

Los números del PEIT, una valoración económica.

Roberto Bermejo
UPV/ EHU

Jornadas "El PEIT: un análisis crítico". Madrid, 19-20 noviembre 2005.

Índice

1. El Transporte en España y en la Unión Europea
2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional
3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios: BAU vs. fin de la era del petróleo
4. Conclusiones

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Política de la UE. Libro Blanco.

Principales **problemas** del transporte en Europa:

- Congestión
- Desequilibrio entre los diferentes modos de transporte
- Tarifificación eficiente
- Desarrollo red TEN - T

Objetivos planteados:

- Desacoplamiento entre crecimiento de la economía y del transporte
- Calmar la movilidad
- Reequilibrar el peso de los modos de transporte
- Mejorar la eficiencia en los desplazamientos

Soluciones:

- Conceder prioridad a las actuaciones en los puntos de estrangulamiento
- Asignar un papel central a los usuarios
- Favorecer los modos menos contaminantes en el diseño y aplicación de políticas

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Política de la UE. Libro Blanco.

Contradicciones:

“la respuesta de la Comunidad no puede ser tan sólo la construcción de infraestructuras y la apertura de mercados”

- Proyectos alto coste. ¿Capacidad financiera?
- Internalización manteniendo exenciones
- Red TEN-T Reequilibrio o Desequilibrio territorial

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

La Política Española de Transporte

Veto a las propuestas de directivas para:

- gravar las emisiones de CO2
- armonizar la fiscalidad de los combustibles

Construcción de infraestructuras.

- Corregir el "déficit histórico de infraestructuras"

PIT → PEIT

- Amplia el horizonte temporal. 2000-2007 → 2005-2020
- Incrementa el volumen de inversión. 100.000 mill. € → 250.000 mill. €
- Apuesta por el transporte de mercancías en ferrocarril, en líneas de AV

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Valor Añadido pm y empleos del sector transporte en España en 2003

	VA pm	% tpte	% eco	Empleos	% tpte	% eco
Transporte por ferrocarril	923.420	3,30%	0,13%	36.957	4,88%	0,19%
Metro	178.906	0,64%	0,03%	8.944	1,18%	0,05%
Transporte urbano e interurbano por autobús	2.171.472	7,76%	0,31%	78.641	10,38%	0,40%
Transporte por taxi	1.643.666	5,88%	0,23%	76.217	10,06%	0,38%
Transporte marítimo de viajeros	212.670	0,76%	0,03%	4.912	0,65%	0,02%
Transporte aéreo de viajeros	2.500.672	8,94%	0,36%	38.406	5,07%	0,19%
Transporte de mercancías por carretera	11.272.643	40,30%	1,61%	354.819	46,85%	1,79%
Transporte marítimo de mercancías	235.696	0,84%	0,03%	3.038	0,40%	0,02%
Transporte aéreo de mercancías	50.513	0,18%	0,01%	641	0,08%	0,00%
Manipulación y depósito de mercancías	1.804.590	6,45%	0,26%	36.809	4,86%	0,19%
Otras actividades anexas al transporte	4.811.082	17,20%	0,69%	57.936	7,65%	0,29%
Organización del transporte de mercancías	2.168.800	7,75%	0,31%	59.978	7,92%	0,30%
Total	27.974.130		3,99%	757.298		3,82%
Total economía	701.980.000			19.811.700		

Fuente: INE 2005

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Kilómetros de autopista por millón de habitantes

km / millón habitantes	1.980	1.990	2.001	2.002
BE	122	167	168	168
DK	101	117	182	181
DE	118	137	143	143
EL	9	19	68	68
ES	54	121	236	370
FR	90	121	171	170
IE		7	33	32
IT	105	109	114	114
LU	121	206	287	284
NL	128	140	143	142
AT	124	189	205	204
PT	14	32	162	161
FI	43	45	114	114
SE	102	110	172	172
UK	48	55	60	61

Fuente: Eurostat 2004

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Kilómetros de líneas de ferrocarril por cada 10 ha

Km/10 ha.	1.970	1.980	1.990	2.003
DE	125	122	117	103
ES	32	31	29	29
FR	66	63	62	53
IT	55	55	55	55
UK	80	75	70	71

Fuente: Eurostat 2004

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Kilómetros de líneas de ferrocarril

