

Análisis socioeconómico del PEIT 2005-2020

En base al escenario convencional y el escenario
fin de la era del petróleo

**ROBERTO BERMEJO
DAVID HOYOS
DAVID GUILLAMÓN**

BILBAO, DICIEMBRE 2005

CONTENIDOS

| | |
|---|-----------|
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EN LA UNIÓN EUROPEA | 4 |
| 2.1. La Política Europea de Transporte..... | 4 |
| 2.2. La Política Española de Transporte | 5 |
| 2.3. El transporte en España y en la Unión Europea: estado actual y perspectivas de futuro | 6 |
| 3. TRANSPORTE, ECONOMÍA Y DESARROLLO REGIONAL | 11 |
| 3.1. Efectos directos de la dotación de infraestructuras públicas..... | 11 |
| 3.2. Efectos indirectos de la dotación de infraestructuras públicas..... | 14 |
| 4. ANÁLISIS DEL PEIT EN BASE A DOS ESCENARIOS: BAU VERSUS FIN DE LA ERA DEL PETRÓLEO | 19 |
| 4.1. Escenario PEIT: Escenario convencional o Business-as-usual | 19 |
| 4.2. Escenario Fin de la era del petróleo | 24 |
| <i>El techo de extracciones de petróleo</i> | <i>24</i> |
| 5. CONCLUSIONES | 32 |
| 6. BIBLIOGRAFÍA..... | 35 |

1. INTRODUCCIÓN

Durante décadas los gobiernos estatales han venido defendiendo la teoría que identifica la inversión en infraestructuras de transporte – con los parámetros constructivos más altos posibles – como el principal instrumento de impulso del desarrollo. Esta teoría ha sido asumida por los gobiernos autonómicos y por los empresarios. Hasta el punto que cualquier propuesta de infraestructuras de transporte de parámetros más bajos se identifica con marginación y agravio comparativo. Pero la opinión pública no está de acuerdo con dar a las infraestructuras la máxima prioridad. Entre ocho prioridades valora a ésta como la última en la inversión pública (CIS, 2005). Por otro lado, tal teoría no es respaldada por la evidencia empírica y es contrario a la opinión de la mayoría de economistas (especialmente en la economía del transporte). El discurso político desafía el sentido común: es imposible que en sistemas sociales tan complejos como los modernos se pueda conseguir objetivos generales con una única actuación. Los sistemas complejos necesitan de actuaciones sistémicas para realizar transformaciones.

La extraordinaria exigencia de nuevas y mayores infraestructuras — asociada a unos elevados costes de construcción — desborda habitualmente la capacidad pública de financiación. De ahí que la eficiencia de las inversiones públicas deba analizarse teniendo en cuenta la escasez de recursos ante una infinidad de demandas sociales, con el objeto de optar por los proyectos con un mayor beneficio para la sociedad (en lenguaje económico, con una mayor rentabilidad social). Al mismo tiempo, la creciente falta de transparencia y rendimiento de cuentas, junto con la total ausencia de participación ciudadana en la toma de decisiones, encubre una realidad según la cual los informes técnicos se preparan para justificar decisiones que obedecen frecuentemente a supuestos criterios de rentabilidad política. Éste es, sin duda, el caso del PEIT, como intentaremos demostrar a lo largo de este estudio.

Este informe analiza la rentabilidad socioeconómica del PEIT (2005-2020) bajo dos escenarios: el primero, el escenario convencional, supone que las sociedades van seguir desarrollándose de forma lineal – tal y como ha venido sucediendo desde mediados del siglo XX –, por lo que el análisis se centra en la política de transporte que puede ofrecer un mayor bienestar y desarrollo para el conjunto de la sociedad; el segundo escenario, bajo la hipótesis de colapso del sistema energético actual (basado en los combustibles fósiles), profundiza en las implicaciones del progresivo encarecimiento del precio de los combustibles fósiles no sólo en el sistema de transporte sino en el propio sistema económico. Dadas las limitaciones del marco actual de actuación y la inminencia de problemas energéticos fundamentales, entendemos que es urgente una profunda reflexión sobre la política energética y de transportes española para el siglo XXI.

2. EL TRANSPORTE EN ESPAÑA Y EN LA UNIÓN EUROPEA

2.1. La Política Europea de Transporte

El Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (Comisión Europea, 2001) recoge los objetivos prioritarios de la política común europea en materia de transporte de cara a 2010. La Comisión pone de manifiesto los problemas originados por la congestión y el desequilibrio entre los diferentes modos de transporte, a la vez que ofrece las condiciones para su reequilibrio: conceder prioridad a las actuaciones en los puntos de estrangulamiento, asignar un papel central a los usuarios, y favorecer los modos menos contaminantes en el diseño y aplicación de políticas. De esta forma considera posible lograr varios objetivos: conseguir un progresivo desacoplamiento entre crecimiento de la economía y crecimiento del transporte, calmar la movilidad, reequilibrar el peso de los modos de transporte y mejorar la eficiencia en los desplazamientos. El Libro Blanco destaca, además, la necesidad de diseñar una política de transporte más sostenible, afirmando que “la respuesta de la Comunidad no puede ser tan sólo la construcción de infraestructuras y la apertura de mercados”. Entre las causas del desequilibrio entre los distintos modos de transporte, se destacan la falta de una política de tarificación eficiente, según la cual los precios recojan la totalidad de los costes externos generados por cada modo de transporte, una organización deficiente de la movilidad europea y el continuo retraso en la construcción de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T).¹

El documento llama especialmente la atención sobre el hecho de que el crecimiento de la congestión origina importantes pérdidas de competitividad en la economía europea, con unos costes estimados del 0,5% del PIB. Además, prevé que en el futuro estos costes aumenten hasta el 1% del PIB comunitario como consecuencia del crecimiento del tráfico, principalmente del transporte por carretera. Asimismo, es importante destacar que la Unión Europea considera de “alta velocidad” no sólo las nuevas líneas ferroviarias de 300 Km/h o más, sino también las líneas modernizadas de hasta 200-220 Km/h, e incluso las líneas nuevas o modernizadas que transcurren por territorios orográficamente adversos, cualquiera que sea la velocidad punta alcanzada.

En general se observa que la política europea de transporte presenta elementos interesantes pero, al mismo tiempo, contradicciones notables: persigue el reequilibrio modal a favor del ferrocarril destinando los mayores esfuerzos a la alta velocidad ferroviaria en el transporte de pasajeros; se plantea proyectos con costes enormes sin capacidad financiera suficiente para emprenderlos; y persigue la internalización de costes llevando a cabo

¹ La red TEN-T (Red Transeuropea de Transporte) persigue el desarrollo del mercado interior y la cohesión económica y social de los Estados miembros de la Unión Europea mediante el apoyo a la construcción de infraestructuras de transporte, principalmente las de ámbito supranacional.

acciones más bien contrarias a este objetivo (por ejemplo, manteniendo la exención del impuesto sobre combustibles al queroseno utilizado en el transporte aéreo).

Por último, la filosofía que sustenta el desarrollo de la red TEN-T parte de la idea de que la mejora en las infraestructuras contribuye a la reducción de las disparidades regionales y sociales en el seno de la Unión Europea, así como al fortalecimiento de su cohesión territorial, económica y social. En otras palabras, aumentar el stock de infraestructuras de transporte en las regiones desfavorecidas beneficia su convergencia real. Sin embargo, diversos autores han constatado la existencia de un efecto *hub* —de atracción— en las inversiones comunitarias de la red TEN-T, de tal forma que la utilidad que obtienen las ciudades centroeuropeas es significativamente mayor que la obtenida por las ciudades periféricas (Puga, 2002).

2.2. La Política Española de Transporte

El gobierno central ha venido manteniendo posturas contrarias a la Unión Europea, llegando incluso a utilizar el derecho a veto en decisiones con propósitos ambientales que afectaban directamente al transporte, como las propuestas de directivas para gravar las emisiones de CO₂ y para armonizar la fiscalidad de los combustibles. La actuación española se basa exclusivamente en la construcción de infraestructuras, con el objetivo de ser el más dotado de La UE. La carretera ha sido el modo privilegiado históricamente, en detrimento, sobre todo, del ferrocarril. Ahora se pone el énfasis en el ferrocarril, pero de alta velocidad. Es decir, bajo el inagotable argumento del “déficit histórico de infraestructuras”, España es uno de los pocos países comunitarios que apuesta por la continua ampliación de la dotación de infraestructuras de transporte.

Mientras el Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT 2000-2007) del Gobierno popular se limitaba a detallar una lista de construcción de proyectos por un valor total superior a los 100.000 millones de euros, el Gobierno socialista, tras criticar y revisar el Plan, el cambio más importante que ha incorporado en el PEIT (2005-2020) ha sido prolongar el horizonte temporal del Plan (hasta 2020) y el volumen de inversión (250.000 millones de euros). Por otro lado, a diferencia del PIT, pretende apostar por las mercancías – en los corredores *secundarios* –, pero en líneas de alta velocidad de más de 250 Km/h (a pesar que los costes de mantenimiento en estos casos se disparan, como por ejemplo en el Euromed).

2.3. El transporte en España y en la Unión Europea: estado actual y perspectivas de futuro

Como veremos más en profundidad en el apartado siguiente, el transporte produce tanto efectos directos como indirectos sobre la economía. Como sector al uso genera un porcentaje nada desdeñable de los empleos y riqueza de una economía. Sin embargo, un análisis más detallado requiere de un tratamiento diferenciado del resto de sectores. El transporte se encarga de proporcionar acceso a bienes, servicios y contacto. Puede ser considerado, por tanto, un input imprescindible para prácticamente todos los sectores de la economía. Asimismo, la forma en que se organiza el sistema de transporte determina las relaciones y los costes en que incurren los agentes en sus intercambios. Desde esta perspectiva, examinar la repercusión del sistema de transporte en la economía requiere de un enfoque que vaya más allá de la mera contabilidad de su contribución directa al PIB.

El sector transporte en España es un sector con una relativa participación directa en la generación de riqueza. En 2003 el 4% del valor añadido de la economía española tuvo su origen en el transporte. Casi en idéntica proporción, el porcentaje de empleados del sector en ese mismo año fue del 3,8%. El transporte de mercancías por carretera es el modo con un mayor peso ya que, por sí sólo, genera un 40% del valor y el 46% de los empleos del transporte. Es decir, en relación a la economía, este modo de transporte tiene un peso cercano al 1,6%. El ferrocarril, por su parte, contribuye en un escaso 0,13% al PIB y en un 0,19% a los empleos totales (INE, 2005).

