



2012ko irailak 20 / KULTUR ETXEA-SODUPE- / 20 de septiembre de 2012

HITZALDIA / CONFERENCIA

*'Garraioaren egungo egoera. Defizitak'*

*'Situación actual del transporte. Déficits'*

---

Hizlaria / Ponente : **ROBERTO BERMEJO GOMEZ DE SEGURA**

Ekonomiako Doktorea. *Euskal Herriko Unibertsitateko* Aplikatutako Ekonomia Irakaslea  
Doctor en Economía. Profesor de Economía Aplicada de la Universidad del País Vasco

alkartasuna



**Hacia un sistema ferroviario multifuncional, eficiente e integrado con los otros modos**

# Marco de referencia I

- **Crisis económica=crisis financiera+ crisis energética+ crisis del euro**
- 1. *Factores de la crisis financiera: estallido de la burbuja inmobiliaria y de la burbuja especulativa financiera*
- 2. *Los dos factores generan una deuda enorme de personas (hipotecas) y bancos (hipotecas y activos tóxicos)+crisis del euro*
- 3. *El petróleo caro agravó mucho la crisis: inflación-interés alto-agravó la burbuja inmobiliaria y redujo el consumo*
- 4. *El precio del petróleo (techo de extracciones) está muy por encima del umbral que genera reducción del producto económico (OCDE)*
- 5. *Larga crisis en España: la mayor burbuja inmobiliaria, la mayor dependencia del petróleo, la mayor inversión en transportes y pasto de especuladores*

# Marco de referencia II

- **Política de transportes en la UE: cohesionar la UE y crear redes de infraestructuras al servicio del mercado único**
  1. *Primer objetivo prioritario: AVF, pero suavizado (línea modernizada en velocidad alta, línea nueva con problemas orográficos-cualquier velocidad- y línea nueva >200Km/h)*
  2. *A partir de 2007 trabaja en la creación de redes de mercancías*
  3. *Crítica*
    - 3.1 *Contradicción: dura reducción de la deuda v. grandes inversiones*
    - 3.2 *El avión y el camión cohesionan ya Europa*
    - 3.3 *No es necesaria una red europea de viajeros. EEUU no la tiene*
    - 3.4 *Es imperioso llevar las mercancías por tren (crisis energética). En EEUU lleva +/- 38%. En Europa: 8%*

# Marco de referencia III

## ■ Política de transportes en España

- 1. La panacea de las infraestructuras de transporte: su multiplicación para lograr el desarrollo y la modernidad*
- 2. Más infraestructuras que nadie: segunda mundial en AVF (después de China); primera europea en Km. de autovías y autopistas; primera de Europa en aeropuertos; etc.*
- 3. Inversión más del doble que el resto de países principales*
- 4. ¿España es la más moderna? Uno de cada tres parados de la UE*
- 5. Consecuencia hipoteca el futuro: reducción del gasto en I+D, educación (la peor de la OCDE) y en otros servicios esenciales...*

# Marco de referencia IV

## Precedentes

Gobierno PSOE: fuerte inversión de carreteras; línea de AVF Madrid-Sevilla (1992)

Gobierno PP: fuerte inversión en carreteras; impulso a la AVF a partir de 2000: todas las capitales a menos de 4 horas de Madrid para 2010 (Aznar)

