

Infraestructuras de movilidad, ¿va España por el mismo camino que nuestros socios europeos?

La crisis económica y, principalmente, las restricciones presupuestarias de los Estados han puesto sobre la mesa el debate sobre la inversión pública en infraestructuras y su papel como motor económico. No hay duda de la importancia que este sector de actividad tiene sobre la economía española y del papel que ha jugado en los últimos años, no sólo como inyección de vitalidad al crecimiento y nivel de empleo sino como mejora del posicionamiento competitivo del país.

Hoy tenemos carreteras mejores que hace dos décadas, en veinte años se ha desarrollado una red de ferrocarril de alta velocidad que satisface, en la mayoría de los casos, una demanda de movilidad antes desatendida o inexistente, se han construido y mejorado aeropuertos en muchas ciudades españolas y la inversión en infraestructuras portuarias ha conocido también un auge notable.

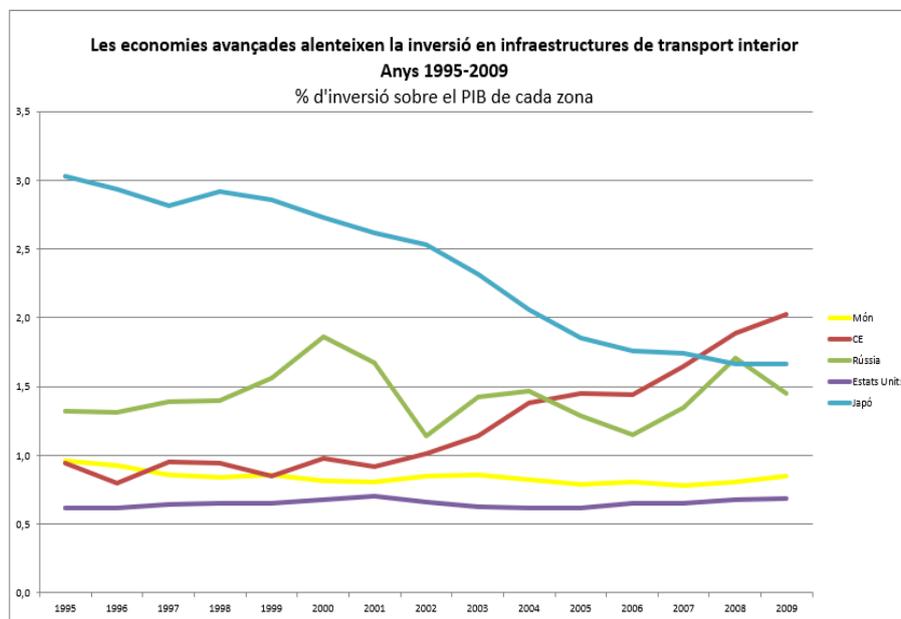
Sin embargo, el modelo del pasado no parece plausible para el futuro no ya por la conveniencia o no de seguir dotando al país de infraestructuras que lo hagan más eficiente, cosa siempre deseable, sino por la delicada situación de las finanzas públicas y, lo que es peor, por el horizonte temporal en que se plantea un cierto saneamiento de estos desequilibrios presupuestarios.

El panorama mundial de las inversiones en infraestructuras de movilidad

Es complejo, a priori, establecer cuál es la dotación de infraestructuras adecuada para un país. De hecho, una evaluación de la situación nos llevaría forzosamente al análisis comparativo con los países de nuestro entorno, análisis que resulta casi imposible desde una perspectiva cuantitativa y necesariamente impreciso desde una vertiente más cualitativa. Sin embargo, la OCDE, a través de su organismo intergubernamental "International Transport Forum" (<http://internationaltransportforum.org>), acaba de publicar un informe sobre las tendencias en la inversión en infraestructuras en el mundo (<http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2011-07.pdf>) que aporta cifras que dan una idea, no tanto de la situación relativa de los países, sino del

esfuerzo realizado en esta materia en los últimos diecisiete años. Los datos hacen referencia fundamentalmente a inversiones en carretera, ferrocarril y también en vías navegables interiores y se presentan para el conjunto de los países que integran la OCDE agregados en grandes bloques económicos, concretamente las economías europeas occidentales (EEO), los países del Europa central y del Este (ECE), Rusia, Japón y Estados Unidos.

