

IV Jornadas Nacionales de Defensa de la Competencia

Retos actuales para la competencia en infraestructuras y servicios

Las Palmas de Gran Canaria, 10 y 11 de junio de 2010

Inversión y competencia en infraestructuras en España

Ginés de Rus

Universidad de Las Palmas de G.C.

Características de las infraestructuras

- Larga vida
- Inversiones costosas
- Costes irrecuperables
- Utilizan recursos naturales
- Incertidumbre de demanda
- Los gobiernos deciden

Política de la competencia

Mercado y eficiencia.... “Esta eficiencia productiva se traslada al consumidor en la forma de menores precios o de un aumento de la cantidad ofrecida de los productos, de su variedad y calidad, con el consiguiente **incremento del bienestar del conjunto de la sociedad.**”

(Preámbulo, Ley 15/2007 de Defensa de la Competencia)

Competencia y bienestar social

- Poder de mercado
- Costes para mantener el poder de mercado
- Ineficiencia productiva

Competencia y poder público

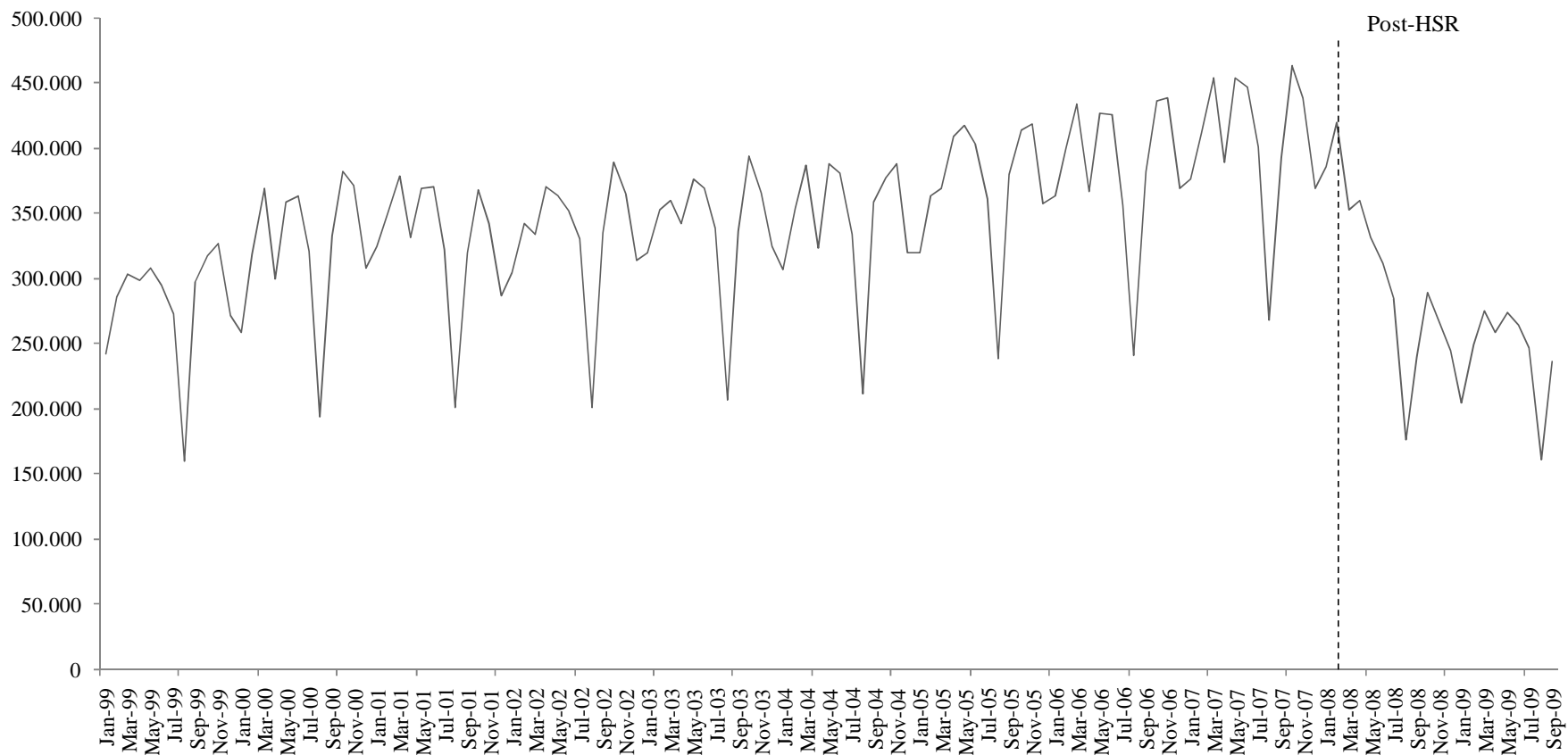
“La defensa de la competencia es un objetivo que atañe a todos los poderes públicos. Su fundamento básico se encuentra en el artículo 38 de la Constitución, en el que se reconoce la libertad de empresa en el marco de una economía de mercado y, al mismo tiempo, se encomienda a los poderes públicos su garantía y protección. Se debe evitar, por tanto que, tal y como ocurre en ocasiones, sea el propio poder público el que, a través de sus actuaciones normativas o administrativas, introduzca restricciones injustificadas a la competencia.”