## - PEIT (2005-2020):

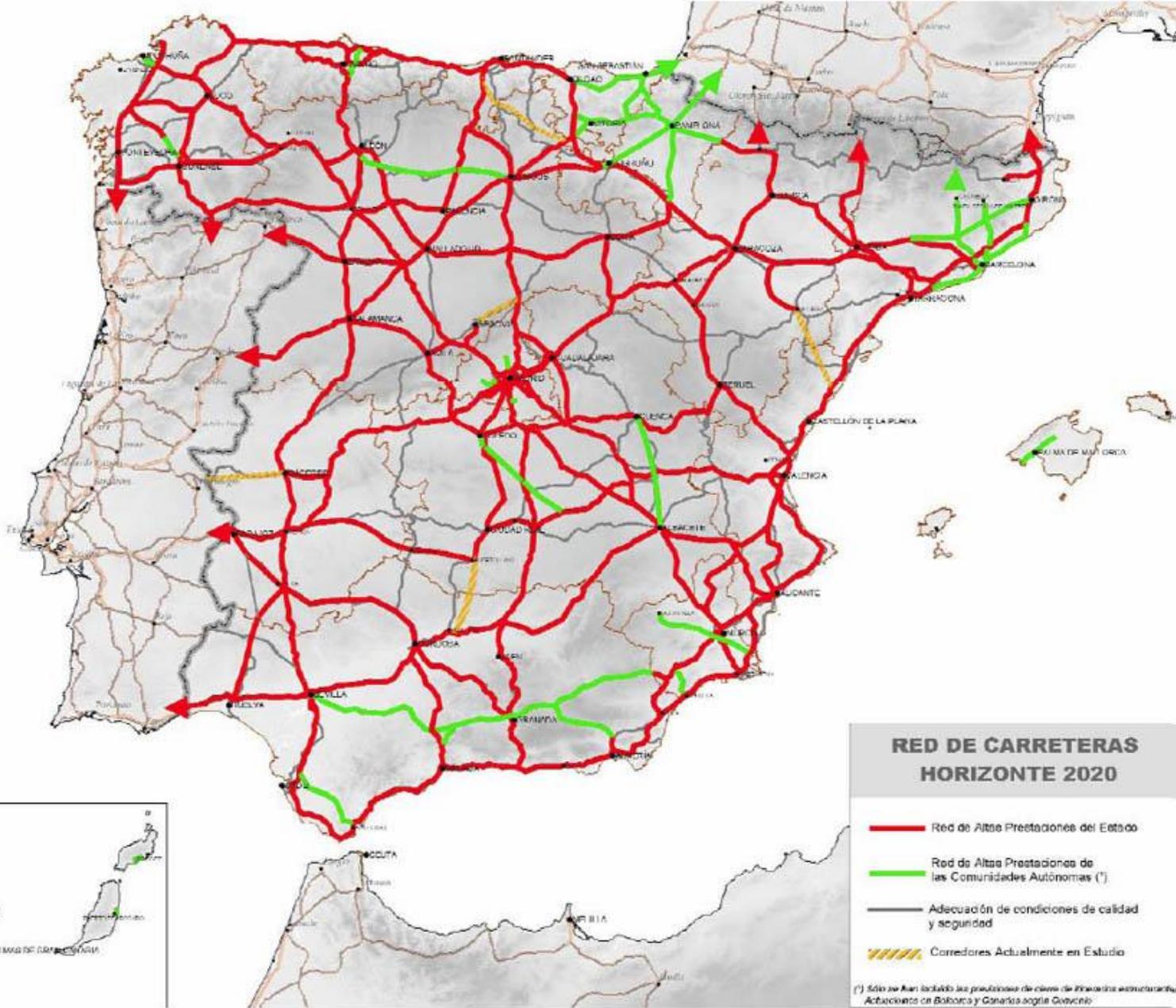
+ 9.000 Km de AVF

+ 5.000 Km de autovías-autopistas

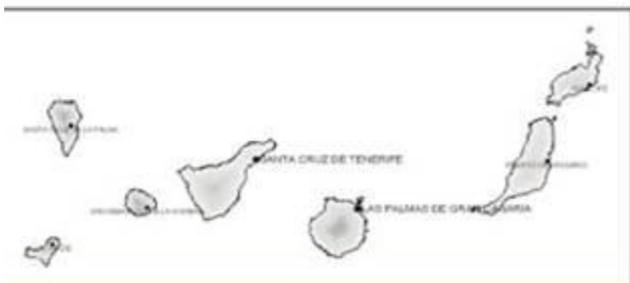
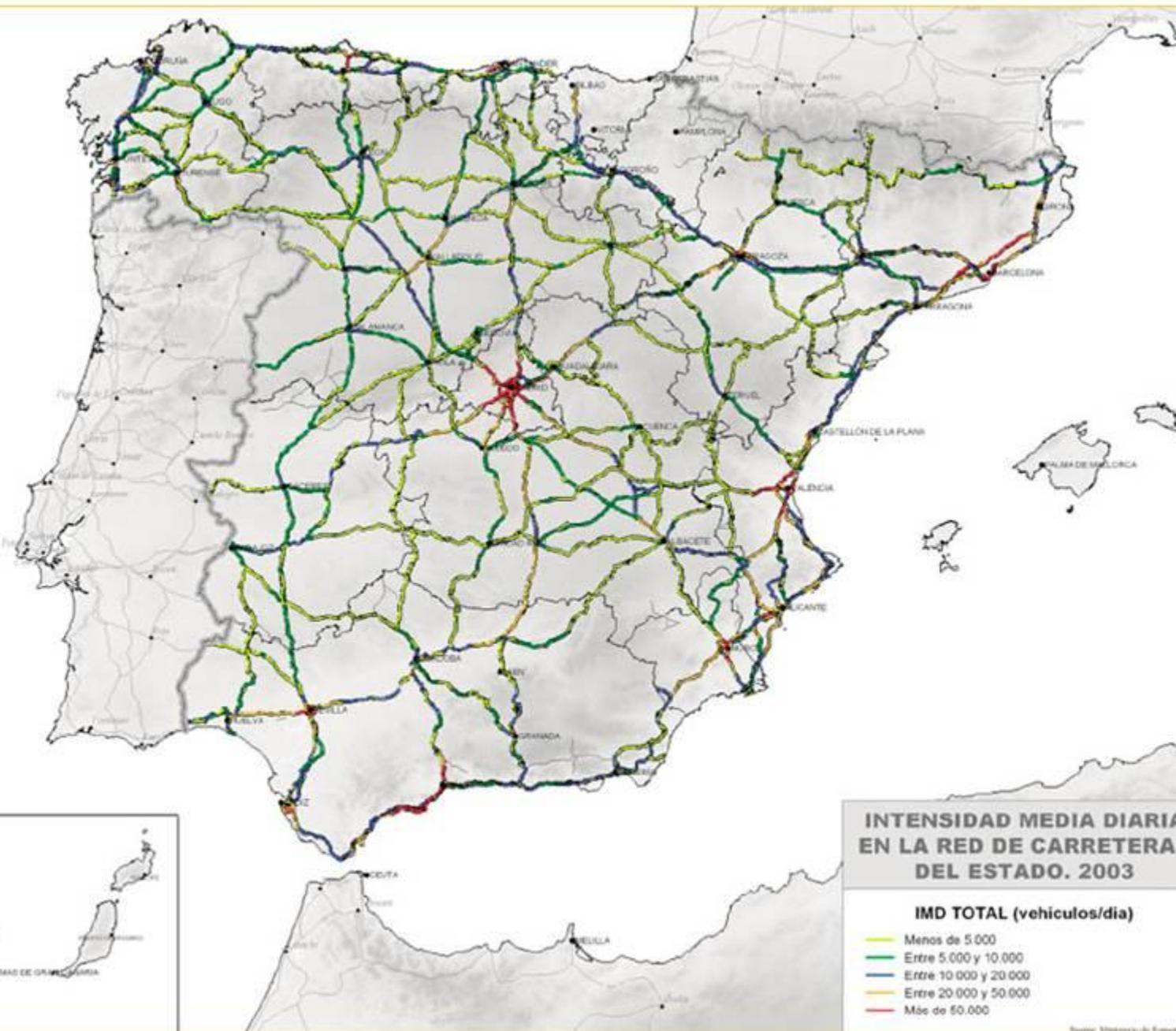
Inversión prevista: 250.000 millones de euros

# Autovías y autopistas

- España es el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas **15.621 km** (2009). Alemania 12.645 km, Francia 11.042 km...
- También es el que más kilómetros tenemos por habitante y por automóvil.
- UE-27 tiene **63.071 km** de autovías y autopistas, el **21% en España**.
- Sólo 2 países en el mundo con más kilómetros de autovías y autopistas que España: EE UU y China.



Madrid, 15 jun 2012



## Autopistas de peaje

- **Radiales de Madrid R-2, R-3, R-4, R-5:** alrededor del 30% del tráfico previsto.
  - Créditos participativos (289 M€ en 2012)
  - Cuentas de compensación (hasta 2021 se pagará dif. hasta 80% tráfico.)
- **AP-41, Madrid-Toledo.** 11% del tráfico previsto. Costó 440 millones de €. Concesionaria ha demandado a Fomento y el Tribunal Supremo le ha dado la razón. Reclama 420 millones, por incumplimiento contractual (iba a llegar hasta Córdoba, 100 M€ reclam Fomento, y 320 M€ a C. Madrid por autovía libre paralela M-407).
- **M-12 (Madrid-Aeropuerto):** 7 veces menos tráfico que el previsto. Costó 426 millones €. Noviembre 2011: Fomento cerró la M-110, autovía entre Alcobendas y la T-4.
- **Ampliación de la AP-7 hacia Tarragona y hasta la Jonquera:** costó 471,2 millones €. Oct 2011: Fomento pagará a Abertis 457 millones € por el poco tráfico (se irá incrementando si el tráfico no aumenta, convenio abril 2006 con Magdalena Álvarez).
- **Cartagena-Vera**

## AVF

**España es el 1<sup>er</sup> país europeo y 2<sup>o</sup> del mundo en km de alta velocidad.**

- 2.665 km de líneas AVF en servicio (oct 2011), por delante de Japón (2.090 kilómetros), y Francia (1.893 kilómetros).
- Marzo 2008: 3.474 km AVF en construcción en Europa, de los cuales el **64%** (2.219 km) en el Estado español
- Adif dice que tenemos 4.500 km en construcción-licitación (mayo 2011)
- Los que **más km, pero con muy pocos viajeros**:
  - 20% de viajeros en alta velocidad con respecto a Francia.
  - 7% de viajeros con respecto a Japón