Las autopistas y autovías en España pasaron de los 2.008 kilómetros en 1980, a los 9.571 en 2001. En términos porcentuales este incremento fue del 376%. Si se ponderan estas cifras por el número de habitantes y las comparamos con el resto de países de la Unión Europea², se observa que España ha pasado de ser el quinto país con menos vías rápidas a ser el segundo que más tiene, únicamente superada por Luxemburgo. Países como Reino Unido o Alemania, equiparables a España en cuanto a superficie (a pesar de tener mayor población y densidad),³ han sufrido incrementos relativos netamente inferiores.

² Únicamente UE 15.

³ Reino Unido tiene el 50% más de población y el triple de densidad que España. Por su parte, Alemania tiene el doble de población y el triple de densidad.

Tabla 1. Densidad de autopista en la UE-15

| km / millón habitantes | 1980 | 1990 | 2001 | ... | PEIT 2020 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|------------|----------------------|
| 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.

En cuanto a lo que a densidad de líneas de ferrocarril convencional se refiere, España se encuentra en una situación relativamente inferior a la de países con similares características físicas. Frente a los 103 kilómetros por cada 1.000 Km² de Alemania, o los 55 de Italia, España apenas alcanza los 29 Km.

Tabla 2. Densidad de líneas de ferrocarril en la Unión Europea

| Km/1.000 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.

Cabe destacar la pérdida generalizada de líneas del ferrocarril durante las últimas décadas a nivel europeo. En el caso de España, entre el año 1970 y 2003 la red ferroviaria ha disminuido en un 10%, lo que constituye una pérdida de 1.500 kilómetros de red. España es el cuarto país europeo que más kilómetros de vías férreas ha visto desaparecer, por detrás de Alemania, Francia y Reino Unido.

Tabla 3. **Evolución de la red ferroviaria en la UE-15 (1970-2003)**

| Km. | 1970 | 1980 | 1990 | 2003 | 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.

Por su parte, en 2002 la alta velocidad ferroviaria únicamente estaba presente en 5 países de la Unión Europea. Hasta esta fecha, las líneas construidas en España representaban el 13% del total europeo, situándose como el tercer país en cuanto a líneas por millón habitante (9,2) y como el que menor en kilómetros de líneas por millón de habitantes (0,75). Para el año 2005 España ya es el segundo en kilómetros de línea de alta velocidad exclusiva para viajeros con 1.031 Km, frente a Francia con 1.400 Km, y el primero en densidad de Km. en relación a la población (PEIT 2005).

Tabla 4. **Densidad de líneas de Alta Velocidad en la Unión Europea (2002)**

| | BE | DE | ES | FR | IT | UE |
|---------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Km. | 135 | 687 | 377 | 1395 | 259 | 2853 |
| Km./1000 km2 | 4,11 | 1,97 | 2,06 | 2,54 | 0,88 | |
| Km./habitante | 13,1 | 8,3 | 25,2 | 23,5 | 4,5 | |

Fuente: Eurostat, 2004.

El mayor número de kilómetros de autopistas y la disminución de los de ferrocarril, ponen de manifiesto la apuesta institucional por un modelo de transporte basado en el automóvil y en el camión como medios de transporte predominantes. El desvío de cantidades ingentes de recursos hacia la carretera y la fuerte desinversión sufrida por el ferrocarril convencional han tenido como consecuencia la pérdida de peso de este último como medio de

transporte. Los datos de utilización de los diferentes medios de transporte no hacen sino refrendar la idea anterior, la carretera crece a ritmos extraordinarios frente al ferrocarril, que ve perder peso en el reparto de manera paulatina pero inexorable.

En España en 2002 el 71,2% del total de pasajeros-km. se desplazaron en vehículo privado. Un 10,6% lo hicieron en autobús, un 4,5% en tren, un 1,2% en metro y un 12,5% en avión (Comisión Europea, 2004). A su vez, el uso del coche entre 1970 y 2001 creció en España un 376%, muy por encima de medios como el avión, que lo hizo un 240%, el autobús, un 146%, o el tren, que únicamente aumento un 50% (DG TREN, 2003). Estas tendencias arrojan un panorama en el que el automóvil ha sido el que mayores incrementos ha sufrido en las últimas décadas, lo cual, pone de manifiesto que el automóvil no sólo es el más utilizado sino que, además, cada vez está teniendo un mayor peso en los desplazamientos. En lo que a transporte terrestre de mercancías se refiere, en 2002 el 89% de las toneladas-km. se movieron en camión, el 6% en tren y el 4% en tubería (Comisión Europea, 2004).⁴ Una vez más la carretera se muestra como el medio más utilizado, con un relación de prácticamente 9 a 1 con el resto de modos. La evolución entre 1970 y 2001 nos muestra una realidad en la que de nuevo la carretera ha salido reforzada. El transporte de mercancías en camión creció un 407%, el realizado en barco un 460% y el ferroviario un 272%. Al igual que lo ocurrido en el transporte de pasajeros, el espectacular crecimiento del camión, unido al fuerte peso que ya tenía, han derivado en un modelo de transporte fuertemente hegemonizado por la carretera.

En la UE en el periodo 1970-2000 el número de pasajeros y toneladas se han incrementado a un ritmo anual cercano al 3%, las mercancías transportadas por la carretera han pasado de una cuota del 31% al 44% y las del ferrocarril del 21% al 8%. La carretera transporta el 79% de los viajeros, el ferrocarril el 6% y el avión el 5%. El coche domina ampliamente el transporte de viajeros por carretera. Por otro lado, las ventas de vehículos de carretera siguen creciendo a un fuerte ritmo a escala mundial: en los países emergentes el sector del automóvil crece anualmente en torno al 20%.

De llevarse a cabo los objetivos previstos en el PEIT, España contaría en 2020 con una red de autopistas y autovías de 15.000 kilómetros, pasando a ser, con 370 kilómetros de vías rápidas por habitante, el primer país de la Unión Europea en este apartado. Otros países como Italia, Francia y Alemania se situarían a más de 200 kilómetros de distancia, y Reino Unido a más de 300. En cuanto al transporte ferroviario, ningún país del mundo apuesta por

⁴ El transporte de mercancías es difícilmente comparable en términos de tonelada-kilómetro con el resto de medios de transporte. Se estima que el transporte marítimo en la Unión Europea podría constituir en torno al 10%. Por su parte, el transporte aéreo representa un porcentaje insignificante del transporte de mercancías.

la universalización de una red de alta velocidad, tal como la que se está diseñando en España. La filosofía que sustenta dicha red está claramente expuesta en el Plan Director de Infraestructuras: “la red se concibe para prestar un servicio de alta velocidad competitivo con la aviación y capaz de atender preferentemente viajes por motivos de trabajo o negocios” (Segura, 1997).

Los proyectos de alta velocidad ferroviaria del PEIT proponen que la red española alcance los 10.000 kilómetros, lo que equivale a la cifra prevista para 2020 para toda la Unión Europea (CER, 2002). España, como no podía ser de otra manera, se situaría a la cabeza de los países con este tipo de infraestructuras. Las cifras no dejan lugar dudas de la magnitud de la empresa: con 20 kilómetros de línea por cada 1000 Km² se situaría por delante de Bélgica (recordemos que España es quince veces mayor que Bélgica) que sólo llegaría a los 4,1 kilómetros por cada 1000 Km²; además se alcanzarían los 240 kilómetros de línea por millón de habitantes, por delante Francia (con un 40% más de habitantes que España) que únicamente contaría con 23 kilómetros por millón de habitantes.

La apuesta diferencialmente mayor que hace el PEIT por el ferrocarril no va cambiar decisivamente el reparto modal actual y va a acentuar la insostenibilidad del sistema de transportes y la polarización de la riqueza. El salto tecnológico que incorpora una red de alta velocidad por encima de los 200-220 km/h conlleva tres consecuencias fundamentales: una disminución muy importante de las funciones (incompatibilidad con la mayor parte de las mercancías y con los servicios regionales y de cercanías), una fuerte disminución de la eficiencia energética, y una multiplicación de los impactos ambientales (emisiones, ruido, fragmentación del territorio, etc.). Todo ello se traduce en unas infraestructuras de transporte con elevados costes para la sociedad.

3. TRANSPORTE, ECONOMÍA Y DESARROLLO REGIONAL

La relación entre transporte y economía resulta controvertida, a pesar de que generalmente se asuma (sobre todo en ámbitos políticos) que la dotación de infraestructuras de transporte tiene efectos positivos para el desarrollo económico. No obstante, una somera revisión de la literatura especializada permite cuestionar e incluso rechazar esta afirmación. Para ello, es necesario distinguir dos aspectos de la inversión en dotación de infraestructuras de transporte: los efectos directos y los efectos indirectos sobre la economía.

3.1. Efectos directos de la dotación de infraestructuras públicas

El efecto macroeconómico de la inversión en infraestructuras públicas ha sido un asunto muy controvertido entre los economistas, a pesar de que (en la presentación del PEIT al Senado) la ministra de Fomento Magdalena Álvarez no dude en afirmar que la elasticidad de la inversión pública en infraestructuras de transporte es de 1,5, es decir, que invertir 1 euro en infraestructuras públicas de transporte conlleva un incremento del PIB de 1,5 euros.⁵ La literatura especializada, por su parte, se muestra considerablemente más humilde en sus conclusiones. La evidencia empírica constata cómo si bien los primeros trabajos cuantificaron la elasticidad de la inversión pública (no necesariamente de transporte) entre 1,24 y 1,39 (Aschauer, 1989), en la actualidad se considera adecuada para la economía española una elasticidad de 1,05 (Boscá et al, 2004). Así, estos autores consideran que, a pesar de que sea indiscutible que la inversión en infraestructuras públicas incide positivamente en la productividad del trabajo y el capital privado, la ingente magnitud de recursos económicos que absorben las infraestructuras de transporte exige que estos proyectos demuestren no sólo un efecto macroeconómico positivo, sino una elevada rentabilidad social, y que ésta sea superior a otros usos alternativos. En este sentido, el coste de oportunidad de destinar 250.000 millones de euros a infraestructuras de transporte es muy elevado puesto que existen alternativas más rentables y necesarias para la economía española como son la inversión en capital tecnológico (I+D) o capital humano en donde nos situamos a la cola de los países de la OCDE (ver tabla 6). Ante la tendencia decreciente que muestra la rentabilidad del capital público en los últimos años, Boscá et al (2004: 34) concluyen: “no se deberían llevar a cabo grandes planes generales de dotación de infraestructuras, por ejemplo de transportes, sino que se deberían llevar a cabo análisis coste-beneficio de proyectos concretos. En general, la idea es que se trata más de mejorar

⁵ Diario de Sesiones del Senado, 23.06.2005.

el uso de determinadas redes, por ejemplo descongestionándolas, que de ampliarlas.” Es más, trece de los más destacados economistas lusos han criticado el proyecto de unión en alta velocidad con España de “megalómano” y señalan que estos proyectos “podrían ser catastróficos para el país porque su mérito no ha sido debidamente demostrado por estudios creíbles.” Los autores temen la emergencia de “una corriente de pensamiento que cree que la superación de la crisis puede estar en la inversión en obras públicas, sobre todo si implican grandiosos proyectos apodados, de forma conveniente, de estructurantes” (El País, 07.08.2005).