Guía para la elaboración de memorias de competencia de los proyectos normativos, CNC

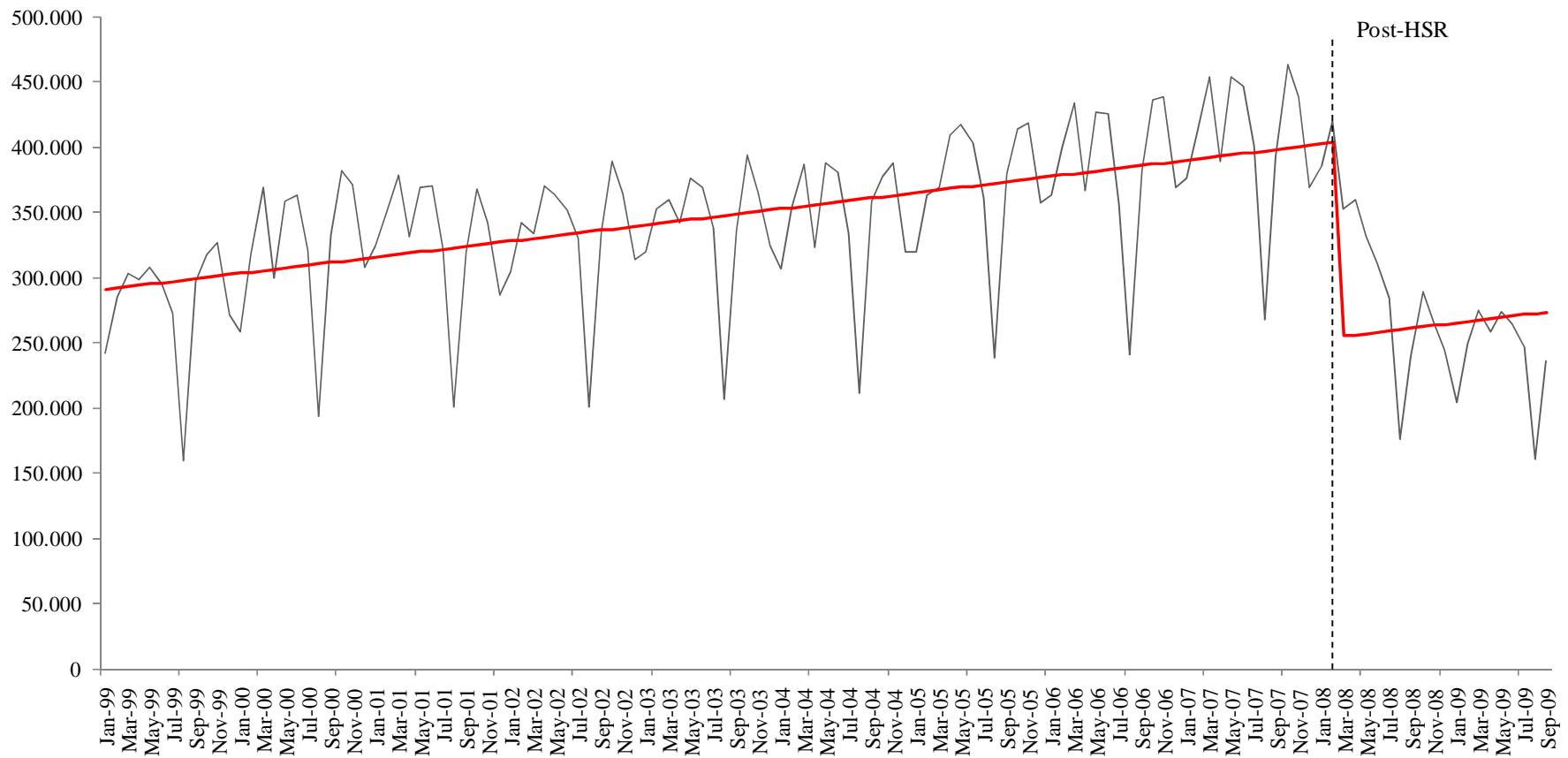
Inversiones en infraestructuras, competencia y bienestar social

- ¿Puede la inversión en infraestructuras reducir el bienestar social?
- Las inversiones en alta velocidad:
mercado efectivo en el transporte interurbano, equilibrio intermodal e inversión pública
- Transferencias de renta y pérdidas de eficiencia