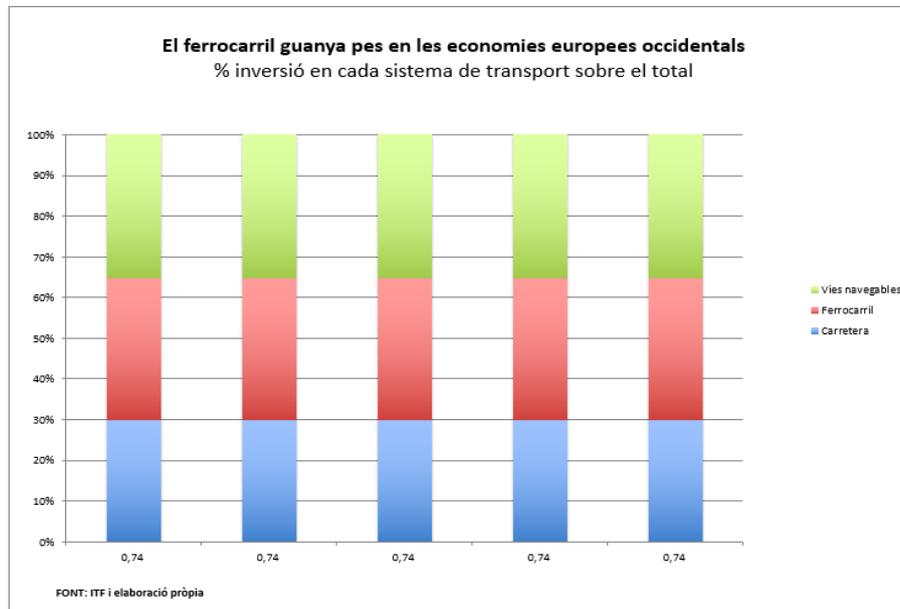
Una primera conclusión es la fuerte diferencia existente no sólo en nivel de inversión sino también en su tendencia. De ese modo, destaca sobremanera el fuerte nivel de inversión en las economías de los ECE donde desde principios de la década actual la dotación de infraestructuras ha progresado al alza de manera sostenida hasta llegar al 2% del PIB en 2009, doblando los registros de la década de los noventa. Menos intenso resulta el esfuerzo realizado por Rusia, que, con altibajos, logra llevar el volumen de inversión alrededor del 1,5% del PIB como promedio. En ambos casos, esta progresión refleja el fuerte proceso de modernización de estas economías y la natural recomposición de una dotación infraestructural débil.



Muy distinta es la situación en Japón, ya que, a pesar de un nivel de inversión relativamente elevado, aún cerca del 1,5% del PIB a finales de la primera década del siglo XXI, se constata una situación de declive extraordinario desde la crisis de los noventa, cuando la inversión en infraestructuras estaba por encima del 3% del PIB.

Por un lado, la fuerte dotación infraestructural de aquel país y por otro, principalmente, la incapacidad de esta economía de sobreponerse al estallido de la burbuja financiera e inmobiliaria de hace veinte años, han tenido consecuencias claras en la actualidad. Contrasta también la situación en los Estados Unidos, ya que la inversión en infraestructuras se ha mantenido estable a lo largo de estos años en una cota muy baja, alrededor del 0,6-0,7% del PIB.

En el caso de los países europeos occidentales, aunque con marcadas diferencias según los Estados, los últimos años han evidenciado una cierta estabilización de la inversión en infraestructuras de movilidad en torno al 0,8% del PIB, valores muy inferiores a los que se registraban a mediados de los setenta y principios de los ochenta. Esta estabilización, lógicamente, se puede asociar a un cierto grado de dotación infraestructural que permite ralentizar el esfuerzo inversor una vez alcanzadas unas metas determinadas. Sin embargo, esta estabilidad esconde tendencias claramente diferenciadas en cuanto al destino de las inversiones para sistemas de transporte. Así, una primera impresión es la progresiva importancia de la inversión en red ferroviaria ante la inversión en carreteras. Mientras a finales de los setenta la inversión en carreteras venía a representar casi el 80% de la inversión total, en la actualidad se sitúa alrededor del 66%, gracias al fuerte compromiso político para desarrollar este sistema de transporte ante la carretera. Las diferencias son también ostensibles para países con casos como Austria y el Reino Unido, donde la inversión en ferrocarril supera ampliamente la inversión en carreteras.