# AVF: Un despropósito y una contradicción inmensas

- José Blanco (mayo 2010): “En un país como España, con una renta per capita inferior a la media europea y con una presión fiscal más de seis puntos (8) por debajo de la media de la zona euro, exigíamos un nivel de infraestructuras mucho mayor que cualquiera de los países más ricos”. “Algunos olvidan que no sólo cuesta mucho hacer las infraestructuras, hay que mantenerlas: 100.000€/km-año y en túnel 200.000€/km-año”.
- Presidente de Renfe (octubre 2010): “No es estrictamente necesaria desde el punto de vista de interés público la existencia de servicios de AV. Sí es absolutamente interesante desde el punto de vista del interés público el que existan servicios de cercanías en las ciudades”; Sin embargo “todos los dirigentes políticos, de todas las comunidades, la han pedido”, lo que supone “un elevadísimo coste, empleando recursos públicos que podrían ser destinados a otros **asuntos**”
  - Las tarifas actuales difícilmente permiten recuperar los costes variables de la TAV (25% del coste total)
  - Renfe obtuvo “beneficios” de explotación en AVE/larga distancia por primera vez en 2010, tras 25 años de pérdidas (2007: 99 mill€) .
  - Pero la operadora no cubre los gastos de amortización, ni el mantenimiento de las infraestructuras

# Mantenimiento AVF:

- 6 millones € al día en 2010.

- 2.000 M€ al año (hace falta más del doble de esta cantidad)

- **Cómo se está financiando:** Todo tipo de **artificios contables** con una característica común: **posponen el pago de cantidades futuras aún mayores** (método alemán, peajes en la sombra, empresas públicas que se endeudan y financian en el mercado de capitales con cargo a presupuestos futuros, créditos del ICO, del BEI, partenariados público-privados, fondos de inversión, etc.).

- ¿"Regalado" por la UE?: ni mucho menos tanto como se cree. Para el caso del AVF:

  - Fondos Propios: 47%

  - Fondos Europeos: 22%

  - Endeudamiento: 31% (con amortizaciones crecientes)

Madrid, 15 jun 2012

# Aeropuertos

- Hay **48 aeropuertos gestionados por AENA + Lleida, Castellón y Ciudad Real** (y 53 aeródromos privados). Casi todos deficitarios.
- **Últimos aeropuertos inaugurados, todos una ruina económica... y social:** León, Logroño, Albacete, Burgos, Lleida, Ciudad Real, Huesca, Castellón... muy pocos usuarios.

P. ej: **Aeropuerto de Huesca**, inaugurado en 2007,

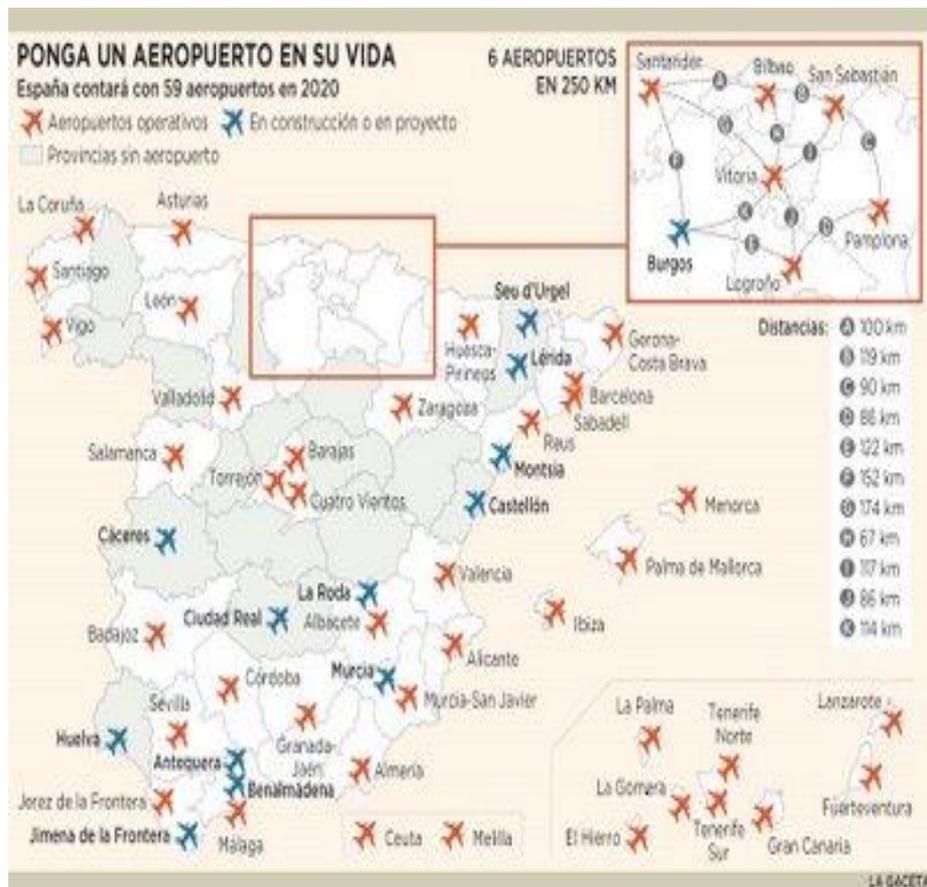
- 2011: menos de **8 pasajeros/día** (2.871 en todo el año)
- 0 pasajeros en octubre, 4 en noviembre de 2011...
- La concesionaria del Aerop. de **Castellón** ¡ha pedido ya el rescate!

**Aeropuerto de El Prat**, recién ampliado, tiene una **capacidad 3 veces superior a la demanda actual.**

- Además en obras o en proyecto: Murcia (Corvera), Huelva, La Roda (Albacete), Antequera, Cáceres, Lugo...
- 12 de junio: Recorte en 17 aeropuertos: de 2.001 a 708 horas/año

