

Aplazar los Presupuestos del Estado hipoteca nuestras infraestructuras prioritarias

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

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

Organismos como el INE, Eurostat, el Banco Mundial y el FMI corroboran que las inversiones públicas en infraestructuras contribuyen al desarrollo económico y social, en cuatro aspectos fundamentales.

En primer lugar, constituyen un importante impulso económico, al inducir mayor actividad en todos los sectores. Cada euro invertido en infraestructuras casi duplica (el 92%) su valor en actividad económica inducida –frente al 83% de la automoción o el 76% de la agricultura– debido a su gran demanda de bienes y servicios.

Supone, la mayor fuente de generación de empleo directo e indirecto (14 puestos de trabajo por cada millón de euros invertido)

Las infraestructuras también son rentables fiscalmente. Un euro invertido en infraestructuras permite al Estado recuperar casi la mitad (el 49%): 0,30 euros a través del IVA y otros impuestos; 0,10 euros a través de las prestaciones por desempleo, y 0,09 euros a través de las cotizaciones sociales.

En segundo lugar, las infraestructuras juegan un papel primordial en el incremento de nuestra competitividad, siendo un potente motor para la salida de la crisis y la recuperación del empleo a través del impulso del turismo y de las exportaciones. Este año recibiremos más de 83 millones de turistas, de los que el 83% accederán al país a través de nuestra red de aeropuertos, haciendo de España el tercer país más visitado del mundo tras Francia y Estados Unidos. Igualmente, nuestra red portuaria nos ha permitido afianzarnos en el segundo puesto de la UE, tras Alemania, en cuota de exportaciones.

En tercer lugar, las infraestructuras son clave para la vertebración y cohesión territorial. El tráfico de pasajeros en nuestra red viaria ha crecido casi dos veces y media en los últimos 20 años, y nuestra red ferroviaria de alta velocidad ha reducido los tiempos de viaje entre nuestras principales ciudades en casi el 50% (por ejemplo, Valencia-Madrid de 3'30 horas a 1'30).

Y, el cuarto y último impacto de la inversión en infraestructuras, es su contribución al bienestar de los ciudadanos. Citaré tres ejemplos: la movilidad urbana de las infraestructuras de metro en nuestras tres mayores ciudades, Madrid y Barcelona y Valencia, en los últimos 20 años, creció un 43%, la tasa de accidentalidad mortal en nuestra red viaria interurbana de alta capacidad se ha reducido un 73%, y los costes externos (congestión, accidentes, contaminación etc.) del transporte de nuestra red ferroviaria de Cercanías, que mueve más de 400 millones de pasajeros al año, se han reducido en 13.000 millones de euros.

Este objetivo irrenunciable no será posible si no asumimos un decidido compromiso en acometer

las infraestructuras que nuestro país y Comunitat necesitan.

En lo que se refiere al ámbito europeo, estamos a la cola de la UE en ratio inversor (1.136 euros/kilómetro cuadrado/millón de habitantes) y continuamos invirtiendo apenas el 40% de la media de las cuatro mayores economías europeas. Actualmente tenemos la menor ratio de inversión sobre el PIB (el 1,9%) de toda la UE.

A pesar de la recuperación de la economía española y que la salida de la crisis es incuestionable (previsiblemente, en 2018, saldremos del expediente de déficit excesivo) España mantiene retos, debilidades y prioridades importantes, en materia de gasto social:

- El primero es la tasa de desempleo, que, aunque ha bajado de forma sustancial, sigue siendo inaceptablemente alta. Será necesario seguir invirtiendo en políticas de protección al desempleo.

- El segundo lo constituyen nuestras prestaciones públicas en Educación y Sanidad, que deberán incrementarse en el futuro. Según datos de la CE, nuestro gasto público total por habitante en educación (948 euros/habitante) y salud (1.436 euros/habitante), en 2015, representó un 41% y un 44%, respectivamente, del gasto medio de las cuatro mayores economías europeas

- Y el tercero, nuestro gasto en pensiones, que representa un porcentaje del PIB cada vez mayor, requerirá financiar parte del déficit actual de la Seguridad Social con cargo al presupuesto público. El Fondo de Reserva de la Seguridad Social se ha reducido casi 50.000 millones de euros en los últimos cinco años.

Estas circunstancias nos conducen, siendo realistas, a que, en los próximos años, tendremos dificultades en financiar con cargo al presupuesto público las inversiones que muy especialmente necesita nuestra Comunidad Valenciana

Ante la crisis catalana y la retirada del apoyo del PNV, la aprobación de los Presupuestos del Estado para 2018 puede aplazarse sine die, y con ello nuestras justas aspiraciones de reforma de la financiación e incremento de las inversiones.

De nuestra historia reciente venimos bien aprendidos y mejor llorados, a base de haber perdido 7.447 millones de inversiones

¿Será mucho pedir que nuestros 33 diputados en el Congreso, unidos en pro de los intereses valencianos apoyando el buen fin de los Presupuestos exijan al Gobierno un cronograma y dotación económica anualizada a 10 años para el corredor mediterráneo ferroviario con doble plataforma, Plan de Cercanías –agonizante desde el 2010–, canal de acceso y eje pasante hasta la Estación Central de Valencia... así como una alícuota parte del 10% en el PIC –Plan Extraordinario de Inversiones de Carreteras (anunciado por Rajoy el 14 de Julio pasado)– para potenciar nuestras carreteras y autovías, actualmente colapsadas e insuficientes?



:: J. SIGNES