

ESTUDIO HISTÓRICO DE INVERSIONES DEL GRUPO FOMENTO EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

En el presente documento se constatará que, partiendo de datos oficiales acerca de inversiones en infraestructura ferroviaria, referentes a la próspera década que acaba de finalizar, obtenemos datos al respecto la CA de Galicia similares a los de CCAA como Andalucía, Castilla y León, y Valencia. Además, llegaremos a la conclusión de que, **en circunstancias estándar, se tardaría 24 años en terminar las líneas actualmente en construcción (2034)** (LAV Santiago-Lubián y Eje Atlántico).

Se tardaría otros 22 años más en terminar las LAV pendientes (2034-2056), (LAV importantes: Ourense-Vigo, Coruña-Ferrol, Vigo-frontera y otras como Coruña-Lugo, Ourense-Lugo y eje por Verín). En total suman 46 años, lo que nos lleva a **afirmar que hasta el año 2056 no se finalizarían las LAV en territorio gallego**.

Si nos vamos a un escenario muy favorable y optimista, al ritmo de inversiones de Cataluña, **tardaríamos 13 años en terminar las LAV en construcción**, es decir en el año **2023**. El resto de las LAV se finalizarían 12 años más tarde, en **2035**.

Evidentemente, si se adoptase la propuesta de trazado alternativo Lubián-Ourense por el eje Verín-Xinzo, esos plazos, sin ser esplendidos, disminuirían considerablemente: **en un escenario estándar, estaríamos finalizando las LAV en construcción en 13/14 años, en torno a 2023. En un escenario optimista en 7 años**, es decir en 2017.

Pasamos a detallar las premisas y los datos en que nos hemos basado para realizar el presente análisis.

CONTEXTO: EL GRUPO FOMENTO Y LOS CONDICIONANTES DEL ESTUDIO.

El Grupo Fomento tiene varios componentes. Nos vamos a centrar únicamente en los que se refieren al ferrocarril: DGIF Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (antes DGF), ADIF (antes GIF), y SEITT. Todos ellos son los encargados de invertir en la construcción de obra nueva ferroviaria.

El objetivo del análisis que vamos a realizar, es conocer la trayectoria de la inversión del Grupo Fomento en ferrocarril en nuestro país, durante una década que, no olvidemos, fue muy próspera, para establecer una proyección futura a partir de los datos obtenidos. Para ello debemos de tener en cuenta varios condicionantes producidos a lo largo de este año 2010, que de no ser valorados adecuadamente podrían producir distorsiones en la conclusión final:

-La crisis de la deuda que nos obligó en el mes de mayo, siguiendo las recomendaciones UE/FMI, a fuertes recortes en las inversiones del Estado. Se han anunciado además nuevos recortes en los PGE 2011. En palabras del ministro, la crisis derivará en un fuerte ajuste, que durará varios años.

-La decisión del ministerio de Fomento, de priorizar la inversión ferroviaria. Teniendo en cuenta que las inversiones generales en una primera aproximación se reducirán a la mitad, en proporción carreteras y ferrocarriles se reducirían a la mitad también. Pero siguiendo la medida anunciada por Fomento, el presupuesto de carreteras derivará al ferrocarril. **Por lo que es probable que las cifras de inversión en ferrocarril no se vean muy perjudicadas** y se encuentren en valores próximos a los de la última década.

-Según el ministro la evolución de la inversión nos situará en niveles de los años 2004 o 2005. Debemos tener esto en cuenta a la hora de fijarnos en las tablas. También debemos de tener en cuenta que los datos de los dos últimos años son altos. Esta circunstancia se produce por un gran aumento del déficit público. Evidentemente en un escenario normal de contención del déficit serían menores.