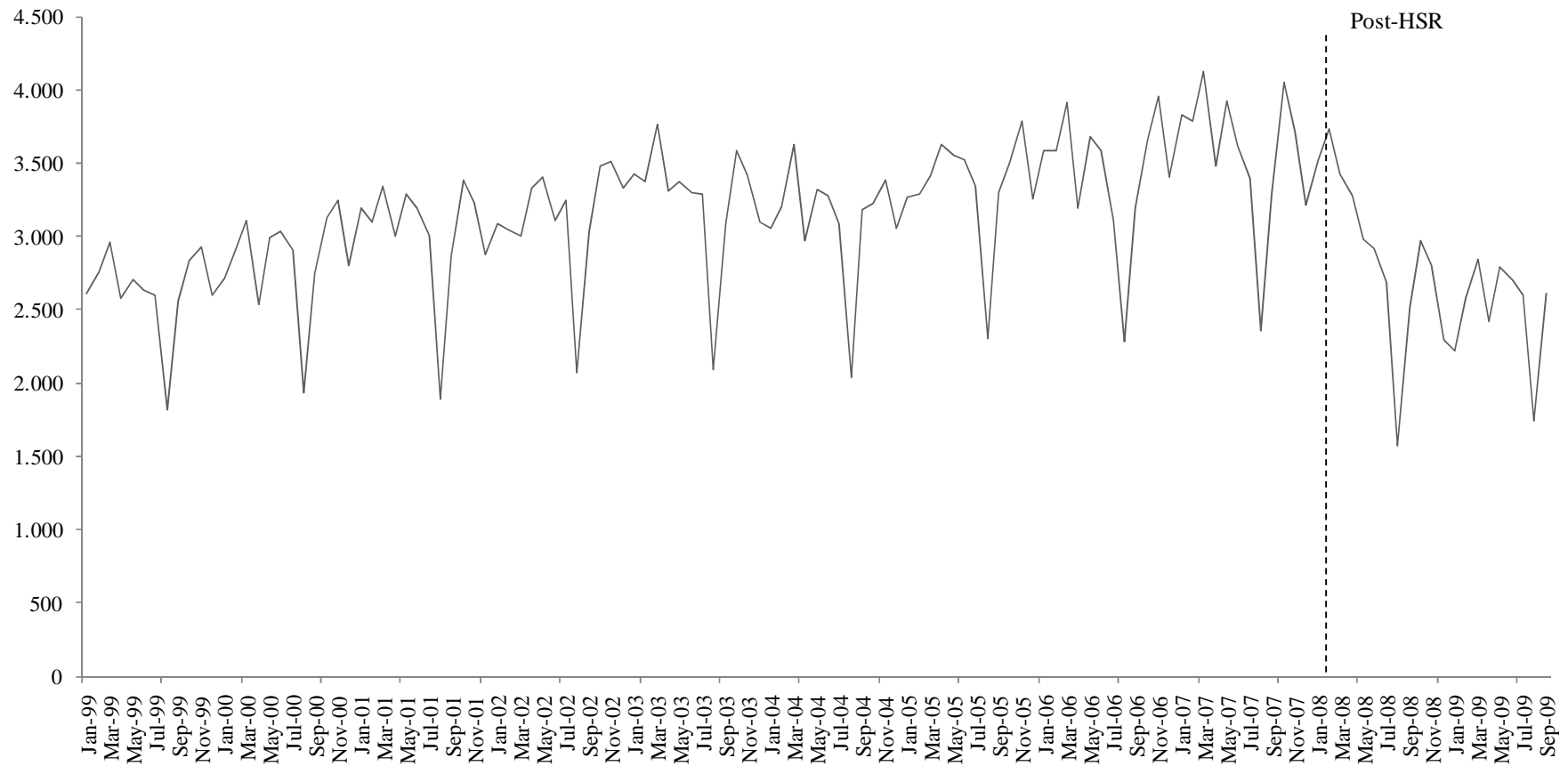
Transporte aéreo (viajeros/mes) Madrid-Barcelona



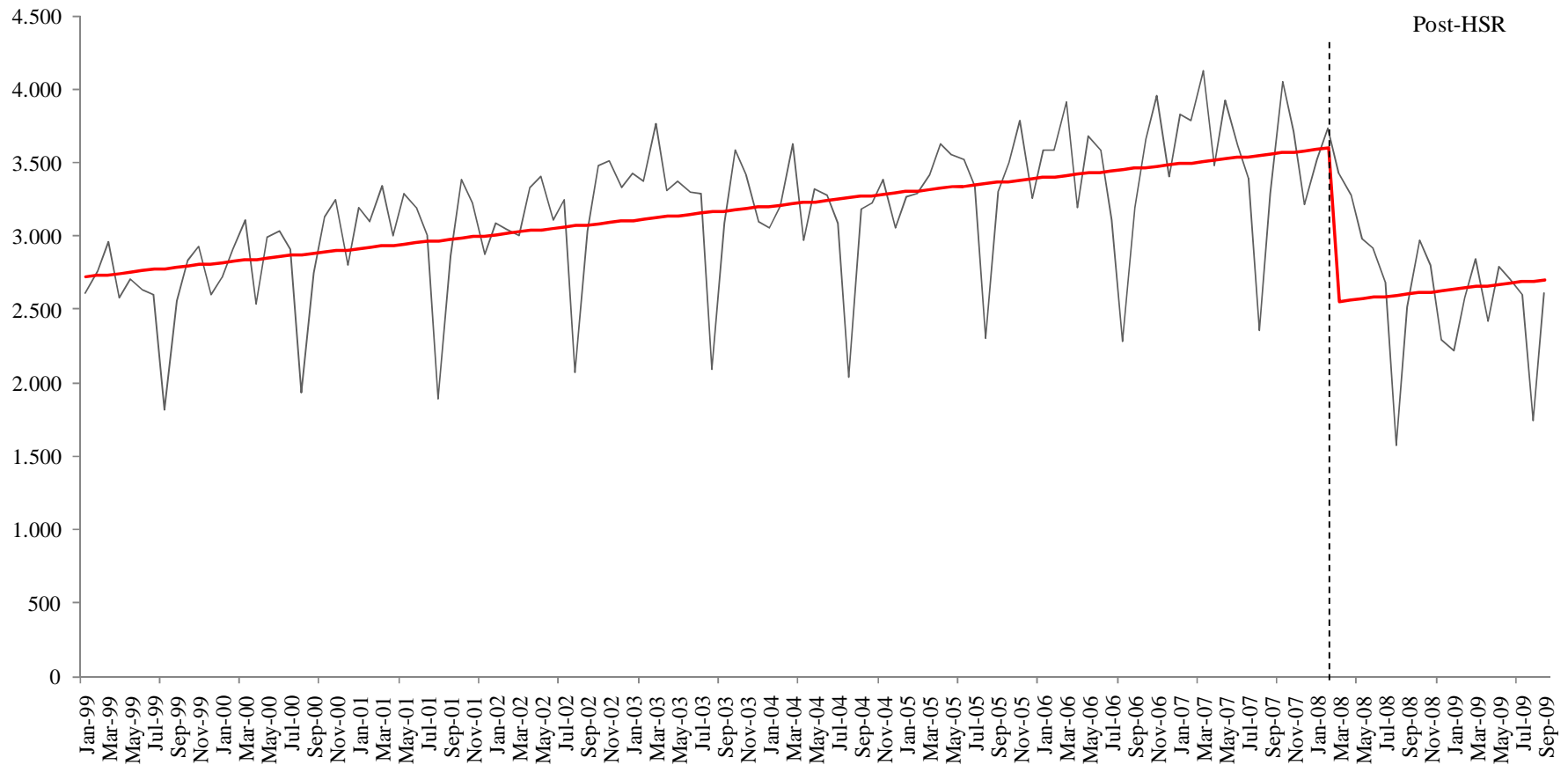
Transporte aéreo (viajeros/mes) Madrid-Barcelona