Km.	1.970	1.980	1.990	2.003	70-03
BE	4.232	3.971	3.479	3.521	-711
DK	2.352	2.015	2.344	2.273	-79
DE	43.777	42.765	40.981	36.054	-7.723
EL	2.571	2.461	2.493	2.414	-157
ES	15.850	15.724	14.539	14.387	-1.463
FR	36.117	34.382	34.260	29.269	-6.848
IE	2.189	1.987	1.944	1.919	-270
IT	16.069	16.133	16.086	16.288	219
LU	271	270	271	275	4
NL	3.148	2.760	2.798	2.812	-336
AT	5.901	5.857	5.624	5.661	-240
PT	3.588	3.609	3.064	2.818	-770
FI	5.870	6.096	5.867	5.851	-19
SE	11.544	11.377	10.801	11.849	305
UK	19.330	18.030	16.914	17.052	-2.278

Fuente: Eurostat 2004

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Líneas de Alta Velocidad en Europa en 2002

	BE	DE	ES	FR	IT	UE
Km.	135	687	377	1395	259	2853
Km./10 ha.	4,11	1,97	0,75	2,54	0,88	
Km./ millón habitante	13,1	8,3	9,2	23,5	4,5	

Fuente: Eurostat 2004

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Según Magdalena Álvarez en la Presentación del PEIT en el Senado (23/06/2005), invertir 1 euro en infraestructuras públicas de transporte conlleva un incremento del PIB de 1,5 euros.

Pero, ¿tiene la dotación de nuevas infraestructuras de transporte efectos positivos para el desarrollo económico?

- Efectos directos: efecto macroeconómico
- Efectos indirectos: externalidades y des. regional

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Efectos directos

- El efecto multiplicador de las inversiones públicas es muy discutido: 1,5 (MFOM); 1,24-1,39 (Aschauer, 1989); 1,05 (Boscá et al, 2004)
- "No se deberían llevar a cabo grandes planes generales de dotación de infraestructuras sino que se deberían llevar a cabo análisis coste-beneficio de proyectos concretos. (...) se trata más de mejorar el uso de determinadas redes que de ampliarlas" Boscá et al (2004: 34)

ACB: herramienta de evaluación de inversiones

- Más que herramienta de evaluación, los ACB se utilizan para justificar decisiones tomadas de antemano por lo que aparecen numerosas deficiencias (desviación de costes, no inclusión de costes ambientales, sobrevaloración de beneficios sociales, ...)
- Y aún no siendo rentables, se llevan adelante por su carácter "estratégico"

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Deficiencias en los ACB

- Desviación de costes: se suele considerar un 20%, aunque esta cifra se queda corta (Ej. Barajas) Además, el PEIT no tiene en cuenta el precio del crudo o del acero.
- Costes ambientales: No se incluyen en los ACB.
- Agotamiento de recursos naturales
- Ahorros de tiempo: Elemento clave. Sin embargo, se suelen considerar constantes a lo largo de la vida útil del proyecto.

A pesar de estas manipulaciones, la rentabilidad suele dar resultados alejados al 6% que las Administraciones consideran que justifica la construcción de una infraestructura. En estos casos se sigue adelante aduciendo su carácter "estratégico".

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Análisis Coste-Beneficio de algunos corredores de alta velocidad ferroviaria

Línea	Rentabilidad social	Características	Fuente
Madrid-Sevilla	-258.329 M PTA		Rus e Inglada, 1997
Madrid-Barcelona	-1,027 M €	Solamente tráfico interior	Inglada y Coto, 2003
	617 M €	Máximo tráfico internacional	Inglada y Coto, 2003
Y-vasca			
media MFOM	2,41%		Estudio Informativo MFOM, 1997
estudio alternativo	0%		Bermejo, 2004
Vigo-Oporto			
alternativa 1	-1,16%	Modernización línea actual	Xunta de Galicia, 2001
alternativa 2	-0,56%	Velocidad hasta 220	Xunta de Galicia, 2001
alternativa 3	-3,23%	Alta Velocidad con parada en Braga	Xunta de Galicia, 2001
alternativa 4	-3,06%	Alta Velocidad Vigo-Oporto	Xunta de Galicia, 2001