# Aeropuertos en España y Alemania

Duplicar la capacidad de 2005 a 2020

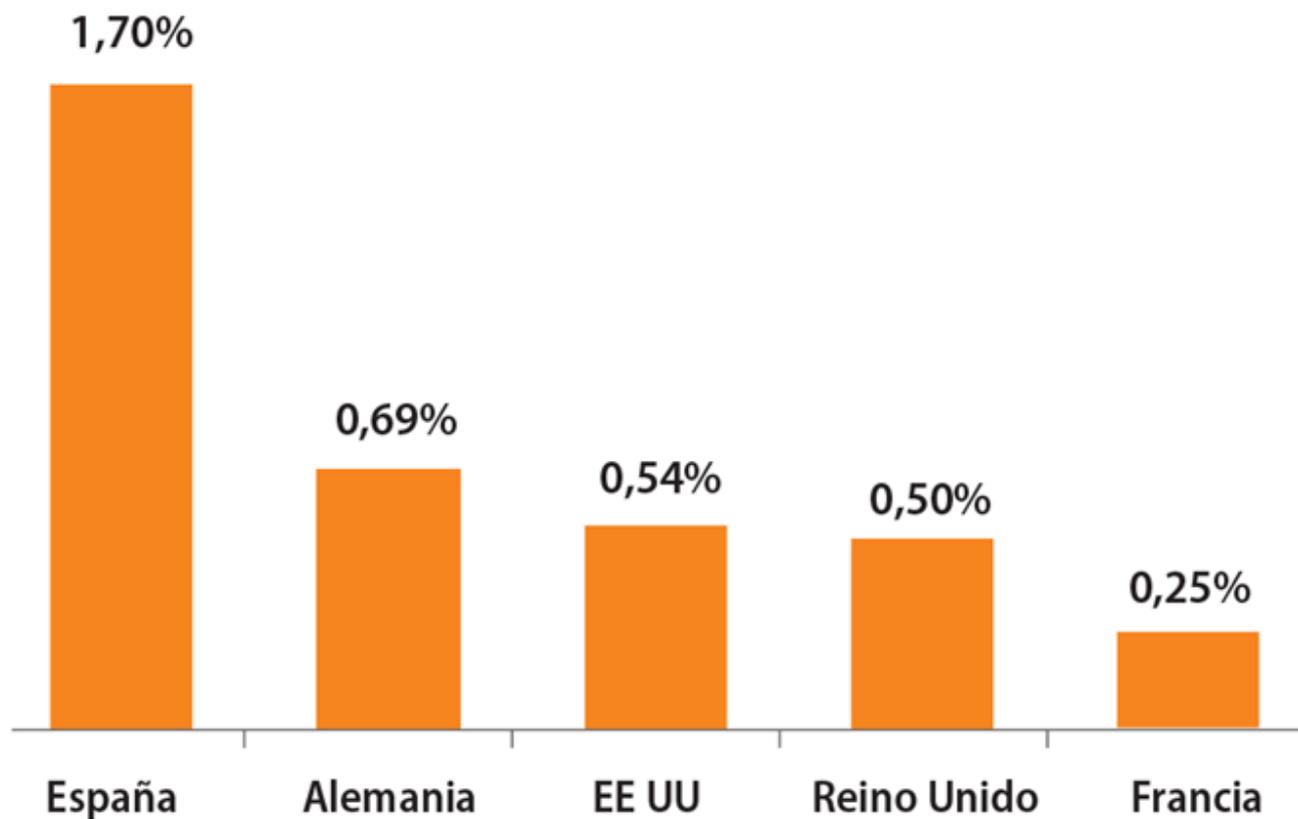




# ¿Cuánto nos cuesta esta política de infraestructuras?

## Inversión en infraestructuras en relación al PIB (año 2009)

Fuente: comparecencia en el Congreso de José Blanco, 19 mayo 2010



## Pregunta 10

A continuación me gustaría que, siguiendo su propio criterio, ordenara de más importante a menos importante los distintos temas en los que el Estado puede gastarse el dinero que recauda. (1 = más importante, 8 = menos importante)

	<i>Media</i>	<i>Desviación típica</i>	<i>(N)</i>
Educación	2.90	1.89	(2361)
Protección al desempleo	4.25	2.03	(2354)
Infraestructuras	5.86	1.92	(2351)
Sanidad	2.48	1.72	(2373)
Pensiones	4.41	2.17	(2370)
Cultura	5.85	1.83	(2348)
Seguridad ciudadana	4.54	1.97	(2366)
Protección del medio ambiente	5.73	2.00	(2351)

# **POLÍTICA FERROVIARIA ESTATAL**

# Red básica de ferrocarriles. Corredores mixtos



# Análisis de motivaciones (I)

- **La red española de AVF no sólo no contribuye sino perjudica las motivaciones esgrimidas para su impulso:**
  - 1. A diferencia de lo sucedido en otros países, la política española de AVF no persigue la eficiencia del sistema de transportes, sino AVF para todos.*
  - 2. La construcción de nuevas infraestructuras en los países desarrollados perjudica a la economía. Coste de oportunidad*
  - 3. Ninguna línea de AVF en España es rentable, según parámetros de la Unión Europea (parte interesada)*

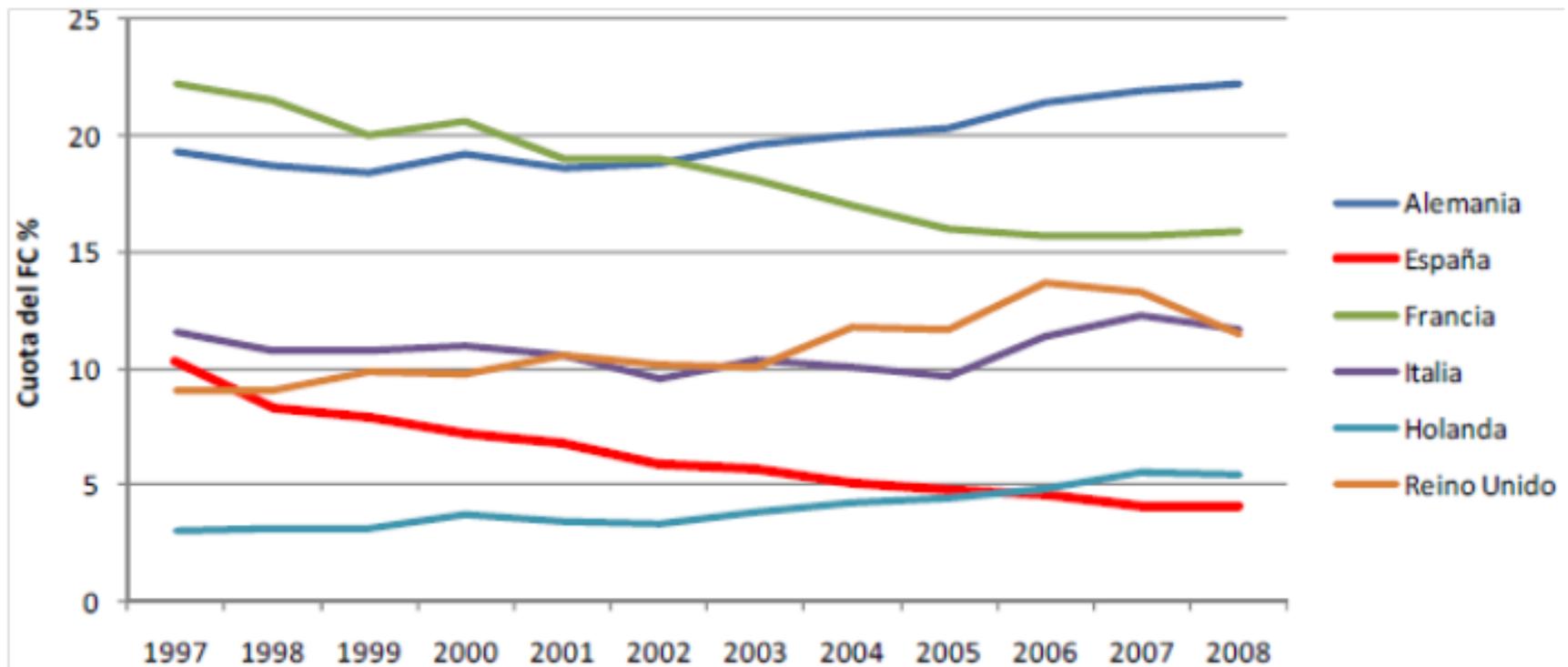
# Análisis de motivaciones (II)

