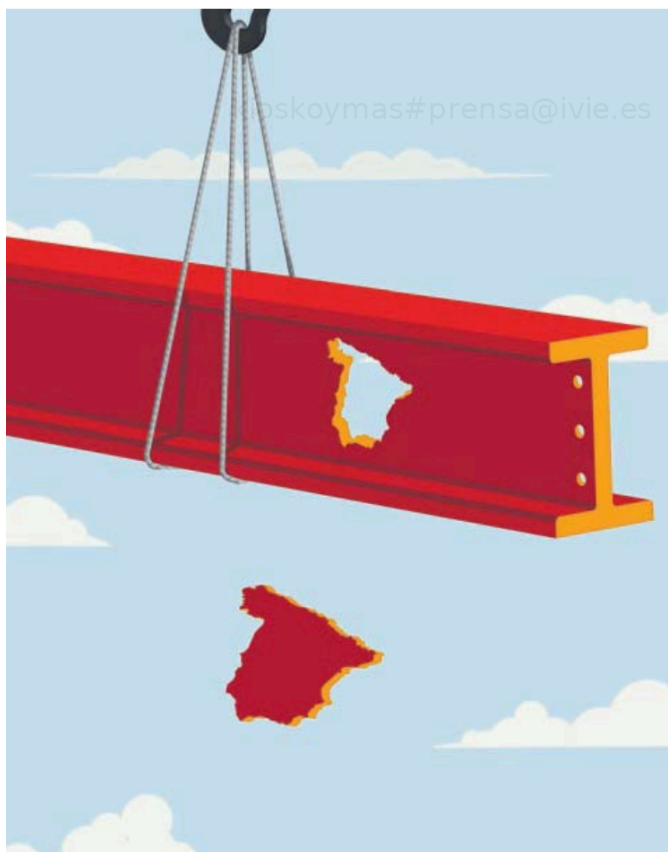


INVERSIÓN
MATILDE MAS

El coste de abandonar las infraestructuras



Las infraestructuras son necesarias para los ciudadanos y críticas para la competitividad de las empresas. Su análisis puede abordarse desde dos perspectivas. La tradicional, que incluye las infraestructuras de transporte —carreteras, ferrocarriles, puerto y aeropuertos—, hidráulicas y urbanas. Por su parte, las infraestructuras tecnológicas consideran el *hardware*, *software*, redes de comunicación y centros de datos y almacenamiento. Desde la perspectiva internacional, España está bien dotada en las primeras, pero muy retrasada en las segundas, con la excepción de las redes de comunicación. En lo que sigue nos centraremos únicamente en las primeras.

Las infraestructuras tienen efectos positivos sobre el crecimiento por varias vías. Las de transporte facilitan el comercio y la movilidad al reducir los costes logísticos y de desplazamiento. Ello permite a las empresas acceder a nuevos mercados y aumentar su competitividad, además de favorecer la inversión directa extranjera y el turismo tan relevante para la economía española. También mejoran la conectividad entre regiones, lo que fomenta el comercio interregional y contribuyen al desarrollo económico equilibrado. Las infraestructuras hidráulicas se responsabilizan del abastecimiento de agua, el riego, la generación de energía y el control de inundaciones. Por último, las urbanas cumplen funciones esenciales para el mantenimiento de las ciudades como garantizar la movilidad de personas y mercancías, el abastecimiento de agua o el drenaje y gestión de aguas residuales.

En España, las inversiones en infraestructuras las llevan a cabo las administraciones públicas y otros organismos cuasipúblicos como Aena, Adif, las confederaciones hidrográficas, o los puertos del Estado. La Fundación BBVA y el Ivie actualizan anualmente esta información hecha pública esta semana. Las series comienzan en 1964 y finalizan en 2024 para el total nacional, y desde 2021 para las comunidades autónomas y provincias. Las dotaciones de capital de las que disponen las economías son el resultado de la acumulación de las inversiones realizadas en ese periodo y los anteriores con una duración que depende de su vida útil y tras deducir la depreciación que haya sufrido por el uso y la obsolescencia. El capital del que se dispone aumenta con las inver-

La dana cogió a Valencia en una situación de vulnerabilidad por la caída del gasto en el sector hidráulico

siones totales realizadas, y se reduce cuando estas no llegan a cubrir la depreciación.

