

Las infraestructuras no son una opción sino un ejercicio de responsabilidad

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

Coincidiendo con los cuarenta años de la Constitución es oportuno reconocer el mérito que nuestras infraestructuras han tenido en sectores clave de la economía como el turismo y las exportaciones. Su impacto económico en términos de retorno fiscal, creación de empleo y promoción de la industria nacional (cada millón invertido implica un retorno fiscal del 49%, crea 14 puestos de trabajo y tan solo consume un 9% de la cuota de importaciones) ha contribuido al bienestar social, reduciendo los costes externos de transporte y el acceso de suministros básicos, así como a la vertebración del territorio.

En estos cuarenta años, la inversión pública real en infraestructuras se ha situado en torno a los 1.263.000 millones de euros. De esta cifra un 58%, más de 733.000 (incluidos un 14% de fondos europeos) se ha destinado a crear infraestructuras de transporte, hidráulicas, medioambientales, de vivienda y equipamiento social, y el 42% restante se ha dedicado a otros conceptos e inversión (material móvil y equipamiento en el Ejército y Fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, dotaciones mobiliarias e informáticas, operativas, de los ministerios, etc.) y al mantenimiento de las infraestructuras.

El mayor esfuerzo inversor ha sido en las infraestructuras de transporte, con 302.000 millones.

En nuestra red viaria hemos invertido 189.000 millones en una red de alta capacidad que supera los 17.100 kilómetros, habiéndose incrementado las redes de autovías y autopistas en 12.136 km y 2.420 km., respectivamente. Ello ha permitido, que a pesar de haber triplicado el parque de vehículos, y tener una intensidad media diaria de 24.057 vehículos, la accidentabilidad se haya reducido de 4.539 muertes/año a 1.200 en 2017 (la cuarta parte).

En nuestra red ferroviaria hemos invertido 93.000 millones, de los cuales un 56% lo han sido en la red de Alta Velocidad que además de reducir los tiempos de viaje alrededor de un 55%, rebaja las emisiones contaminantes frente al avión. Las Cercanías ferroviarias, con sus 2.153 km. en doce de nuestras principales ciudades, han pasado de 125 millones de pasajeros/año a 402 millones en 2017.

En nuestra red aeroportuaria hemos invertido 31.000 millones, pasando de 45 a 250 millones de pasajeros anuales. Cada millón de euros invertido ha generado 6.570 pasajeros más. Con 25.000 millones de euros somos la tercera potencia mundial en ingresos por turismo internacional aeroportuario, solo superados por EE. UU y China.

En nuestra red portuaria hemos invertido 21.000 millones de euros, permitiendo incrementar de 227 a 545 millones de toneladas el tráfico anual de mercancías. Cada millón de euros invertido ha generado 15.141 toneladas más de tráfico.

Las infraestructuras de equipamiento público social (educación, salud y deportivo/cultural) su-

ponen el segundo mayor esfuerzo inversor, con 131.000 millones de euros en este periodo.

El tercer esfuerzo inversor lo hemos realizado en infraestructuras de vivienda pública y urbanizaciones, con 126.845 millones de euros.

Por último, en infraestructuras hidráulicas hemos invertido 101.000 millones de euros, para regular con presas y encauzamientos un 46% de los recursos naturales de agua.

Si bien tenemos motivos para sentir orgullo por el trabajo realizado en infraestructuras durante los primeros 30 años de este periodo, no debemos caer en la autocomplacencia, ya que nuestro presente y futuro inmediato, es muy preocupante.

Tras ya diez años de consolidación fiscal (2008-2017) la inversión pública se ha reducido un 63%. Hoy destinamos 30.500 millones al año, menos que en 2007. Las infraestructuras ha soportado el 46% del ajuste total operado en el gasto público.

Nuestras prioridades en infraestructuras a ejecutar en el corto plazo superan los 114.500 millones de euros.

Es clave para el futuro de nuestro país llegar a un pacto de Estado sobre inversión, que generaría 79.000 millones de actividad económica inducida; 50.850 de retornos fiscales y 994.000 empleos. Su priorización, planificación estratégica, y su modelo de financiación sostenible debe nacer de un ejercicio de consenso y responsabilidad ante generaciones futuras.

Veamos algunas incongruencias: en el 82% de nuestra red viaria interurbana de alta capacidad los usuarios no pagan ninguna tasa por su uso, y solamente el 18% constituye nuestra red de peaje. ¡Por el contrario, si existen tasas portuarias, ferroviarias y aeroportuarias!

En 23 países de Europa tienen tarifado el 100% de sus 62.000 kilómetros de redes de alta capacidad. Alemania, Francia e Italia ingresan por peajes 20.500 millones, frente a nuestros 1.800 millones.

El 42% de nuestra superficie (España) está en situación de estrés hídrico severo, pero según la OCDE tenemos unas tarifas, la mitad de la media europea y además heterogéneas según CC. AA, que no cubren los costes de saneamiento y distribución, incumpliendo la Directiva Marco del Agua.

No obstante, estas carencias, los recursos proporcionados con los impuestos deben asignarse a aquellos equipamientos públicos básicos que por razones sociales, no debe incidir su carga sobre los usuarios. Pero gran parte del resto de infraestructuras, el coste de su ejecución y conservación, deben asumirlo total o parcialmente los usuarios, que se beneficien de ellas.

Ante el Plan Presupuestario enviado a la Comisión Europea, en donde la inversión pública caerá del 1'8% (2018) al 1'65% (2019) del PIB, resulta imprescindible apostar como lo hace todo el primer mundo próspero por la colaboración público-privada. Hay que mejorar la eficiencia y gestión de nuestros recursos presupuestarios. Concesionar no es privatizar.