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Efectos indirectos

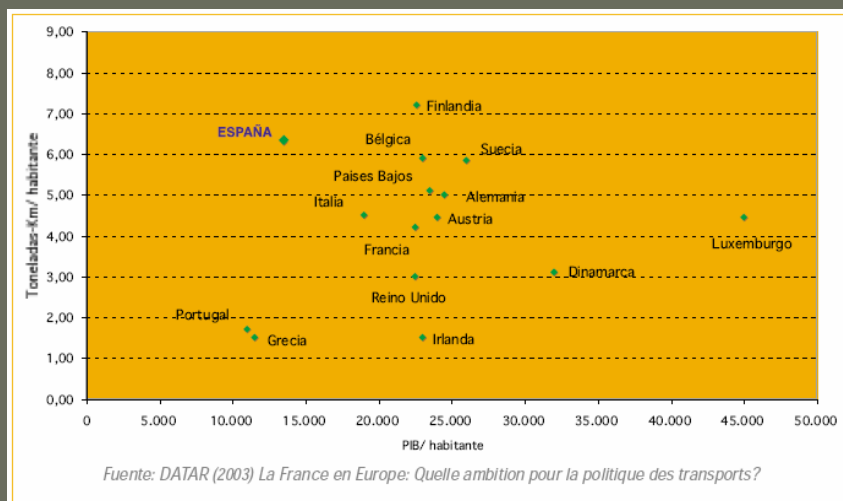
- El SACTRA (1999) llegaba a la conclusión de que romper el crecimiento continuado del transporte podría beneficiar la economía
- Se confirma la existencia de un umbral a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la economía (costes externos 10% PIB)

Transporte y desarrollo regional

- Las infraestructuras de transporte funcionan en un doble sentido: no sólo permiten el acceso de una región más pobre a los mercados de una región más rica a la vez que facilitan que empresas de la región más rica provean a la más pobre a distancia
- Debido a su marcado carácter nodal, las infraestructuras de alta velocidad ferroviaria tienden hacia modelos territoriales polarizados

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

¿Es el transporte el motor de la economía?



3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario PEIT

Estimación económica de las actuaciones del PEIT, 2005-2020

ACTUACIONES	IMPORTE (millones €)	% DEL TOTAL
Ferrocarril	108.760	42,80%
Carretera	62.875	25,10%
Aéreo	15.700	6,50%
Marítimo y puertos	23.460	9,70%
Transporte intermodal	3.620	1,50%
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,50%
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,80%
TOTAL	248.982	100%



Kilómetros	2.020
Autopistas	6.000
AV Mixta	8.000
AV exclusiva Pasajeros	1.000

Fuente: MFOM, 2004 (cifras finales revisadas en 2005)

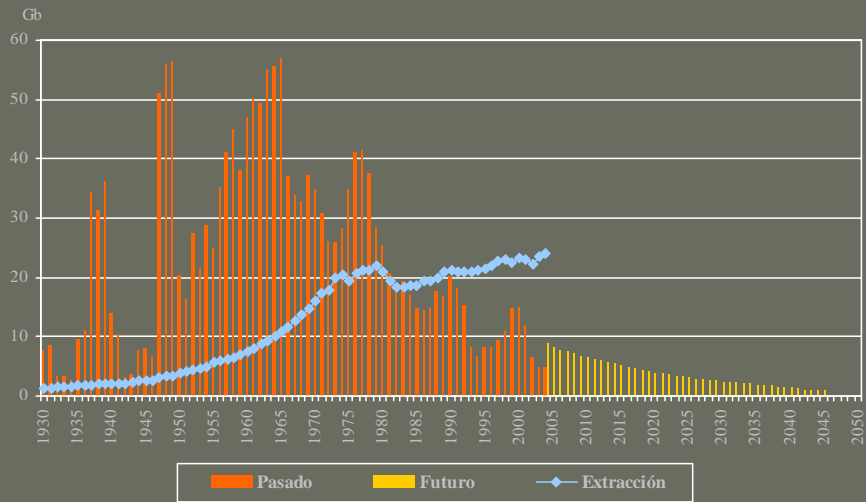
3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Contradicciones del PEIT