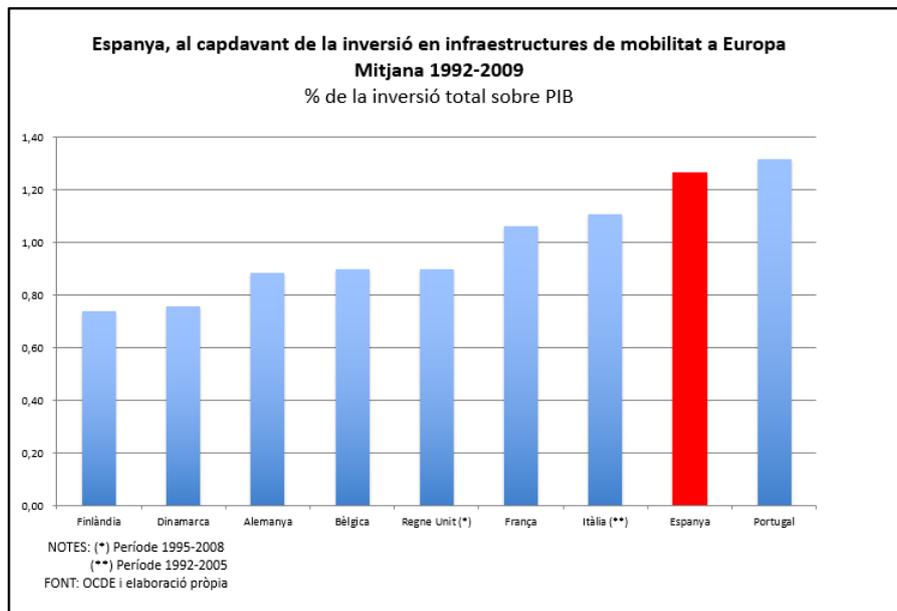


El modelo español en relación a los grandes países europeos

¿Qué ha pasado en España? ¿Hay diferencias sensibles respecto a nuestro entorno?

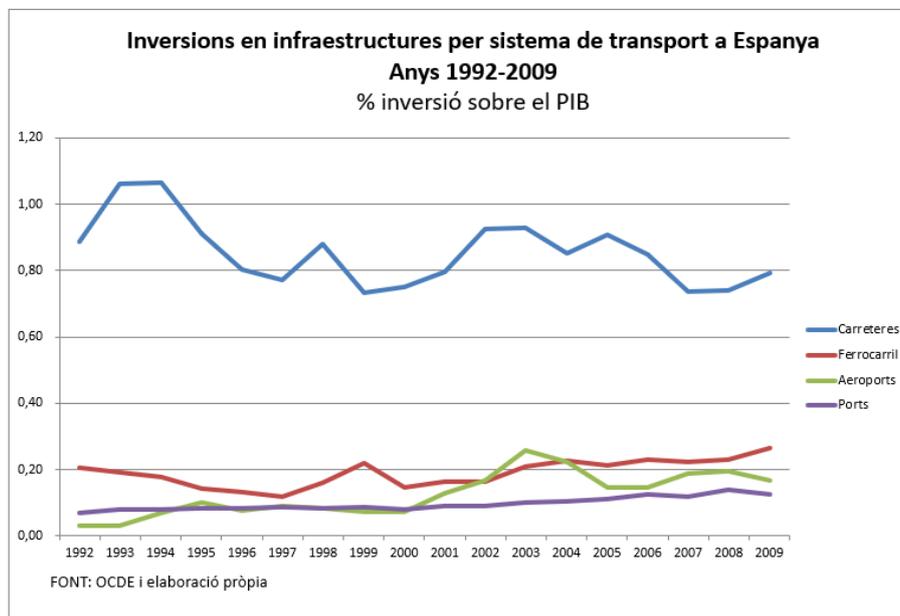
La respuesta a estas cuestiones está condicionada por la información disponible y, también, por la posibilidad de dibujar un mapa global de las inversiones en infraestructuras más allá de las destinadas a carreteras o ferrocarril, es decir, incluyendo también las realizadas en puertos y aeropuertos. Un panorama tan completo obliga a restringir la comparación a un núcleo reducido de países, fundamentalmente las grandes potencias europeas y adicionalmente algún otro país del que se dispone de datos.