-Otro detalle a tener en cuenta es que con la peseta, al tener el BDE independencia, se producían devaluaciones, lo que permitía que en plazos largos, de muchos años, las cantidades altas fuesen más llevaderas, al depreciarse el valor de la moneda con el tiempo. El escenario ha cambiado, el euro tiene una política de no devaluación, marcada por el BCE. Además es una moneda que tiende a subir a lo largo del tiempo. Por esto se puede prever que en cualquier inversión elevada en LAV que dure muchos años, esta política de no devaluaciones, hará que el esfuerzo no disminuya con el tiempo, debido al peso a largo plazo que el euro ejerce sobre la inversión.

LICITACIONES Y ADJUDICACIONES DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA DEL GRUPO FOMENTO EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

Recordemos que las cifras de inversión en infraestructuras ferroviarias no se componen solamente de alta velocidad, sino se refieren al ferrocarril en general. Aunque en el presente estudio nos interesa solamente la AV, no es posible discriminar los datos en las fuentes, por lo que tomaremos las cifras generales. Tengamos en cuenta que la inversión en LAV siempre es menor que los datos reseñados, aunque prácticamente la totalidad de la inversión en obra nueva se dedica a AV.

Primero establecemos un histórico de una década en caso de las licitaciones, y 8 años en las adjudicaciones (no se ha podido conseguir datos más antiguos). El objeto es establecer una media, para proyectar lo que sería una inversión anual de tipo medio.

LICITACIONES GRUPO FOMENTO (M°+OOAA+EPPPEE)	
Año	Inversión en infraestructura ferroviaria
1999	1.407
2000	1.599
2001	2.975
2002	2.600
2003	3.324
2004	2.568
2005	3.647
2006	5.327
2007	5.892
2008	6.834
TOTAL	36.173
Media año	3.617
Pág. del PDF [1]	61/46

ADJUDICACIONES GRUPO FOMENTO (M°+OOAA+EPPPEE)	
Año	Inversión en infraestructura ferroviaria
2002	2.284
2003	3.168
2004	1.921
2005	1.402
2006	4.372
2007	4.291
2008	5.758
2009	3.400
TOTAL	26.596
Media año	3.325
Pág. del XLS [2]	1

Como vemos, obtenemos una cifra de inversión media anual en obra nueva ferroviaria, cercana a los 3.500 millones de euros. Si nos fijamos en la diferencia entre licitaciones y adjudicaciones, podemos ver que hay una pequeña variación de 3.617 a 3.325 millones de euros. Se trata de un 8% de diferencia. Por lo que consideraremos que cuando hablamos del monto de licitaciones, las adjudicaciones serán inferiores en un 8% aproximadamente.

Esta proyección nos servirá más adelante, debido a que en los resultados segregados por CCAA, no tenemos datos detallados de adjudicaciones, y deberemos basarnos en datos de las licitaciones producidas. No podemos ser rotundos en la proyección, pero teniendo en cuenta que la serie histórica es de una dimensión razonable, lo podemos considerar un dato fiable.

Ahora intentaremos ver que cantidad de esa inversión anual media le podría corresponder a Galicia basándonos en dos variables conocidas, como son población y PIB, (sería adecuado incluir rentabilidad social, equilibrio territorial y cohesión como variables añadidas, pero como su cálculo es complejo las obviaremos por el momento).

Correspondencia de Galicia en % sobre el total nacional			
	España	Galicia	%
Población	46.950.000	2.800.000	5,96%
PIB	1.089.000.000	56.300.000	5,17%

Calculamos la media de porcentajes y obtenemos un 5,57 %. Si eliminamos los decimales, se redondea a un 6%. A los datos de inversión media obtenidos antes (3.617 y 3.325), le aplicamos ese porcentaje y obtenemos 217 y 199 M€. Como el dato objetivo es el de las adjudicaciones, obtenemos una media de unos 200M€ anuales de inversión media en ferrocarril en Galicia.

Recuperamos el dato de la inversión pendiente en las obras en construcción en territorio gallego: el eje atlántico y la LAV entre Santiago y Lubián. Asumimos una cifra de 7.716 M€ según el estudio de costes de la LAV [3] (recordemos que el ministro ha cifrado el importe pendiente de gastar entre Olmedo y Santiago en aproximadamente 8.000 M€).

