



El envejecimiento de las infraestructuras amenaza su supervivencia de cara a 2030

La sostenibilidad de los servicios de transporte se ve amenazada de cara a 2030, si la inversión bruta en este tipo de infraestructuras se mantiene en los niveles actuales. De prolongarse la situación, el porcentaje de activos con al menos diez años de antigüedad superará el 80% en 2030 y, más de la mitad (56,7%), tendrá 20 o más años. En su último estudio, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) ha explicado que “las inversiones con más de 20 años pierden cerca del 60% de su capacidad de generar servicios, pese a que se trata de activos muy duraderos”. De hecho, desde 2012 la inversión bruta ha dejado de cubrir la depreciación de los activos, de manera que la inversión neta es negativa a día de hoy.

Concretamente, según datos aportados en el estudio, la inversión bruta en infraestructura se sitúa desde una década por debajo del 50% de los niveles de

2000-2009. Se trata de un ritmo que “no garantiza el mantenimiento del stock acumulado, provocando su reducción y envejecimiento” y es común en los diferentes medios de transporte, aunque con intensidad diversa entre territorios.

La entrada de España en la Comunidad Económica Europea en 1986 motivó un cambio de rumbo en las políticas públicas para converger con Europa. Entre estas nuevas tendencias, se incluyeron una mayor inversión en infraestructuras y la mejora de las conexiones. Por ello, cuando el estudio analiza la evolución histórica de la inversión, el primer periodo de la tabla se justifica por el despliegue del gasto en la red de carreteras, mientras que entre el 2000-2009 se debió a la inversión en la red ferroviaria, seguida a cierta distancia por los aeropuertos. A este respecto, la red viaria ha sido la que históricamente ha concentrado un mayor esfuerzo inversor, acaparando el 54,8% del total, seguida por el ferrocarril con una cuota del 31,2%.

El análisis de AIREF también constata que, en los últimos 40 años, la utilización de la inversión pública como instrumento anticíclico “ha ido en la dirección contraria a la prescrita por la teoría keynesiana más ortodoxa”. Esto explica por qué los años posteriores a la crisis de 2007 concentraron las mayores tasas de crecimiento en la inversión. A este respecto, la inversión bruta en infraestructura del transporte se situó en 4.477 millones de euros en 1985, mientras en 2018 fue de 6.664 millones. El pico se alcanzó en 2009, con 23.819 millones de euros.

“Durante la última crisis, la inversión, y especialmente la realizada en infraestructuras de transporte, ha sido uno de los principales instrumentos de los ajustes realizados con el fin de reducir el déficit público”, ha puntualizado el informe. En términos de porcentaje de PIB, España ha destinado un promedio del 1,37% a este ámbito en el periodo, con esfuerzos “muy asimétricos” según la

etapa. Asimismo, AIReF también ha recalcado que “una vez superada la reciente crisis, el conjunto del gasto público está recuperando su crecimiento, mientras que la inversión en infraestructuras de transporte se mantiene a la baja”.

Por otra parte, el estudio ha encontrado “una estrecha correlación entre la población, la actividad económica y la dotación de infraestructuras de transporte, mientras que la superficie no juega prácticamente ningún papel”. En este aspecto, al descender al análisis territorial, Catalunya es el territorio que concentra más capital en infraestructuras, seguido de Andalucía y Madrid. Juntos, suman el 41,4% del total. Otros datos arrojados por AIReF muestran que las desigualdades interregionales se han mantenido prácticamente constantes en el tiempo, aunque este no es el caso de las interprovinciales.

LAS INFRAESTRUCTURAS SE CORONAN COMO INVERSIÓN PRIORITARIA DE LA UE

El estudio también ha señalado que el 76% de las ayudas recibidas en España a través del Fondo de Cohesión y el Fondo de Desarrollo Regional (Feder) entre el 2000 y 2020 se han destinado a construir equipamientos de transporte. No obstante, este porcentaje se debe especialmente al 83,4% de la inversión de los fondos europeos en infraestructuras que se realizó entre el año 2000 y 2006, con 52.832 millones de euros; una cifra que en el periodo 2014-2020 ha descendido al 50,4%, con 3.380 millones de euros en el vigente marco.

“Esta fuerte caída de las ayudas en los últimos años es consecuencia de la reducción de la participación de España en los fondos europeos, derivada de la ampliación de la UE, así como del cambio en los objetivos de las ayudas, crecientemente restrictivas hacia la inversión en infraestructuras”, ha puntualizado AIReF. En total, los fondos europeos han aportado más de 57.641 millones de euros en el periodo 2000-2020, lo que supone el 22% de la inversión total en infraestructuras de transporte. España es, con diferencia, el país que más ha invertido en infraestructuras de la Unión Europea transporte y el que dispone de la segunda red ferroviaria de alta velocidad más grande del mundo, solo por detrás de China.