De entrada, no hay ninguna duda de que España ha sido uno de los países de la Europa Occidental que más esfuerzo ha realizado para modernizar sus infraestructuras en los últimos años. Sin tener en cuenta los gastos de mantenimiento, es decir, en relación a la inversión pura en carreteras, ferrocarril, puertos y aeropuertos, el gasto total ha supuesto el 1,27% del PIB de promedio del período 1992-2009, cifra que supera ampliamente las de los países de nuestro entorno y nuestra dimensión. En este sentido, sólo Portugal presenta un registro ligeramente superior y en cualquier caso el balance es mucho más favorable que el de grandes países como Alemania, Reino Unido y también otras economías nórdicas a menudo referenciadas como modelo.

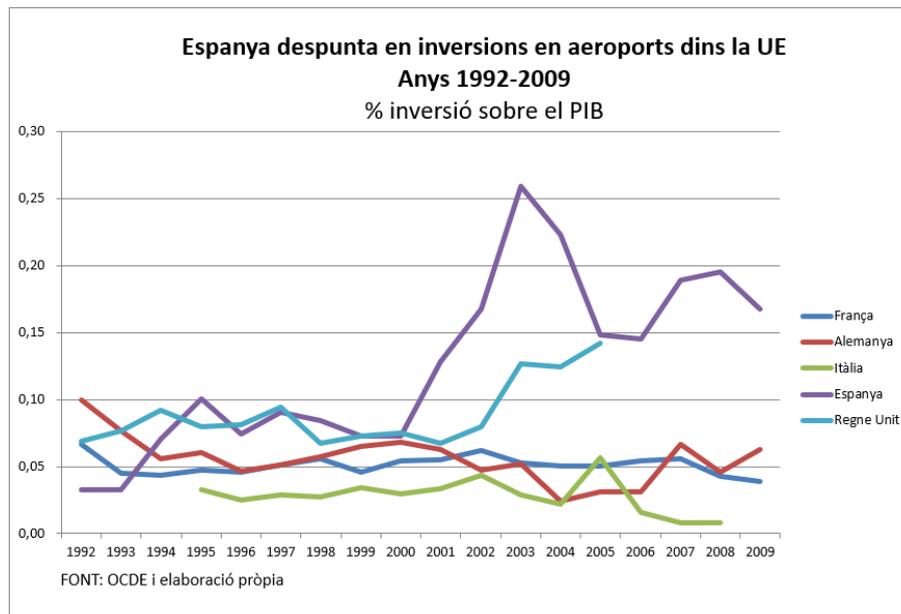


El auge inversor en España, al margen del período de construcción de las autovías libres de peaje iniciado durante la segunda mitad de los ochenta, tiene una especial relevancia en la última década, en particular en los primeros años del nuevo milenio. Aquí la tendencia es claramente diferenciada de los principales países de nuestro entorno que, coincidiendo con la introducción del euro, parecen reducir los esfuerzos inversores en infraestructuras. Sólo Italia permanece ajena a esta tendencia y sitúa su cota de inversión puntualmente por encima de España, ya a finales de la década pasada. A destacar que el volumen de inversión en España durante los años dos mil fue, de promedio, prácticamente el doble que en Alemania y un 40% superior que en Francia, situación que, a pesar del atraso relativo de nuestro país, parece poner de manifiesto ciertas carencias en el momento de ajustar las políticas públicas a las disponibilidades financieras.