Dividimos los 7.716 del monto pendiente, entre los 200 M€ de la inversión media anual, resultando 38,6 años.

Si se produjese una inversión del Grupo Fomento en Galicia **en estos parámetros, se tardaría alrededor de 39 años en terminar estas obras** (Santiago-Lubián y eje atlántico).

Si sumamos el resto de LAVs pendientes (Ourense-Vigo, Coruña-Ferrol-Lugo, Vigo-Frontera Portugal, Ourense-Lugo, y LAV por Verín) obtenemos un pendiente de 6.976 M€. El resultado, un total 34,8 años.

Es decir, si asumiésemos este cálculo, todas las LAV de Galicia tardarían unos 74 años en estar terminadas. Nos vamos al año 2084.

Si como se quiere hacer ver, intentásemos terminar en 2015 las LAV gallegas en construcción, tendríamos que multiplicar la inversión por 7,8. Es decir, en Galicia **estaríamos acaparando el 47 de la inversión nacional durante 5 años**. Evidentemente eso es imposible porque para las restantes 16 CCAA quedaría un 53%. Es decir, sin ponderar, le correspondería un 3,3% a cada una.

No olvidemos que aparte de las carreteras, que se han retrasado, hay otras obras que quedan pendientes de terminar, con lo que entran en competencia en tiempo e inversión, en un horizonte de 2015: la LAV al País Vasco/Irún, la LAV a Extremadura/Lisboa, las LAV a Murcia, La Rioja, Cantabria, Asturias, el eje Mediterráneo, y el eje transversal andaluz, entre otros. [Anexo IV]

LICITACIONES DESAGREGADAS POR CCAA DE LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

Intentaremos aproximarnos más a los datos desagregados, haciendo un análisis por CCAA. No podemos contar con datos de adjudicaciones, por lo que trabajaremos con los de licitaciones, reducidos en un 8% (ello nos permitirá acercarnos al importe de las adjudicaciones).

Licitaciones en infraestructuras ferroviarias del Grupo Fomento por CCAA						
Año	Andalucía	Castilla León	Cataluña	Galicia	País Vasco	Valencia
1999	161	34	237	79	43	17
2000	67	32	556	188	136	57
2001	517	398	420	73	39	41
2002	61	13	47	151	79	20
2003	200	76	256	189	37	318
2004	271	78	318	807	73	257
2005	254	253	722	429	64	1.115
2006	460	111	1.041	629	568	121
2007	628	785	1.971	267	380	310
2008	733	917	968	629	13	994
Total	3.352	2.697	6.536	3.441	1.432	3.250
Media	335	270	654	344	143	325
Media - 8%	308	248	601	317	132	299
Pág. del PDF [4]	88/16	179/149	192/168	231/225	280/301	205/187

En 2009 las licitaciones en Galicia fueron de 782 millones [6]

Como podemos observar en la tabla, las licitaciones medias en Galicia son similares a las de Andalucía, Castilla y León y Valencia. Recordemos que en este periodo, se han construido las LAV Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Madrid-Valladolid y Córdoba-Málaga.

Ahora realizaremos la proyección entre los datos de esta tabla y las inversiones pendientes de realizar en Galicia, 7.716 M€ para las obras en construcción, y 6.976 M€ para las obras pendientes [3]. **Obtendremos los años que se tardaría en realizar las LAV gallegas según las inversiones que han obtenido las diferentes CCAA en la última década:**

Años que se tardaría en terminar las LAV gallegas con la inversión de la última década de diferentes CCAA						
	Andalucía	Castilla León	Cataluña	Galicia	País Vasco	Valencia
Media - 8%	308	248	601	317	132	299
Años pendientes LAV Santiago-Lubián + eje atlántico	25	31	13	24	59	26
Años pendientes resto LAV Gallegas	23	28	12	22	53	23
Total pendiente todas las LAV Gallegas	48	59	24	46	112	49

Observamos que, según los datos desagregados, en la CA de Galicia se obtiene una mejora sobre la proyección nacional realizada anteriormente. Recordemos también que hemos recogido datos de CCAA importantes, que obtienen buenas inversiones.

