

INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT, VA ESPANYA PEL MATEIX CAMÍ QUE ELS NOSTRES SOCIS EUROPEUS?

La crisi econòmica i, sobretot, les restriccions pressupostàries dels estats han posat sobre la taula el debat sobre la inversió pública en infraestructures i el seu paper de motor econòmic. No hi ha dubte de la importància que aquest sector d'activitat té sobre l'economia espanyola i del paper que ha representat els darrers anys, no tan sols com a injecció de vitalitat al creixement i nivell d'ocupació sinó com a millora del posicionament competitiu del país. Avui tenim carreteres millors que fa dues dècades, en vint anys s'ha desenvolupat una xarxa de ferrocarril d'alta velocitat que satisfà, en la majoria dels casos, una demanda de mobilitat abans desatesa o inexistent, s'han construït i millorat aeroports en moltes ciutats espanyoles i la inversió en infraestructures portuàries ha conegut també un auge notable.

Tanmateix, el model del passat no sembla plausible per al futur no ja per la conveniència o no de seguir dotant el país d'infraestructures que el facin més eficient, que sempre és desitjable, sinó per la delicada situació de les finances públiques i, el que és pitjor, per l'horitzó temporal en què es planteja un cert sanejament d'aquests desequilibris pressupostaris.

El panorama mundial de les inversions en infraestructures de mobilitat

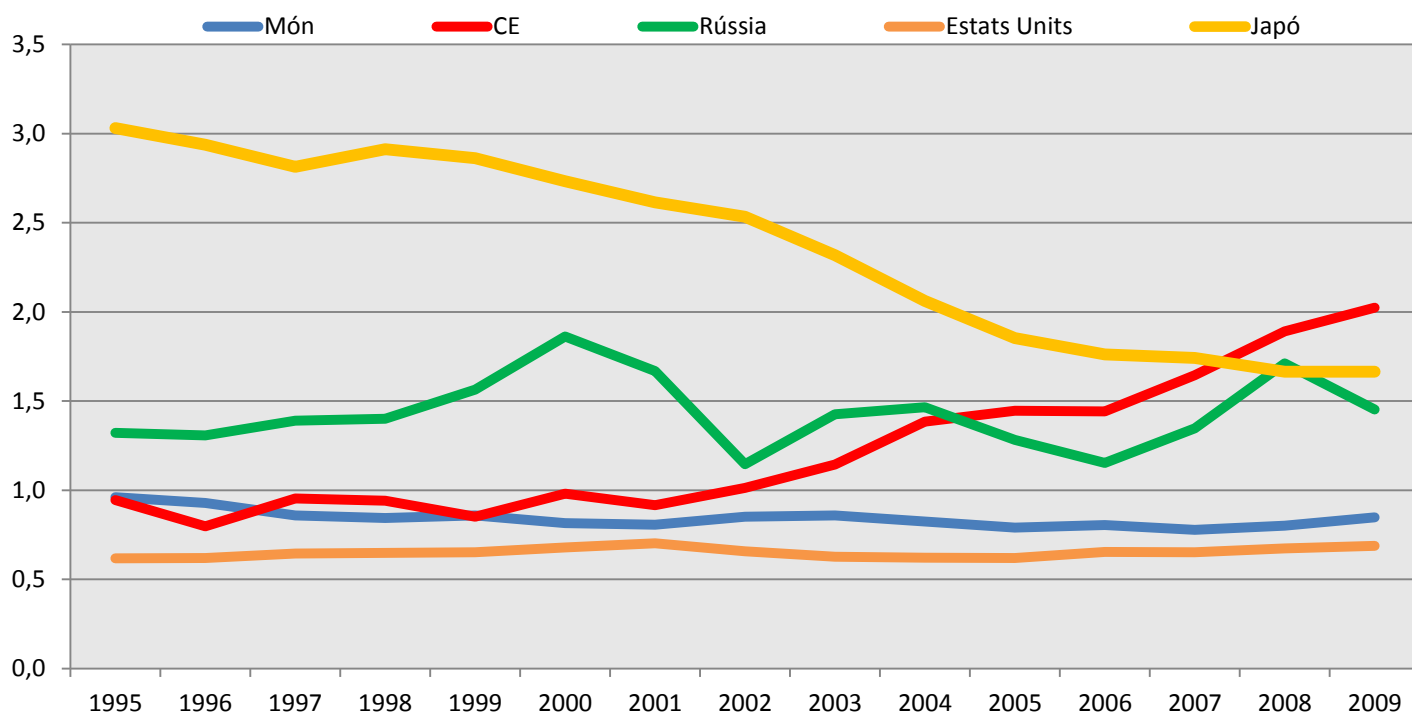
És complex, a priori, establir quina és la dotació d'infraestructures adequada per a un país. De fet, una avaluació de la situació ens portaria forçosament a l'anàlisi comparativa amb els països del nostre entorn, anàlisi que resulta gairebé impossible des d'una perspectiva quantitativa i necessàriament imprecisa des d'una vessant més qualitativa. Tot i així, l'OCDE, a través del seu organisme intergovernamental "[International Transport Forum](#)", acaba de publicar [un informe sobre les tendències en la inversió en infraestructures al món](#) que aporta xifres que donen una idea, no tant de la situació relativa dels països, sinó de l'esforç realitzat en aquesta matèria els darrers disset anys. Les dades fan referència fonamentalment a inversions en carretera, ferrocarril i també en vies navegables interiors i es presenten per al conjunt dels països que integren l'OCDE agregades en grans blocs econòmics, concretament les economies europees occidentals (EEO), els països de l'Europa central i de l'Est (ECE), Rússia, Japó i Estats Units.

