

Publicación	El Economista General	Fecha	01/03/2019
Soporte	Prensa Escrita	País	España
Circulación	16 822	Página	1
Difusión	12 492	Tamaño	21,51 cm <sup>2</sup> (1,9%)
Audiencia	62 460	V.Publicitario	1282 EUR (1452 USD)

## Por un pacto de Estado de Infraestructuras

Por **Jaime Lamo de Espinosa** Presidente de la Asociación Nacional de Constructores Independientes **PÁG. 5**

Publicación	El Economista General	Fecha	01/03/2019
Soporte	Prensa Escrita	País	España
Circulación	16 822	Página	5
Difusión	12 492	Tamaño	581,10 cm <sup>2</sup> (51,6%)
Audiencia	62 460	V.Publicitario	5348 EUR (6057 USD)

# POR UN PACTO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS


**Jaime Lamo de Espinosa**

Presidente de la Asociación Nacional de Constructores Independientes y exministro de Agricultura

**L**os trenes fallan en Extremadura porque hace ya demasiado tiempo que descarriló la inversión en infraestructuras. En Extremadura y en el resto de España. Las penosas vicisitudes del tren extremeño han erigido a esta comunidad en paradigma de las consecuencias del déficit inversor en infraestructuras que padece el país, aunque en una nueva senda de cambio desde el año pasado. Y así se ha convertido en icono de la situación del ferrocarril convencional y, con razón, se han sucedido noticias donde abundan alusiones a la "España invertebrada" y a "autonomías de primera y de segunda".

En Extremadura se apostó en su día -con buen criterio- por la alta velocidad pero, entre tanto, se desatendió la siempre necesaria conservación y mantenimiento del ferrocarril convencional. La crisis y el desmarque de Portugal hicieron el resto. Hasta hoy, cuando se enfrentan traviesas de madera a extensas redes de AVE como las de Cataluña o Castilla-La Mancha. Sí, existen hoy dos velocidades.

Con todo, conviene ser ecuánimes, nuestro país disfruta en conjunto de unas infraestructuras más que notables. España es, tras China, el país con más kilómetros de AVE en operación. Según el Foro Económico Mundial somos uno de los diez con mejores infraestructuras (puesto 10), poniendo en valor nuestra conexión por carreteras (tres) y aeropuertos (10). Los más de 15.000 km de vías rápidas nos hacen líderes europeos y terceros en el mundo, y nuestros puertos nos destacan como referentes del

tráfico marítimo internacional, aunque con problemas de interconexión modal con el ferrocarril.

España construyó mucho y bien antes de la crisis. Nos homologamos a Europa. Y lo hicimos ahorrando, con un ratio de inversión pública un 18 por ciento inferior al de países como Francia, Alemania e Italia. Las empresas del sector, las cotizadas y las no cotizadas, trabajan y son admiradas en buena parte del mundo. Son, por mérito propio, una contribución des-

tacada a la Marca España.

Ahora bien, en 2006 la inversión en infraestructuras comenzó una brusca caída, acentuada con la crisis, que sólo empezó a corregirse parcialmente desde la última mitad del pasado año (una corrección truncada, la obra civil paga de nuevo las consecuencias de la incertidumbre política). En 2017, por ejemplo, la

inversión fue menor que la mitad de la inversión media de antes de la crisis. La obra pública cargó con la mayor parte del ajuste para contener el déficit, lo que ha lastrado nuestra competitividad, empleo y cohesión territorial. Y nos ha alejado de los países de nuestro entorno: la inversión pública realizada en Reino Unido, Alemania y Francia crecerá, respecto

a la década precedente, un 26 por ciento, 18 por ciento y 3 por ciento, respectivamente, frente a una reducción del 35 por ciento en España.

Es que la necesaria reducción del déficit se logró, entre otros, recortando un 48 por ciento la inversión pública de los últimos años. Las infraestructuras han soportado la mayor parte del ajuste, mientras muchos "nichos de gasto improductivo" perfectamente identificables (básicamente autónomicos y de gasto

corriente, fundaciones y empresas públicas), se han mantenido prácticamente inalterados. Por eso hoy España acumula un déficit en infraestructuras terrestres e hidráulicas que se cifra en más de 100.000 millones. Sus efectos también son palpables en la imprescindible conservación de nuestras carreteras, el ciclo integral del agua (ya nos han multado con 12 millones por incumplimiento de una Directiva Europea, multa que irá ampliándose hasta que se ponga remedio) y, cómo no, en la red convencional de ferrocarril (a la problemática extremeña se suman otras como las del noroeste, Murcia, Granada, Teruel y conexiones más que mejorables, como las que se dan entre Madrid con

Almería, Soria o Lugo, entre otros). El malogrado Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 2019 contemplaba un aumento del 26,6 por ciento de las inversiones del Ministerio de Fomento, algo que, sin duda, suponía una buena noticia. Se proyectaban aumentos significativos en partidas como la red convencional y de cercanías del ferrocarril, que ahora se verán alterados. Pero conviene no llamarse a engaño: eran y son cifras aún muy inferiores a las de antes de la

crisis y del todo insuficientes para atajar el déficit que acumulamos. Un ejemplo: sólo en conservación de carreteras, ligada a la seguridad del transporte, se requiere una inversión de 7054 millones para recuperar los 6.800 km afectados por deterioros relevantes en más de un 50 por ciento de su superficie, como ha destacado la Asociación Española de la Carretera (AEC).

Urge, creo yo, un gran Pacto de Estado en materia de infraestructuras. Y una atención integral al déficit creado, para resolver otro déficit, por cierto. Porque no podemos permitirnos una España de dos velocidades, ni desbarricular en la competitividad frente a los países de nuestro entorno. El de la obra pública es un sector productivo generador de empleo, que no requiere de importaciones y en el que su retorno fiscal es casi del 50 por ciento. Se trata de una inversión rentable siempre que atienda a necesidades objetivas, que son las que deben guiar su agenda. Los partidos deberían tratar de elevar y potenciar estas inversiones en los próximos PGE y siguientes, para vertebrar más España, evitar los desequilibrios y crear más empleo. Me consta que no hay mucho margen para ello, pero debe estudiarse y reflexionarse en las propuestas que hagan ahora los partidos en sus programas electorales. Miremos más al futuro y volvamos a la vía que nunca debimos abandonar.

## La brusca caída de la inversión ha lastrado nuestra competitividad y cohesión territorial

inversión fue menor que la mitad de la inversión media de antes de la crisis. La obra pública cargó con la mayor parte del ajuste para contener el déficit, lo que ha lastrado nuestra competitividad, empleo y cohesión territorial. Y nos ha alejado de los países de nuestro entorno: la inversión pública realizada en Reino Unido, Alemania y Francia crecerá, respecto

## La obra pública es un sector generador de empleo cuyo retorno fiscal es casi del 50 por ciento


GETTY