Esta opinión coincide con una corriente mayoritaria de economistas del transporte que, tras constatar que la congestión de la red viaria lejos de solucionarse empeora con la construcción de nuevas carreteras, apuesta por una gestión eficiente de la red existente mediante instrumentos económicos (tasas a la circulación de vehículos, peajes urbanos, impuestos a las emisiones contaminantes, etc.), técnicos (telemática, tecnología, etc.), de regulación (ordenación territorial y urbana, límites de velocidad, normativas, etc.), ...etc. (Hoyos, 2005). Así, la construcción de nuevas infraestructuras debe conformar la excepción y no la norma de la política de transporte, debiendo pasar los nuevos proyectos constructivos por exhaustivos análisis coste-beneficio que demuestren una clara rentabilidad social.

Como hemos mencionado anteriormente, la herramienta más utilizada para la evaluación de inversiones es el análisis coste-beneficio (ACB). En esencia, el ACB consiste en comparar el flujo de beneficios y costes para la sociedad asociados a un proyecto durante su vida útil. Si bien el criterio privado para la realización de un proyecto es la obtención de un determinado beneficio (es decir, que la rentabilidad financiera sea positiva), la inversión pública ha de maximizar el bienestar social tomando en consideración muchos otros factores además de los estrictamente financieros (económicos, sociales, ambientales, territoriales, etc.). El criterio empleado por el Ministerio de Fomento para aceptar la deseabilidad de una inversión pública en infraestructuras de transporte es que su rentabilidad social sea superior al 6%.⁶ Además, el análisis de los costes y beneficios socioeconómicos de grandes proyectos es requisito explícito de la Unión Europea a la hora de acceder a Fondos Estructurales y obligatorio en todos los proyectos que optan a ser financiados con Fondos de Cohesión.

Lo que nos encontramos al analizar el ACB de proyectos de infraestructuras de transporte en España es que en general se elaboran más para justificar una decisión tomada de

⁶ La rentabilidad social acostumbra a medirse a través de la tasa interna de rendimiento (TIR) del proyecto, que es la tasa de actualización que iguala el valor actual de los ingresos y gastos generados por la inversión realizada.

antemano que para la toma real de decisiones. Esta conclusión se basa en dos perversiones de la aplicación de esta técnica: sobrevalorar los beneficios sociales e infravalorar los costes sociales del proyecto; y construir las infraestructuras, a pesar de que la rentabilidad social no alcanza el ratio mínimo exigido. Veamos algunos elementos de la primera perversión:

- *Desviación de costes:* los proyectos constructivos acostumbran a desviarse considerablemente de lo presupuestado. En general, se suele considerar un 20%, aunque esta cifra podría quedarse corta. Por ejemplo, la terminal de Barajas, valorada en 180 millones de euros, se adjudicó por 541 millones y se estima que costará 680. Es decir, la desviación de costes se acerca al 400%. Por otro lado, el PEIT no tiene en cuenta la influencia en los costes que pueden tener factores tan decisivos como la subida del precio del crudo o del acero.
- *Costes ambientales:* los enormes efectos ambientales que tiene la construcción de carreteras, líneas de alta velocidad, puertos y aeropuertos no se incluyen en los ACBs.
- *Agotamiento de recursos naturales:* en ningún caso se contempla las enormes implicaciones de fomentar modos de transporte altamente dependientes de recursos no renovables como el petróleo.
- *Ahorros de tiempo:* en el apartado de beneficios sociales, los ahorros de tiempo acostumbran a constituir uno de los elementos clave. Sin embargo, en las carreteras se suelen considerar estáticos, es decir, constantes a lo largo de la vida útil del proyecto cuando en la realidad la congestión de las vías acaba empeorando la situación inicial. Por otro lado, aunque parece razonable valorar como un beneficio social la reducción de los tiempos de desplazamiento con respecto a, por ejemplo, el sistema convencional ferroviario obsoleto, es más que dudoso el definir un objetivo social de incremento constante de la velocidad de los desplazamientos, máxime en un sistema de tarificación que asuma todos los costes de desplazamiento. Estamos viendo que el trayecto Madrid-Sevilla crece fuertemente la demanda de los Talgos, porque la gente prefiere una rebaja sustancial del billete a un recorte no muy significativo en el tiempo de desplazamiento.

A pesar de la existencia de las deficiencias anteriores en la elaboración de estudios de rentabilidad, lo normal es obtener resultados de rentabilidad muy inferiores al 6% de referencia, tal como muestra la tabla 5. En estos casos, sin embargo, se sigue adelante aduciendo su carácter “estratégico.”

Tabla 5. **ACB de algunos corredores de alta velocidad ferroviaria en España**

| 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 |
| | | Alta Velocidad con parada en | |
| alternativa 3 | -3,23% | Braga | Xunta de Galicia, 2001 |
| alternativa 4 | -3,06% | Alta Velocidad Vigo-Oporto | Xunta de Galicia, 2001 |

Fuente: Elaboración propia.

En definitiva, nos encontramos con que ninguno de los ACB de líneas de alta velocidad resulta en rentabilidades socialmente aceptables. Es más, si la más cercana a una rentabilidad mínima es la conexión entre las ciudades más densamente pobladas del Estado, Madrid-Barcelona, difícilmente acarrearán beneficios para la sociedad conexiones de alta velocidad entre Palencia-Santander, Cuenca-Albacete o Granada-Almería. Los enormes costes de construcción de este tipo de infraestructuras hacen prácticamente inviable la rentabilidad de las líneas de alta velocidad. Prueba de ello fue la suspensión de pagos de la empresa que gestiona el túnel bajo el canal de la Mancha, que conecta dos de las ciudades más pobladas de Europa: París y Londres.

3.2. Efectos indirectos de la dotación de infraestructuras públicas

La inversión pública en infraestructuras de transporte tiene, además de los efectos directos mencionados, unos efectos indirectos sobre la economía general y sobre el modelo de desarrollo regional. Como hemos mencionado en el apartado anterior, el transporte es un sector especial para la economía puesto que sirve de medio para el resto de actividades. Es precisamente por su condición de medio para lograr un mayor bienestar social, y no un fin en sí mismo, por lo que desde la economía del transporte se considera que la importancia del transporte en una economía avanzada no reside tanto en su aportación al PIB como en su eficiencia para el resto de actividades. Y, dado que los medios representan

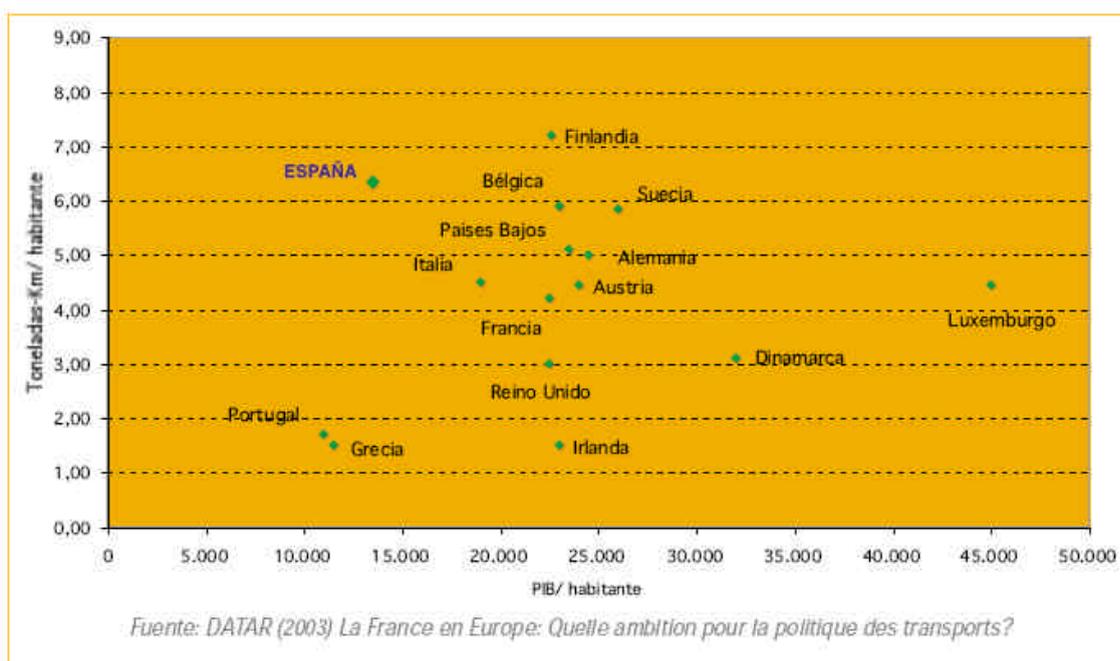
un coste para la economía, su minimización permitiría avanzar hacia una mayor eficiencia económica.

En este sentido, lejos de considerar que la dotación de infraestructuras de transporte favorezca el crecimiento económico, los economistas del transporte vienen destacando desde hace tiempo los efectos negativos del desmesurado crecimiento del transporte (hipertrofia) en las economías más avanzadas. En el caso español, los costes externos del transporte se han valorado en más del 10% del PIB (INFRAS/IWW, 2000). Así, tras una somera revisión de la literatura de la economía del transporte, encontramos escasa evidencia de que la construcción de nuevas infraestructuras pueda generar una mayor actividad económica; más bien provocaría una simple redistribución de las actividades económicas preexistentes (Sanz, 2001). Es más, el influyente Informe SACTRA de 1999 (informe del Consejo Asesor de Transporte del Gobierno británico) llegaba a la conclusión de que romper el crecimiento continuado del transporte podría beneficiar la economía (SACTRA, 1999).⁷ Se confirmaba, por tanto, la existencia de un umbral de transporte a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la actividad económica. Por su parte, tras constatar que la mejora en las infraestructuras de transporte italianas había acelerado el proceso de desindustrialización del sur del país, la Comisión Europea concluía: “es evidente que las inversiones de transporte no lograrán por sí solas reducir las disparidades de desarrollo” (Comisión Europea, 1998).