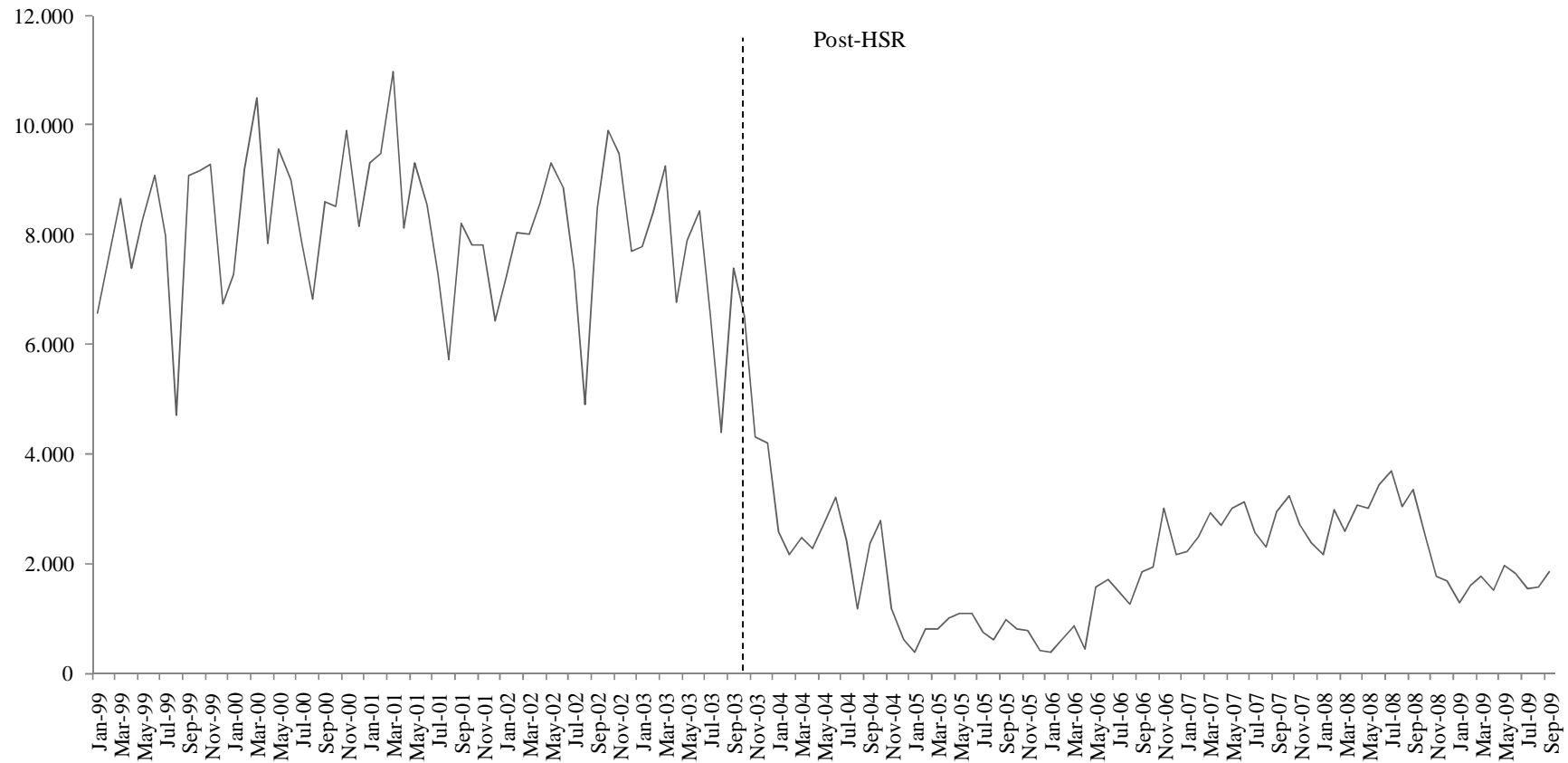
Transporte aéreo (operaciones/mes) Madrid-Barcelona