Una primera conclusió és la forta diferència existent no tan sols en nivell d'inversió sinó també en la seva tendència. Així, destaca sobre manera el fort nivell d'inversió en les economies dels ECE on des de principis de la dècada actual la dotació d'infraestructures ha progressat a l'alça de manera sostinguda fins a arribar al 2% del PIB l'any 2009, doblant els registres de la dècada dels noranta. Menys intens resulta l'esforç realitzat per Rússia, que, amb daltabaixos, aconsegueix dur el volum d'inversió al voltant de l'1,5% del PIB com a mitjana. En ambdós casos, aquesta progressió reflecteix el fort procés de modernització d'aquestes economies i la natural recomposició d'una dotació infraestructural feble.

Les economies avançades alenteixen la inversió en infraestructures de transport interior

Anys 1995-2009

% d'inversió sobre el PIB de cada zona

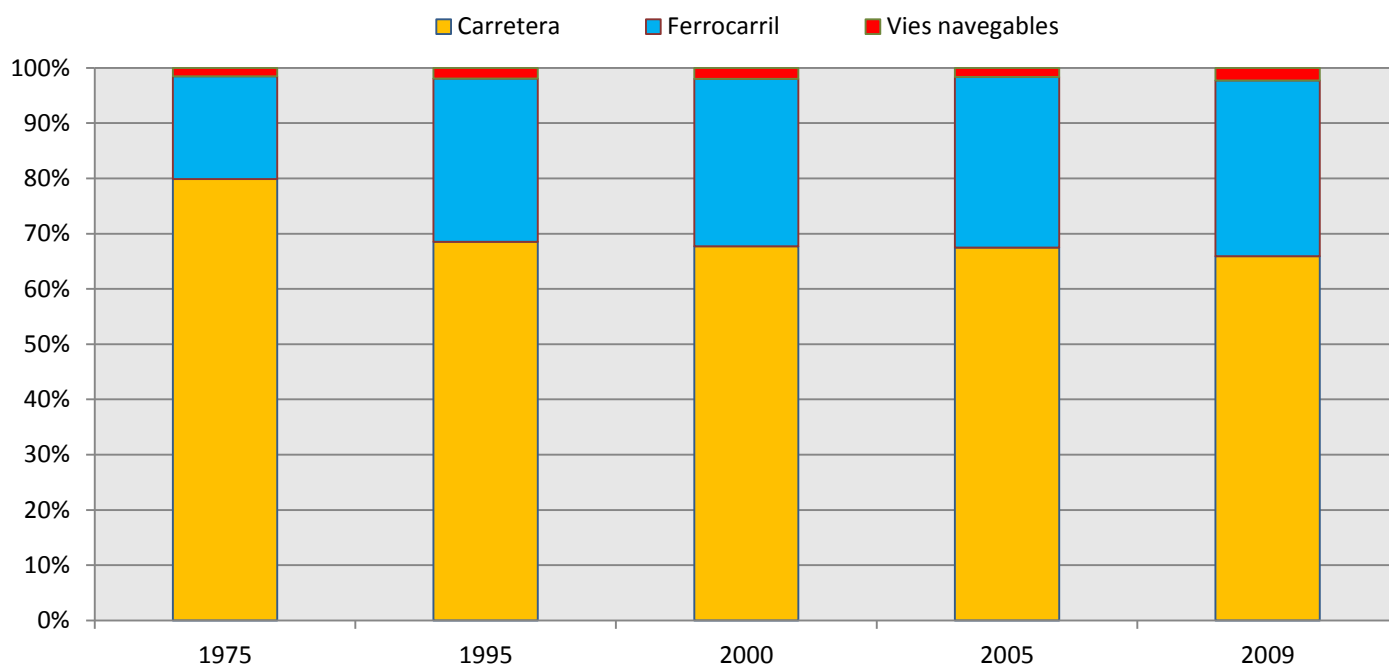


Font: ITF i elaboració pròpia

Molt diferent és la situació al Japó, ja que, malgrat un nivell d'inversió relativament elevat, encara al voltant de l'1,5% del PIB a finals de la primera dècada del segle XXI, es constata una situació de declivi extraordinari des de la crisi dels noranta, quan la inversió en infraestructures estava per damunt del 3% del PIB. D'una banda, la forta dotació infraestructural d'aquell país i d'altra, principalment, la incapacitat d'aquesta economia de sobreposar-se a l'esclat de la bombolla financera i immobiliària de fa vint anys, han tingut conseqüències clares en l'actualitat. Contrasta, també, la situació als Estats Units, ja que la inversió en infraestructures s'ha mantingut estable al llarg d'aquests anys en una cota molt baixa, al voltant del 0,6-0,7% del PIB.

En el cas dels països europeus occidentals, tot i amb marcades diferències segons els estats, els últims anys han fet evident una certa estabilització de la inversió en infraestructures de mobilitat entorn del 0,8% del PIB, valors molt inferiors als que es registraven a meitats dels setanta i principis dels vuitanta. Aquesta estabilització, lògicament, es pot associar a un cert grau de dotació infraestructural que permet alentir l'esforç inversor un cop assolides unes fites determinades. Tanmateix, aquesta estabilitat amaga tendències clarament diferenciades quant al destí de les inversions per sistemes de transport. Així, una primera impressió és la progressiva importància de la inversió en xarxa ferroviària davant la inversió en carreteres. Mentre a finals dels setanta la inversió en carreteres venia a representar gairebé el 80% de la inversió total, en l'actualitat se situa al voltant del 66%, gràcies al fort compromís polític per desenvolupar aquest sistema de transport davant la carretera. Les diferències són també ostensibles per països amb casos com Àustria i el Regne Unit, on la inversió en ferrocarril supera àmpliament la inversió en carreteres.

