

EI PEIT EN EL FIN DE LA ERA DEL PETRÓLEO

**Roberto Bermejo
UPV/ EHU**

INDICE

- 1. El Transporte en España y en la Unión Europea**
- 2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional**
- 3. Análisis del PEIT en base al escenario convencional**
- 4. Análisis del PEIT en base al escenario del fin de la era del petróleo**

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Política de la UE. Libro Blanco.

Problemas principales del transporte en Europa:

- Congestión
- Desequilibrio entre los diferentes modos de transporte
- Tarifación deficiente
- 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 de gestión de la demanda

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

La Política Española de Transporte

Inexistente. Rechazo a cualquier medida comunitaria de gestión de la demanda. Veto a las propuestas de directivas para:

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

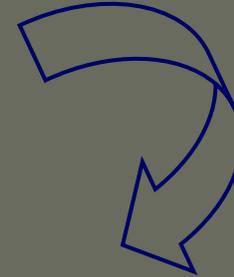
Solo existe **política de construcción de infraestructuras**, justificada:

- por la necesidad de acabar con el “déficit histórico de infraestructuras”
- porque impulsa el desarrollo económico

POLÍTICA ESTATAL



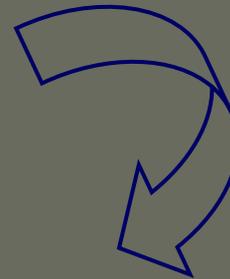
RED VIARIA DE GRAN CAPACIDAD AÑO 2000



RED VIARIA DE GRAN CAPACIDAD PDI 2000 - 2007

POLÍTICA ESTATAL

RED FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD AÑO 2000



RED VIARIA DE ALTA VELOCIDAD PDI 2000 - 2007



1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Densidad de autopistas en la UE-15 (km / millón hab.)

	1970	1980	1990	2000	2004	2006
Luxembourg	21	121	206	263	323	
Spain	12	54	128	226	254	317
Austria	64	124	189	204	206	
Portugal	8	14	32	145	200	
Denmark	37	101	119	173	190	
Sweden	51	106	113	175	184	
Belgium	51	122	167	166	168	
France				161	167	
Germany	77	118	137	143	148	
UE15	55	101	129	137	145	
Netherlands	93	128	140	143	144	
Finland	23	43	45	106	125	
Italy	73	105	109	114	113	
Greece	1	9	19	65	67	
United Kingdom	21	48	56	61	61	
Ireland	0	0	7	27	48	

1. El Transporte en España y en la Unión Europea

Densidad de líneas de ferrocarril en la UE-15

Km/1000 Km²	1970	1980	1990	2003
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

Líneas de Alta Velocidad en la Unión Europea (2005)

	BE	DE	ES*	FR	IT	UE
Km.	135	687	1601	1395	259	2853
Km./1000 Km2	4,11	1,97	3,2	2,54	0,88	
Km./ millón habitante	13,1	8,3	39	23,5	4,5	

*2007

Fuente: Eurostat, MFOM

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 desarrollo 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 trata más de mejorar el uso de determinadas redes que de ampliarlas” Boscá et al (2004: 34)

Efectos indirectos

Macroeconómicos:

- umbral a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la economía (costes externos 10% PIB)
- El SACTRA (1999): romper el crecimiento continuado del transporte podría beneficiar la economía
- Economistas del transporte. Otros economistas (13 portugueses)