Transporte aéreo (operaciones/mes) Madrid-Barcelona

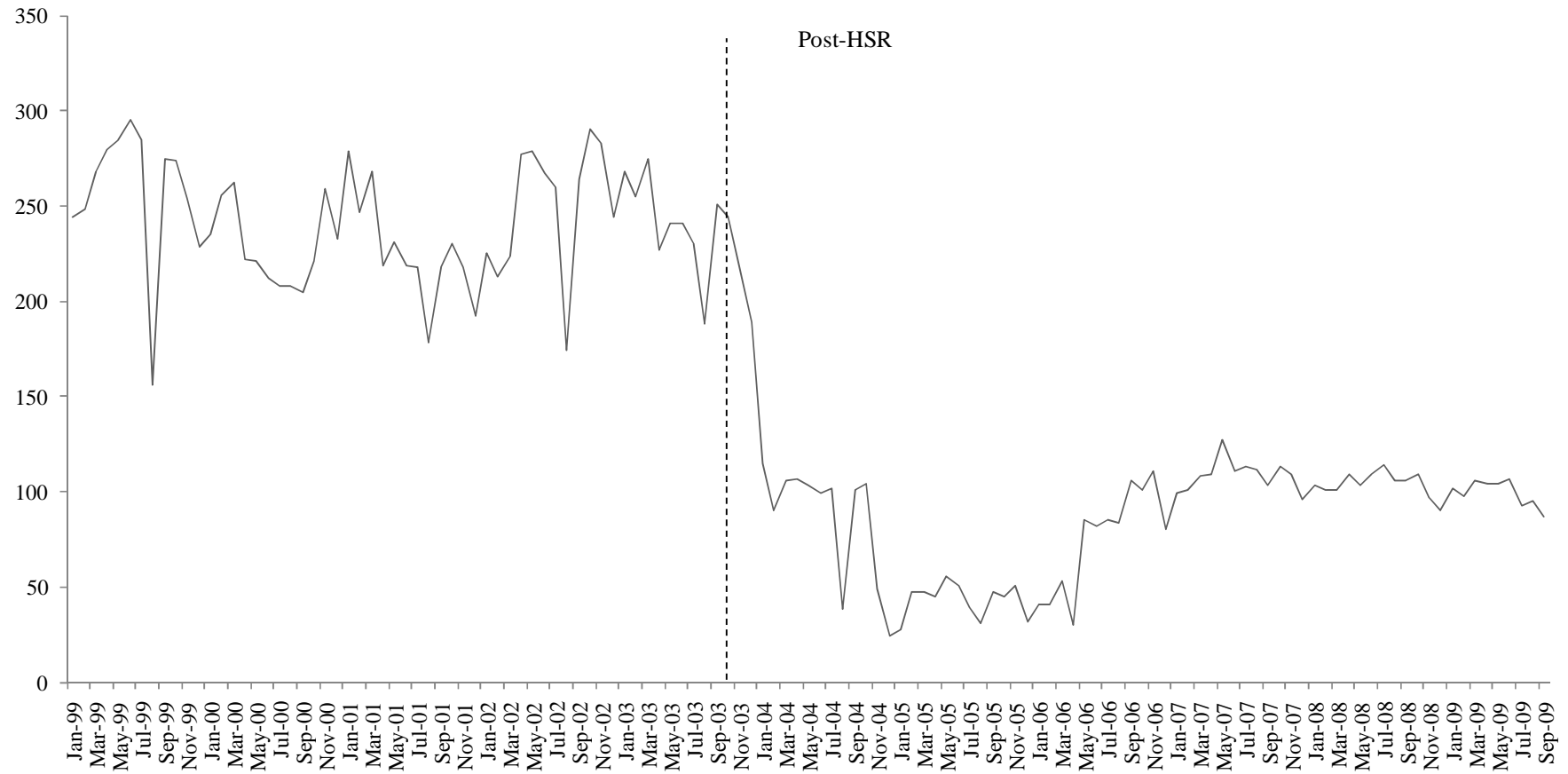


Transporte aéreo (viajeros/mes) Madrid-Zaragoza



Source: built from data in www.aena.es

Transporte aéreo (operaciones/mes) Madrid-Zaragoza

