



INFRAESTRUCTURAS Y EJES DE CRECIMIENTO

Josep Vicent Boira

CONTACTO

SITIO WEB:

<https://www.uv.es/iidlvalencia>

CORREO ELECTRÓNICO:

josep.boira@uv.es

La primera reflexión de este breve texto debe centrarse en resaltar el entorno cambiante de nuestro mundo. Los datos más recientes auguran un desplazamiento del centro de gravedad hacia Oriente y hacia otras zonas diferentes a las europeas. Por ello, es imprescindible que adaptemos nuestro modelo de infraestructuras a tal situación. Basten dos ejemplos. Si en 1950, el área metropolitana de Barcelona ocupaba la posición 30 en el ranking mundial, en 2030, ocupará la 89. En segundo lugar, la globalización está reconfigurando la red global de comunicaciones, estableciendo puentes de extraordinario valor entre Asia y Europa y creando (o recuperando) rutas de movimientos de mercancías que abren nuevas posibilidades. Ante esta situación, deberíamos ser capaces de reformular el tradicional modelo radial de las infraestructuras españolas acercándonos a otros modelos más flexibles, abiertos al exterior y en red, como el alemán, sugiriendo la necesidad de proponer un ejercicio de planificación cercano al que ha realizado Alemania con su *2030 Federal Transport Infrastructure Plan*.

En este sentido, la punta de lanza de un nuevo modelo de infraestructuras en España debería ser el Corredor Ferroviario Mediterráneo, un corredor que recorre, estructura y conecta las regiones más dinámicas de España, con una alta aportación de PIB, población, VAB industrial, número de empresas, empleo, exportaciones, empresas exportadoras, tráfico portuario o turismo extranjero, con porcentajes que oscilan entre el 40 % y el 70 % del total del estado (según variable). Este mismo análisis es imprescindible para otros ejes de crecimiento de la economía española y sus infraestructuras subsiguientes, como el eje Atlántico.

Pero este nuevo modelo debe realizarse sobre una participación más activa de las Comunidades Autónomas y nacionalidades de España. Encontramos una alta correlación en los estados de la OCDE entre crecimiento del PIB y descentralización y por ello podemos concluir que es falso pensar que una centralización de las políticas y de la gestión de las infraestructuras conduce a un mejor y mayor desarrollo económico. Al revés. En los países de la OCDE, los gobiernos "subnacionales" o regionales realizan ya el 40 % del gasto público y el 59 % de la inversión pública.

En España, se precisa una reestructuración de la participación de las comunidades autónomas en los planes de infraestructuras, con más concertación en los poderes de decisión, especialmente en materia de ordenación territorial y urbanismo, materias en las que aquellas tienen competencias exclusivas según la Constitución Española. Por ello, deben revisarse también los criterios de creación de capital público.

Por último, no debemos olvidar la cuestión medioambiental. Las infraestructuras -en relación a los ejes de crecimiento económicos de España-, deben contribuir a la estrategia española de combate del cambio climático. Esto sólo será posible asumiendo con decisión un modelo que complemente el dominante transporte por carretera con otros modos que, en el resto de Europa, son ya más habituales, como el ferrocarril. El futuro de las economías interregionales o macrorregionales se halla en el transporte combinado, un camino que España no ha emprendido todavía pero que será determinante en este entorno cambiante, flexible, participativo, que busca no sólo la sostenibilidad sino la atenuación del cambio climático, al que hoy en día tanto contribuye el sector del transporte, especialmente en el eje mediterráneo.