

CAPITAL TOTAL, COMPETENCIA DESLEAL
GERMÀ BEL
(Publicado en *El País*, 8 de marzo de 2011)

Madrid ha accedido al estatus de capital económica de España en las últimas décadas, lo que unido a su condición de capital administrativa (desde 1561) y política (desde 1714) la ha convertido en *capital total*. Un ‘París de España’, como desearon desde los primeros monarcas borbónicos –de origen francés– hasta ilustres reformadores de la España contemporánea. La idea de que Madrid debe su condición de capital económica a su situación, a la capitalidad político-administrativa y al sistema radial de transportes y comunicaciones ha sido ya expresada por eminentes historiadores y economistas de la propia capital. En ocasiones se presenta este desarrollo como una ‘evolución natural’, consecuencia de la posición geográfica de Madrid y de su capitalidad política. Nada más lejos de la realidad. Para los economistas (y los no economistas) es obvio qué es lo natural: lo que no precisa de leyes ni de subsidios. Aunque ‘natural’ no implique necesariamente deseable (ni lo contrario); son categorías distintas.

Las ciudades españolas compiten, como todas, por encontrar su lugar en el espacio global, pero el uso de fondos públicos distorsionando la competencia ha sido un patrón de conducta tan regular que ha llegado a tomarse como algo ‘natural’. Ha afectado a diferentes políticas públicas, aunque pocas alcanzan la plasticidad de la de infraestructuras. El apoyo estatal a la capital no es nuevo. En el siglo XVIII se radializó la red de carreteras mediante leyes, presupuestos y subsidios. En el siglo XIX se radializó la red ferroviaria, con idénticos instrumentos legislativos y financieros. Aquellos polvos han traído estos lodos. La radialización no ha sido una ‘evolución natural’ fruto del ‘orden geográfico’ de las cosas.

De hecho, es precisamente este patrón lo que ayuda a entender porqué la política de infraestructuras en España tiene un carácter tan singular: (1) Un entusiasmo por la alta velocidad –AV- ferroviaria que nos ha convertido en los líderes en extensión de la red (aunque seamos farolillo rojo en su uso), con el objetivo de conectar todas las capitales de provincia con Madrid, al tiempo que menospreciaba el ferrocarril de mercancías; (2) un modelo centralizado de gestión aeroportuaria sin parangón entre los países comparables; (3) un modelo de financiación de las autopistas mixto (peajes sí, peajes no) y con gran asimetría territorial...Veámoslo.

España ya es líder mundial en AV ferroviaria, con permiso de China. Tenemos más kilómetros que los pioneros, Japón y Francia, y que Alemania...aunque nuestros menos de 20 millones de viajeros al año palidezcan por contraste con los más de 300 millones en Japón, más de 110 en Francia, y más de 70 en Alemania. La extensión del AVE en España es una subvención pública monumental. El canon que Renfe paga al gestor de infraestructuras ferroviarias –Adif- apenas financia el mantenimiento de las vías. No se recupera el coste de la inversión ni el del material móvil, sufragado por el Estado. Por ello, no extraña que Renfe haya anunciado beneficios de 2,5 millones € del AVE en 2010. De hecho, si el Estado financiase los sueldos del personal los beneficios aún serían mayores. Toda subvención ayuda a alguien. Algunos creen que ésta ayuda a todos los españoles. Pero en realidad el subvencionado es el transporte a/desde Madrid, dada la extensión estrictamente radial de la red y la gran concentración de la movilidad encauzada por la AV hacia los nudos mayores de la red (Madrid en nuestro caso). Algunos quizás lo vean como promoción del ‘interés general’; pero en términos

económicos supone una severa distorsión de la competencia entre las áreas urbanas españolas.