La evolución de las inversiones en infraestructuras en España desde 1964 es interesante: casi se doblaron entre ese año y mediada la década de los años setenta. Desde entonces, y hasta mediados los años ochenta, la inversión se contrajo por las dos crisis del petróleo. Tras la entrada en la CEE en 1986, las inversiones aumentaron de forma notable gracias a los fondos FEDER y todavía más con la entrada en el euro. En 2008 era casi ocho veces la de 1964. A partir de esa fecha, las inversiones se desplomaron: en 2024 no llegaban a la mitad (41%) de las de 2008.

Las consecuencias de esta caída sobre las dotaciones de capital fueron distintas según tipos y regiones. En España, las aeroportuarias fueron las más castigadas entre 2008 y 2024 (-18,9%), y las ferroviarias las más beneficiadas (+25,4%). Al distinguir por comunidades autónomas, Madrid fue la única que experimentó pérdidas en el capital agregado entre 2008 y 2021. En varias solo tres, destacando Navarra (-11%); en ferroviarias destacan Canarias (-29%) y Aragón (-22%); en aeroportuarias, Castilla-La Mancha (-55%), Madrid (-34%), Cataluña (-29%), Murcia (-29%) y Castilla y León (-20%), y en portuarias, Asturias (-23%).

Dos tipos de infraestructuras han ganado, desgraciadamente, relevancia con los recientes desastres. En infraestructuras urbanas, nueve comunidades habían perdido capital como consecuencia del recorte de inversiones tras la inicial respuesta expansiva a la crisis. En hidráulicas, la Comunidad Valenciana fue la que más perdió (-8%) con la crisis financiera, por lo que la dana la encontró en una situación vulnerable. Esto debería hacernos reflexionar sobre el precio humano y económico de hacer recaer en estas inversiones el coste de ajuste ante las crisis en la presunción de que no tendrá consecuencias, especialmente electorales.

Matilde Mas, Universidad de Valencia e Ivie.

INMIGRACIÓN / ADRIANA SCOZZAFAVA

El as bajo la manga de España

Problema, amenaza, costes, restricciones... El debate sobre la inmigración está inmerso en una narrativa negativa. Pero la realidad es clara: España necesita la inmigración. La demografía manda. Aunque la natalidad aumentara hoy, harían falta al menos 20 años para que estos nuevos nacidos se incorporaran al mercado laboral. Los inmigrantes son el relevo generacional y laboral que puede sostener el crecimiento. ¿Por qué seguir viéndolos como una carga en vez de como una oportunidad?

Empecemos por distinguir la inmigración, con sus datos, de los problemas humanitarios, con sus imágenes. Según el

Instituto Nacional de Estadística (INE), con datos de enero de 2025, 9,3 millones de personas en España habían nacido en el extranjero, lo que equivale al 19,1% de la población. Gracias a estos flujos migratorios se ha podido compensar el crecimiento vegetativo negativo de los últimos años, provocado por el descenso de los nacimientos, como destaca el informe *Demografía, vivienda y brechas de riqueza*, elaborado por nuestra fundación.

Pero, más allá del número, ¿quiénes son los inmigrantes que llegan a España? Un perfil muy distinto al que muchos imaginan. El boletín económico del tercer trimestre de 2024, publicado por el Banco de España, titulado *Una caracterización*

de los flujos migratorios hacia España y otros países de la Unión Europea recoge datos muy clarificadores. El 50% de los extranjeros provienen de Latinoamérica, Centroamérica y el Caribe, una cifra que sube al 65% si se excluyen los ciudadanos comunitarios, lo que facilita su integración gracias al idioma y la cultura compartidos, algo que países como Alemania o Italia no tienen.

El nivel formativo es otro dato revelador. El 43% de los inmigrantes recién llegados tienen estudios terciarios, un porcentaje superior al de Alemania (38%) e Italia (15%). Sin embargo, muchos acaban en empleos por debajo de su cualificación, aspecto sobre el que sería oportuno

reflexionar con vistas a valorar el potencial de hacer un mejor aprovechamiento de este talento con vistas a mejorar en innovación y competitividad.

Es evidente que el fenómeno de la inmigración es complejo, con implicaciones económicas, sociales y culturales. No se trata solo de números, se trata también de tener un plan como país y aprovechar el potencial del fenómeno. En general, una persona que abandona su país deja atrás lo que conoce con la expectativa de una vida mejor, y eso, en sí mismo, es un valor en términos de aceptación de riesgo e interés en progresar.

Ver la inmigración como un activo económico y empresarial, y no sólo como una necesidad demográfica, sería clave. El reto no es evitar la inmigración, es gestionar bien el proceso, asegurando su integración para convertirla en un motor de innovación, desarrollo y progreso.

Adriana Scozzafava es directora general de la Fundación Afi Emilio Ontiveros.