4. *La falta de rentabilidad se está agudizando con la crisis: creciente déficit de explotación. Un lujo muy caro:  
“¡Ustedes son muy ricos!” (Secretario de Transportes de EE UU)*
5. *El marcado carácter nodal de las infraestructuras de AVF limita sus efectos para el desarrollo regional*
6. *Cualquier intento de ligar la política de AVF con motivos ambientales resulta inadmisibile (CEEAS): Sostenibilidad es sólo reducción de emisiones de CO2 en la gestión.  
Fraude*

# Análisis de motivaciones (III)

7. *Todo lo anterior, lleva a la conclusión de que la única motivación detrás de la AVF es, sencillamente, política: Cantabria, corredores="un segundo esfuerzo modernizador" (José Blanco)...*
8. *Cuanto más AVF menor es la cuota de mercado del ferrocarril y mayor es la caída de las mercancías (gráfico)*
9. *Conclusión: "la extensión de la red AVE ha llegado hace tiempo a un nivel absurdo. Esto es de conocimiento cada vez más generalizado, pero nadie se atreve a denunciarlo" (G. Bel)*

# Evolución de la cuota modal del ferrocarril

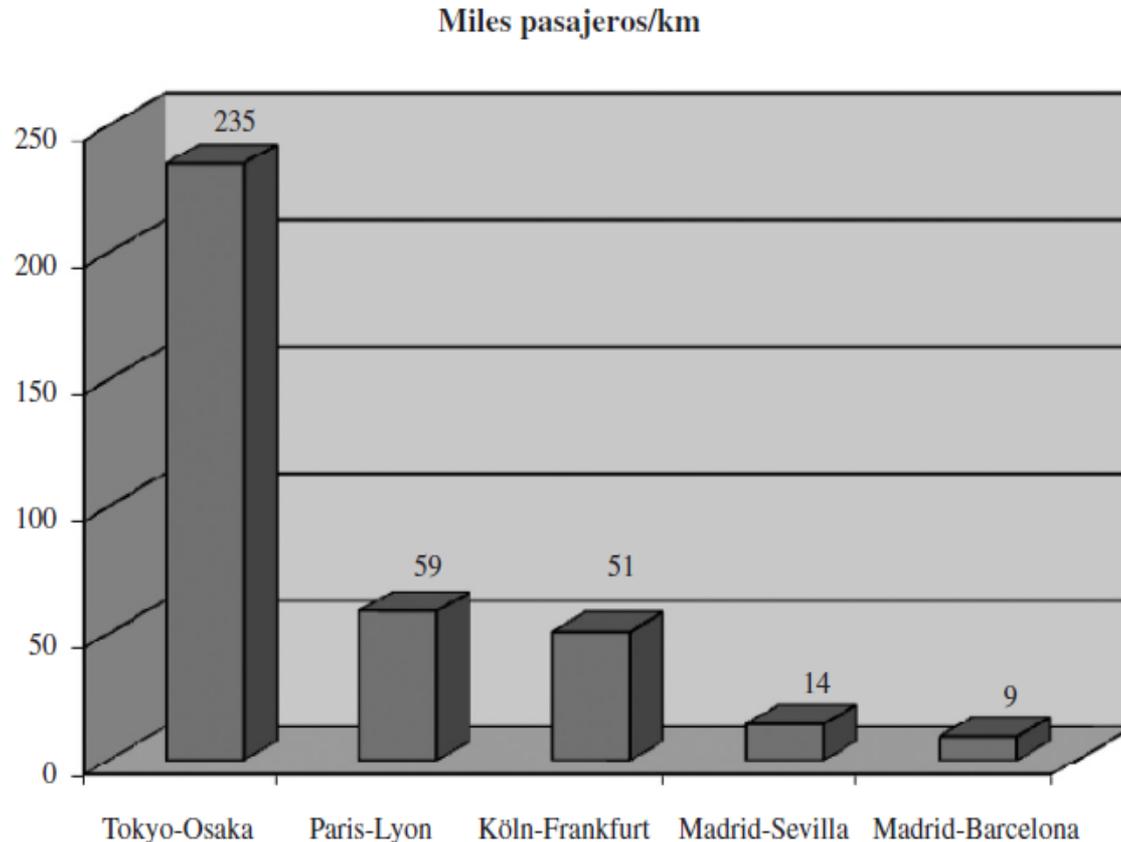


# AVF: Enfoque de rentabilidad (socio)económica

- Numerosos autores y la Comisión Europea consideran que la infraestructura debe llevar, como mínimo, **alrededor de 10 millones de viajeros el primer año de vida para ser rentable (sufraga los costes operativos)**
- Se basa en costes medios de infraestructura, en tiempo ahorrado (discutible) y en previsión de aumento de demanda. Pero “en Europa la alternativa aérea de bajo coste ha disminuido significativamente el tráfico de AV en algunos trayectos” (de Rus y Roman”)
- La conexión **Madrid-Barcelona** alcanzó **6 millones de viajeros**
- Se espera que la línea **Madrid-Valencia** alcance **2.8 millones de viajeros**
- Las nuevas líneas tendrán menos viajeros
- Ratio de pasajeros anuales por kilómetro (2008):