- **Costes relativos mayores** por Km. construido que en otros países.
- **Demanda de transporte en España relativamente menor**, debido a: Renta per cápita inferior a la media de la UE15; España ocupa una posición geográfica periférica, bajo tráfico de paso.
- **Mantener un esfuerzo inversor muy alto conlleva problemas**: Los fondos comunitarios suponen el 20% del total, y en principio, desaparecen el 1 de enero de 2007. La inversión privada en ferrocarril está descartada por la UE, no es rentable.
- Otras contradicciones: Según el PEIT las infraestructuras de altas prestaciones **concentran la economía en unos pocos polos**; Entre desarrollar un **plan faraónico** de infraestructuras, porque genera crecimiento económico y aumenta la competitividad, y proclamar la necesidad de **calmar el tráfico**; Entre apostar por la **AV exclusiva para viajeros y la apuesta por las mercancías en ferrocarril**; Entre criticar los resultados obtenidos por la política del PP y seguir con la misma política; Entre apostar por la **cohesión social** y propugnar un **modelo ferroviario elitista**.

3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

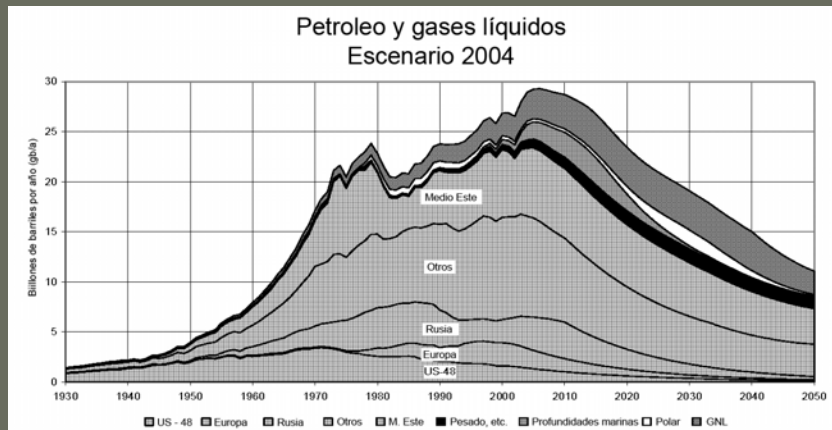
Escenario fin de la era del petróleo



Fuente: ASPO Newsletter 2004 setiembre: 3

3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario fin de la era del petróleo



3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario fin de la era del petróleo

Déficit previsto de petróleo 2005-2008

Mb/d	2005	2006	2007	2008
Demanda	84,2	86,3	88,4	90,6
Oferta	84,2	84,5	86	87,7
<i>Reducción necesaria de la demanda</i>	0	1,8	2,4	2,9

Fuente: Rubin y Buchanan, 2005

3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario fin de la era del petróleo

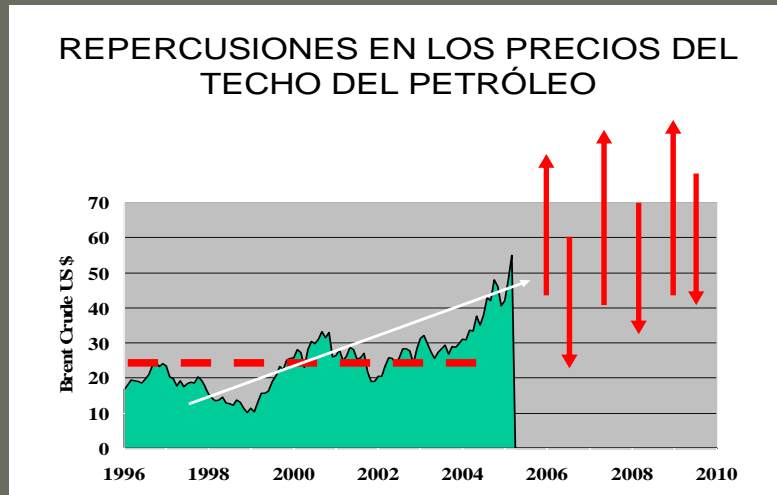
Mercado del petróleo 2004-2010

Mb/d	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Demanda de petróleo	82,1	83,5	85,3	87	88,8	90,5	92,3
Aumento de la demanda	2,9	1,4	1,8	1,7	1,8	1,7	1,8
Aumento de la oferta	1,1	2,4	3,1	3,1	2,8	2,8	1,5
Agotamiento del 5%	4,1	4,2	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6
Petróleo extra necesario	2,3	3,2	3	3	3,4	3,4	4,9