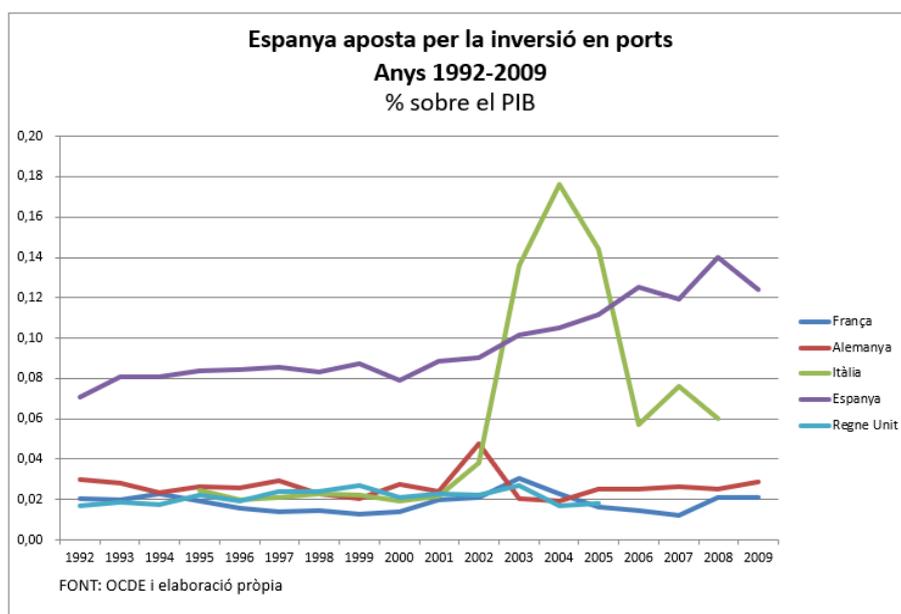
El enorme esfuerzo en infraestructuras realizado en España se refleja, principalmente a partir del año 2000, en el impulso dado a las inversiones en aeropuertos, ferrocarril y puertos ante las realizadas en la red viaria, más dotada con anterioridad. Con todo, las inversiones en carretera mantienen la primacía absoluta sobre el resto de medios de transporte a pesar del notable desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad, las fuertes inversiones en los aeropuertos, entre otros el de Madrid y el de Barcelona, y la progresiva modernización de los puertos, principalmente, Barcelona, Algeciras y Valencia.



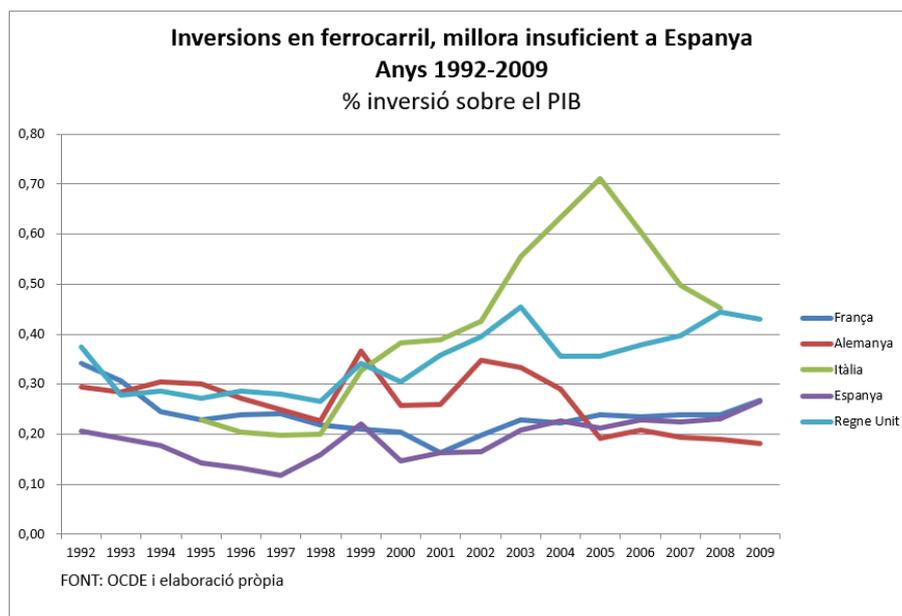
A diferencia de Europa, o mejor dicho los grandes países europeos, España ha potenciado con un vigor extraordinario la inversión aeroportuaria a consecuencia de una voluntad política de posicionamiento en el mercado del transporte aéreo. La importancia que el turismo y ciertos flujos migratorios tienen en la economía de país y también el fuerte desarrollo de las compañías aéreas de bajo coste han determinado que el gasto en este ámbito haya sido proporcionalmente mucho más elevado que en Alemania o Francia (en el periodo 2000-2009 la media, un 0,18% del PIB, triplica el valor de estos países) y por supuesto de Italia que ha quedado rezagada en este terreno. Sólo el Reino Unido, si bien la información es incompleta, parece que ha apostado también por la inversión aeroportuaria, en este caso probablemente como consecuencia de la liberalización del sector en ese país.