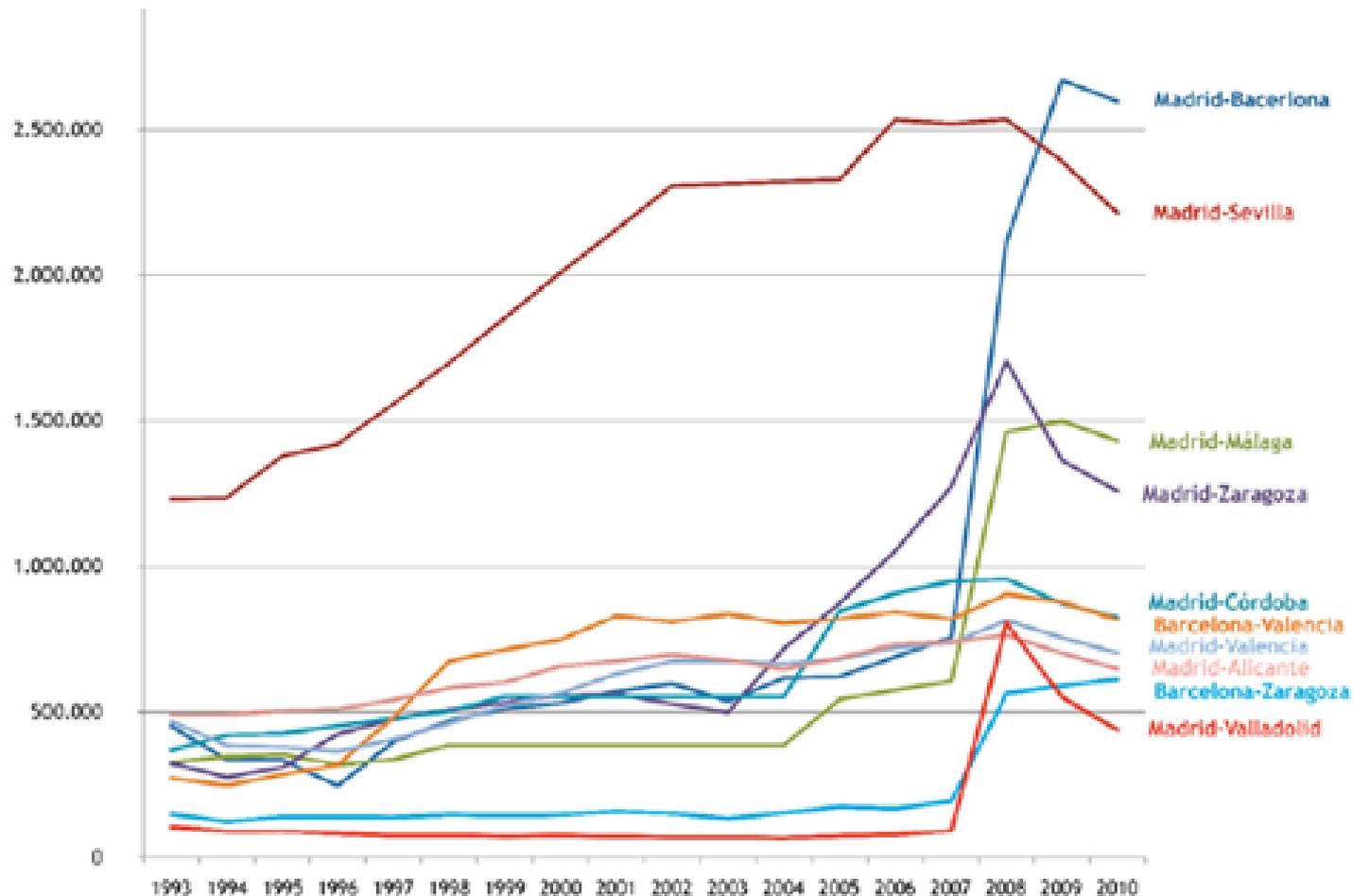
# Ratios de pasajeros anuales por Km

Gráfico 1- Ratio de pasajeros anuales por Km de vía en las primeras rutas de AVF



Fuente: Albalate y Bel (2011)

# Principales rutas de viajeros de larga distancia



# Enfoque de rentabilidad socio-económica

- **Tribunal de Cuentas de Francia** (Cour de Comptes): Analiza la rentabilidad de proyectos europeos y constata minimización de costes y exageración de los viajeros previstos. Concluye que “debe darse una prioridad mayor a los gastos en renovación de los equipos sobre las inversiones en desarrollo”
- Manipulaciones en España en AVF: previsión baja de costes (hasta 90% de sobre-coste (José Blanco), sin contar la T4, 600%); exageración del nº de viajeros previstos, de trasvases modales, de los tiempos ahorrados; etc.
- **De Rus y Román**: “La discusión de la inversión en trenes de AV ha estado ausente del debate político en España. Considerado un símbolo de modernidad, ha encontrado apoyo de los usuarios (precios altamente subvencionados), AAPP territoriales, de la CE...”
- **José Blanco**: Nunca se ha estudiado la rentabilidad de las infraestructuras “y cuando digo nunca es que nunca”.
- **Albalade y Bel, 2011**: “España escogió la combinación más costosa, la menos productiva y la que genera menos arrastre para la economía”

# Enfoque de rentabilidad financiera: Costes de oportunidad 1

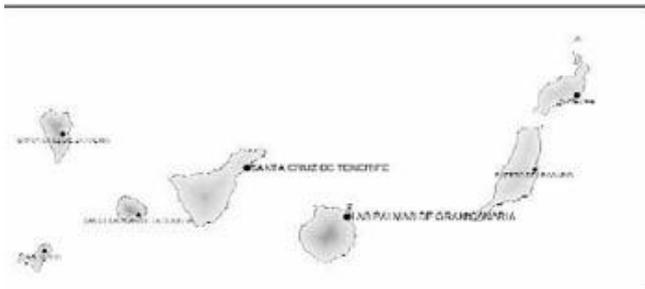
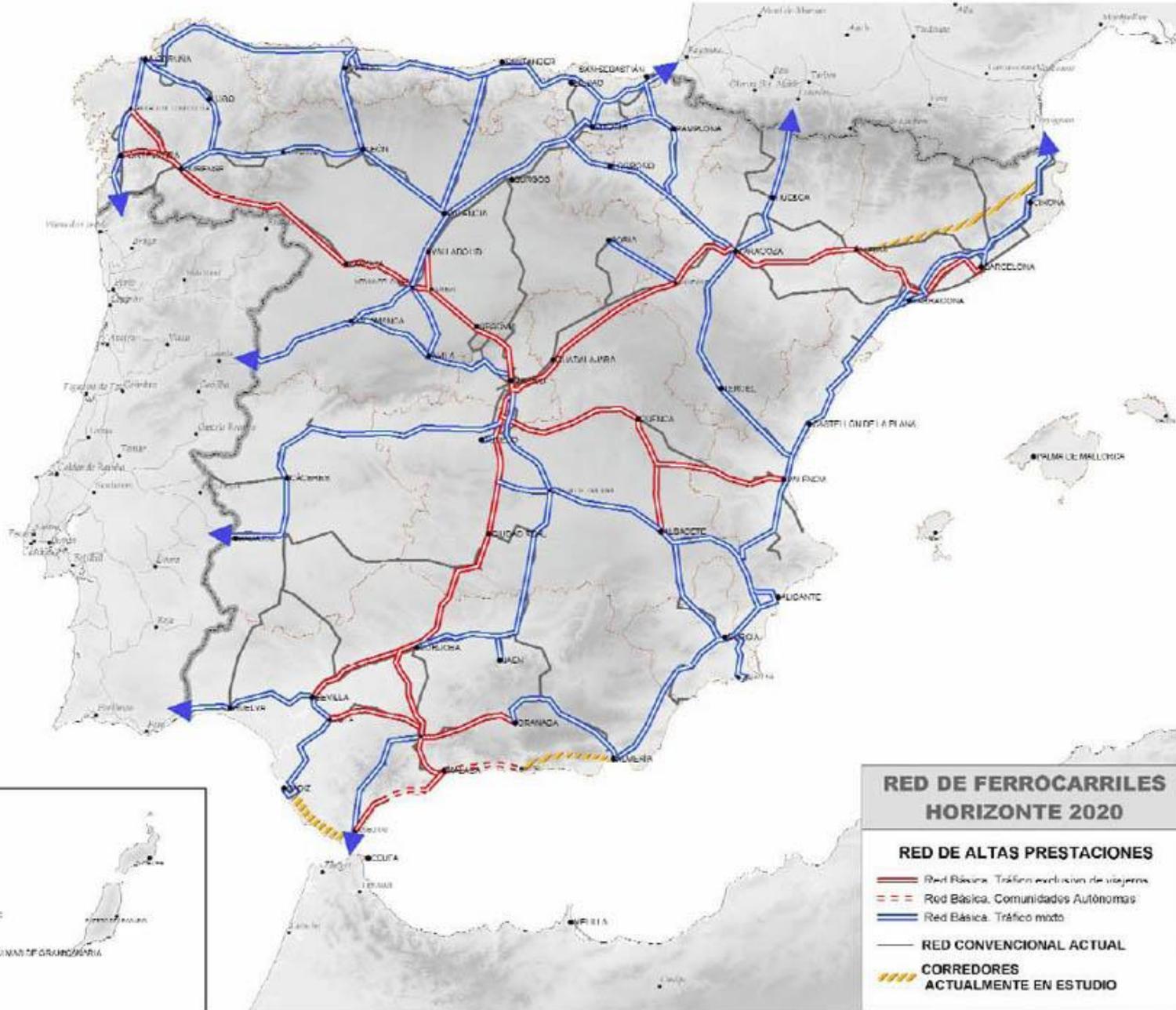
- Informe SACTRA (1999): los proyectos acabados “no ofrecen pruebas generales convincentes del tamaño, la naturaleza u orientación de los impactos económicos locales”. En general, “cualquier contribución al crecimiento económico debido a la mejora del transporte será probablemente modesta”
- El informe Eddington (dic. 2006) confirma tales conclusiones y por ello “el Gobierno debe focalizar su política y la inversión en la mejora de la productividad de las redes de transporte existentes”
- El Gobierno holandés ha decidido (2008) no invertir en nuevas infraestructuras porque son muy caras, por lo que se centrar el mejorar la eficiencia del sistema