El ferrocarril guanya pes en les economies europees occidentals % inversió en cada mode de transport sobre el total



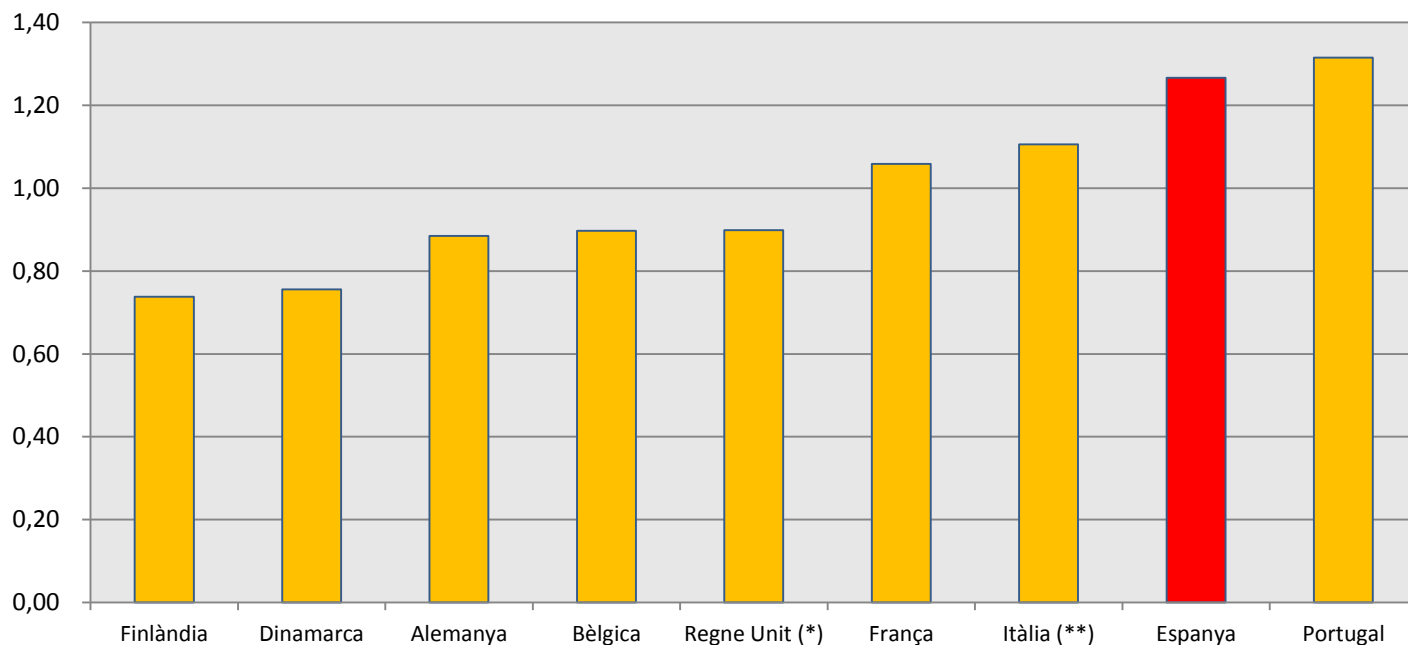
FONT: ITF i elaboració pròpia

El model espanyol en relació als grans països europeus

Què ha passat a Espanya? Hi ha diferències sensibles respecte el nostre entorn? La resposta a aquestes qüestions està condicionada per la informació disponible i, també, per la possibilitat de dibuixar un mapa global de les inversions en infraestructures més enllà de les destinades a carreteres o ferrocarril, és a dir, incloent també les realitzades en ports i aeroports. Un panorama tan complet obliga a restringir la comparació a un nucli reduït de països, fonamentalment les grans potències europees i addicionalment algun altre país del qual es disposa de dades.

D'entrada, no hi ha cap dubte que Espanya ha estat un dels països de l'Europa Occidental que més esforç ha fet per modernitzar les seves infraestructures els darrers anys. Sense tenir en compte les despeses de manteniment, és a dir, en relació a la inversió pura en carreteres, ferrocarril, ports i aeroports, la despesa total ha suposat l'1,27% del PIB de mitjana del període 1992-2009, xifra que supera àmpliament les dels països del nostre entorn i la nostra dimensió. En aquest sentit, només Portugal presenta un registre lleugerament superior i en qualsevol cas el balanç és molt més favorable que el de grans països com Alemanya, el Regne Unit i també altres economies nòrdiques sovint referenciades com a model.

Espanya, al capdavant de la inversió en infraestructures de mobilitat a Europa
Mitjana 1992-2009
% de la inversió total sobre PIB