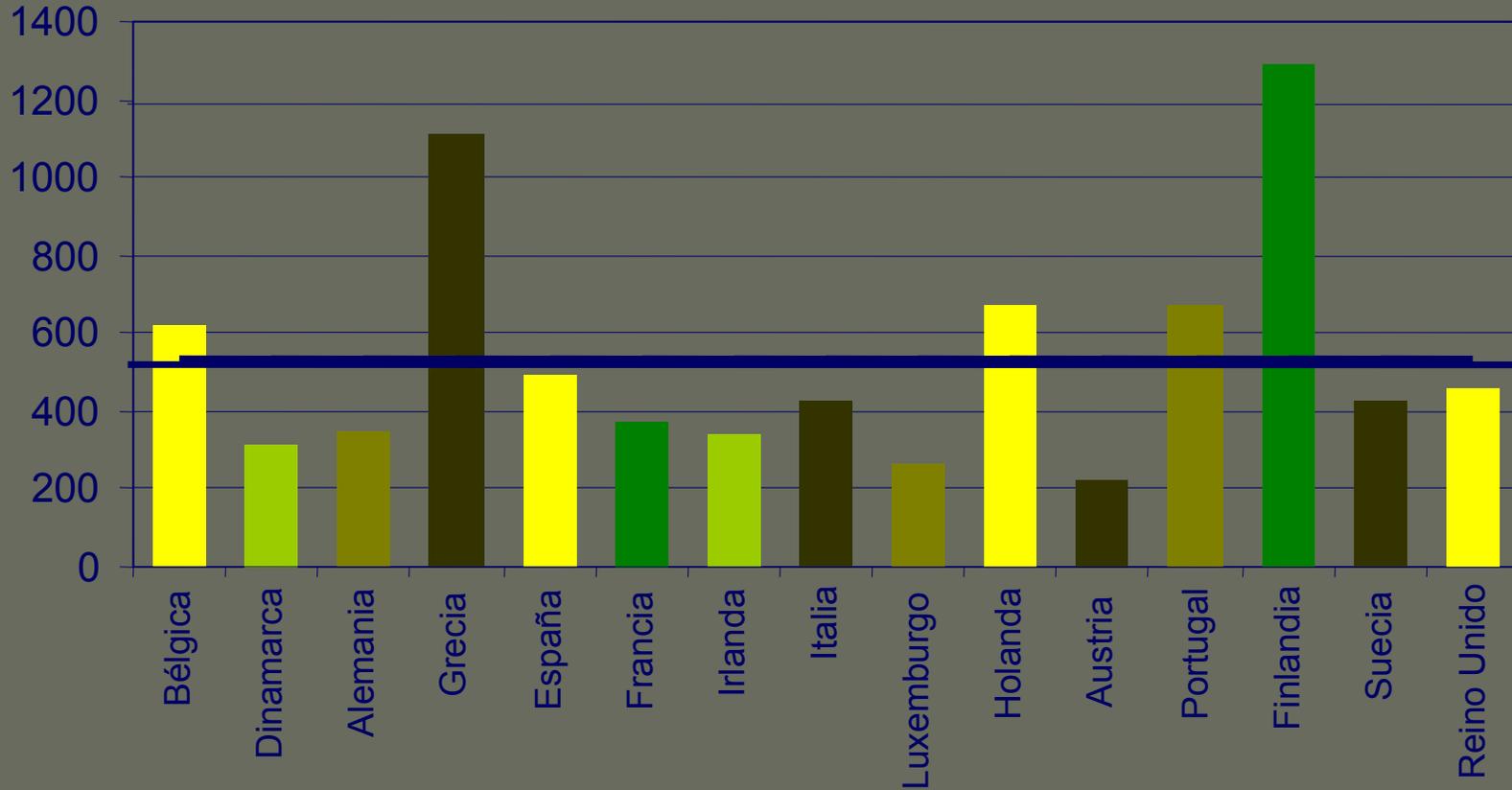
Desarrollo regional

- Las infraestructuras de transporte de alta capacidad fortalecen los polos de desarrollo y debilitan el resto del territorio
- Este efecto se agudiza con la AV por su carácter nodal

2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

No existe una relación directa entre movilidad y PIB

tm-km / 1000 ecu PIB (1996)



2. Transporte, Economía y Desarrollo Regional

Coste de oportunidad

Objetivo del Consejo de Lisboa: *“llegar a ser la economía más competitiva, dinámica y basada en el conocimiento del mundo”*

PEIT: “las inversiones en infraestructuras de transporte en España duplican hoy la media de la UE” (1,7-1,8% frente a 1-0,85% y siguen bajando)

I+D (% PIB)

	2005
UE-27	1,84
España	1,12

Gasto social (% PIB)

	2007
UE 15	27
España	20

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)

3. Análisis del PEIT en base al escenario convencional

Contradicciones y carencias generales

Entre objetivos y la evidencia empírica, respaldada por el mismo PEIT:

- “Impulsar la competitividad y el desarrollo económico” VERSUS evidencia empírica, lo que dice el PEIT, no publicar estudios contratados por Fomento
- “Fortalecer la vertebración y la cohesión territorial y social” VERSUS “las infraestructuras de altas prestaciones (...) configuran un territorio dual”; polémica sobre las tarifas del AVE
- “Lograr la adecuada inserción del sistema español (de transportes) en el ámbito europeo” VERSUS política diferencial española
- “Asegurar la sostenibilidad del sistema de transporte” VERSUS atentado contra el sentido común