Nuestros aeropuertos sufren un grado anómalo de centralización, y las reformas anunciadas no alterarán sustancialmente esta situación. Como en la extensión del AVE, la ‘solidaridad’ ha sido argumento recurrente: se decía que la gestión centralizada es necesaria para que los beneficios de los aeropuertos grandes subvencionen a los pequeños. Pero los datos económicos a nivel de aeropuerto, que el ministerio de Fomento ha vuelto a difundir desde 2010 tras once años de sequía informativa (gracias Ministro), han revelado una realidad muy diferente: en 2009, último año con datos desagregados definitivos, AENA perdió 468,2 millones €. El mayor responsable de estas pérdidas es Madrid-Barajas, con 306,3 millones € (6,3 € por pasajero). A gran distancia, Barcelona-El Prat perdió 65,6 millones € (2,4 € por pasajero). Se dice veces que esto se debe a las grandes inversiones realizadas. ¡Precisamente! En 2009 Barajas concentraba 5.918 millones € de la deuda embalsada (53% del total), y Barcelona 1.860,1 millones € (16,5%). Sucede que en estos aeropuertos, sobre todo en Barajas, las tasas son demasiado bajas para cubrir costes. Otros aeropuertos los subsidian con tasas por encima de costes. ¿Interés general o competencia desleal? Con un modelo de gestión individual esto no hubiese sido posible, y la solidaridad podría haber sido de verdad.

En autopistas, España es única en Europa por el carácter mixto (peajes-no peajes) de su financiación, y por su gran asimetría territorial. En un extremo, en la Rioja tres de cada cuatro km de autopistas de titularidad estatal son de peaje. En el otro, existen regiones con cero peajes. El caso de Madrid es curioso: en 2004 entraron en servicio varias autopistas radiales de peaje que -se decía- mejorarían el equilibrio territorial de peajes. Al final del camino, el resultado ha sido la existencia de 11 accesos viarios de gran capacidad a la capital (cual París peninsular), de los que seis son libres, y los cinco restantes descongestionan en hora punta mediante peaje a los seis convencionales. Por el resto de franjas horarias, casi todas, están siendo objeto de rescate con el Presupuesto del Estado. ¿Interés general o competencia desleal?

Las políticas de promoción y apoyo a nuestro París particular no se han limitado, por supuesto, a las infraestructuras y el transporte. En la última década del siglo pasado el proceso de concentraciones empresariales y privatizaciones generó una corriente de concentración de sedes en Madrid, buscando la cercanía del poder regulador, sin equivalente en países como Alemania e Italia. Ahora, la reforma financiera en curso ha provocado la centralización masiva en Madrid de las sedes operativas de las nuevas SIPs y bancos derivados: Banca Mare Nostrum (Caja Murcia, Caixa Penedès, Caja Granada y Sa Nostra); Banca Cívica (Caja Canarias, Caja Navarra y Caja de Burgos y Caja Sol); banco Base (Cajastur, Caja del Mediterráneo, Caja de Extremadura y Caja Cantabria); Bankia (Caja Madrid, Bancaja, Caja de Canarias, Caja de Ávila, Caixa Laietana, Caja Segovia y Caja Rioja). ¿Acaso era ésta una de las motivaciones de la reforma?

En el límite de lo anecdótico, ¿el gobierno central incluso subvenciona al Real Madrid!, aunque éste compita con muchos otros clubs españoles. Con naturalidad se ha acogido que el gobierno financie al principal club de fútbol de la capital política para identificar la imagen de España, difundiendo el slogan ‘Visit Spain, Visit Madrid’. Por supuesto, son bien conocidas las fortalezas del club subsidiado; y también las debilidades de sus

competidores no agraciados. Pero ni las fortalezas de uno ni las debilidades de otros son centrales en este asunto; la cuestión es que el gobierno no debería usar fondos estatales distorsionando la competencia.

El caso de España no es ‘natural’. Entre otras políticas, lo revelan con gran claridad las radiales de infraestructuras, que al responder a objetivos políticos y administrativos, no podían ser soportadas por la dinámica de la actividad económica. Por eso han exigido y exigen una intensa asignación de fondos estatales mediante subvenciones y ayudas. Distorsionando así la competencia entre ciudades, y dañando a la productividad de la economía y al bienestar de los españoles. Quizás proceda pensar un poco en esto justo ahora, cuando las deficiencias de nuestra productividad nos devuelven a la realidad, durante años anestesiada por tanta modernidad ferroviaria y lujo aeroportuario. Aunque parece firmemente instalado en nuestro código genético colectivo el volver a las andadas tan pronto como la realidad nos da un respiro. Esta vez el respiro tardará más que en ocasiones anteriores. Y, llegado el momento, ¿habremos aprendido la lección?

Germà Bel

Catedrático de Economía de la Universitat de Barcelona y autor de *España, capital París*.