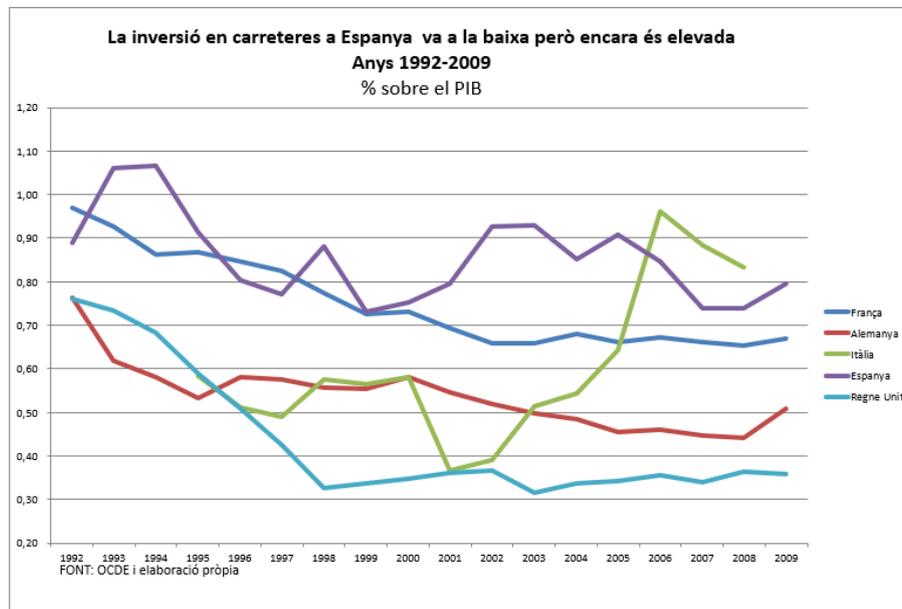
Muy relevante es la diferencia de trayectoria en las inversiones portuarias entre estos países. Desde principios del 2000, el esfuerzo inversor en este campo aumenta sostenidamente en España hasta cotas del 0,12% del PIB, multiplicando por seis las inversiones realizadas en Alemania, Francia o el Reino Unido. En el caso italiano, las cifras quedan distorsionadas por una fortísima inversión en el año 2004. Esta intensa diferencia hace pensar en la voluntad de posicionamiento de la economía española en el ámbito del tráfico marítimo, sea de pasajeros o mercancías, en particular en todo lo referente al espacio marítimo del Mediterráneo.