Fuente: Skrebowski, 2005

3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario fin de la era del petróleo



3. Análisis del PEIT en base a dos escenarios

Escenario fin de la era del petróleo

Consumo de energía, petróleo y transporte

	España	UE
% energía tpte s/economía	41%	32%
% energía petrolífera tpte s/economía	73%	69%
% energía petrolífera carretera s/economía	60%	60%
% energía petrolífera carretera s/ tpte	84%	82%
% energía petrolífera s/total energía en tpte	98%	98%
Incremento csmo. petróleo tpte. (85-03)	143%	55%

4. Conclusiones

- La clase política ha consolidado un estado de opinión que asocia la carencia de infraestructuras con subdesarrollo y marginación
- El PEIT obedece más a los requerimientos del sector de la construcción que a las necesidades reales de la sociedad
- El PEIT desoye la opinión de los expertos en transporte y, al apostar por la permanente ampliación de la oferta de infraestructuras, no hace sino agudizar los problemas actuales del transporte
- La crisis energética es un problema real que habrá que hacer frente tarde o temprano, por lo que el escenario del techo del petróleo es el único escenario real
- La irresponsabilidad que supone dilapidar ingentes cantidades de recursos económicos en infraestructuras funcional y energéticamente ineficientes supera el ámbito del transporte
- La economía española requiere cambios estructurales urgentes para afrontar la necesaria transición hacia la sostenibilidad

4. Conclusiones

Ha llegado el momento de pasar de la crítica a la proposición, al planteamiento de alternativas, con el objeto de acelerar los cambios en las políticas actuales. Urge crear un proceso ampliamente participativo de elaboración de alternativas, de forma que éstas sean cada vez más maduras y se vean respaldadas por un creciente número de agentes sociales.



Zapatero promete unir todas las capitales de provincia por AVE y autovía en 2020

El Gobierno crea una sociedad estatal para facilitar la financiación de las infraestructuras

El presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, prometió ayer que en 2020 todas las capitales de provincia estarán unidas por autovía o autovía y línea de alta velocidad ferroviaria.

El ministro de Infraestructuras y Transporte, Joaquín Zapatero, anunció que el Gobierno va a crear una sociedad estatal para facilitar la financiación de las infraestructuras de alta velocidad.

El ministro de Infraestructuras y Transporte, Joaquín Zapatero, anunció que el Gobierno va a crear una sociedad estatal para facilitar la financiación de las infraestructuras de alta velocidad.

El ministro de Infraestructuras y Transporte, Joaquín Zapatero, anunció que el Gobierno va a crear una sociedad estatal para facilitar la financiación de las infraestructuras de alta velocidad.

Los empresarios alertan de que hará falta más financiación

El CEOE, Madrid. Han faltado más dinero, "más financiación pública" o "más impuestos" para realizar el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) según los empresarios. Así lo alertó ayer el presidente de la Asociación de Industrias Españolas Constructoras de Autopistas (AIEA), José Luis Ferrín.

Argumenta que ello se debe a la reducción de las ERS contratadas por el Estado.

Además, Ferrín alerta de que el PEIT "no aparece" por la insuficiencia de los recursos de los últimos años. "No se puede garantizar el presupuesto de inversión".

A su juicio, en estos momentos se está "gastando" dinero en la financiación de la red existente, para lo cual considera necesario el apoyo de los ayuntamientos. "A la sociedad se le ha hecho creer que se puede construir una autovía gratis. Pero no hay alternativa gratis al asfalto", sostiene.

"Insostenible"

Esta fórmula, sin embargo, le preocupa a la ERS. El secretario general, José Piquero, afirmó que "es insostenible" que las finanzas autonómicas en el Ministerio de Infraestructuras y Transporte. "Insostenible" porque, según el CEOE, el PEIT "no aparece" por la insuficiencia de los recursos de los últimos años. "No se puede garantizar el presupuesto de inversión".

A su juicio, en estos momentos se está "gastando" dinero en la financiación de la red existente, para lo cual considera necesario el apoyo de los ayuntamientos. "A la sociedad se le ha hecho creer que se puede construir una autovía gratis. Pero no hay alternativa gratis al asfalto", sostiene.