fedea

PRIMER ENCUENTRO DE ECONOMÍA DEL TRANSPORTE

Desafíos de la política de transportes en España

Evaluación económica de inversiones en infraestructuras, por Ginés de Rus

Rafael Myro
Universidad Complutense de Madrid

Contenido

- La evaluación económica de las infraestructuras a través del ACB
- Los planes de desarrollo de LAV en España
- La dificultad de una política de evaluación de infraestructuras

Evaluación de infraestructuras y ACB

- Es poco cuestionable que se exija rentabilidad social a las infraestructuras.

- El ACB es un método muy depurado de evaluación de ésta. Las distinciones entre inputs y outputs son claras, también lo son las forma de medir los precios y las producciones y las condiciones en que deben ser tenidos en cuenta los efectos indirectos y adicionales.

- Sin embargo, la evidencia no muestra que las Administraciones Públicas, ni en el ámbito de la UE ni en el de cada país hayan interiorizado las exigencias de rentabilidad.

- En consonancia, tampoco se detecta un uso generalizado ni adecuado del ACB.

ACB de las LAV (1)

- La necesidad de una evaluación se hace mayor en proyectos de gran envergadura como las LAV.

- Diversos análisis han mostrado la ausencia de rentabilidad de las inversiones en éstas, debido al elevado coste de la infraestructura, de alta tecnología, y de los vehículos.

- Este coste podría elevarse al doble del precio por asiento vigente en muchos países.

- Los beneficios proceden sobre todo de ahorro en los tiempos de viaje, mayor confort, e incrementos en la demanda procedentes de otros modos de transporte, con posible disminución de la congestión.

ACB de las LAV (2)

- Con algunas asunciones simplificadoras, Ginés de Rus estima que la justificación económica de las LAV exige 10 millones de pasajeros por línea de 500 k en su primer año de operación.

- Las desviaciones de tráfico por avión apenas justifican beneficios de las LAV. Mayor es el impacto de la desviación desde el tráfico por carretera.

- En todo caso, los beneficios de estas desviaciones son mayores si hay congestión y las tarifas establecidas se encuentran por debajo de las óptimas (aunque aquí aparecen otras opciones de política económica).

- Pero las desviaciones dependen de las elasticidades precio de ambos tráficos con respecto a las LAV, que son bajas fuera de ese tramo de medias distancias en el entorno a los 500 km.

ACB de las LAV (3)

- En definitiva, la creación de nuevas LAV han de basarse en la combinación de:
  - Significativa distorsiones en otros modos de transporte que no pueden ser corregidas de otra forma.
  - Alta demanda en el corredor
  - Elevada elasticidad cruzada de demanda en los modos alternativos con respecto al cambio generalizado en costes.
  - No parece que introducción de mercancías vaya a alterar estos resultados, aunque no se suele considerar en los análisis.

MAR CANTÁBRICO
FRANCIA
ANDORRA
PORTUGAL
OCÉANO ATLÁNTICO
A CORUÑA
LUGO
OVIEDO
SANTANDER
SAN SEBASTIÁN
BILBAO
VITORIA
PAMPLONA
LEÓN
PONTEVEDRA
VIGO
OURENSE
BURGOS
LOGROÑO
PALENCIA
ZAMORA
VALLADOLID
SORIA
ZARAGOZA
HUESCA
LLEIDA
GIRONA
BARCELONA
TARRAGONA
SALAMANCA
ÁVILA
SEGOVIA
GUADALAJARA
MADRID
TERUEL
CUENCA
CASTELLÓN DE LA PLANA
VALENCIA
TOLEDO
CÁCERES
BADAJOZ
CIUDAD REAL
ALBACETE
ALICANTE
MURCIA
CÓRDOBA
JAÉN
SEVILLA
HUELVA
GRANADA
MÁLAGA
ALMERÍA
CÁDIZ
CEUTA
MELILLA
MENORCA
PALMA DE MALLORCA
ISLAS BALEARES
IBIZA
ISLAS CANARIAS
LA PALMA
TENERIFE
GOMERA
HIERRO
FUERTEVENTURA
LANZAROTE
GRAN CANARIA
RED FERROVIARIA
DE ALTAS PRESTACIONES
SITUACIÓN A SEPTIEMBRE-2010
EN SERVICIO
OBRAS
PROYECTO
ESTUDIO INFORMATIVO DIA APROBADA
ESTUDIO INFORMATIVO PENDIENTE DIA
ESTUDIO INFORMATIVO
PLANIFICADAS
GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Inversiones para 2011

- 5.187 millones
- Madrid-Extremadura-Frontera : 251
- Galicia y conexiones entre Castilla y León y el País Vasco: 1.793 millones de euros
- Corredor Mediterráneo : 1.684
- Parcialmente incluido en lo anterior: Inversión en mercancías (tráficos mixtos): 3500.

¿ Por qué no se oye el mensaje acerca de la rentabilidad de las LAV?

- AVE es un premio para los políticos, derivado de la importante relación calidad/precio del servicio ofrecido. Refleja la debilidad que existe/poseen para valorar otros aspectos de la oferta de bienes y servicios públicos.

- Bajo coste para políticos regionales, en la medida en que las infraestructuras se financien con fondos estatales o europeos. Incentivos inadecuados en los mecanismos de selección de inversiones (*funding gap*).

- Alta sensibilidad clase media respecto a la ofertas de este tipo de servicios, quizá debido al esquema impositivo y de gasto público vigente, poco favorable para ella.

- Influencia de los intereses de empresas constructoras y de industria fabricante de equipos fijos y móviles.

GRACIAS POR SU ATENCIÓN