3. Análisis del PEIT en base al escenario convencional

Contradicciones económicas

“La mayor inversión planificada en infraestructuras y transportes en la historia de España” . Sin embargo el PEIT dice:

- “Es necesario actuar para conseguir una disociación significativa entre crecimiento de transporte y el PIB”
- La AV “ha facilitado la concentración y centralización de la actividad económica en un número reducido de grandes núcleos”
- La AV viajeros “obliga a contar con la red convencional para mercancías, con la posible infrautilización de las dos redes y aumento de costes”
- Tener “tramos de capacidad y prestaciones desproporcionadas con respecto a la demanda real”, admitir que la malla vial es “madura” y pretender construir 6.000 Km. más

3. Análisis del PEIT en base al escenario convencional

Costes comparados

- Costes relativos mayores por Km. construido que en otros países.
- No existe el efecto “escaparate”. Sí en Francia en AV
- Costes del transporte de mercancías en AV. Euromed
- Costes de AV /km puede ser hasta 2 veces superior a los costes de las autopistas
- La proliferación de infraestructuras disparan los gastos de conservación: “muy relegados en los últimos años” (PEIT). Más de la mitad del presupuesto del PEIT en carreteras
- Demanda de transporte en España relativamente menor, debido a: renta per cápita inferior a la media de la UE15; bajo tráfico de paso por situación periférica
- Mantener un esfuerzo inversor muy alto lleva al endeudamiento y a tener costes mayores

Explicación de las contradicciones: el Gobierno pretendía un ferrocarril de “altas prestaciones”, pero las CC.AA. impusieron la AV

4. Análisis del PEIT en base al escenario **fin de la era del petróleo**

El impacto en la economía española (I)

Muy fuerte, debido a aspectos negativos:

- Dependencia de importaciones de energía: 77% (UE15, 50%); petróleo (99,5%); gas natural (99,1%)
- Petróleo: 52% del consumo energético; 30% en los principales países europeos
- Importaciones de petróleo: 2,1% del PIB en España; 1% en los principales países europeos

4. Análisis del PEIT en base al escenario **fin de la era del petróleo**

El impacto en la economía española (II)

- El consumo de petróleo crece según el PIB
- Alta intensidad energética (consumo/PIB). Ha venido creciendo, mientras que en la UE decrece
- Enorme hipoteca financiera del PEIT para realizar la transición del modelo económico y, sobre todo, de los modelos de transporte y energético

4. Análisis del PEIT en base al escenario **fin de la era del petróleo**

Cambios que **empiezan** a producirse a consecuencia de la escalada de precios del petróleo:

- Descenso de los ritmos de crecimiento de la movilidad (ejemplo, USA: viajeros en las Navidades de 2007)
- Regionalización del comercio
- Tránsito de mercancías de la carretera al barco
- Incremento de las inversiones en el ferrocarril
- Utilización de barcos más lentos
- Avances en la eficiencia
- Tránsito de viajeros del coche a los modos colectivos
- Fuerte impulso en las ciudades a los modos no motorizados

4. Análisis del PEIT en base al escenario **fin de la era del petróleo**

Cambios que **se producirán**, en general ...:

- Descenso acusado de la movilidad
- Infrautilización de la carretera, junto con enormes costes de mantenimiento
- Fuerte presión para realizar trasvase modal
- Mercancías: del camión al barco y al ferrocarril
- Viajeros: del coche a los modos colectivos y a los no motorizados
- El problema de las infraestructuras disponibles

4. Análisis del PEIT en base al escenario **fin de la era del petróleo**

Cambios que **se producirán**, en España ...:

- **El fin del PEIT**
- **Necesidad de una nueva política de transporte:**
 - Abandonar la construcción de autovías/autopistas (GB y Francia)
 - Viajeros: prioridad al transporte de cercanías en ferrocarril y utilización prioritaria de los viales metropolitanos para el transporte colectivo y los desplazamientos no motorizados
 - Mercancías: prioridad al transporte ferroviario y marítimo en larga distancia
 - Adaptar la AV a los parámetros de un ferrocarril multifuncional
 - Modernización de la red ferroviaria convencional
 - Políticas de gestión de la demanda para acelerar la transformación