El siguiente gráfico pretende ilustrar la idea de que mayores niveles de transporte no nos sitúan ante economías más fuertes. Con unos niveles de renta per cápita similares a los de Grecia y Portugal, España transporta tres veces más mercancías. Por el contrario, países como Dinamarca se sitúan en niveles de riqueza que duplican la media española transportando la mitad. En definitiva, los países con una mayor intensidad en transporte de mercancías no son los que presentan unas mayores tasas de crecimiento en la Unión Europea. Más aún, el objetivo comunitario y de la OCDE de calmar el crecimiento de la movilidad, o, dicho de otro modo, de desvincular el crecimiento del transporte del crecimiento económico —actualmente crece muy por encima del PIB—, lleva implícita la idea del efecto negativo sobre el crecimiento. La citada conclusión se pone asimismo de manifiesto desde el momento en que los Estados miembros de la Unión Europea, con la única excepción de España, se planteen un crecimiento moderado de las infraestructuras de transporte.

⁷ El primer informe de SACTRA, publicado a finales de 1994, influyó de tal manera en la política de transportes británica que los 500 proyectos de nuevas carreteras planificados en 1995 se redujeron a 37 en 1998 (Bárcena y Segura, 2002).

Gráfico 1. Transporte de mercancías (t-km) en función de la renta per cápita



Fuente: MFOM, 2004.

Por último, es necesario analizar la relación entre dotación de infraestructuras públicas y desarrollo regional. En este sentido, los modelos que ofrece la *nueva geografía económica* sugieren que 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, sino que, al mismo tiempo, facilitan que empresas de la región más rica provean a la más pobre a distancia, dañando las posibilidades de desarrollo endógeno de la región relativamente atrasada (Puga, 2002; Comisión Europea, 1998). Es más, según la propia Comisión Europea, los países periféricos parecen ganar con la red TEN-T en términos absolutos, aunque no necesariamente en términos relativos. De esta forma, la brecha en accesibilidad relativa entre el centro y la periferia refuerza la posición de las regiones centrales como nodos de transporte.

A pesar de que las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad son relativamente recientes, existen algunos estudios que han intentado evaluar sus efectos para la sociedad y el desarrollo regional. En general, nos encontramos con que los efectos de las infraestructuras de alta velocidad sobre el desarrollo regional son, cuando menos, discutibles. Previamente, no obstante, es importante destacar dos características fundamentales de la alta velocidad ferroviaria que condicionan sus efectos para el desarrollo regional: su elevado coste de construcción y su marcado carácter nodal (Bermejo, 2004). A diferencia de lo que ocurre con las carreteras, sólo las ciudades que

constituyen un nodo de la red ganan accesibilidad; los puntos intermedios la pierden. Como veremos a continuación, mientras que el elevado coste de los proyectos dificulta que obtengan rentabilidades (financieras, económicas o sociales) suficientes, su carácter nodal tendrá efectos negativos en la vertebración del territorio.

Por otro lado, puesto que la alta velocidad ferroviaria no es apta para la mayor parte de las mercancías, no parece probable que afecte de manera importante a la localización industrial. No ocurre lo mismo con la localización de empresas de servicios y sedes centrales, donde existe evidencia empírica de la concentración de estas empresas en unos pocos grandes centros urbanos. Éste es el caso de Estados Unidos y Francia, donde la puesta en marcha de la línea de alta velocidad entre París y Lyon llevó a varias sedes hacia la capital francesa. La inauguración de esta línea a principios de los años ochenta también tuvo repercusiones en la economía regional: si bien no tuvo efectos significativos en la localización industrial, aumentaron los viajes diarios, aunque las estancias en hoteles se redujeron (Nash, 1991). En lo que se refiere a España, algunos estudios advierten de la posibilidad de que la línea Madrid-Barcelona empuje a grandes empresas a localizarse en la capital (Puga, 2002). Desde el punto de vista económico, apostar por líneas de alta velocidad agudiza los desequilibrios existentes en las inversiones en áreas urbanas y no urbanas, y genera escasos eslabones productivos (principalmente ligados al exterior, con lo que se agrava el déficit de la balanza de pagos), pero apenas supone un gran impulso al empleo (Fundicot, 1996).

Tras su análisis de los efectos de la red TEN-T en el desarrollo regional, Puga (2002) concluye que es probable que la apuesta por conexiones ferroviarias de alta velocidad favorezca los nodos principales de la red y es improbable que facilite el desarrollo de nuevos centros de actividad en los nodos secundarios, y mucho menos en las zonas comprendidas entre nodos. En otras palabras, las infraestructuras de alta velocidad podrían tener un efecto negativo en el desarrollo regional, si unos menores costes de transporte se traducen en una mayor concentración de la actividad económica en las regiones relativamente más avanzadas. Se consolidaría, de esta forma, un modelo territorial polarizado tendente a fortalecer aún más la privilegiada posición de los grandes centros urbanos.

Por último, todo lo dicho viene refrendado por el objetivo de la estrategia socioeconómica aprobada en Consejo de Lisboa (2000): lograr que la economía de la UE se convierta en la “más competitiva y dinámica (...) basada en el conocimiento”. No es la inversión en infraestructuras de transporte la que van a conseguir este objetivo, sino la dedicada a I+D y educación. En este terreno España se encuentra muy retrasada en relación con la UE15. La UE 15 duplica el ratio español de porcentaje del PIB dedicado a I+D y su ratio de

educación es también muy superior, tal como se puede ver en la tabla. Por el contrario, el porcentaje del PIB dedicado a infraestructuras de transporte duplica el de la UE15 (1,7-1,8% del PIB, mientras que el comunitario ha bajado del 1% al 0,85%).

Tabla 6. **Porcentaje PIB dedicado a I+D y Educación**

I+D (% PIB)

| | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| UE-15 | 1,86 | 1,9 | 1,93 | 1,98 | 1,99 |
| España | 0,89 | 0,88 | 0,94 | 0,95 | 1,03 |

Gasto público dedicado a educación (% PIB)

| | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 |
|--------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| UE 15 | 5,04 | 4,97 | 5,09 | 5,22 |
| España | 4,50 | 4,42 | 4,41 | 4,44 |

Fuente: Eurostat, 2004.

4. ANÁLISIS DEL PEIT EN BASE A DOS ESCENARIOS: BAU VERSUS FIN DE LA ERA DEL PETRÓLEO

4.1. Escenario PEIT: Escenario convencional o Business-as-usual

En este apartado vamos a abordar un análisis de los contenidos principales del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT 2005-2020). El punto de partida no puede ser otro que los objetivos que se propone, esto es: impulsar la competitividad y el desarrollo económico, fortalecer la vertebración y cohesión territorial y social, garantizando la accesibilidad homogénea en todo el territorio, asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes, restablecer el equilibrio de los distintos modos de transporte y, por último, lograr la adecuada inserción del sistema español en el ámbito europeo, incluyendo la mejora de las conexiones con nuestros vecinos.

Tabla 7. 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% |

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

La tabla muestra que la inversión prevista es de unos 250.000 millones de euros. El PEIT tiene como objetivos principales construir 6.000 Km. de autovías y autopistas y 9.000 Km. de líneas férreas de alta velocidad (más de 250 Km/h), de los cuales unos 1.000 serán para viajeros exclusivamente y el resto líneas mixtas. Para ello se considera necesario mantener el citado ritmo de inversión realizada en los últimos años. Los objetivos citados suponen que España se convierta en 2020 en el primer país de la UE15 en Km. de autopistas/autovías y en alta velocidad exclusiva para viajeros (unos 2.000 Km.). La sociedad estatal francesa está en práctica bancarota y no es probable que construya muchas más líneas de este tipo, si llega a construir alguna. Además, como hemos visto en

el apartado 2, España contaría con el 50% de la red de alta velocidad ferroviaria de la Unión Europea.

En primer lugar, es necesario resaltar las numerosas y graves *deficiencias* que, a nuestro juicio presenta este plan. Entre otras, destacan cinco:

- nos hallamos ante un plan de infraestructuras y no ante un plan sobre política de transportes.
- no se analiza la rentabilidad económica y social del plan, se da por hecho. Esta premisa no demostrada le lleva al Gobierno a decidir invertir el doble que la media comunitaria.
- no se definen los objetivos de reparto modal que se pretende alcanzar.
- no se explican las opciones adoptadas: dedicar lo que considera como corredores principales (y el de Galicia, que no lo es) a alta velocidad exclusiva para viajeros; poner como límite inferior de alta velocidad los 250 Km/h.
- no se explica cómo se van a producir los flujos de mercancías, ya que las líneas exclusivas para viajeros suponen obstáculos que en algunos casos aparecen como insalvables. En otros casos las mercancías deberán realizar largas desviaciones para llegar a sus destinos.

A su vez, las deficiencias anteriores llevan al plan a incurrir en numerosas *contradicciones entre los objetivos y los medios* planteados para lograr estos objetivos:

- Entre “impulsar la competitividad y el desarrollo económico” y la evidencia empírica y la opinión de la mayoría de los economistas del transporte, tal y como hemos visto. Más adelante analizaremos las contradicciones en que incurre el PEIT en este campo al plasmar el pensamiento oficial y el crítico, como si constituyeran un conjunto coherente.
- Entre “fortalecer la vertebración y la cohesión territorial y social” y la realidad: “las infraestructuras de altas prestaciones son menos permeables para el conjunto del territorio: restringen sus accesos a unos pocos nodos y, con ello, configuran un territorio dual: de ahí surge la tensión creciente entre estándares funcionales de acceso (tener pocos enlaces y estaciones) y las reclamaciones locales” (PEIT, 2004: 25).
- Entre “asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes” y duplicar líneas férreas, apostar por la alta velocidad ferroviaria (el consumo de energía es proporcional a la velocidad al cuadrado), seguir la escalada de construcción de autovías y autopistas, fortaleciendo así el tráfico de carretera y, con ello, nuestra dependencia del petróleo y haciendo imposible cumplir con el compromiso de Kyoto.

