

## ARTICULOS

## Infraestructuras de tra económico: el ca

25.03.08 - GUILLERMO DE LA DEHESA

La globalización actual está siendo posible gracias a la caída de los costes de transporte derivada del desarrollo tecnológico que ha permitido medios de transporte cada vez más rápidos y también más baratos. Cuando estos eran muy elevados, la agricultura (granjas), la industria (fábricas) y los servicios (oficinas) se localizaban muy cerca de sus mercados principales, es decir, las ciudades o dentro de ellas como los servicios. Conforme los costes de transporte de las materias primas y las mercancías fueron cayendo, fue posible localizar la producción industrial y manufacturera cada vez más lejos del consumo, dando lugar al comercio dentro de cada país y más tarde entre países.

Dado que dichos costes han seguido cayendo, un segundo paso ha sido el poder desplazar a otros países con mano de obra más barata la producción de las diferentes partes y procesos de un bien final acabado, es decir, distintas fábricas producen las diferentes partes o procesos del producto final en distintas regiones o países de acuerdo con la relación entre los costes de producción y de transporte en cada uno de ellos. Finalmente, como los costes de transporte de la información, el conocimiento y las ideas han continuado cayendo, hasta unos niveles casi ridículos, también se están desplazando aquellas partes de aquellos servicios, que se pueden suministrar a distancia, a aquellos países que mejor los suministran en términos de calidad-precio, con lo que también las oficinas, no sólo las fábricas, se rompen en distintos procesos que se realizan en países diferentes.

Es decir, este proceso de globalización derivado de dicha caída de los costes de transporte, permite cada vez una productividad mayor en los procesos de producción y distribución, una mejor asignación del trabajo, el capital y el conocimiento a nivel mundial, bien a través de la des-localización de la producción o del movimiento de las personas que mejor pueden realizar dichas tareas productivas a los países que las diseñan y producen a través de su emigración a estos últimos, ya que también ha caído de forma espectacular los costes de transporte de las personas, con lo que es mucho más fácil emigrar al país donde se demanda ese puesto de trabajo en lugar de esperar que la tarea que puede producir el emigrante se desplace del país desarrollado al suyo en desarrollo.

La inversión en infraestructuras de transporte es fundamental para el desarrollo de un país o región. Sin embargo, no suelen atraer el capital privado necesario, de ahí que en su gran mayoría sean públicas. La razón de ello es que estas infraestructuras de transporte, es decir, carreteras y autopistas, líneas y estaciones de ferrocarril, puertos y aeropuertos, pero también las infraestructuras de transporte más modernas como las telefónicas, satelitales o de banda ancha (que son clave para el transporte a distancia de las palabras, de la información, de las ideas y del conocimiento) se consideran 'bienes públicos' y tienen unas características comunes muy diferentes de las de los bienes privados, que son las siguientes: Primero son inamovibles, es decir, no pueden transportarse de un sitio a otro. Segundo, son indivisibles, para que puedan ser utilizadas tienen que terminarse y sus períodos de maduración son muy largos. Tercero, son insustituibles, es decir, su coste de reposición o de sustitución es elevadísimo, una vez que se ha iniciado. Y cuarto, son polivalentes, ya que son unos inputs o insumos necesarios para muchos procesos diferentes de producción. Por el contrario, las inversiones más rentables en bienes privados son aquellas que se realizan en aquellos que son monovalentes, sustituibles, divisibles y móviles. Esto no significa que puedan financiarse por el sector privado en casos determinados



JESÚS FERRERO

Estas infraestructuras financiadas por el sector público tienen un efecto importante y positivo sobre la economía de un país o de una región. Aunque, de acuerdo con los modelos económicos neoclásicos tradicionales, todo aumento de la inversión pública desplaza al de la inversión privada, con lo que su efecto puede llegar a ser incluso negativo para el conjunto de la economía en donde se realice (el famoso efecto 'crowding out'), la realidad por el contrario, muestra que estos modelos no son válidos y ello por varias razones:

En primer lugar, hay que distinguir entre inversión pública productiva y no productiva. Una inversión pública en la compra de armas o en bienes de consumo innecesarios o suntuosos puede ser totalmente improductiva, pero en educación o en salud o en tecnología, si lo es y mucho. Las inversiones públicas en infraestructuras son productivas porque son una parte esencial y necesaria del proceso productivo privado. En segundo lugar, este tipo de inversiones reducen los costes del sector privado tanto para establecerse, como para desplazarse o para suministrarse sus inputs esenciales. Al reducir sus costes, aumenta la rentabilidad de la inversión privada con lo que esta tiende a aumentar con la inversión pública y no existe efecto crowding out o de desplazamiento. En EEUU, los cálculos que se han realizado muestran que un dólar de inversión pública en infraestructuras genera entre dos y cuatro dólares de inversión privada