Según los datos de las inversiones ferroviarias en la CA de Galicia en los 10 últimos años, vemos que siguiendo la tendencia media, **se tardaría 24 años en terminar las líneas en construcción (2034)**. 22 años más en terminar las pendientes (2034-2056). Lo que totaliza 46 años: **hasta 2056 no se finalizarían todas las LAV gallegas**.

Con los datos de las otras 3 CCAA, la proyección es parecida. En las demás, el Gobierno del País Vasco cofinancia sus LAV con el central, por eso obtenemos diferencia en los resultados. En el caso de Cataluña los datos mejoran. Pero no olvidemos que es difícil obtener continuamente un ritmo de inversiones así, ya que es una comunidad que multiplica por 2,7 el número de habitantes con respecto a Galicia, y el PIB por 3,6. Además es la sede de la segunda capital más importante de España, con lo que este dato conlleva.

Aun así, **con los datos de Cataluña**, teniendo en cuenta que la pasada fue una década próspera, y que la presente será una década de crisis, obtenemos que **a ese ritmo de inversión, se tardaría 13 años** en terminar las obras en construcción (LAV Santiago-Lubián + eje atlántico), **es decir en 2023**. **El resto de las LAV se terminarían 12 años más tarde, en 2035**.

Si la inversión fuera la mitad de los años a ritmo estándar, y la otra mitad a ritmo de Cataluña, tendríamos que se tardaría 18,5 años (12+6,5), a mediados de 2028. El resto otros 17 años (11+6), mitad de 2045.

Evidentemente, si se adoptase la propuesta de trazado alternativo Lubián-Ourense, esta cantidad de años se reduciría aproximadamente a la mitad, ya que el coste se reduce en más de 3.500 millones[12]. El importe pendiente sería de 4.183, en vez de 7.716.

AÑOS PENDIENTES POR TRAZADO ALTERNATIVO						
	Andalucía	Castilla-L.	Cataluña	Galicia	País Vasco	Valencia
Media - 8%	308	248	601	317	132	299
Años pendientes LAV Santiago-Lubián + eje atlántico	14	17	7	13	32	14

En resumen, en un escenario estándar, las LAV gallegas en construcción nunca estarían finalizadas antes del año 2030. En caso de un escenario muy favorable, lo cual es improbable, se terminarían las obras pasado el primer cuarto de la próxima década. Y todo con la condición de no invertir en las otras LAV gallegas, *ya que cada 1.000 millones invertidos en otra LAV, como por ejemplo Ourense-Vigo, provocarían un retraso de aproximadamente dos años* (en un escenario favorable, en uno estándar más de 3 años).

Con lo que llegamos a la conclusión de que es prácticamente imposible, que por el trazado oficial de San Mamede, la LAV Santiago-Lubián y el eje atlántico estén terminados antes de mitad de la década de los años veinte del siglo XXI.

Madrid 26 de julio de 2010.

ANEXOS

ANEXO I. DATOS SEGREGADOS DEL GRUPO FOMENTO RELATIVOS A INVERSIÓN FERROVIARIA.

Adjudicaciones nacional Grupo Fomento segregadas					
Año	DGF/DGIF	ADIF/GIF	SEITT	Total	Inf. ferroviaria
2002	368	1.225	-		2.284
2003	695	2.854	-		3.168
2004	206	1.720	-	1.926	1.921
2005	204	1.143	-	1.347	1.402
2006	945	3.291	421	4.657	4.372
2007	647	3.401	1.304	5.352	4.291
2008	1.014	4.465	1.106	6.585	5.792
Pág. del PDF [6]	14	16	18		[2]

(Observamos que los datos del total son un poco superiores a los de inversión ferroviaria. Debemos de tener en cuenta que los datos de DGF/DGIF son agregados de inversión de obra nueva más inversión de obra de reposición)

ANEXO II. INVERSIONES DETALLADAS DE ADIF EN 2008 Y RESUMEN ÚLTIMOS AÑOS.