NOTES: (*) Període 1995-2008

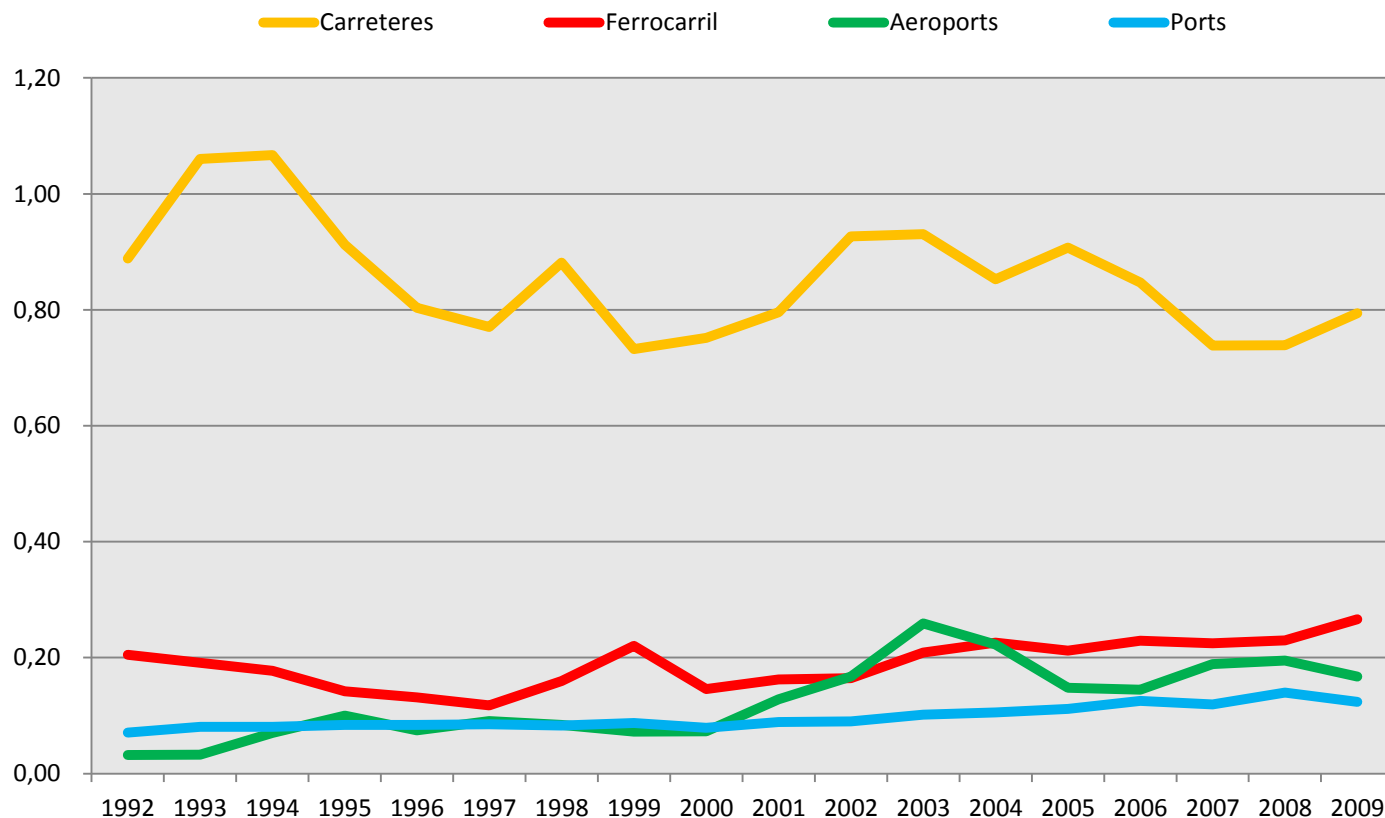
(**) Període 1992-2005

FONT: OCDE i elaboració pròpia

L'auge inversor a Espanya, al marge del període de construcció de les autopistes lliures de peatge iniciat la segona meitat dels vuitanta, té una especial rellevància en la darrera dècada, en particular en els primers anys del nou mil·lenni. Aquí la tendència és clarament diferenciada dels principals països del nostre entorn que, coincidint amb la introducció de l'euro, semblen reduir els esforços inversors en infraestructures. Només Itàlia roman aliena a aquesta tendència i situa la seva cota d'inversió puntualment per sobre d'Espanya, ja al final de la dècada passada. A destacar que el volum d'inversió a Espanya durant els anys dos mil va ser, de mitjana, pràcticament el doble que a Alemanya i un 40% superior a França, situació que, malgrat l'endarreriment relatiu del nostre país, sembla posar de manifest certes mancances a l'hora d'ajustar les polítiques públiques a les disponibilitats financeres.

L'enorme esforç en infraestructures realitzat a Espanya es reflecteix, sobretot a partir de l'any 2000, en l'impuls donat a les inversions en aeroports, ferrocarril i ports davant de les realitzades a la xarxa viària, més dotada amb anterioritat. Amb tot, les inversions a la carretera mantenen la primacia absoluta sobre la resta de mitjans de transport malgrat el notable desenvolupament de la xarxa ferroviària d'alta velocitat, les fortes inversions als aeroports, entre altres el de Madrid i el de Barcelona, i la progressiva modernització dels ports, principalment, Barcelona, Algesires i València.

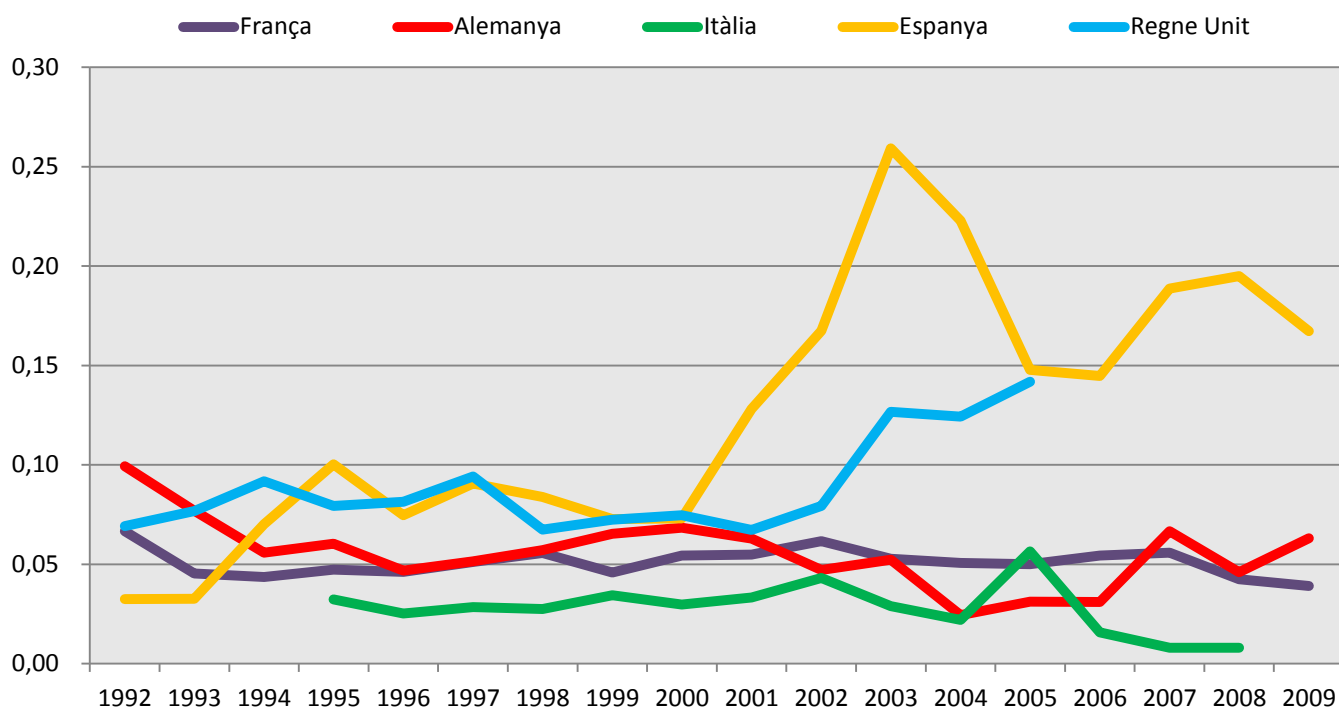
Inversions en infraestructures per sistema de transport a Espanya
Anys 1992-2009
% inversió sobre el PIB