En tercer lugar, dicha inversión aumenta también el bienestar de los ciudadanos, que pueden desplazarse con menor coste y en menor tiempo. En contra de la sabiduría convencional, conforme aumenta la renta de los ciudadanos, su coste de oportunidad aumenta en similar proporción, con lo que, todo el tiempo que pierda en desplazarse de un sitio a otro para acudir al trabajo le cuesta cada vez más, ya que su salario por hora es cada vez mayor y gracias a esa nueva infraestructura ahorra tiempo, gana más renta al poder dedicar más tiempo al trabajo o consigue más tiempo para descansar en su casa o para el ocio.

En cuarto lugar, dichas infraestructuras públicas aumentan de forma notable la productividad del sector privado ya que se reduce el tiempo de transportar las diferentes partes, piezas y procesos de la producción así como el del bien o servicio final. Finalmente, la nueva infraestructura atrae y hace que se localicen empresas cerca de ella y que así aumente la inversión privada todavía más con lo que aumente más el empleo, que ya había crecido durante la construcción de dicha infraestructura.

Por todo ello, se considera que las infraestructuras públicas del transporte mencionadas anteriormente, entre otras muchas básicas, como el transporte y distribución del agua o la energía, son esenciales para la convergencia de renta a largo plazo entre unas poblaciones y otras y entre unos países y regiones y otros. No hay más que observar la convergencia de renta entre las regiones españolas que ha conseguido la aceleración de dicha inversión gracias a los fondos estructurales de la Unión Europea en los últimos 22 años en España y lo que todavía queda por hacer. Sin duda alguna, el gran cambio en la convergencia regional española desde hace dos décadas ha sido pasar de una inversión en infraestructuras pequeña y concentrada en donde era más rentable, es decir en las regiones más ricas, a otra mucho mayor y concentrada crecientemente en las regiones de menor renta.

Es decir, la inversión pública en infraestructuras se ha convertido, en muchos países, en uno de los instrumentos de redistribución de la renta interregional y la Unión Europea ha sido el caso más importante. Por dos razones fundamentales: la primera es que esta inversión tiende a aumentar la productividad de los factores de producción privados, no sólo en el entorno geográfico en que se realiza, sino también en otros territorios más cercanos e incluso más alejados que se benefician de ella a través de los que los economistas llamamos efecto desbordamiento, aunque este efecto indirecto es mucho más difícil de medir. La segunda es que la asignación óptima de dicha inversión dependerá de los objetivos que se persigan.

Una posibilidad es maximizar el producto neto total e intentar igualar la rentabilidad marginal de la inversión en todas las regiones, es decir, que el último euro invertido en cada región debería generar el mismo producto adicional que en las demás. En este caso dado que la rentabilidad marginal de dicha inversión es menor en las regiones más pobres, la asignación que maximiza el producto total conlleva que se invierta en mayor medida en las regiones más ricas. La otra alternativa es compatibilizar la maximización del producto total con la equidad interregional, lo que supone invertir en mayor medida en las regiones más desfavorecidas.

Las estimaciones sobre el stock de capital neto real por Comunidades Autónomas sólo alcanzan al período

1964-2004. En 1964, el stock de capital neto nominal en Cantabria era de 8.704 millones de euros y en 2001 alcanzaba 47.568 millones de euros, es decir, se ha multiplicado por 4,9 veces. Ahora bien, en el período 1964-2004 dicho stock ha crecido a una tasa menor que la del conjunto nacional. Si se calcula sólo el crecimiento real del stock de capital productivo, es decir, el índice de volumen de los servicios productivos que el capital proporciona, es decir excluyendo las viviendas, en Cantabria ha crecido anualmente también por debajo del conjunto nacional aunque solo ligeramente. Este menor crecimiento ha hecho que el peso del capital cantabro en el conjunto español haya descendido ya que en 1964 el capital neto total representaba el 2,4 por ciento del total nacional y en 2004 sólo representa el 1,4 por ciento.