# Enfoque de rentabilidad financiera: Costes de oportunidad 2

- Efecto multiplicador de las inversiones públicas en infraestructuras de transporte es muy bajo: 1,5 (MF, MA); pero los expertos discrepan
- Boscá et al (2004) lo sitúa en 1.04. Y afirma: “No se deberían llevar a cabo grandes planes generales de dotación de infraestructuras sino que (...) se trata más de mejorar el uso de determinadas redes que de ampliarlas”
- Albalade y Bel (2011): “La literatura muestra consistentemente que la AV orientada a pasajeros no genera actividad económica adicional relevante, no atrae inversión productiva, ni tiene efectos sobre la localización empresarial”

# AVF y transporte aéreo

- Se promociona la AVF en función de la reducción de costes externos: la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>
- Crítica:
  1. Las emisiones del transporte aéreo sólo suponen el 5% del total
  2. Hay creciente evidencia científica de que el cambio de uso de la tierra es un factor de importancia decisiva del cambio climático: en la tierra hay más CO<sub>2</sub> que en la cubierta vegetal; la cubierta vegetal almacena mucho más CO<sub>2</sub> de lo que se creía
  3. Conclusiones:
    - a) El sellamiento de tierra es factor muy importante de emisiones de CO<sub>2</sub>. Para algunos autores es el más importante
    - b) El transporte de superficie es el mayor emisor de CO<sub>2</sub>
    - c) Las emisiones del ferrocarril nuevo están condicionadas por obra nueva o modernizada y por el mix eléctrico
    - d) El transporte de superficie trocea el territorio



# Corredores transeuropeos

- 10 corredores estratégicos mixtos: ferroviarios (con poca AVF) y viarios
- Inversión de la UE: 37.100 M€ (+/-10% del total)
- Supuesto éxito de Fomento: 2 corredores de 3 pedidos, pero los desdobra en 5
- La misma política: corredores para todos. Por lo que no lograrlos es una “canallada”, una “traición”...
- Casi 50.000 M€ de inversión (sin desvíos) en 2014-2020 (7.000 M€/año), de los que la UE pondría el +/-10%
- ¿Cuántos recortes de servicios esenciales traerán los 10-12.000 M€/año que costará?
- Otra factura: la doble red será, en general, deficitaria

# Mercancías I

- **Ante la crisis energética es prioritario realizar un gran trasvase de mercancías del camión al tren**
- La cuota de mercado del ferrocarril es del 4%
- En 2010 Fomento diseña el Plan Estratégico de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril (PEITMF):
  1. *Se entera de las mercancías porque la UE empieza en 2007 a trabajar en corredores estratégicos*
  2. *Fomento diseña una red básica que es casi toda la red convencional, propone nuevas líneas y pretende desarrollar vagones adaptables a los anchos de vía*
- Corredores transeuropeos: red básica (menos líneas)

# Mercancías II

- **Análisis de las mercancías en los corredores transeuropeos:**
  1. *Importante: introduce el tercer rail (ancho europeo)*
  2. *Dudas*
    - 2.1 *¿red mixtas en AVF?: no podría resolver el problema y los costes de mantenimiento se disparan*
    - 2.2 *¿por donde irá el tercer rail?*
  3. *Lo más probable es que consagra una doble red: AVF y mercancías en línea convencional modernizada.*
  4. *En general, ninguna de los dos será rentable*

# MERCANCIAS III

## AVF y mercancías

- No hay problemas técnicos para llevar mercancías en las líneas de AVF  
Pero hay problemas económicos:
  1. Deterioro muy fuerte de la línea de AV de un convoy de mercancías (90Km/h) en las curvas: necesidad de mantenimiento nocturno. Obstaculiza el transporte nocturno de mercancías.
  2. Para minimizar costes hay que reducir mucho el diferencial de velocidad
  3. Sólo conozco la iniciativa experimental en un tramo nuevo alemán: se diseñó con pendientes más suaves que las exigidas para la AV; se elevó la velocidad de los convoyes de mercancías a 160 Km/h; resultó muy caro; y se redujo a 140 Km/h. Sólo lleva carga ligera de alto VA
  4. Principio general: **el transporte masivo de mercancías exige pendientes menores que para la AVF** (convoyes de 750-1000 metros)

# Y sin embargo: Comparecencia de Ana Pastor

9 de febrero de 2012

## Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, PITVI

- Invertirá unos 225.000 M€ en 12 años, hasta 2024
- 18.700 M€ al año (el PEIT planteaba unos 16.000)
- Financiación: presupuestos, fondos europeos, sector privado, créditos
  
- 52.403 M€ a **carreteras**
  - 18.668 M€ para 3.500 km más de autovías
  - 1.265 para ampliar las existentes
  
- 25.000 M€ a **alta velocidad**.
  - 8.517 M€ a conexión a Galicia
  - 4.323 M€ a la Y vasca:
  - AVE a Extremadura 2.651 M€

