

Infraestructura

La infraestructura, en cuya definición se incluye el transporte, las telecomunicaciones, la energía eléctrica, el agua potable y los servicios de limpieza, es uno de los temas candentes tanto en los países industriales como en los países en vías de desarrollo. En los Estados Unidos, existen motivos de preocupación en cuanto al insuficiente mantenimiento de la infraestructura y la resultante disminución de la calidad de las instalaciones y servicios, en particular del transporte. En las propuestas para estimular la demanda, el empleo y el crecimiento económico también ha tenido un gran peso la cuestión de mayores inversiones en infraestructura. En los países en vías de desarrollo, los desafíos en cuanto a la infraestructura tienen más que ver con aumentar la capacidad de prestar servicios no sólo a los residentes urbanos ya existentes sino también a los dos mil millones de residentes nuevos que se esperan para el año 2050. En la Séptima Conferencia Anual sobre Políticas de Suelo del Instituto Lincoln, celebrada a principios de junio de 2012, se trataron varios aspectos relacionados con la infraestructura, tales como inversiones, mantenimiento y externalidades.

Aspectos económicos. El trabajo empírico llevado a cabo en los últimos 25 años sobre el rendimiento macroeconómico derivado de las inversiones en infraestructura ha arrojado una amplia variedad de resultados, que van desde rendimientos negativos hasta rendimientos de más del 30 por ciento anual. Según una meticulosa encuesta realizada sobre estudios más recientes, la inversión en infraestructura del transporte, la energía y las telecomunicaciones probablemente obtenga efectos macroeconómicos positivos y aumente la productividad.

Al mismo tiempo, muchos países sólo asignan modestas sumas para el mantenimiento de la infraestructura, aun cuando existe un amplio consenso de opinión y pruebas empíricas que indican que el rendimiento derivado del mantenimiento (especialmente en el área del transporte) es muy alto. Un bajo nivel de mantenimiento puede ser el resultado de las preferencias de los donantes a financiar nuevas capacidades en los países en vías de desarrollo, pero los déficits en mantenimiento son muy comunes en los países desarrollados, lo que sugiere que probablemente también sean importantes otros factores institucionales.

Las redes de infraestructura dependen de las economías de escala, y algunas redes son monopolios naturales que deben sujetarse a las regulaciones económicas para evitar que las empresas monopolicen los precios. Aunque la necesidad de tener regulaciones es más evidente cuando la infraestructura es suministrada por empresas privadas, también resulta necesaria una supervisión regulatoria cuando la suministradora es una empresa pública.

Aspectos espaciales. La infraestructura ejerce una gran influencia sobre los patrones de desarrollo espacial, por lo que puede



Gregory K. Ingram

utilizarse para dirigir el crecimiento, junto con la zonificación y otros incentivos, para lograr patrones de desarrollo más densos y compactos. No obstante, aunque sólo se dispone de unos pocos estudios, los trabajos empíricos indican que los costos de redesarrollo de lugares contaminados son mayores que los costos en lugares sin desarrollo previo, incluyendo los costos de la nueva infraestructura de servicios.

La desindustrialización de las ciudades sucede desde hace mucho tiempo; sin embargo, algunas ciudades, como San José, en California, ya no apoyan la conversión de espacios industriales o de oficinas en uso residencial o comercial. La intención de estas ciudades es mantener un espacio apropiado para el empleo cuando regrese el crecimiento económico, a fin de poder competir por nuevas empresas y fomentar la creación de nuevos puestos de trabajo.

Externalidades. Las áreas metropolitanas producen cerca de tres cuartos de las emisiones de gas de invernadero antropogénico de todo el mundo cada año, gran porcentaje de las cuales proviene del transporte y de la energía eléctrica. La sustitución de sistemas antiguos y la instalación de otros nuevos con mejores capacidades brindan una gran oportunidad para recurrir a sistemas más eficientes en energía y emisiones en las áreas urbanas. La gestión de los sistemas también puede mejorarse utilizando peajes, cuotas de estacionamiento y expansión del tráfico; garantizando que las tarifas cubren los costos de provisión de agua potable y energía eléctrica; y promoviendo las edificaciones ecológicas.

La reubicación de las familias que viven en los sectores donde se realizará la expansión de la infraestructura implica el desplazamiento de una gran cantidad de personas para construir nuevas carreteras o ampliar las existentes, la construcción de nuevas instalaciones, como centrales eléctricas, y embalses que inundan amplias áreas detrás de los diques. Según las estimaciones realizadas, entre 10 y 23 millones de personas deben reubicarse de forma involuntaria cada año en los países en vías de desarrollo, y la mayoría de estas reubicaciones se encuentra relacionada con la infraestructura. Algunos de estos reasentamientos involuntarios cumplen con las garantías promulgadas por el Banco Mundial u otros estándares, como los Principios del Ecuador, aunque la mayor parte de los reasentamientos se encuentra sujeta únicamente a políticas nacionales o provinciales.

Estos temas y muchos otros –como el impacto que tienen sobre la infraestructura ciertos megaeventos (como los Juegos Olímpicos), la tributación de servicios públicos, los efectos locales de los peajes, la variación en la calidad de los servicios de infraestructura y el significativo impacto de la telefonía móvil en el África– figurarán en el libro de ponencias que estará disponible en formato impreso en mayo de 2013 y, más adelante, como libro electrónico. 