Mientras que Cantabria representa hoy el 1,3 por ciento del total nacional tanto en población, como en PIB y en empleo, sin embargo, alcanza el 1,4 por ciento en capital neto, de ahí que la renta por habitante en Cantabria sea hoy ligeramente superior a la media nacional. Ahora bien, si sólo se tienen en cuenta el stock de infraestructuras Cantabria superaba, en 2004, el 1,6 por ciento del total nacional. Sin embargo, su distribución por tipos de infraestructuras es bastante diferente. Por ejemplo, Cantabria, en 2004; poseía el 2,1 por ciento del stock de las infraestructuras viarias del conjunto nacional (3.515 millones de euros), el 2,8 por ciento de las portuarias (495 millones de euros) el 1,8 por ciento de las urbanas (683 millones de euros) y el 1,3 por ciento de las tecnologías de la Información y comunicación TIC (907 millones de euros). Sin embargo, sólo poseía el 1,1 por ciento de las infraestructuras hidráulicas (738 millones de euros), el 0,4 por ciento de las aeroportuarias (56 millones de euros) y el 0,8 por ciento de las ferroviarias (455 millones de euros).

La única razón que puede explicar el mayor peso del stock de las infraestructuras de Cantabria en el total nacional es que es una región muy montañosa con problemas de accesos y conexión entre sus distintos pueblos y ciudades, de ahí que el esfuerzo que se ha realizado en infraestructuras públicas de transporte haya sido muy superior al resto ya que su stock se ha multiplicado entre 1964 y 2004 por 8,4 veces casi el doble que su stock neto de capital.

Los últimos datos sobre la inversión en infraestructuras en Cantabria en el período 2004-2008 han sido las siguientes: por parte de la Administración del Estado 1.844 millones de euros y por parte de la Comunidad Autónoma otros 1.556 millones, en total 3.400 millones, lo que supone, en cinco años, añadir más de un 50 por ciento del stock de infraestructuras que había sido acumulado a lo largo de más de cuatro décadas en Cantabria. Es, por lo tanto, muy importante resaltar el enorme esfuerzo de inversión en infraestructuras que se ha realizado en estos últimos años en Cantabria, especialmente en autovías, como la de Solares-Torrelavega y la de la Meseta, que es la que nos ocupa hoy aquí, especialmente en su tramo más difícil y caro, como ha sido el de Molledo-Pesquera.

Se podría intentar hacer una correlación entre el nivel de renta por habitante de Cantabria y su nivel de capital e infraestructuras, pero hay tantos otros factores externos e internos que han afectado a Cantabria que es muy difícil. Conviene recordar que el PIB por habitante de Cantabria en 1935 era ya del 102 por ciento de la media española, posteriormente cayó al 95,4 por ciento en 1940, se recuperó muy rápidamente y en 1955 era del 99,8 por ciento de dicha media. Llegó a subir más tarde al 100,8 por ciento en 1970. Sin embargo, tras la gran crisis energética y más tarde industrial que asoló buena parte de la producción industrial del norte de España en la mitad de los años 70 por estar especializada en industrias intensivas en energía, dicho nivel de renta por habitante cayó al 92,4 por ciento de dicha media en 1980, se recuperó algo alcanzando el 97,3 en 1985, pero desde entonces fue cayendo hasta ser sólo del 91,5 por ciento de la media nacional en 2000. Desde entonces ha ido recuperando posiciones y en 2006 el PIB por habitante ya alcanzaba el 101,7 de la media nacional casi recuperando el que tenía en 1935 y es muy probable que en 2007 lo haya superado ya dicho nivel.

Esta rápida y fuerte recuperación de la economía de Cantabria tiene que ver tanto con el amplio aumento de la población residente de hecho (que no de derecho) como por el enorme esfuerzo, estatal y cántabro de inversión en infraestructuras de los últimos siete años. Ambos aspectos están altamente correlacionados. Cuanto mayor es la red de infraestructuras de transporte de Cantabria, mayor es la afluencia de residentes de otras comunidades limítrofes que pernoctan o pasan sus finas de semana en Cantabria. Con ello, hacen una inversión duradera en una vivienda, aumentan el consumo de Cantabria y asimismo su recaudación impositiva.

La razón de esta atracción hacia Cantabria tiene relación con las ventajas de clima suave y el entorno natural que posee frente al más extremo y árido de la meseta, o de una menor congestión urbana y un mejor entorno medioambiental que el País Vasco. Este es, sin duda un fuerte atractivo que debe de explotarse ya que va a ir creciendo conforme el cambio climático se agrave, lo que atraerá también a muchas personas de otros grandes núcleos urbanos más alejados como Madrid. Pero no es solamente eso, conforme es más fácil acceder a Cantabria, un mayor número de empresas se localizan en ella, por estar mejor comunicada con los mercados de exportación e importación y por ser más agradable para vivir. Al fin y al cabo, el progreso de una región a largo plazo está determinado por el número de personas y empresas que es capaz de atraer.