

# El debate sobre las infraestructuras

**E**n estos días estamos asistiendo a una serie de discusiones más o menos enconadas sobre la conveniencia o no de aumentar los impuestos para hacer frente al déficit público al que hemos llegado y sobre la reacción de las empresas constructoras a la reducción del gasto público en infraestructuras que el Gobierno decidió recortar como consecuencia del Plan de Ajuste que se ha debido poner en marcha para ajustar el déficit público a niveles compatibles con la evolución de la deuda viva.

El tema tiene numerosos contornos tanto macroeconómicos como microeconómicos que están suscitando posicionamientos encontrados, pero creo que hasta



FRANCESC GRANELL

El reto es ajustar la ampliación de servicios públicos a los recursos y necesidades reales

ahora nos estamos centrando demasiado en lo coyuntural olvidando en buena parte lo estructural.

El primer contorno es el de la dimensión que debe tener el sector público español después de la insinuación del ministro José Blanco de elevar en algunos puntos el nivel de presión fiscal para acercarnos a los niveles de otros países de nuestro entorno. Aunque que la vicepresidenta Elena Salgado la haya desmentido, la polémica queda servida sin que quede claro cuáles serían los impuestos que podrían ajustarse ni a qué se destinaría la eventual mayor recaudación. El presidente del Consejo General de Colegios de Economistas, Valentí Pich, realizaba ya, días atrás, un análisis del im-

pacto que cada una de las opciones de aumento de impuestos tendría sobre los diferentes sectores económicos.

El segundo es el de establecer el tipo de aterrizaje suave para ir recuperando la "ortodoxia presupuestaria" exigida por Bruselas tratando de encontrar un punto de encuentro entre los seguidores del keynesianismo que consideran que en momentos de crisis como los actuales conviene seguir con un elevado gasto público para evitar la contracción de la economía y los seguidores del neoclasicismo que defienden que no debe seguirse con el exagerado déficit de las Administraciones públicas más allá de lo estrictamente necesario.

El tercer tema y el que más discusión está generando y sobre el que quiero centrar mi comentario es el del impacto que provocaría una reducción del gasto público en infraestructuras y sobre la viabilidad de seguir con la actual dinámica española en la materia.

El presidente de la Asociación de Grandes Constructoras (SEOPAN), David Taguas, hacía en estas mismas páginas, un muy buen análisis sobre del impacto que tendría el súbito parón de una parte del Plan de Infraestructuras y sus razonamientos eran incuestionables y acertados, pero creo que el debate debemos elevarlo a unos niveles más generales que el del

PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE

# El debate sobre las infraestructuras

VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

impacto coyuntural de la suspensión de unas determinadas obras en infraestructuras en que hoy está presente.

Desde que recién entrados en el Banco Mundial este llevó a cabo su Informe *El Desarrollo Económico de España*, somos conscientes de la importancia que las infraestructuras tienen para un país que quiera desarrollarse. Pero el mismo informe nos recordaba que invertir en infraestructuras es un ejercicio que requiere mucho análisis y un aprovechamiento muy preciso de los recursos disponibles.

Por todo ello nadie pone hoy en duda la afirmación de que las infraestructuras son importantes y, además, cuando hoy hablamos de infraestructuras no podemos ya limitarnos a las físicas sino a las intangibles, como puedan ser las de educación, investigación,

sanidad, seguridad y otras. La discusión actual sobre las infraestructuras debería llevarnos, pues, a analizar no solamente la inversión en infraestructuras físicas como una medida para combatir nuestra crisis coyuntural actual sino que debería ampliar su contenido temporal y temático: el de las infraestructuras necesarias y, al mismo tiempo, soportables estructuralmente para los presupuestos de las Administraciones públicas y rentables para la economía y la sociedad en su conjunto.

La proliferación de centros de decisión en la España actual ha hecho que la tentación por cortar las cintas inaugurales se haya elevado a la enésima potencia.

El hecho no solo afecta a llevar el AVE hacia zonas con poca capacidad para aportar el necesario retorno a las enormes inversiones requeridas o a ampliar las carreteras y autovías del Estado a zonas con poco tránsito —por citar dos casos— sino a las carreteras, los centros educativos o los hospitales creados por los Gobiernos autonómicos y, también, por qué no decirlo, a los polideporti-

vos, piscinas y otras infraestructuras municipales creadas por la voluntad de algún equipo de gobierno sin tener en cuenta que el pueblo vecino del minifundismo municipal español ya dispone de infraestructuras similares cuyo uso podría compartirse teniendo en cuenta, además, la escasa utilización en que se encuentran muchas de ellas.

## La obsesión por inaugurar se ha elevado a la enésima potencia

Estos pocos ejemplos me recuerdan el tipo de análisis que en mis tiempos en la Dirección General de Desarrollo de la Unión Europea hacíamos respecto a las acciones a llevar a cabo en países en desarrollo para, además, asegurar la sostenibilidad de los proyectos o servicios que se iban a poner en marcha en ellos.

Es ciertamente bonito —y quizás políticamente rentable para

el poder— inaugurar una nueva carretera, un nuevo hospital o un nuevo polideportivo, pero hay que tener en cuenta que desde el día siguiente al de la inauguración hay que poder asegurar los costes de mantenimiento y la sostenibilidad de lo que se ha puesto en marcha: sea una infraestructura física para que no se degrade, sea un régimen de pensiones para que no se colapse, sea una ley de dependencia para poder asegurar su financiación, sea —en definitiva— el proyecto o acción que sea.

Es lógico que los gobernantes quieran incrementar la dotación de infraestructuras y servicios públicos a los que tengan acceso los ciudadanos, pero los gobernantes deben ser conscientes de que contra mayor sea el stock de infraestructuras, servicios públicos y posibilidades de ayudas que se hayan abierto, mayores va a ser las necesidades de financiación pública futura si estas infraestructuras o servicios no se autosostienen.

Por esta razón deberíamos imbuirnos de la idea de que crear infraestructuras o ampliar servi-

cios públicos o atenciones sociales no es un ejercicio que pueda contemplarse con criterios estrictamente coyunturales o de agotamiento de una legislatura, sino con criterios de análisis del país que podemos organizar con los recursos de los que racionalmente podemos disponer evitando excesos y triunfalismos derivados a veces de una coyuntura muy favorable como por ejemplo la que tuvimos en los años *chollo* del ladrillo en España, o en los años *chollo* que cualquier territorio pueda tener por circunstancias coyunturales precisas.

Es por eso que tenemos que elevar el tono de nuestras discusiones actuales sobre las inversiones en infraestructuras y discutir, a partir de ahora, el impacto económico que van a tener las nuevas leyes y decisiones administrativas sobre infraestructuras de todo tipo tangibles e intangibles, lo que le van a costar a los contribuyentes y lo que van a aportar a la ciudadanía y al bienestar general.

**Francesc Granell** es catedrático de Organización Económica Internacional de la Universidad de Barcelona.