FONT: OCDE i elaboració pròpia

A diferència d'Europa, o millor dit dels grans països europeus, Espanya ha potenciat amb un vigor extraordinari la inversió aeroportuària com a conseqüència d'una voluntat política de posicionament en el mercat del transport aeri. La importància que el turisme i certs fluxos migratoris tenen en l'economia de país i també el fort desenvolupament de les companyies aèries de baix cost han determinat que la despesa en aquest àmbit hagi estat proporcionalment molt més elevada que a Alemanya o França (en el període 2000-2009 la mitjana, un 0,18% del PIB, triplica el valor d'aquests països) i per descomptat d'Itàlia que ha quedat endarrerida en aquest terreny. Només el Regne Unit, per bé que la informació és incompleta, sembla que ha apostat també per la inversió aeroportuària, en aquest cas probablement com a conseqüència de la liberalització del sector en aquell país.

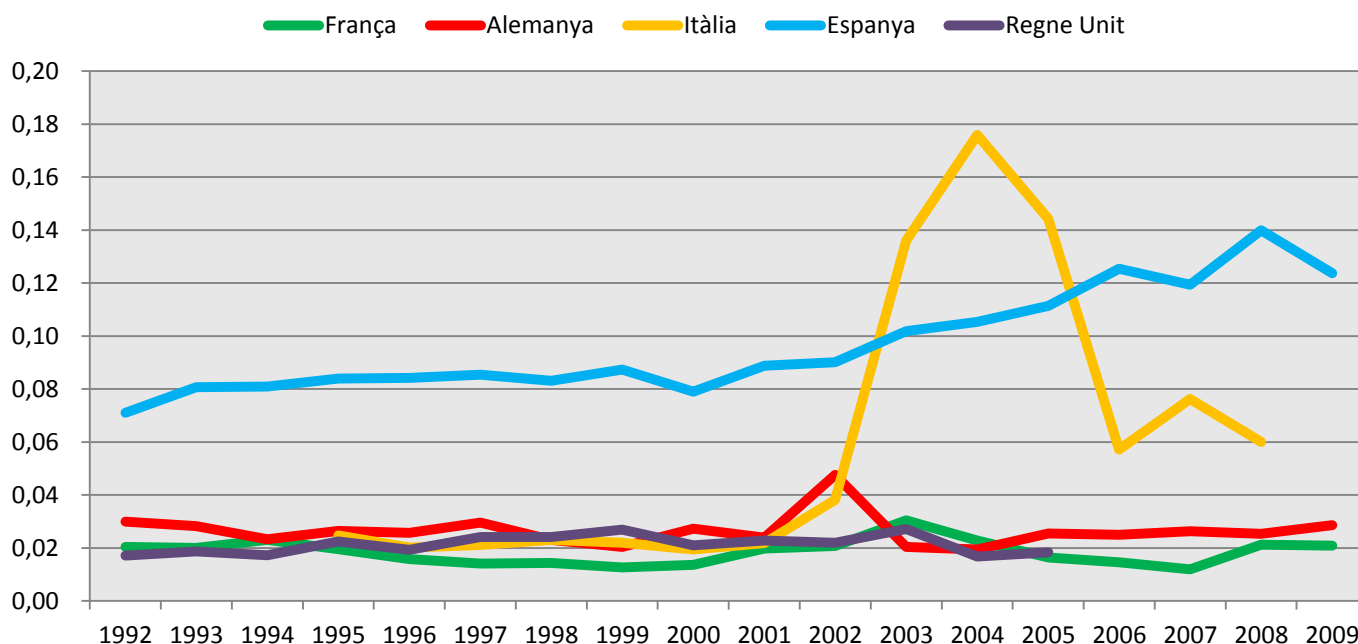
Espanya despunta en inversions en aeroports dins la UE
Anys 1992-2009
% inversió sobre el PIB



FONT: OCDE i elaboració pròpia

Molt rellevant és la diferència de trajectòria en les inversions portuàries entre aquests països. Des de principis del 2000, l'esforç inversor en aquest camp augmenta sostingudament a Espanya fins a cotes del 0,12% del PIB, multiplicant per sis les inversions realitzades a Alemanya, França o el Regne Unit. En el cas italià, les xifres queden distorsionades per una fortíssima inversió l'any 2004. Aquesta intensa diferència fa pensar en la voluntat de posicionament de l'economia espanyola en l'àmbit del tràfic marítim, sigui de passatgers o mercaderies, en particular en tot allò que fa referència a l'espai marítim del Mediterrani.