- Entre el objetivo de “restablecer el equilibrio entre los distintos modos de transporte” y no definir objetivos de reparto modal. Sólo se mencionan vaguedades y se muestra un enfoque selectivo, contradictorio con el objetivo general: “Promoción del desarrollo de una función central por parte del ferrocarril en el sistema intermodal de transporte de viajeros y mercancías, en los ejes y corredores de transporte con demanda elevada” (PEIT, 2004:62). Según el PEIT (2005:11), “el objetivo es conseguir una mayor cuota de mercado del ferrocarril en España para el transporte de mercancías”. Pero el PEIT no puede reequilibrar el reparto modal de forma significativa entre la carretera y el ferrocarril, porque sigue impulsando la carretera y apuesta por un ferrocarril elitista.
- Entre “lograr la adecuada inserción del sistema español (de transportes) en el ámbito europeo” y el que nadie se conecte con nosotros con parámetros constructivos tan altos. Las conexiones francesas por ferrocarril son de parámetros inferiores a los españoles y seguirán siéndolo, tal como se ha visto en la última reunión hispano-francesa sobre transporte. Por su parte, Portugal retrasa su apuesta por la alta velocidad (en el contexto del techo del petróleo el escenario más probable es la suspensión).

Análisis socioeconómico

Numerosos fragmentos del PEIT (2004) que recogen la experiencia ponen en cuestión la premisa de la *bondad económica y social de las infraestructuras de transporte*:

- Contradicción entre la bondad económica proclamada por el PEIT – “la mayor inversión planificada en infraestructuras y transportes en la historia de España” (PEIT, 2005: 2) – y los resultados. Según el PEIT (2004: 21), la alta velocidad “ha facilitado la concentración y centralización de la actividad económica en un número reducido de grandes núcleos (así lo apuntan algunos estudios sobre los efectos del AVE Madrid-Sevilla o el TGV París-Lyon, con un debilitamiento de las áreas de menor potencia en beneficio de las áreas dominantes)”.
- Contradicción entre desarrollar un plan faraónico de infraestructuras – porque genera crecimiento económico y aumenta la competitividad – y proclamar la necesidad de calmar el tráfico: “es necesario actuar para conseguir una disociación significativa entre crecimiento del transporte y el PIB” (PEIT, 2004: 22). En el apartado dedicado a medidas de gestión de la demanda – al que apenas se dedican cuatro líneas – se incluye el objetivo de “disminución de la intensidad del transporte en la economía al valor medio de la UE-15 (en términos de ton-km/PIB) en 2020” (PEIT, 2004: 37).

- Contradicción entre apostar por la alta velocidad exclusiva para viajeros y afirmar que “estas líneas introducen una evidente rigidez en el esquema futuro de la red ferroviaria, al utilizar parámetros que no permiten el tráfico mixto y obligar por ello a contar con la red convencional para mercancías, con la posible infrautilización de las dos redes y el aumento de costes de administración de la infraestructura que ello implica” (PEIT, 2004: 88).
- Contradicción entre criticar la política de proliferación de infraestructuras del PP – “conviven tramos de capacidad y prestaciones desproporcionados con respecto a la demanda real, con otros obsoletos o desfasados respecto a los parámetros de calidad y seguridad actualmente requeridos” (PEIT, 2004: 21) – y seguir con la misma política: alta velocidad y vías de gran capacidad para todos. Se han construido las conexiones fundamentales de vías de gran capacidad, así que a lo que queda por construir se le puede aplicar, en general, el citado análisis.
- Contradicción entre apostar por la cohesión social y propugnar un modelo ferroviario elitista. Los elevados costes de construcción y explotación de las líneas de alta velocidad se traducen en unas tarifas más cercanas a competir con el transporte aéreo que con el transporte por carreteras. A ello habría que añadir la citada polarización de la actividad económica que provocan. En consecuencia, la alta velocidad ferroviaria provoca una redistribución negativa de la renta, ya que subvenciona los viajes de una minoría de rentas altas, que son los usuarios habituales de la misma. De ahí la presión social por reducir las tarifas. A esto hay que añadir la pérdida de bienestar que provocan los costes externos del transporte de carretera valorados en el 10% del PIB español, que aumentarán sustancialmente si se cumplen los objetivos del PEIT.

Por otro lado, es necesario destacar importantes factores de la realidad española que determinan costes de construcción y de gestión ampliamente mayores que los tienen los principales países europeos.

En relación con los costes de construcción nos encontramos con dos factores diferenciales. En primer lugar, nos encontramos con *costes relativos mayores por Km. construido* que los habituales en los países más desarrollados de Europa (Reino Unido, Países Bajos, Holanda, Alemania, etc.). Ellos son países predominantemente llanos, mientras que la orografía española es muy montañosa. Además, en la apuesta por la alta velocidad de Francia se pretendía crear un escaparate por la venta de tecnología ferroviaria francesa (Alstom), es decir, había una rentabilidad añadida. En segundo lugar y salvo el caso francés, en la UE15 la política dominante ha sido la de modernizar, mientras que en España

la proliferación de la alta velocidad está llevando a realizar una construcción nueva (mucho más cara), duplicando las líneas.

Los costes de gestión son, también, claramente superiores. Si bien los países más desarrollados de Europa tienen densidades de población que se encuentran entre las mayores del mundo, no así España, por lo que la dispersión geográfica de los principales núcleos de población aumentan los costes de desplazamiento. La *demanda de transporte en España es relativamente menor*. Dos factores justifican esta afirmación: su renta per cápita es manifiestamente más baja que la renta de los países de referencia; y España ocupa una posición geográfica periférica, muy alejada de los grandes corredores de transporte, lo que supone un bajo transporte de paso. Por último, los costes de mantenimiento son claramente más altos. Al menos, tres factores lo justifican: la duplicación de líneas ferroviarias y el contar con mayor dotación relativa (y absoluta en el futuro) de autovías y autopistas; el intento de compatibilizar AV y mercancías dispara los costes de mantenimiento, como se está viendo en el Euromed; y el lamentable estado del ferrocarril convencional obliga a invertir fuertemente en el, aunque no sea más que por seguridad. Este factor diferencial aparece en el PEIT: “los escenarios de financiación de infraestructuras deberán tener en cuenta las necesidades crecientes de gastos en conservación, muy relegados en los últimos años” (PEIT, 2004: 149). Por ello, establece que del 25% del presupuesto dedicado a carreteras, más de la mitad (12,9 puntos) se destina a la conservación de autovías y autopistas (PEIT: 2005: 3).

Por último, el Estado tendrá que endeudarse, lo cual supone nuevos costes, debido a su decisión de mantener un esfuerzo inversor doble que el comunitario, y todo ello en el contexto del reciente acuerdo sobre presupuestos comunitarios para el septenio 2007 – 2013. La fuerte disminución en este periodo de los fondos comunitarios, y la más que previsible pérdida de ellos a partir de 2013, nos convertirá a partir de esta fecha en contribuyentes netos a las arcas comunitarias. “El apoyo que desde las Presupuestos Generales del Estado se pueda dar al esfuerzo inversor para suplir la posible reducción de estos fondos (los europeos) (...) podría exigir un incremento de las fuentes de financiación extra presupuestaria, en caso de querer mantener los niveles de inversión” (PEIT, 2004: 156). El objetivo del PEIT de compensar la pérdida de fondos comunitarios aumentando la inversión privada no es suficiente para evitar el citado endeudamiento, ya que los fondos comunitarios representan el 20% del total de esta inversión.

El PEIT pretende fortalecer la inversión privada, hasta alcanzar este 20% en 2020. Ésta ha venido creciendo hasta alcanzar el 15,2% en el periodo 2000-2003, pero se concentra en carreteras (autopistas), puertos y aeropuertos, porque la inversión en ferrocarril no es rentable (tal como reconoce la Unión Europea). Esta solución, además de ser insuficiente

para compensar la pérdida de fondos comunitarios, traslada a la sociedad los costes de amortización y los beneficios privados (que no se internalizan en las infraestructuras financiadas por el Estado).

En definitiva, el documento encargado de justificar la necesidad de invertir 250.000 millones de euros en nuevas infraestructuras de transporte, el PEIT 2005-2020, contradice sistemáticamente las propias premisas en que se basa. Ésta es la diferencia más notable que podemos encontrar entre la política de infraestructuras del anterior partido en el poder, el Partido Popular (PP), y el actual, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE). Siendo demagógico y alejado de las necesidades del país, lo cierto es que el discurso del PP carecía de fisuras. El discurso del PSOE, por el contrario, es confuso dado que pretende dar la imagen de que se ha cambiado de política aunque, en esencia, comparte la misma visión. Es decir, contempla la misma filosofía de fondo – alta velocidad para todos y ritmo fuerte de construcción de vías de gran capacidad puesto que son importantes motores de desarrollo económico – pero, al mismo tiempo, incorpora el discurso crítico. Así, teóricamente convierte en ejes de su discurso la sostenibilidad y el reequilibrio modal, si bien justifica tales pretensiones con una propuesta de sostenibilidad alejada del sentido común y no establece objetivos evaluables de reequilibrio modal.

4.2. Escenario Fin de la era del petróleo

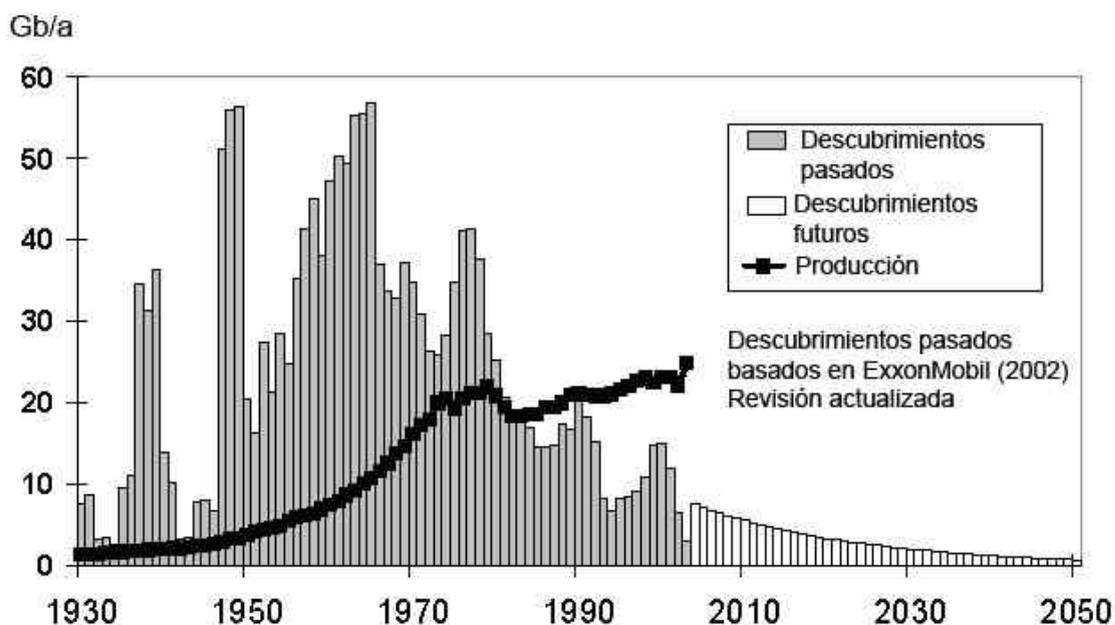
El techo de extracciones de petróleo

La energía ha determinado el desarrollo y la supervivencia o muerte de las civilizaciones. La civilización industrial se ha construido gracias a los combustibles fósiles y, en especial, al petróleo, por tener una alta densidad energética, ser fácilmente extraíble, manejable y transportable. El paradigma dominante afirma que los recursos naturales son ilimitados, gracias al desarrollo científico-técnico y a la acción del mercado, que tiende a sustituir el uso de recursos escasos por otros abundantes. Pero esta civilización está entrando en crisis por la inminencia del techo de extracciones de petróleo, al que seguirá a medio plazo el del gas natural. Esta crisis no tiene precedentes, por lo que es difícil prever su magnitud y duración. Lo que sí se puede anticipar es que la civilización que emergerá se basará en un nuevo paradigma y en un modelo económico que será mucho menos insostenible que el actual.