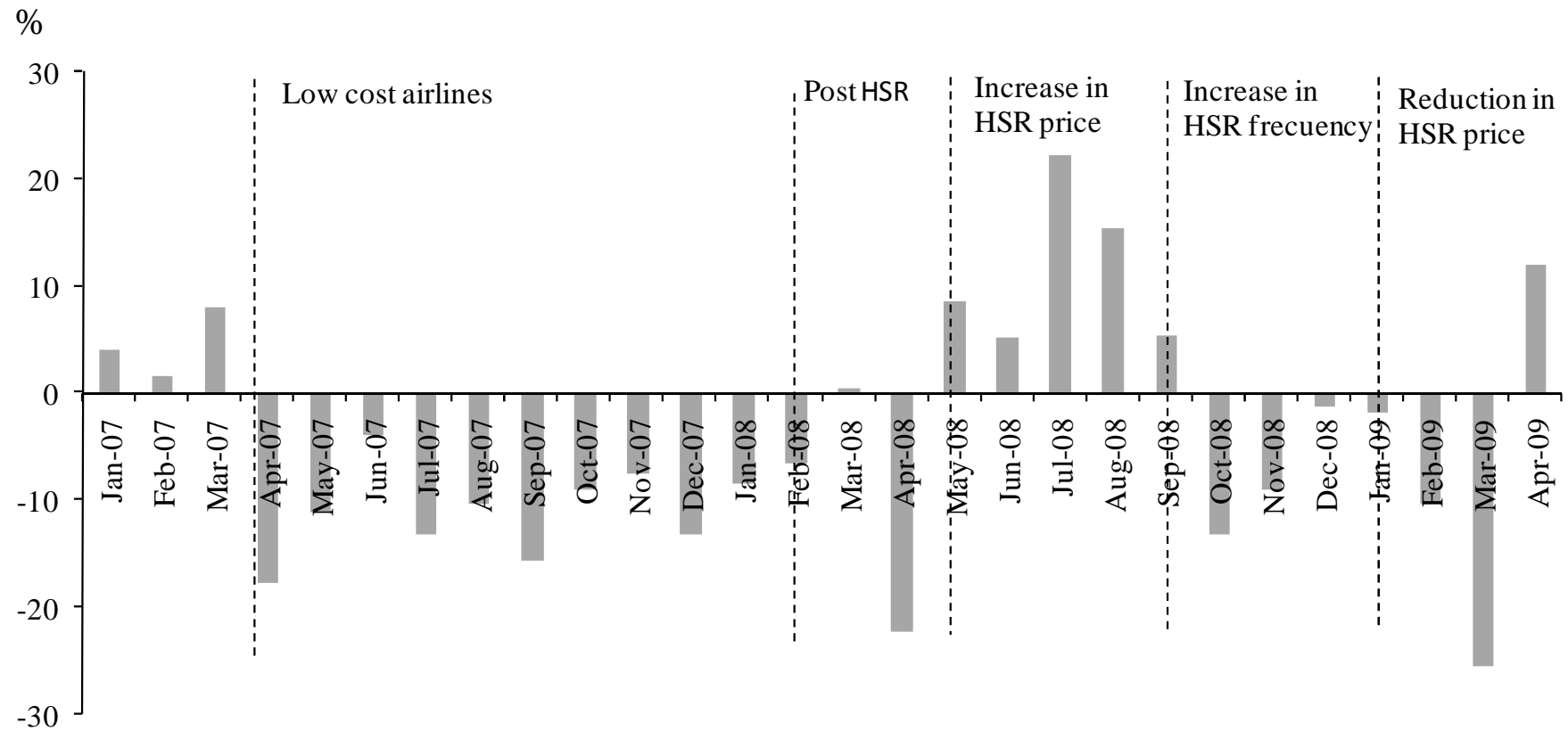


Source: built from data in www.aena.es

Transporte interurbano regular

Línea Madrid-Barcelona

variación mensual viajeros (año base: 2006)

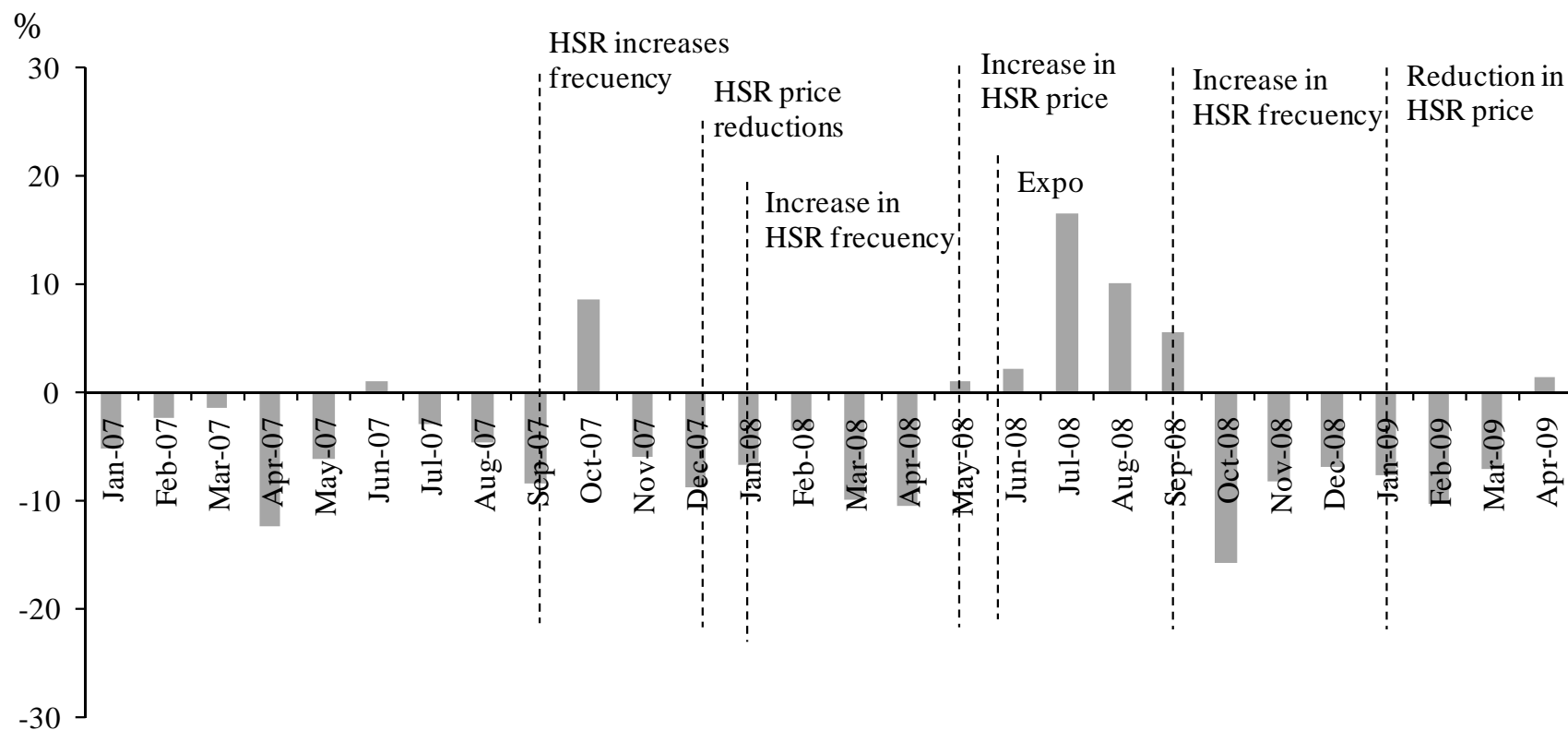


Source: built from data provided by FENEBUS.