Inversiones ADIF 2008	
Líneas	Mill.€
Líneas de alta velocidad	3.992
Madrid-Frontera Francesa	829
Madrid- Valladolid	431
Córdoba-Málaga-Granada	211
Madrid-Levante	1.692
LAV a Asturias	591
Otras inversiones	238
Obras por cuenta del Estado	923
Ourense-Santiago	366
Resto	557
Otros activos propios	467
Totales	5.382
Pág. PDF [7]	50

Resumen Inversión ADIF		
Año	Alta Velocidad	Total
2005	2.843	3.518
2006	3.273	3.837
2007	3.483	4.706
2008	3.909	5.382
Total	13.508	17.443
Media	3.377	4.361

[8]

ANEXO III. INVERSIÓN DGIF.

Presupuesto para 2010 de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, Capítulo 6 (Inversiones reales): 1807 millones de euros de los que 847 corresponden a obra nueva.

Inversión DGIF/DGF		
Año	Inversión (O.N.+Ren.)	Inv. obra nueva
2002	480	476
2003	507	503
2004	560	555
2005	1.302	599
2006	1.452	709
2007	1.574	783
2008	1.712	867
2009	1.805	908
2010	1.807	847

[9]

ANEXO IV. COSTES DE ALGUNAS LAVS PENDIENTES A FECHA DE 2009 Y COSTES DE LAVS FINALIZADAS.

COSTES ESTIMADOS A 2009	
LINEA	Mill. Euros
LAV MADRID - LEVANTE (no Madrid-Valencia)	12.371
LAV MADRID - FRONTERA FRANCESA (no Madrid-Barcelona)	8.330
LAV OLMEDO - LUBIAN - OURENSE (SEITSA+ADIF)	7.987
LAV MADRID - EXTREMADURA	4.380
LAV VENTA DE BAÑOS - PALENCIA - LEON - ASTURIAS	4.313
LAV VALLADOLID - BURGOS - VITORIA	2.690
LAV VITORIA - BILBAO - SAN SEBASTIAN	2.591
LAV PULPI - MURCIA + LAV ALMERIA - REGION DE MURCIA	2.528
EJE ATLÁNTICO DE AV (CORUÑA-VIGO)	2.422
LAV Ourense - Santiago de Compostela	1.715
LAV BOBADILLA GRANADA	1.424
LAV. Sevilla - Cádiz	475
L. A. V. MADRID-ALCAZAR DE SAN JUAN-JAÉN	252
LAV SEVILLA-HUELVA-FARO	220
LAV Medina del Campo Salamanca	35
LAV a Cantabria	
LAV Ponferrada-Monforte (Estudios)	
LAV León - Ponferrada (Estudios)	
LAV Lugo A Coruña (Estudios)	
L.A.V. OURENSE-LUGO (Estudios)	
LAV OURENSE-VIGO (Estudios)	
LAV Bilbao - Santander	
Corredor Mediterráneo	
LAV BOBADILLA-RONDA-ALGECIRAS (estudio)	
LAV GRANADA-ALMERIA	
CORREDOR DE LA COSTA DEL SOL (Málaga-Fuengirola ; Estepona-Algeciras)	
JAEN - CORDOBA (estudio)	
CORREDOR DE ALTA VELOCIDAD MEDITERRANEO-CANTABRICO	
[10]	

COSTES FINALIZADAS

MADRID ZARAGOZA BARCELONA	7.083
MADRID SEGOVIA VALLADOLID	4.205
CORDOBA MALAGA	2.539
[11]	

NOTAS:

[1] Licitaciones nacional del Grupo Fomento.

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/190F2C05-423A-45CB-B552-BBCDBFA32DFE/3648/licitacion2003.pdf>

http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/1867848D-8240-4E9E-BB2C-FB52DF07B65D/53789/2008parte_II.pdf

[2] Adjudicaciones nacional del Grupo Fomento.

