuos.

Pero hay, desgraciadamente, hay más datos que evidencian nuestro alejamiento de los países de nuestro entorno. La dotación de camas hospitalarias por habitante es un 25 % inferior que la media y la inversión en infraestructuras por



habitante de los últimos 5 años ha sido un 40 % inferior a la de países comparables. En un asunto tan sensible como la educación, pilar básico de la investigación y del futuro, España debe incrementar su esfuerzo. Según datos de Eurostat, para ponernos a la altura de la media de la UE-28 deberíamos invertir 2,4 veces más que el nivel actual o, lo que es lo mismo, dedicar 3.300 millones anuales a este capítulo. Sólo así, podríamos pasar del nivel actual de 30 euros por habitante a los 102 euros del promedio europeo.

Por eso, apostar por las infraestructuras es clave para la riqueza y el bienestar del país y cualquier gobierno responsable debe situar estas dotaciones como eje para el desarrollo futuro. Debemos desarrollar redes potentes de infraestructuras en las áreas deficitarias de directa trascendencia para la vida diaria sin entorpecer el objetivo de reducción del déficit.

Es posible acometer estos nuevos retos de futuro con el concurso de la financiación privada y de inversores institucionales nacionales e internacionales, dispuestos a invertir en proyectos atractivos y de rentabilidad sostenida.

Las empresas españolas de infraestructuras constituyen el primer referente internacional de nuestra actividad empresarial al poseer unas características diferenciales que les permiten competir con éxito en todo el mundo. Ello es debido a su acusada internacionalización, diversificación y especialización. En actividad exterior, la cartera internacional de proyectos contratados por las 10 mayores compañías de infraestructuras españolas representa actualmente el 86 % del total, con una cifra de ventas del 73 %, que irá aumentando progresivamente. Esta situación las configura

en el segundo puesto mundial - por detrás de China - en facturación internacional. En diversificación, la actividad de construcción representa de media el 56 %, teniendo todos los grandes grupos importantes intereses en otras actividades relacionadas o no como las concesiones de infraestructuras y servicios de todo tipo, la energía, las telecomunicaciones,... Y sin duda, su especialización en la gestión integral de proyectos con aportación de financiación privada es su mejor referencia, como así lo confirma la presencia de 5 empresas españolas en el top ten del ranking global de empresas mundiales en financiación privada de infraestructuras - desde 1985 han invertido más de 245.000 millones de dólares -, y que 9 compañías españolas gestionen y operen el 46 % de las concesiones de transporte mundiales.

Esta creciente internacionalización de las compañías constructoras y gestoras de infraestructuras españolas ha permitido al sector participar en numerosos proyectos internacionales financiación privada e inversores institucionales especializados en sectores en los que en España precisamente presenta un importante déficit de dotación, como el educativo, sanitario o medioambiental.

Disponemos, pues, de un sector reconocido en todo el mundo por su solvencia técnica y de ejecución y que ha sido capaz de atraer financiación e inversores privados para proyectos de infraestructuras globales. Tenemos también identificados a grandes rasgos una serie de sectores deficitarios que requieren inversiones de futuro. Nos resta pues voluntad política y un marco jurídico adecuado que facilite la financiación de inversiones que nos permitan encarar estos retos de futuro. **ROP**