Los expertos en petróleo predicen el techo en base a la teoría de Hubbert y a la experiencia de décadas de estudio del comportamiento de los países petroleros. La teoría de Hubbert establece que las curvas de descubrimientos de nuevos yacimientos y de extracciones

tienen una forma de campana, y que unas décadas después de que la primera curva alcanza el techo lo hace, así mismo, la segunda curva. La causa es que llega un momento en el que el consumo supera el petróleo nuevo y, a partir de aquí, cada vez es mayor la fracción de petróleo consumido procedente de yacimientos antiguos. La curva de nuevos descubrimientos alcanzó su techo en 1964 y ahora tiene una caída tendencial alrededor del 5% al año. Desde 1978 no se han descubierto yacimientos gigantescos y la mayor parte de los hallados son los denominados grandes (500 millones de barriles), pero estos han descendido a cero en los dos últimos años. Más de la mitad de las extracciones actuales provienen de yacimientos que tienen más de 40 años (ASPO Newsletter, 2004; Zittel y Schindler, 2004).

Gráfico 2. La brecha creciente

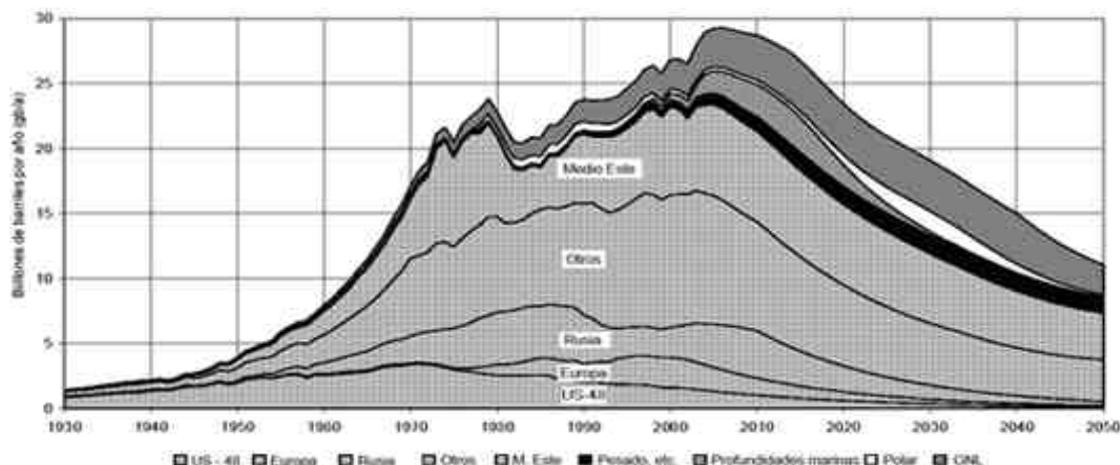


Fuente: ASPO Newsletter 2004 setiembre: 3

El techo de los descubrimientos lleva inexorablemente al desfase entre petróleo descubierto y consumido, el cual empezó en 1981. Los expertos estiman ahora que sólo uno de cada seis barriles consumidos procede de nuevos yacimientos. Esta dinámica pone de manifiesto que estamos cerca del techo de extracciones, que se produce aproximadamente cuando se ha consumido la mitad del recurso. La mayor parte de los países petroleros han sobrepasado este techo, lo cual ha ocurrido entre 30 y 40 años después del techo de los

descubrimientos. Campbell (2005) estima que de los 65 países que tienen petróleo convencional, 46 han sobrepasado ya el techo.

Gráfico 3. La imagen general del agotamiento



Fuente: ASPO Newsletter 2004, setiembre

El momento del techo depende de diversas variables: comportamiento de la demanda, ritmo de agotamiento de los yacimientos existentes y magnitud de los nuevos descubrimientos. La tabla muestra que un nutrido grupo de expertos prevén que el techo se producirá alrededor de 2010. Los dos primeros estiman que el techo de la curva de extracciones tiene forma de meseta corta.

Tabla 8: Estimaciones de la fecha para el techo del petróleo

| |
|--|
| Baktiari (ex director explotación y prospección de la compañía nacional de petróleo de Irán): 2005 |
| Campbell (ex vicepresidente de Total y fundador de ASPO) se pregunta si ha sido en 2005 |
| Simmons (presidente del Banco de Inversiones en Energía Simmons & Company International): en cualquier momento |
| ASPO: 2010 |
| CONOOC (compañía china de petróleo): 2010 |
| Skrebowski (editor de Petroleum Review, ODAC): 2010-2012 |
| Al Hussein (ex director explotación y prospección de ARAMCO): 2012 |
| Merrill Lynch: 2010-2015 |

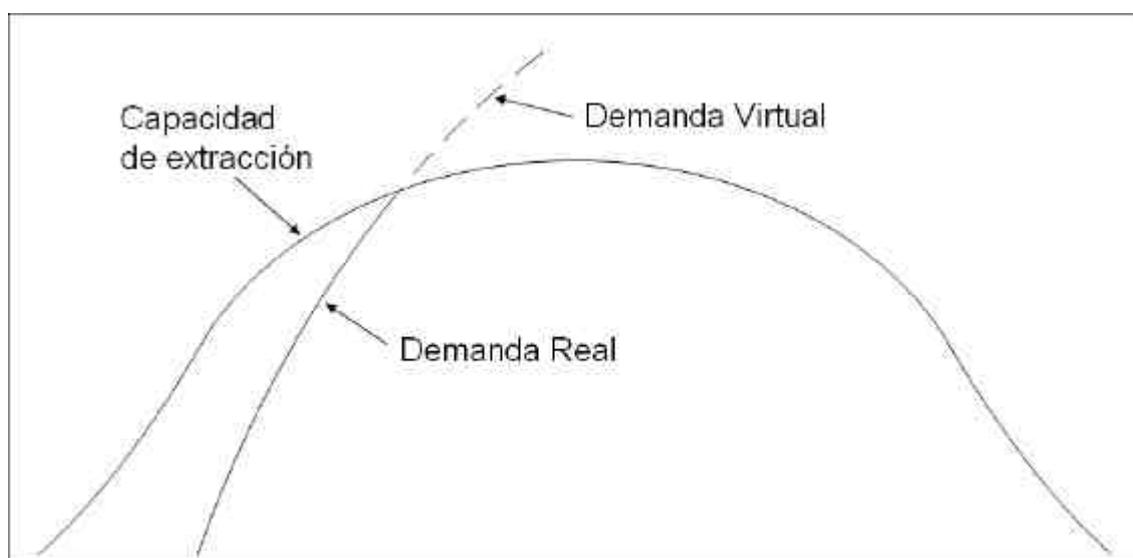
Fuente: elaboración propia

Una vez alcanzado el techo, los expertos estiman que las extracciones disminuirán a un ritmo anual del 3%. Pero el petróleo disponible para los países importadores se reducirá a un ritmo mayor, debido al incremento de la demanda interna en los países exportadores. En

los principales países exportadores (Arabia Saudita, Irán, Irak, Nigeria, etc.) la demanda crece de forma particularmente rápida a consecuencia del crecimiento desbordado de la población.

La gran mayoría de los analistas coinciden en que la escalada de los precios del petróleo es debida a que la oferta no puede seguir el crecimiento de la demanda. Lo cual se ha traducido en que el excedente de oferta (que tradicionalmente se ha mantenido entre 4 y 6 Mb/d) se ha reducido a 1,5-2 Mb/d y la mayor parte del mismo (que lo tiene Arabia Saudita) es de tan mala calidad que sólo unas pocas refinерías lo pueden tratar. A medida que nos vamos acercando al techo el excedente de oferta en relación a la demanda se va reduciendo, tal como muestra la figura 4. Esto produce una escalada en los precios, en un contexto de cada vez más frecuentes y agudos repuntes coyunturales, debidos a fenómenos aleatorios que producen desajustes puntuales entre oferta y demanda. Las razones de los repuntes son picos de consumo estacionales (en el invierno y verano del norte) y reducciones coyunturales de la capacidad de extracción, unas veces por motivos políticos (guerras, sabotajes, huelgas, etc.) y otras por efecto de fenómenos climáticos (como huracanes en zonas petroleras). Resulta evidente que ya estamos en la fase de pretecho. Se multiplicó por cuatro el precio entre principios de 1999 y 2005. Se produjeron fuertes repuntes de los precios en octubre de 2004 (más de 56 \$/b) y en abril de 2005 (más de 58 \$/b). Y en agosto de 2005 el barril superó los 70\$ en el mercado de Nueva York, mientras que en el mercado europeo rozó los 69\$. La razón de este repunte fue el huracán Katrina, pero antes ya había alcanzado los 65\$.