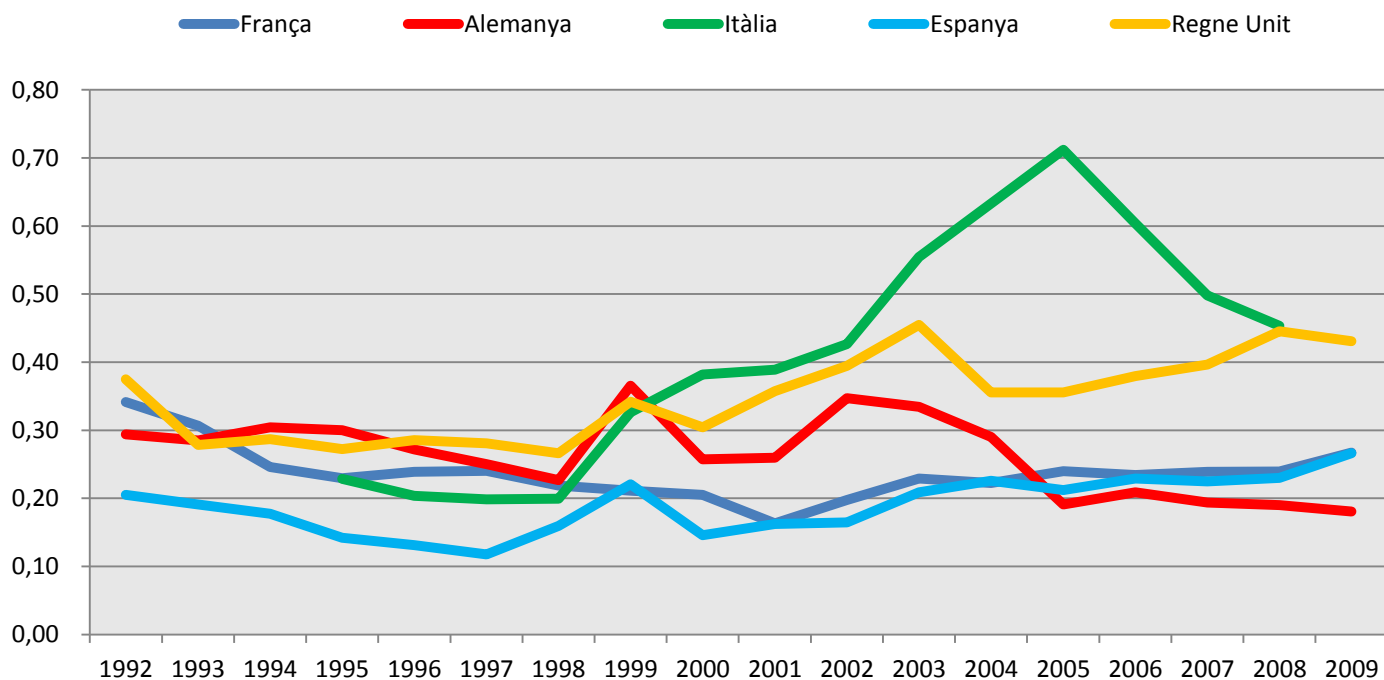
Espanya aposta per la inversió en ports
Anys 1992-2009
% sobre el PIB



FONT: OCDE i elaboració pròpia

En l'àmbit ferroviari, en canvi, malgrat l'esforç realitzat en alta velocitat sobretot a la dècada passada, el nivell d'inversió s'alinea, en la part baixa del mapa, amb França i Alemanya, amb inversions que han superat lleugerament el 0,20% del PIB. La gran diferència, en aquesta cas, es manifesta respecte el Regne Unit o Itàlia, on les inversions han doblat les realitzades per Espanya. Probablement, l'assignatura pendent en aquest camp pel que fa a Espanya és reorientar l'esforç cap a l'efectivitat de les inversions cercant les rutes que impliquin tràfic, bàsicament les dels dos grans corredors econòmics del país, l'Ebre i el Mediterrani, que de moment han quedat marginats de la xarxa de l'alta velocitat.

Inversions en ferrocarril, millora insuficient a Espanya
Anys 1992-2009
% inversió sobre el PIB



