

## Infraestructuras y desarrollo regional: Un debate necesario

**Francisco Ledesma García**  
Decano del Colegio de Ingenieros de Caminos de Castilla y León

Bajo este significativo título, durante todo el año 2006 celebramos a lo largo y ancho de nuestra comunidad autónoma –junto con la Cámara de Contratistas– una serie de jornadas y mesas redondas sobre infraestructuras. Más allá de las conclusiones obtenidas en cada una de las mesas sectoriales –en que participaron reconocidos expertos–, nuestro objetivo era inequívoco: informar a la ciudadanía de la importantísima contribución de las infraestructuras al logro de un desarrollo territorial más equilibrado, a una preservación eficaz del medio natural, y a un mejor y mayor desarrollo de las potencialidades económicas de la región.

Todas estas contribuciones, indudables, a veces pasan desapercibidas por una sencilla razón: ya no vivimos un “estado de necesidad”. Esto es, no se trata ya de asegurar, por ejemplo, el acceso universal a una red de agua potable, sino de prestar ese servicio –que se da “por hecho”– en las mejores condiciones posibles. Así, la merecida valoración de las obras públicas deviene exigencia sin más. De ahí que creyéramos conveniente –con la celebración de las referidas jornadas– abrir un debate público para conocer y valorar las obras públicas en su justa medida, y una vez se hubiera tomado conciencia de este hecho, exigir con absoluto convencimiento unas infraestructuras acordes al grado de desarrollo económico y a las particularidades de Castilla y León.

En este artículo, habida cuenta de la naturaleza de esta publicación, nos cen-



traremos únicamente en las consideraciones económicas y financieras de las infraestructuras, y destacaremos algunos rasgos específicos que presentan en nuestra región.

Aunque la eficacia de algunos de sus efectos principales depende notablemente de la coyuntura económica y del grado de desarrollo del país, la construcción de obra pública constituye *per se* un elemento impulsor de la actividad económica. Si bien son ampliamente conocidos, no podemos dejar de mencionar primeramente algunos de estos efectos:

- Efecto “arrastre” sobre otros sectores económicos. A modo de ejemplo, diversos estudios cuantifican el efecto multiplicador de la inversión en carreteras en 1,7 y en ferrocarriles en 2,5.
- Mejora de la productividad del sector privado, consecuencia de la disminución de los costos de logística como porcentaje del valor producto. Por su parte, la elasticidad productividad/inversión o stock de capital público alcanza valores en España entre 0,16 y 0,23. Esto es, un aumento de la inversión en infraestructuras del 100% induce un incremento de la productividad del sector privado variable entre el 16% y el 23%.
- Creación de empleo, tanto directo como inducido. Diversas estimaciones confirman que por cada 50.000-60.000€ se genera un nuevo puesto de trabajo. Además de las cotizaciones, debe añadirse como un efecto beneficioso para las arcas públicas el ahorro del pago de los subsidios por desempleo.
- Ingresos fiscales. Se considera que una inversión equivalente al 1% del PIB genera unos ingresos fiscales del 0,6% (incluidas las rentas generadas por el efecto multiplicador), o lo que es igual, el déficit presupuestario sólo alcanza el 0,4% del PIB. Por el contrario, un recorte presupuestario en inversión del 1% del PIB sólo disminuye un 0,3% el déficit público como consecuencia de la disminución de la actividad económica

inducida y de los ingresos fiscales derivados.

A estos efectos, bien conocidos cuando la iniciativa inversora parte de las Administraciones Públicas a través de las respectivas consignaciones presupuestarias, deben añadirse los ingresos derivados del IVA que, en el caso de financiación privada o público-privada, graba los peajes o tarifas, así como el impuesto sobre los beneficios de las concesionarias o sociedades explotadoras de los servicios.

A este respecto, y desde la entrada en vigor de la “Ley 13/2003, reguladora del contrato de concesión de obras públicas”, se han desarrollado de forma creciente nuevas fórmulas de financiación alternativas que, si en circunstancias normales se hacían necesarias, en escenarios con fuertes restricciones presupuestarias, se hacen imprescindibles. De ahí que las entidades financieras –y en el caso de Castilla y León, Caja España de manera muy significativa– deban asumir un papel protagónico en la futura financiación de las infraestructuras. Y no sólo en lo referente a su construcción: el alto grado de convergencia de las redes de infraestructuras españolas con las de otros países europeos de mayor renta delata su incipiente madurez. De ahí que las inversiones en conservación deban aumentar notablemente, evitando así su descapitalización.

Limitándonos a la realidad de las infraestructuras en nuestra región, destacan algunos rasgos específicos:

- Si bien la densidad de carreteras de alta capacidad por habitante es mayor que la media española (hecho que se justifica en la escasa densidad de población de la comunidad y en su condición de región de paso), la densidad de este tipo de carreteras por kilómetro cuadrado es sensiblemente menor: 17 km/km<sup>2</sup> en Castilla y León frente a 23 km/km<sup>2</sup> en España. Este hecho queda confirmado cuando se constata, por ejemplo, que algunos

ejes de vertebración vitales para mejorar la accesibilidad intracomunitaria aún no tienen un horizonte temporal fijado: así, la Autovía del Duero o la autovía Valladolid-León.

- Idénticas consideraciones valen para la red de ferrocarril: la densidad por kilómetro cuadrado es de 21 km/km<sup>2</sup> en Castilla y León frente a 26 km/km<sup>2</sup> en España. La situación estratégica de la Comunidad entre Madrid y el norte de España, sin embargo, provoca que las inversiones de ADIF en nuestra Comunidad se estén acelerando.
- Las Diputaciones Provinciales son administraciones titulares de la mitad de la red de carreteras de nuestra región, que de por sí es la más extensa del país. Se trata de 15.800 km., que deben conservar a su costa unas Administraciones Locales con recursos claramente limitados. Se debe evitar a toda costa la descapitalización de estas infraestructuras y habilitar nuevos sistemas de financiación.
- La producción de energía limpia (eólica e hidráulica) suma un 29% en Castilla y León frente a un 19% como media en España. La apuesta por las fuentes de energía limpia y respetuosas con el medio ambiente es firme, como corresponde a la región con mayores recursos naturales de España.
- Dentro de las obras hidráulicas cobran gran importancia los regadíos; la conservación de estas infraestructuras por parte de los agricultores y comunidades de regantes también presentan problemas de financiación específicos.

Con estas líneas, obligadamente breves, queríamos llamar la atención sobre esa necesidad que da título a este artículo y que creemos perentoria: debatir acerca del estado de las infraestructuras en nuestra región. Y muy señaladamente sobre su financiación e impacto en la economía regional, en una coyuntura económica realmente compleja. En esta situación, como ha sido norma en nuestra profesión a lo largo de su historia, los ingenieros de caminos estaremos enteramente comprometidos con el interés público, de todos.