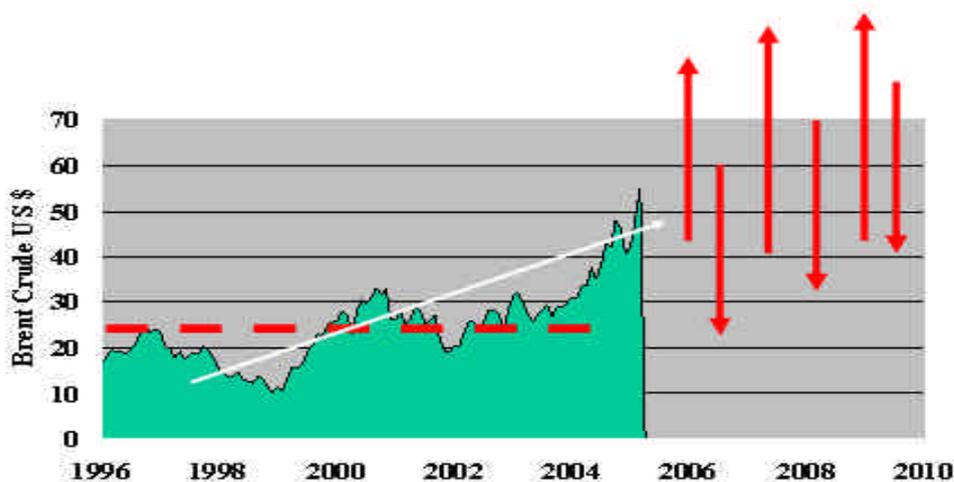
Gráfico 4. Desfase entre oferta y demanda.



Repercusiones generales del techo

La experiencia histórica nos muestra que cuando se alcance el techo se producirá un crecimiento explosivo del precio del petróleo. Una idea de la magnitud de la subida nos la da la evolución de su precio en las dos crisis anteriores. El 19 de octubre de 1973 el precio del barril subió de 3 a 5 dólares y para Navidad había alcanzado los 11,65 dólares (42 dólares de 2004). A finales de la década de los 70 la revolución jomeinista provocó un fenómeno semejante. En 1980 subió a 35,69 dólares (82 dólares de 2004). En ambos casos, el desajuste entre oferta y demanda fue del 5-7% y sólo duró unos pocos meses (McKillop, 2004). La diferencia del próximo techo del petróleo es que el desajuste será permanente y creciente. Por ello, algunos analistas prevén precios superiores a 200 dólares, en un contexto de gran volatilidad, como muestra el gráfico 5. Esta dinámica traerá consigo una situación caótica, caracterizada por una gran crisis económica, inestabilidad política y muy posiblemente conflictos armados generalizados por el control del petróleo remanente. La magnitud de la crisis y del consecuente periodo de transición depende de qué elemento del binomio cooperación/confrontación predomine. Este periodo será inevitablemente largo. Un estudio para el Departamento de Energía de EE.UU. llega a la conclusión que la sustitución de las gasolinas por otros combustibles necesitará de al menos 20 años (Hirsh y otros, 2005: 64).

Gráfico 5. Repercusiones en los precios del techo del petróleo



Fuente: Campbell (2005)

El impacto del techo del petróleo sobre la economía será particularmente intenso en la economía española, debido a sus problemas estructurales, que en esencia son: fuerte dependencia del petróleo, ineficiencia energética, y reforzamiento del papel de la construcción como sector tractor de la economía. La economía española es la más dependiente de petróleo de todas las economías europeas (52% del consumo energético, cuando la dependencia de las economías europeas más importantes se sitúa en torno al 30%), excepto Portugal, Grecia, Chipre y Malta. Este hecho es debido al enorme predominio del transporte de carretera y la menor cuota relativa del consumo de gas natural (en torno al 16%). Su dependencia de la importación de combustibles fósiles es enorme: carbón (64,5%), petróleo (99,5%) y gas natural (99,1%). Estos datos determinan una alta dependencia energética (77%, frente al 50% de la Unión Europea) y que las importaciones de petróleo representen el 2,1% del PIB, frente al 1% de la mayor parte de los países europeos.

Repercusiones en el transporte

Resulta indudable que el actual flujo internacional de personas y mercancías, lejos de seguir incrementándose de forma muy rápida, se reducirá drásticamente, proceso que obligará a evolucionar hacia modelos económicos descentralizados. Como media, un incremento del 10% en el precio se traduce en un aumento de los costes totales de transporte del 4%. Desde finales de 2003 al momento actual el barril ha pasado de 30\$ a unos 60\$, produciendo un aumento de los costes de transporte del 40%. Un barril a 100\$ tendría un efecto de triplicar el arancel medio mundial (4,5% del valor de las mercancías), lo que supone la eliminación de los recortes de aranceles producidos en los últimos 45 años. Un estudio del Banco Mundial, que examina la relación entre comercio y costes de transportes de 103 países, llega a la conclusión de que la duplicación de los costes reduce el comercio un 50% (Rubin y Tal, 2005).

La escalada de los precios del petróleo obligará a disminuir fuertemente las tasas de movilidad. La proximidad de los servicios y del lugar de trabajo y el acceso al sistema de transporte colectivo determinarán, en gran medida, el lugar de la compra de vivienda. Se primará vivir en ciudades densas y de tamaño medio, que garanticen cortos desplazamientos para ir a trabajar, para comprar, para acceder a servicios, etc. Los modos de carretera y aéreo se verán fuertemente impactados por ser totalmente dependientes del petróleo y por ser los menos eficientes. Al mismo tiempo, se puede prever que se producirá una fuerte presión para transportar mercancías por barco y tren, pero estos modos tendrán una capacidad limitada de absorber la demanda a corto y medio plazo, después de medio siglo de abandono en la mayor parte de los países.

En 2003 en España el transporte consumió el 41% del total de la energía de la economía (en Europa el 32%). Si atendemos únicamente a los datos de energía de origen petrolífero, la proporción de consumo de este tipo de energía por parte del sector transporte fue del 73% (en Europa el 69%). Dentro del sector transporte, la carretera destaca por su alto consumo de productos petrolíferos, en torno al 60% de los utilizados por toda la economía tanto en Europa como en España, y un 84% de los del sector transporte. A escala mundial el 90% de la energía consumida por el transporte procede del petróleo. En España y en la Unión Europea este porcentaje es aún mayor: representa el 98%. Asimismo, destaca el aumento del consumo entre los años 1985 y 2003: mientras el consumo de petróleo por parte del transporte en España creció un 143%, en Europa lo hizo un 55%. (EUROSTAT, web)

Tabla 8: Total de energía, petróleo y transporte

| | Españ | 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% |

Fuente: Eurostat. Web.

El PEIT agudizará los problemas estructurales de la economía española: aumentará la ya fuerte dependencia del petróleo, la ineficiencia energética, y reforzará el papel de la construcción como sector tractor de la economía, alejándola aún más de la economía del conocimiento, que constituye el núcleo de la Estrategia económica de la UE. Estos problemas resultan particularmente graves en el escenario del techo del petróleo, por lo que el PEIT tendrá que ser abandonado muy posiblemente antes del final de esta década.

Pero el momento en que esto ocurra va a tener especial trascendencia. Cuanto más se retrase el cambio de modelo de transporte, más dinero se habrá despilfarrado en un sistema equivocado, más costoso será transformar la infraestructura ferroviaria construida para hacerla multifuncional y más endeudado estará el Gobierno. Obligará a hacer costosas adaptaciones en las líneas de alta velocidad y a modernizar la obsoleta red convencional, para convertirlas en receptores de cantidades masivas de pasajeros y mercancías procedentes de la carretera. Serán enormes los costes de mantenimiento de más de 10.000 Km de autovías y autopistas. No hay que olvidar que el asfalto es un subproducto del

petróleo. Y lo que es más grave, el Estado habrá hipotecado gran parte de la capacidad financiera para hacer las transformaciones que también requerirán otros sectores fuertemente impactados por el techo del petróleo, como el sector energético, turismo, industrial, etc.

Lo más preocupante de esta situación es que el PSOE tiene constancia de la proximidad del techo, pero no actúa en consecuencia. Destacados miembros del PSOE se han manifestado públicamente en este sentido (y otros, miembros del aparato, en privado), pero este partido no se atreve a realizar los necesarios cambios radicales en las políticas sectoriales ante el temor de que tengan un elevado coste político. Temor no justificado, a la luz de los resultados de una encuesta del CIS publicada en octubre de 2005. En el aspecto que interesa aquí se pide valorar de 1 (la más alta valoración) a 8 (la menor) para mostrar las prioridades de gasto del Estado entre 8 capítulos. Destacan sanidad (2,48) y educación (2,90). Después vienen protección al desempleo (4,25), pensiones (4,41) y seguridad ciudadana (4,54). Infraestructuras es el capítulo menos valorado (5,86), incluso por detrás de cultura (5,85) y protección del ambiente (5,73).

Además, empiezan a surgir gobernantes, como el Primer Ministro francés o el gobierno de Nueva Zelanda, que se atreven a decir que estamos en el final de la era del petróleo y anuncia políticas transformadoras. El Gobierno sueco ha decidido eliminar el uso de todos los combustibles fósiles para 2020, bajo los argumentos del cambio climático y el futuro agotamiento de los combustibles fósiles.

5. CONCLUSIONES

El PEIT se presenta a la sociedad como un plan que, dado su carácter “estratégico”, no requiere análisis de rentabilidad social, lo cual pone en cuestión la eficiencia en la utilización de los recursos públicos. Tras varias décadas *vendiendo* los efectos mágicos para el crecimiento económico de las grandes infraestructuras de transporte, parecía que la clase política había consolidado un estado de opinión en la población que asociaba la carencia de las mismas con subdesarrollo y marginación. Sin embargo, la reciente encuesta del CIS muestra que la población le da, entre 8 opciones posibles, la menor importancia a las infraestructuras, por lo que habría que sacar la conclusión de que la fuerte presión que se está haciendo desde las CC.AA. sobre el gobierno central para su pronta construcción está protagonizada, sobre todo, por la clase política, los empresarios y los medios de comunicación controlados por ambos estamentos.

El análisis del PEIT en base al escenario convencional muestra que no hay evidencia empírica que lo sustente, que va contra la opinión de los más destacados economistas del transporte y que va a agudizar los problemas estructurales de la economía española, hipotecando su futuro. El modelo de permanente ampliación de la oferta de infraestructuras de transporte está agotado. Se constata el continuo descenso de la inversión en infraestructuras de transporte en la UE15. Lo cual se traduce: en la renuncia a planes de multiplicación de carreteras, como ocurrió en el Reino Unido; en el recorte de planes de desarrollo de alta velocidad ferroviaria, como sucede en Francia; o en los sucesivos retrasos en el desarrollo de planes, como el anuncio de Portugal de la moratoria de la alta velocidad.

Por otro lado, el discurso del PEIT es profundamente contradictorio. Se alaba la importancia del plan para el desarrollo económico, pero se incorpora el discurso crítico que se ha ido desarrollando en los últimos años. Algunos apuntan que la razón de este discurso esquizofrénico se encuentra en que el objetivo original de Fomento fue crear una red ferroviaria moderna y multifuncional (el llamado ferrocarril de altas prestaciones), pero la presión de las Autonomías obligó a mantener la política del PP de alta velocidad para todos.