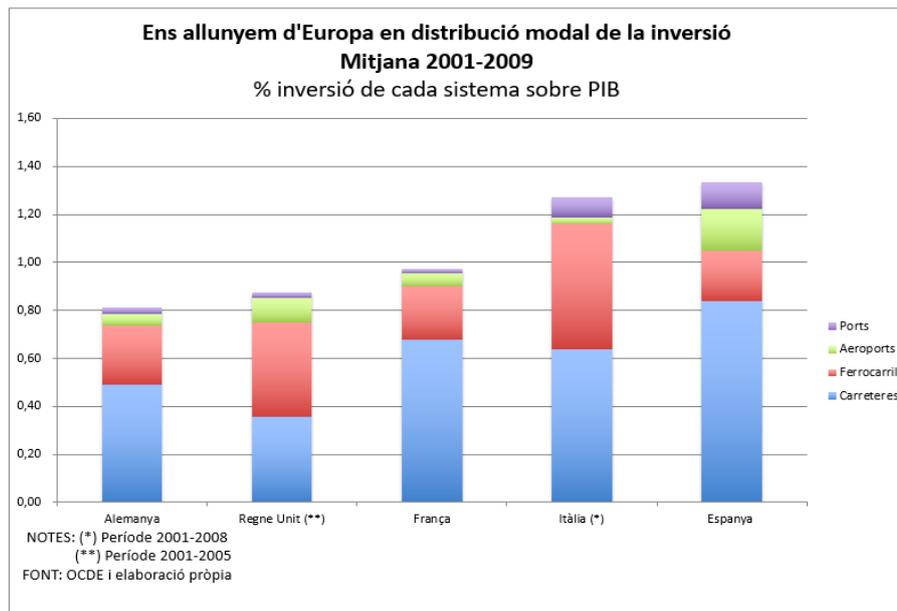
En el ámbito ferroviario, en cambio, a pesar del esfuerzo realizado en alta velocidad principalmente en la década pasada, el nivel de inversión se alinea, en la parte baja del mapa, con Francia y Alemania, con inversiones que han superado ligeramente el 0,20% del PIB. La gran diferencia, en este caso, se manifiesta respecto al Reino Unido o Italia, donde las inversiones han doblado las realizadas por España. Probablemente, la asignatura pendiente en este campo con respecto a España es reorientar el esfuerzo hacia la efectividad de las inversiones buscando las rutas que impliquen tráfico, básicamente las de los dos grandes corredores económicos del país, el Ebro y el Mediterráneo, que de momento han quedado marginados de la red de la alta velocidad.



Las menores diferencias se constatan en el ámbito de la carretera, si bien el ritmo de inversiones en España, aunque decreciente, resulta mucho más elevado que en el Reino Unido y Alemania y moderadamente superior al de Francia. Italia, en contrapartida, tras un decenio con una inversión relativamente moderada, parece volver a apostar por las infraestructuras viarias a partir de principios de la década pasada, superando incluso las cotas de inversión españolas.



En definitiva, pues, una notable diversidad de situaciones en los mayores países de Europa Occidental. Atendiendo sólo a la época más reciente, concretamente el período 2001-2009, se observa como los países con mayor nivel de desarrollo y renta, y también con una fiscalidad más elevada, presentan niveles de inversión relativamente moderados, entre el 0,8% y el 1% del PIB. En cambio, Italia y, especialmente, España se mueven en cotas en torno al 1,3%, lo que denota un compromiso político decidido por la inversión pública, comprensible dado el grado de desarrollo de las infraestructuras y probablemente la menor disciplina presupuestaria. Por otro lado, parece claro el compromiso de los grandes países europeos con el ferrocarril, compromiso más atenuado en España. Tanto Alemania como el Reino Unido y Francia, con cotas de inversión moderadas, ven como el tren gana peso respecto a la carretera respecto a épocas anteriores. En Italia, el compromiso es claro, básicamente todo el sobreesfuerzo inversor de la pasada década tiene como beneficiario el ferrocarril. En España, en cambio, buena parte de la inversión se dedica aún a carreteras, si bien destacan la atención creciente a los puertos y aeropuertos y la insuficiente inversión en ferrocarriles.



Está claro que la estructura de la oferta acaba generando su propia demanda o bien trata de adaptarse a la demanda existente. Es un hecho avalado por las cifras disponibles que la movilidad en España se fundamenta en la carretera de manera más intensa que en otros países, tanto en transporte de viajeros como el de mercancías, y que el ferrocarril es todavía un medio de transporte relativamente poco utilizado. Sólo un 5,2% de los viajeros utilizan el ferrocarril, cifra baja en relación a los principales países europeos. Más intensa es la diferencia en el ámbito de las mercancías. En España, poco más del 4% se trasladaron por ferrocarril, prácticamente la quinta parte que en Alemania, donde este medio juega un papel clave en el sistema. Lógicamente, una adaptación al modelo europeo exigirá no sólo un esfuerzo inversor en el sistema ferroviario que lo haga atractivo a la demanda existente, sino también una serie de políticas públicas que incentiven el cambio modal. De ninguna otra manera se podrá cumplir con las exigencias comunitarias en materia de movilidad sostenible.