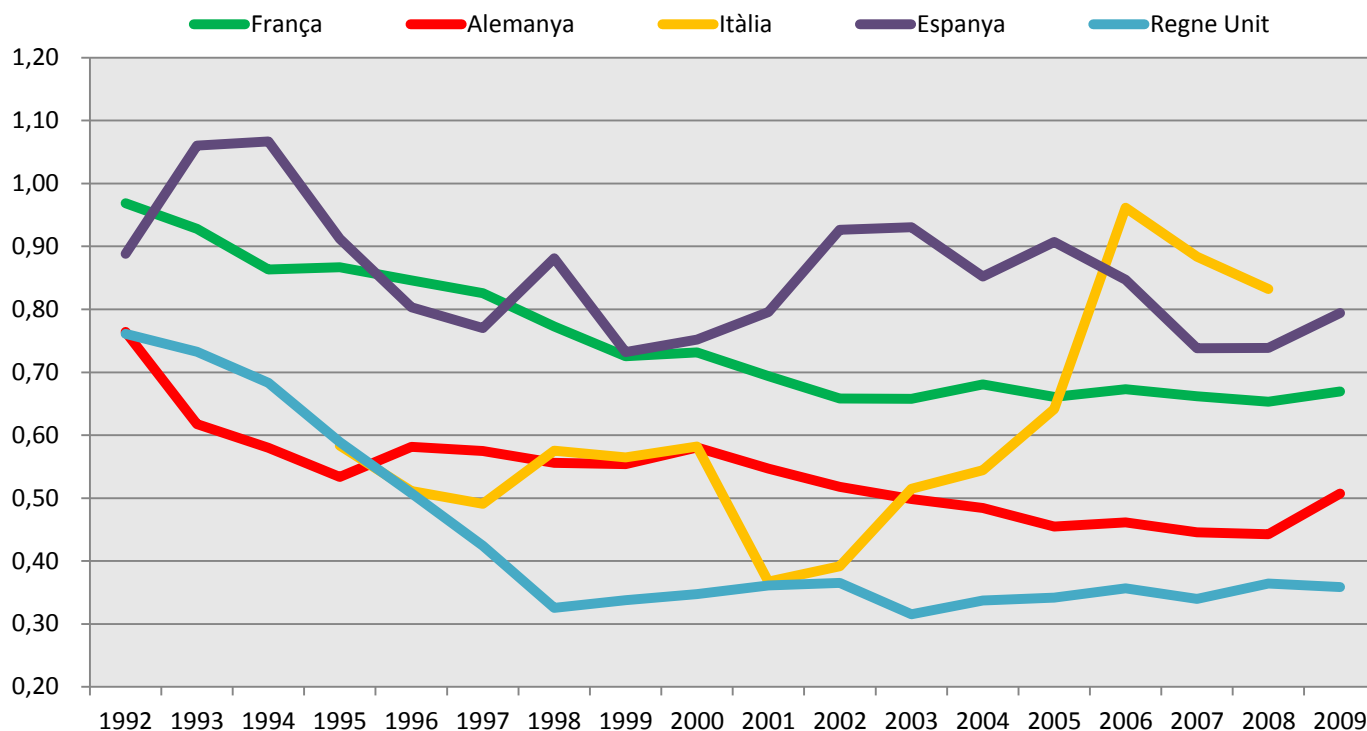
FONT: OCDE i elaboració pròpia

Les menors diferències es constaten en l'àmbit de la carretera, tot i que el ritme d'inversions a Espanya, per bé que decreixent, resulta molt més elevat que al Regne Unit i Alemanya i moderadament superior al de França. Itàlia, en contrapartida, després d'un decenni amb una inversió relativament moderada sembla tornar a apostar per les infraestructures viàries a partir de principis de la dècada passada, superant fins i tot les cotes d'inversió espanyoles.

La inversió en carreteres a Espanya va a la baixa però encara és elevada

Anys 1992-2009

% sobre el PIB

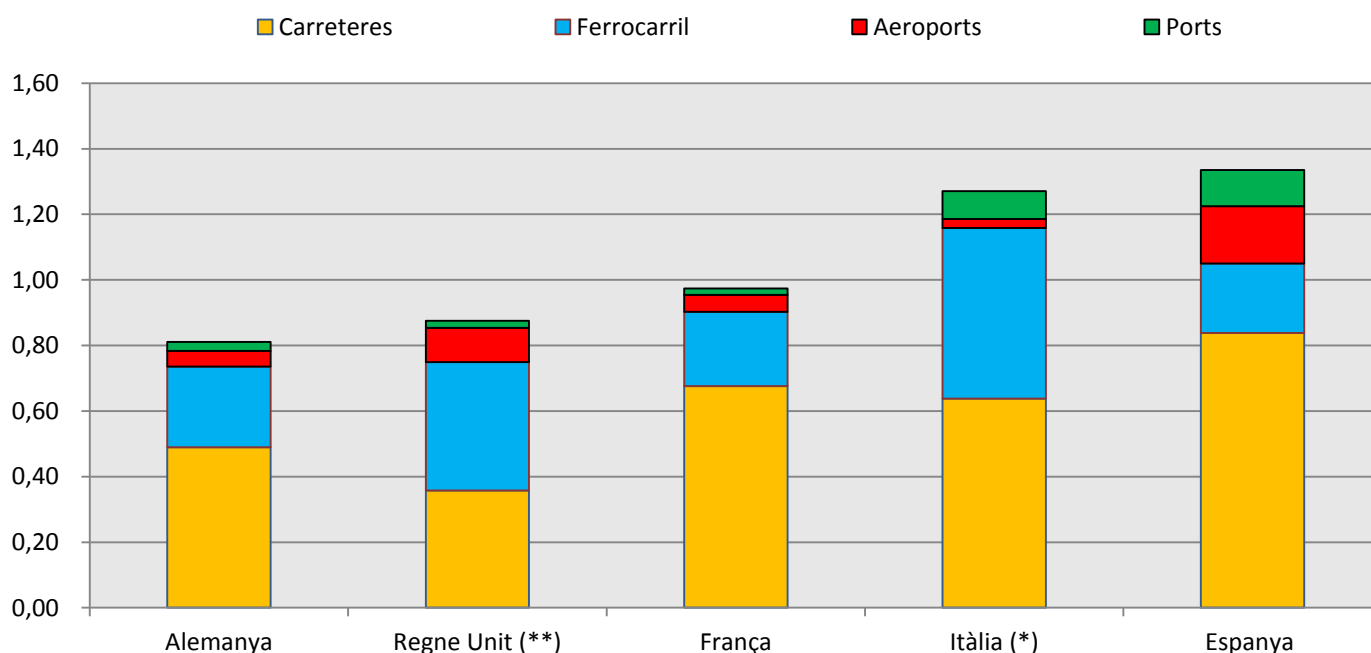


FONT: OCDE i elaboració pròpia

En definitiva, doncs, una notable diversitat de situacions als països més grans d'Europa Occidental. Atenent només a l'època més recent, concretament el període 2001-2009, s'observa com els països amb major nivell de desenvolupament i renda, i també amb una fiscalitat més elevada, presenten nivells d'inversió relativament moderats, entre el 0,8% i l'1% del PIB. En canvi, Itàlia i, especialment, Espanya es mouen en cotes al voltant de l'1,3%, cosa que denota un compromís polític decidit per la inversió pública, comprensible atès el grau de desenvolupament de les infraestructures i probablement la menor disciplina pressupostària.