# EL ÚNICO CAMINO PARA AVANAZAR HACIA LA SOSTENIBILIDAD

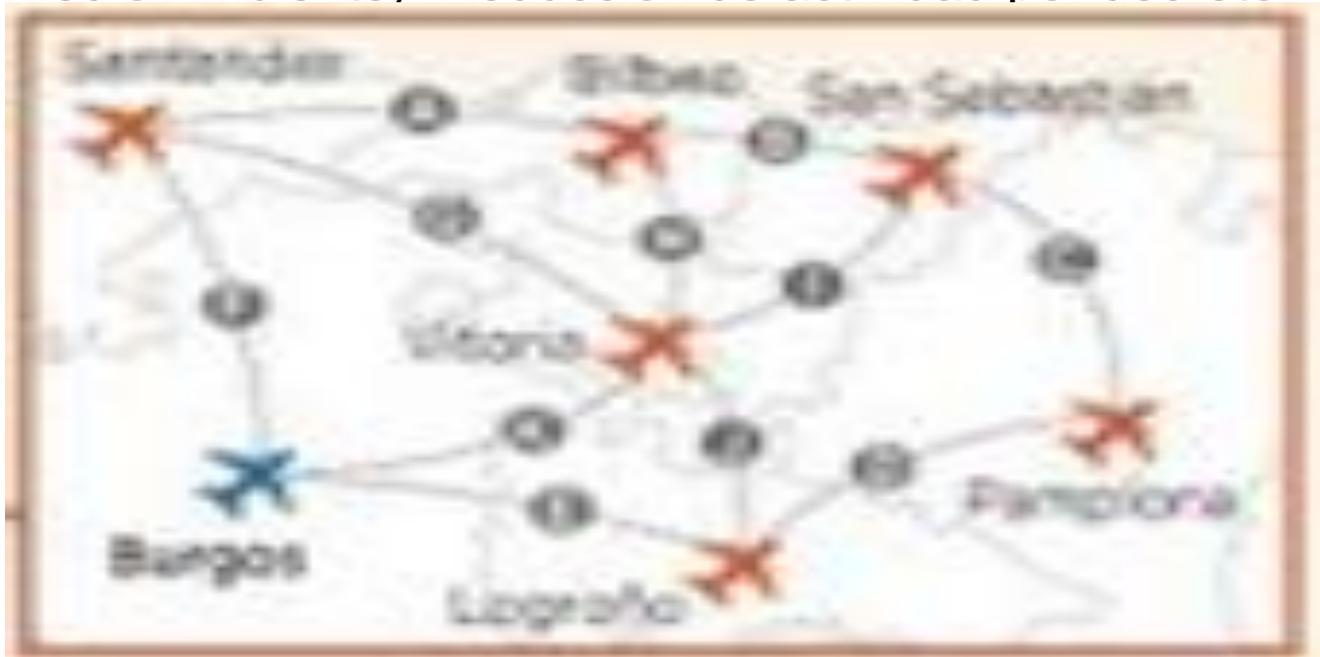
- Abandonar la construcción de autovías/autopistas
- Prioridad al transporte de mercancías en ferrocarril y barco en largo recorrido
- Adaptar la AV a los parámetros de un ferrocarril multifuncional.
- E. Davignon (Coordinador para el transporte transpirenaico)  
“Mi convencimiento es aún mayor (que el principio de su mandato) en cuanto a que la finalidad de estas infraestructuras evolucionará esencialmente hacia el transporte de mercancías” (Davignon, 2008).
- Modernización de la red ferroviaria convencional
- Políticas de gestión de la demanda

# SITUACIÓN Euskadi I

- Carreteras: la red más densa de carreteras del Estado:
  1. Más del doble de artificialización del territorio que la UE 15
  2. Fuerte endeudamiento de las Diputaciones: Bilbao
  3. El fracaso de los peajes: túneles de Artxanda; Eibar-Vitoria; SuperSur; segundo cinturón de Donosti...
  4. Agravio comparativa: autovías v. autopistas
- Puertos:
  1. Bilbao: sobredimensionado, no se cubren las expectativas
  2. Pasaia: la locura del puerto exterior

# SITUACIÓN Euskadi II

- Aeropuertos: caso único de proximidad de múltiples aeropuertos
- Hondarribia: no a la ampliación (Fomento; Ministerio de Medio Ambiente). Reducción de actividad por decreto



# SITUACIÓN EUSKADI III

- **Ferrocarril:**
  1. En los 50 Euskadi tenía la red más densa del Estado
  2. Legados históricos perversos: Bilbao-Miranda;  
Alsasua-Zumárraga
  3. La prioridad de la carretera supuso el hundimiento del ferrocarril
  4. Euskotren: déficit y pérdida de viajeros
  5. El TAV
    - a) La mayor inversión del siglo
    - b) La disputa sobre las mercancías

# EUSKADI: ALTERNATIVAS I

- **Carreteras:**
  - El endeudamiento de las Diputaciones de Bizkaia y Gipuzkoa (préstamos+autopistas ruinosas+ elevación de los gastos de mantenimiento) determinan la necesidad de peajes en las autovías y es posible que un aumento de impuestos a los vehículos.
  - Parar la construcción de nuevas autovías
  - Aprovechar las infraestructuras mejorando el transporte regional de autobuses
- **Ciudades:**
  - a) Las ciudades vascas son relativamente pequeñas: potenciar los desplazamientos no motorizados (el ejemplo de Vitoria)
  - b) Aparcamientos disuasorios

## EUSKADI: ALTERNATIVAS II

- **Puertos:**

- No construir el puerto exterior de Pasaia
- No ampliar los puertos existentes
- Especializar el de Bilbao en autopistas del mar
- Mejorar la conexión ferroviaria del puerto de Bilbao:

a) Hay que construir el enlace Sur

b) Y un ferrocarril multifuncional que priorice las mercancías

- **Aeropuertos:**

- Hay que reducir el número de aeropuertos. Deben quedar Bilbao y ¿Vitoria?
- Establecer un servicio regular de autobuses al aeropuerto de Bilbao

# Euskadi: ALTERNATIVAS III

- **Puertos:**

- No construir el puerto exterior de Pasaia
- No ampliar los puertos existentes
- Especializar el de Bilbao en autopistas del mar
- Mejorar la conexión ferroviaria del puerto de Bilbao:

a) Hay que construir el enlace Sur

b) Y un ferrocarril multifuncional que priorice las mercancías

- **Aeropuertos:**

- Hay que reducir el número de aeropuertos. Deben quedar Bilbao y ¿Vitoria?
- Establecer un servicio regular de autobuses al aeropuerto de Bilbao

# Euskadi: ALTERNATIVAS IV

- **Ferrocarril**
  - **Reconversión de las obras del TAV, al menos, en el tramo Bilbao-Vitoria.**
  - **Si como parece, el tramo de Gipuzkoa está muy retrasado, habría que estudiar la posibilidad de modernizar el tramo Vitoria-Irurzun, construir el Irurzun-Tolosa y modernizar del resto lo que se pueda (según la alternativa acordada a mediados de los 80 por el Gobierno Vasco y el Gobierno Central**
  - **Prioridad a las mercancías. Pero para que esta alternativa sea viable, deben venir a Euskadi del resto de la península las mercancías en tren (E-I)**
  - **Modernizar la línea Bilbao-Donosti de Euskotren: especialmente el tramo intermedio: Zaldibar-Deba**

MAR CANTABRICO

SAN SEBASTIAN

BILBAO

Elgoibar

Durango

Azpeitia

Elorrio

Zumarraga

Tolosa

Mondragon

Lasasua

VITORIA

ESCALA