Transporte interurbano regular

Línea Madrid-Zaragoza

variación mensual viajeros (año base: 2006)

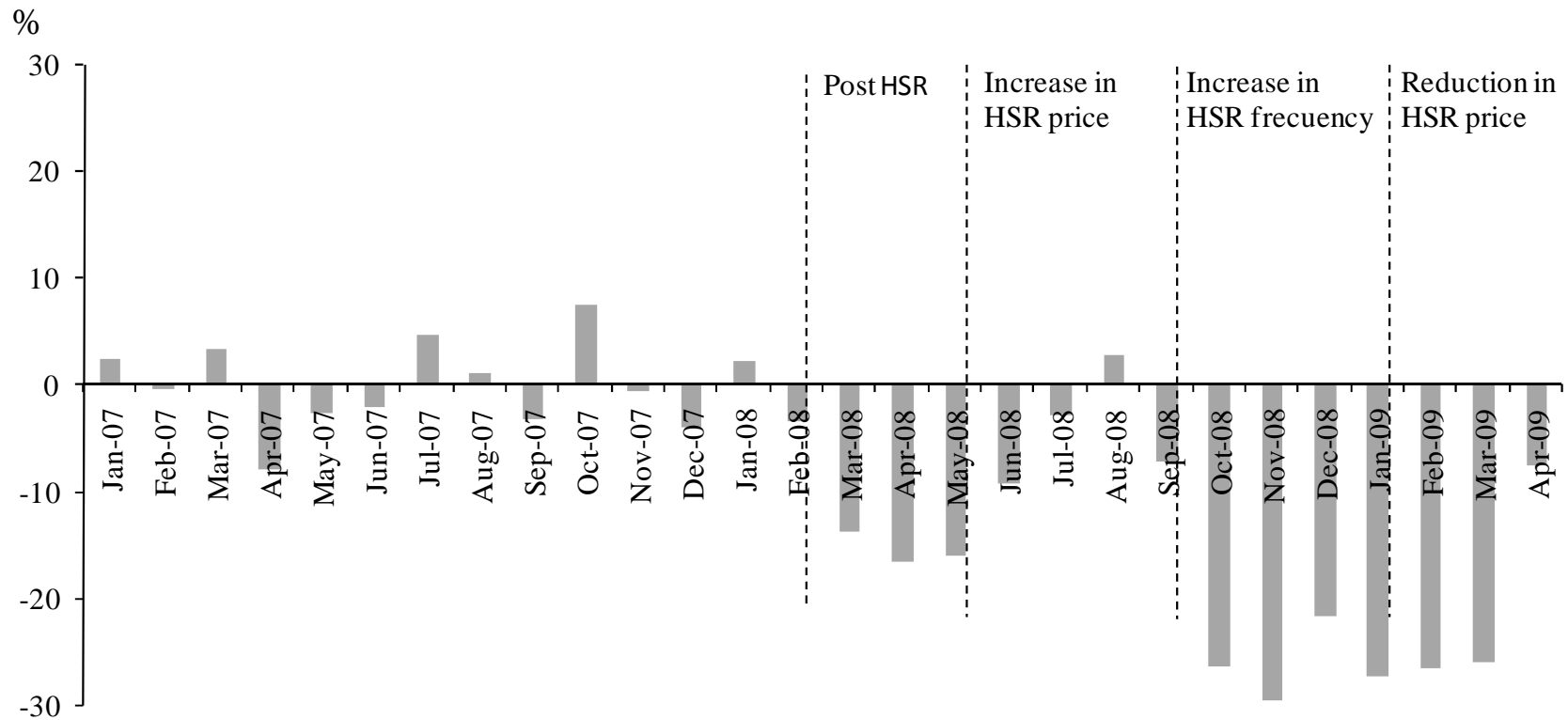


Source: built from data provided by FENEBUS.

Transporte interurbano regular

Línea Zaragoza-Barcelona

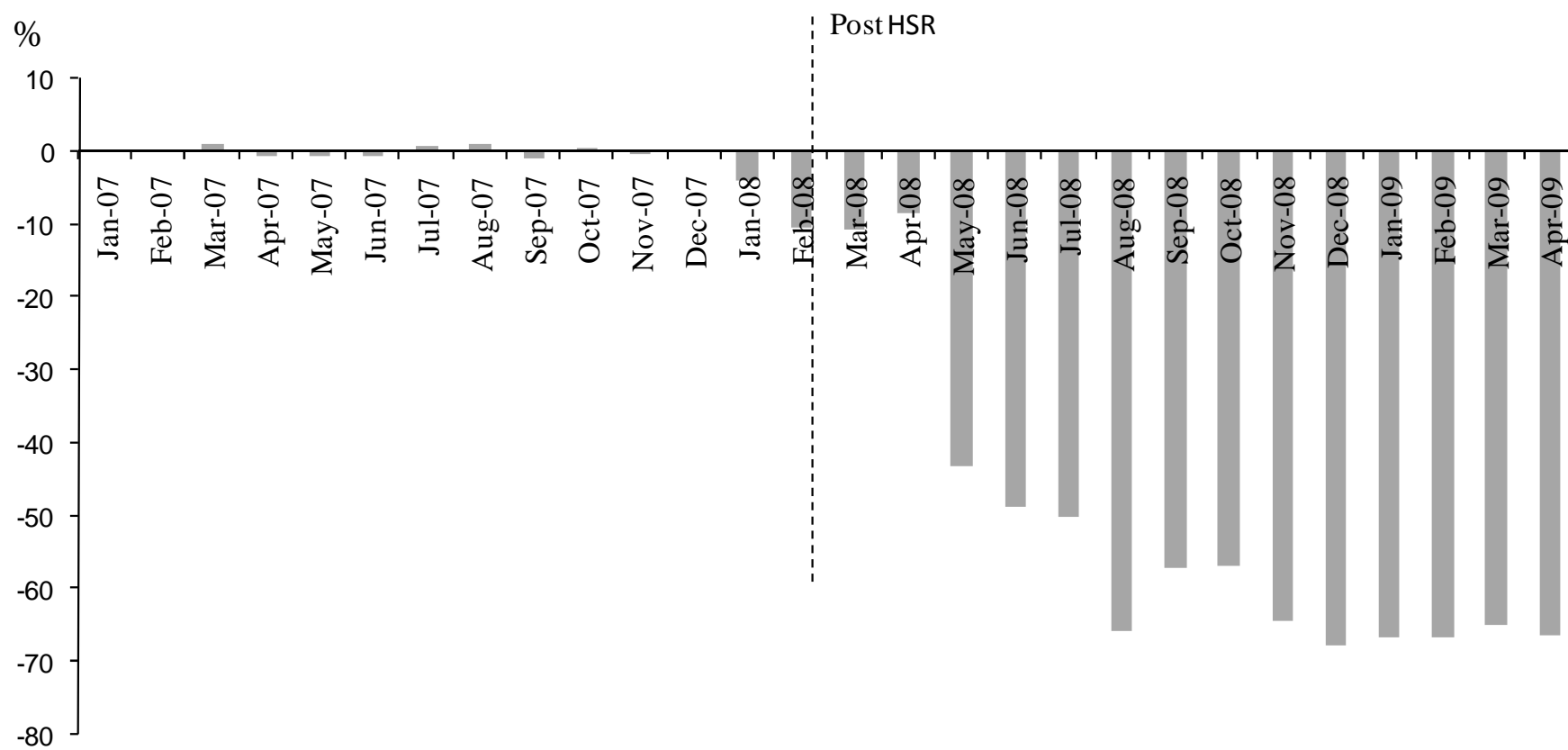
variación mensual viajeros (año base: 2006)