Disminuir la inversión y gestionar la demanda de transporte constituye actualmente la opinión unánime de los expertos europeos en transporte. En una carta reciente a la Comisión Europea, estos expertos solicitan que la euroviñeta incluya todos los costes externos del transporte. Abordar conjuntamente los problemas de congestión y ambientales que se suceden en las carreteras españolas requiere medidas de regulación y tarificación de infraestructuras. En palabras de la OCDE (2003), la combinación de tasas y regulación

permitiría alcanzar un mayor rendimiento económico junto a la reducción de emisiones contaminantes. Además, es necesario apostar por modos de transporte más sostenibles, como son el transporte por ferrocarril y el transporte marítimo, y poner especial atención en el transporte de mercancías. Lo cual sólo se puede conseguir de manera eficiente mediante un plan de modernización continua de la red convencional de ferrocarril. Esto es lo que han venido haciendo los países más exitosos en la captación de viajeros y mercancías en el transporte ferroviario como Suiza.

El PEIT representa el peor escenario posible para la economía española. Lejos de solucionar los problemas actuales del transporte, contribuirá a agudizar estos y otros problemas estructurales de la economía española. En primer lugar, porque aumentar permanentemente la oferta de nuevas infraestructuras no hará sino multiplicar el volumen de transporte de pasajeros y mercancías (lo cual dificultará aún más su gestión futura). En segundo lugar, porque la economía española seguirá perdiendo competitividad mientras sea el sector de la construcción su principal elemento tractor. La evidencia empírica muestra los modelos económicos basados en la construcción son efímeros y su abrupta caída suele llevar a la quiebra al sector financiero y sumir a la economía en una profunda crisis, como en Japón en la década pasada. Los costes externos del transporte restarán bienestar a la sociedad por encima del 15% del PIB anual. En tercer lugar porque fomenta un modelo territorial aún más polarizado en torno a las grandes ciudades españolas. Y, por último, el PEIT no sólo no contribuirá a la sostenibilidad del transporte sino que hará imposible que el cumplimiento del compromiso internacional de Kyoto.

Sin embargo y tal como hemos visto en el apartado anterior, el escenario convencional no se cumplirá. El único escenario real es el del techo del petróleo. El cual no sólo echa por tierra las posibilidades de llevar a cabo el PEIT sino que exige de nuestros dirigentes políticos una auténtica visión estratégica que permita realizar transformaciones radicales, especialmente de los sectores de transporte y energético, y potenciar una economía del conocimiento. Esto supondría: reducir la inversión en infraestructuras a los parámetros de la UE 15 y dedicarla básicamente a modernizar la red ferroviaria existente; y dedicar los fondos restantes a la construcción de un modelo energético basada en la eficiencia, en las energías renovables y en el hidrógeno, y a potenciar la inversión en I+D y en educación. Cuanto más tiempo se mantenga el PEIT, menos tiempo quedará para realizar las transformaciones necesarias antes del techo (aumentado la magnitud de su impacto), mayor será el consumo de petróleo, mayor será el despilfarro de recursos económicos y, en consecuencia, menores los fondos disponibles para realizar las transformaciones mencionadas.

Destacados políticos del PSOE ha defendido en público, algunos lo han hecho en privado, la proximidad del techo del petróleo, pero el gobierno socialista no adopta ninguna medida porque temen la reacción de la población. Sin embargo, y tal como hemos visto, algunos gobiernos tienen el coraje de informar a la población. Esto es lo que ha hecho Dominique de Villepin, Primer Ministro de Francia: “hemos entrado en la era post-petróleo (...) hay que mirar de frente a la realidad” y “sacar todas las consecuencias”.

6. BIBLIOGRAFÍA

- ASCHAUER, D.A. (1989a): 'Is public expenditure productive?', *Journal of monetary economics*, 23, marzo, pp. 177-200.
- ASCHAUER, D.A. (1989b): "Public investment and productivity growth in the Group of Seven", *Economic Perspectives*, 13 (5), pp. 17-25.
- BÁRCENA, Juan, y Paco SEGURA (2002): "El mito de las infraestructuras", *El Ecologista*, primavera.
- BOSCÁ, J.E., ESCRIBÁ, J. Y MURGUI, M.J. (2004): 'Efectos macroeconómicos de las inversiones en infraestructuras públicas'. Jornadas sobre el PEIT. Madrid, 2004.
- BERMEJO, Roberto (2005) *La gran transición hacia la sostenibilidad. Principios y estrategias de economía sostenible*, Los Libros de la Catarata, Madrid.
- (2004): *Análisis de rentabilidad del proyecto de la 'Y' vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa*, Cuadernos Bakeaz, 63. Bilbao.
- CAMPBELL, COLIN (2005): *The Second Great Depresión. Causes & Responses*, ASPO Ireland, www.peakoil.ir
- CER (2002): *High Speed trains in Europe*. Encontrado el 1 de octubre de 2005 en: <http://www.cer.be/content/listpublication.asp?level1=932&level0=928>.
- CIS (CENTRO DE INVESTIGACIONES SOCIOLOGICAS) (2005): *Barómetro de octubre. Avance de resultados*. Estudio nº 2622. Octubre 2005.
- COMISIÓN EUROPEA (1998): *Cohesión y transporte*. Comunicación de la Comisión al Consejo, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones. COM (1998) 806 final. Bruselas.
- (2001): *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad. Libro Blanco*. COM (2001) 370 final. Bruselas.
- (2003): *European Union. Energy and Transport in figures. Statistical pocketbook 2003*. Comisión Europea. Dirección General de Energía y Transporte. Luxemburgo.
- (2004): *European Union. Energy and transport in figures.2004*. Comisión Europea. Dirección General de Energía y Transporte. Luxemburgo.
- (2005): *Report on the Green Paper on Energy*, www.europa.eu.int/comm/energy
- E EA (EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY) (2001): *Road Freight Transport and the Environment in Mountainous Areas. Case Studies in the Alpine Region and the Pyrenees*. Informe técnico nº 68.
- EUROSTAT (2001): *Transport and Environment. Statistics for the Transport and Environment Reporting Mechanism (TERM) for the European Union*, Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- (2004): *Everything on transport statistics*. Comunidades Europeas. Luxemburgo.
- FUNDICOT (ASOCIACIÓN INTERPROFESIONAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO) (1996): *Alta velocidad y ferrocarril en España*, Comisión de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Medio Ambiente de la Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio.
- HOYOS, DAVID (2005) "La internalización de externalidades del transporte por carretera: un análisis crítico" en: *VII Congreso Nacional de Economía: Europa en una economía global. Estrategias para el siglo XXI*. A Coruña, 28, 29 y 30 de septiembre de 2005.
- HIRSCH, R. L. Y OTROS (2005): *Peaking of World Oil Production: Impacts, Mitigation, & Risk Management*. Washington, Department of Energy
- INE, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (2005): www.ine.es

- INFRAS/IWW (2000): *External Costs of Transport. Accidents, Environmental and Congestion Costs in Western Europe*, Zurich/Karlsruhe, UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles).
- INGLADA, Vicente, y Pablo COTO (2003): *Rentabilidad social de proyectos de inversión: el caso del tren de alta velocidad*.
- MAS, M., Y MAUDOS, J. (2003): *Infraestructuras y crecimiento regional en España diez años después*, Universitat de Valencia/Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas.
- MCKILLOP, A. (2004): "Energy transition and final energy crisis", *Oil & Gas*, octubre.
- MINISTERIO DE FOMENTO (1997): *Estudio informativo del proyecto de Nueva Red Ferroviaria del País Vasco*, Madrid, Ministerio de Fomento.
- (2004): *Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte*. Documento propuesta, diciembre de 2004.
- NASH, Chris (1991): "The Case for High Speed Rail", *Investigaciones Económicas*, XV (2), 337-354.
- NIJKAMP, Peter, Barry UBBELS y Eric VERHOEF (2002): *Transport Investment Appraisal and the Environment*, Rotterdam/Amsterdam, Tinbergen Institute (Tinbergen Institute Discussion Papers, 02-104/3).
- OCDE (ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICO) (2002): *Road Travel Demand. Meeting the Challenge*, París, OCDE.
- PUGA, Diego (2002): "European Regional Policies in Light of Recent Location Theories", *Journal of Economic Geography*, 2 (4), 373-406.
- ROMERO, Manuel (2001): "Evaluación económica de inversiones en infraestructuras", *Revista Valenciana de Economía y Hacienda*, 3, 47-70.
- RUBIN, J. Y BUCHANAN, P. (2005): "Advancing the Timetable for \$199/Barrel Oil", *Monthly Indicators*, www.cibcwm.com/research
- RUS, Ginés de (2001): *Análisis coste-beneficio*, Barcelona, Ariel.
- y Vicente INGLADA (1993): "Análisis coste-beneficio del tren de alta velocidad en España", *Revista de Economía Aplicada*, 3 (1), 27-48.
- y Vicente INGLADA (1997): "Cost-Benefit Analysis of the High-Speed Train in Spain", *The Annals of Regional Science*, 31, 175-188.
- Javier CAMPOS y Gustavo NOMBELA (2003): *Economía del transporte*, Barcelona, Antoni Bosch.
- SACTRA (STANDING ADVISORY COMMITTEE FOR TRUNK ROAD ASSESSMENT) (1999): *Transport and the Economy*, Londres, HMSO.
- SANZ, Alfonso (2001): "El mito de las redes transeuropeas: transporte y sostenibilidad en la Unión Europea", en Francisco ALDECOA (coord.): *Redes transeuropeas y el modelo federal de la Unión Europea: una visión desde Euskadi*, Madrid, Marcial Pons, Ediciones Jurídicas y Sociales.
- SEGURA, Paco (1997): *Informe sobre el Tren de Alta Velocidad en el Estado español*, Comisión de Infraestructuras de COMADEN.
- SKREWOSKY, C. (2005): "Megaprojects October 2005 Update", *Petroleum Review* october
- VAN WEE, Bert, Robert VAN DEN BRINK y Hans NIJLAND (2003): "Environmental Impacts of High-Speed Rail Links in Cost-Benefit Analysis: A Case Study of the Dutch Zuider Zee Line", *Transportation Research*, Part D 8, 299-314.
- VICKERMAN, Roger (1997): "High-Speed Rail in Europe: Experience and Issues for Future Development", *The Annals of Regional Science*, 31, 21-38.
- ZITTLE, W. Y SCHINDLER, J. (2004): "The Countdown for the Peak of Oil Production has Begun, but what are the Views of the Most Important International Energy Agencies", www.ibst.de