D'altra banda, sembla clar el compromís dels grans països europeus amb el ferrocarril, compromís més atenuat a Espanya. Així, tant Alemanya com el Regne Unit i França, amb cotes d'inversió moderades, veuen com el tren guanya pes respecte la carretera sobre èpoques anteriors. A Itàlia, el compromís és clar, bàsicament tot el sobre esforç inversor de la passada dècada té com a beneficiari el ferrocarril. A Espanya, en canvi, bona part de la inversió es dedica encara a carreteres, per bé que destaquen l'atenció creixent als ports i aeroports i la insuficient inversió en ferrocarrils.

Ens allunyem d'Europa en distribució modal de la inversió
Mitjana 2001-2009
% inversió de cada sistema sobre PIB



NOTES: (*) Període 2001-2008

(**) Període 2001-2005

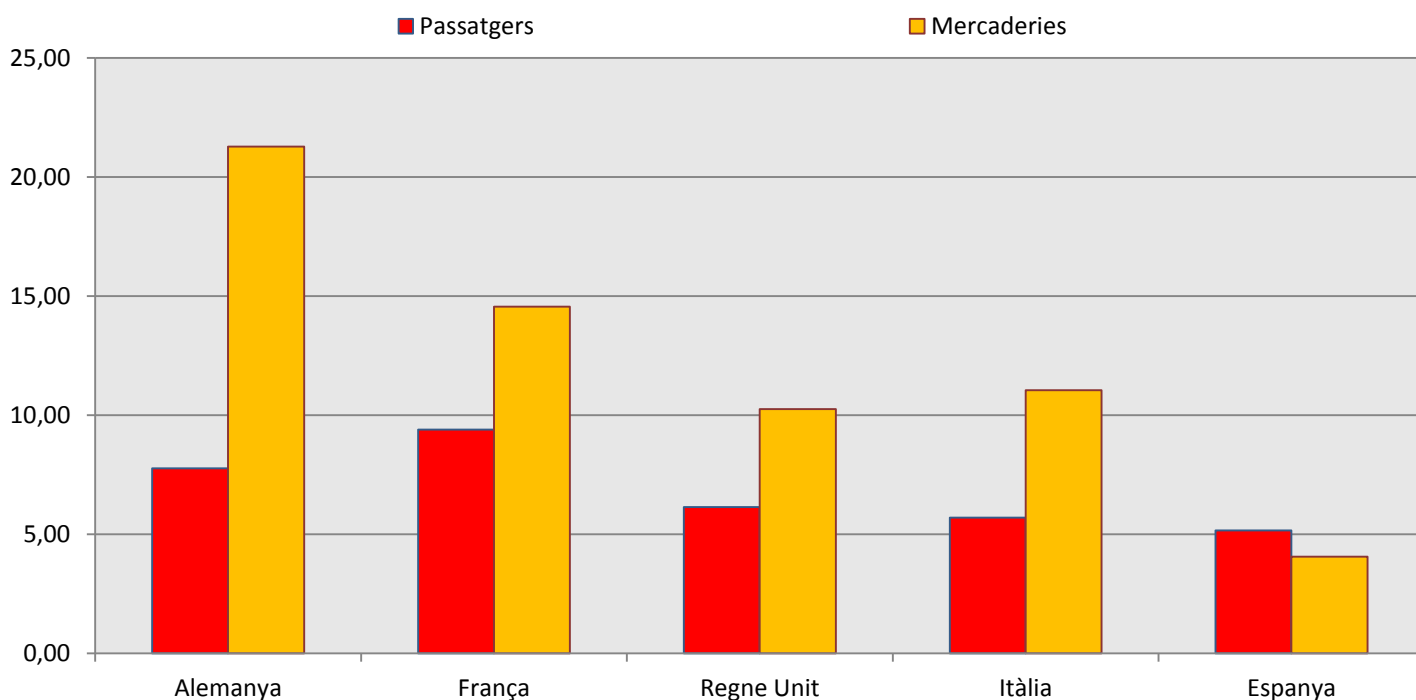
FONT: OCDE i elaboració pròpia

Clar que l'estructura de l'oferta acaba generant la seva pròpia demanda o bé tracta d'adaptar-se a la demanda existent. És un fet avalat per les xifres disponibles que la mobilitat a Espanya es fonamenta en la carretera de manera més intensa que en altres països, tant pel que fa a transport de viatgers com el de mercaderies, i que el ferrocarril és encara un mitjà de transport relativament poc utilitzat. Només un 5,2% del viatgers utilitzen el ferrocarril, xifra baixa en relació als principals països europeus. Més intensa és la diferència en l'àmbit de les mercaderies. A Espanya, poc més del 4% van per ferrocarril, pràcticament la cinquena part que a Alemanya, on aquest mitjà representa un paper clau en el sistema. Lògicament, una adaptació al model europeu exigirà, doncs, no només un esforç inversor en el sistema ferroviari que el faci atractiu a la demanda existent, sinó també un seguit de polítiques públiques que incentivin el canvi modal. No d'altra manera es podrà complir amb les exigències comunitàries en matèria de mobilitat sostenible.

Pobre paper del ferrocarril en el transport de viatgers i mercaderies a Espanya

Any 2007

% sobre el total de viatgers i mercaderies



NOTA: No inclou transport aeri ni marítim

FONT: Ministeri de Foment i elaboració pròpia