<http://www.fomento.es/BE/sedal/02300200.XLS>

[3] Estudio de costes LAV Olmedo-Santiago. Coste pendiente $7597+1019+300=8916$. Si restamos 1100 ó 1200 de la LAV en territorio de Castilla León obtenemos un faltante de 7716 M€. Por otra parte las declaraciones del ministro en la comisión de fomento del día 22 de julio de 2010, en tiempo 1:26 del vídeo, en las que cifra el coste pendiente de la LAV Olmedo-Santiago en 8000 M€.

<http://www.klaxbox.net/files/Estudio.costes.AVE.julio.2010.tras.actualizacion.presupuesto.Fomento.pdf>

http://www.congreso.es/portal/page/portal/Congreso/GenericPopUp?_piref73_2138150_73_2138147_2138147.next_page=/wc/verEmision&video=mms://congresodiferido.congreso.es/archivo/09_327_36_1.asf&canal=2&fechaSeleccionada=22%20de%20Julio%20de%202010&directo=no&idOrqa_no=327&idSesion=36

[4] Licitaciones por CCAA del Grupo Fomento

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/190F2C05-423A-45CB-B552-BBCDBFA32DFE/3648/licitacion2003.pdf>

http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/1DEE9C44-49F3-48B3-9C9B-177E261D162B/53793/2008parte_III.pdf

[5] Licitaciones Galicia en 2009 (pág. 14).

http://www.camfergal.info/documentos/camfergal_75/cfg_752.pdf

[6] Adjudicaciones nacional del Grupo Fomento segregadas

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/BDF5CCF3-DBD6-49CD-A8BC-68AA2F22CDB8/53795/adjudicaciones2008.pdf>

<http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/868C4C7E-5CFE-452C-BA7A-D5CB6FCB02BF/13929/adjudicaciones2004.pdf>

[7] http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/doc/Mem_Ec_Audit_2008.pdf

[8] http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/memoria.shtml

[9] DGIF en los Presupuestos Generales del Estado para 2010:

Página 7 del PDF: http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/1/8/2/1/N_10_E_R_6_2_801_1_1.PDF

Pág. 1 del PDF: http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/1/3/14/2/1/N_10_E_R_31_117_1_1_1_1453A_2.PDF

Página 3 del PDF. Cap.6: http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/1/3/14/2/N_10_E_R_31_117_1_1_7.PDF

Descripción de las inversiones DGIF (Programa 453A):

http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/1/3/14/3/2/7/3/N_10_E_R_31_117_1_2_3_1453A_C_2_2_101_140_0.PDF

Página 30 del PDF. Se detalla que de los 1807 millones se destinan solamente 847 a obra nueva.

http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/2/1/1/2/2/14/N_10_E_V_1_101_2_2_2_117_1_1_1.PDF

Inversiones reales y programación plurianual. Importe 847 millones de euros.

http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/2/3/1/1/2/2/11/N_10_E_V_2_O_1_201_1_2_117_1_140_1.PDF

Inversión total DGIF por CCAA. Tener en cuenta que las inversiones en obra nueva son 847 de los 1807 millones de euros.

http://www.sgpg.pap.meh.es/Presup/PGE2010Ley/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/2/3/1/1/2/4/N_10_E_V_2_O_1_201_1_4_117_140_1.PDF

[10] <http://www.urbanity.es/foro/infraestructuras/10519-ministerio-fomento-presupuestos-del-estado-e-infraestructuras.html>

[11] http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ESPECIALES/ALTA_VELOCIDAD/

[12] Según estudio de costes de AVE Galicia Sureste [3]. Probablemente la cifra de ahorro sea superior a los 4.000 millones si nos fijamos en los costes mencionados por el ministro: más de 6.000 millones el presupuesto exclusivamente para el tramo Lubián-Ourense y de una cifra pendiente entre Olmedo y Santiago de alrededor de 8.000 M€.