Source: built from data provided by FENEBUS.

Transporte interurbano regular Línea Lleida-Barcelona

variación mensual viajeros (año base: 2006)

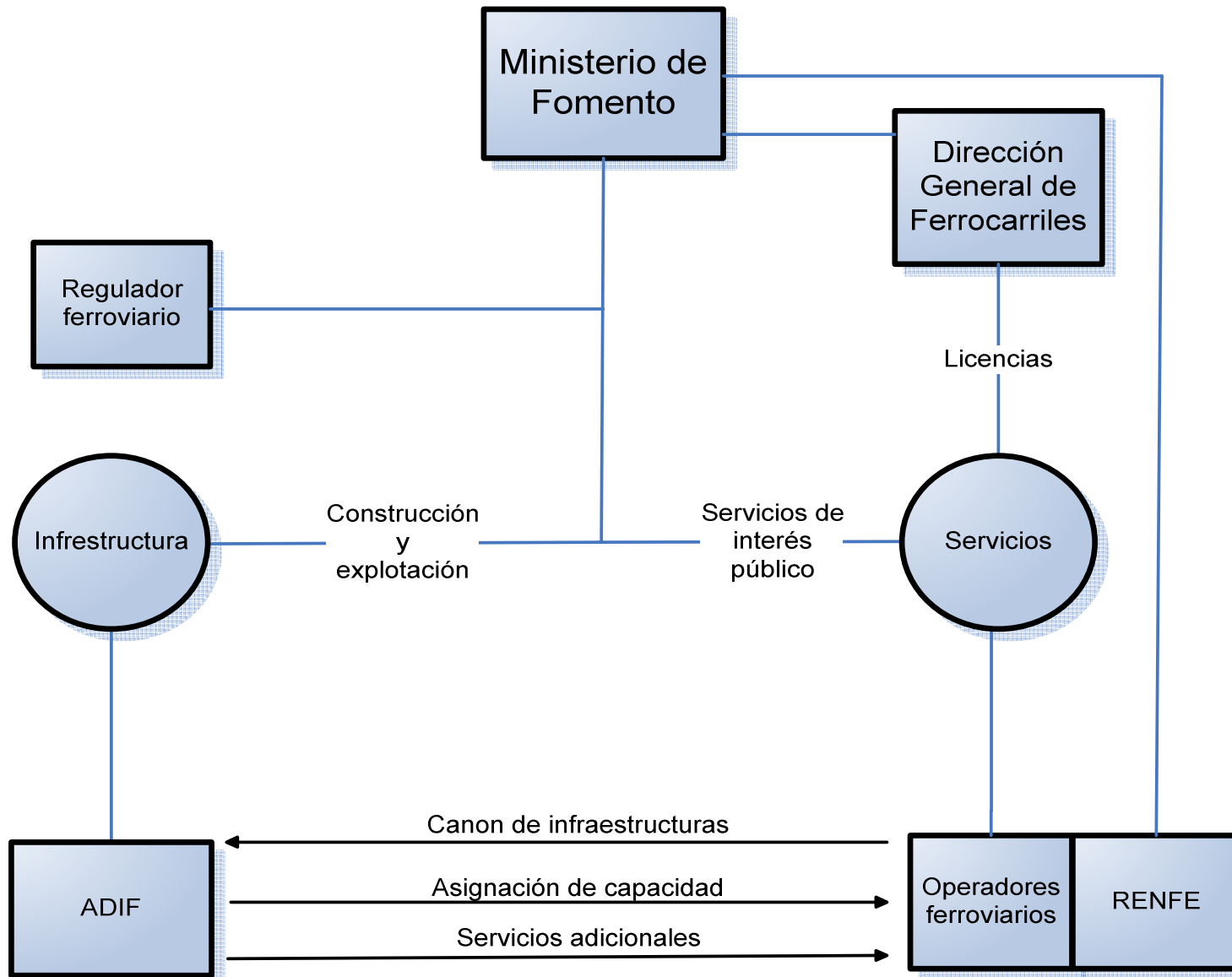


Source: built from data provided by FENEBUS.

La competencia intermodal y la intervención del gobierno

- Las cuotas de mercado de los distintos modos de transporte dependen de los precios generalizados
- Los precios generalizados están determinados por los costes del productor y del usuario, el grado de competencia, y la política de inversión, regulación y tarificación por el uso de la infraestructura del gobierno

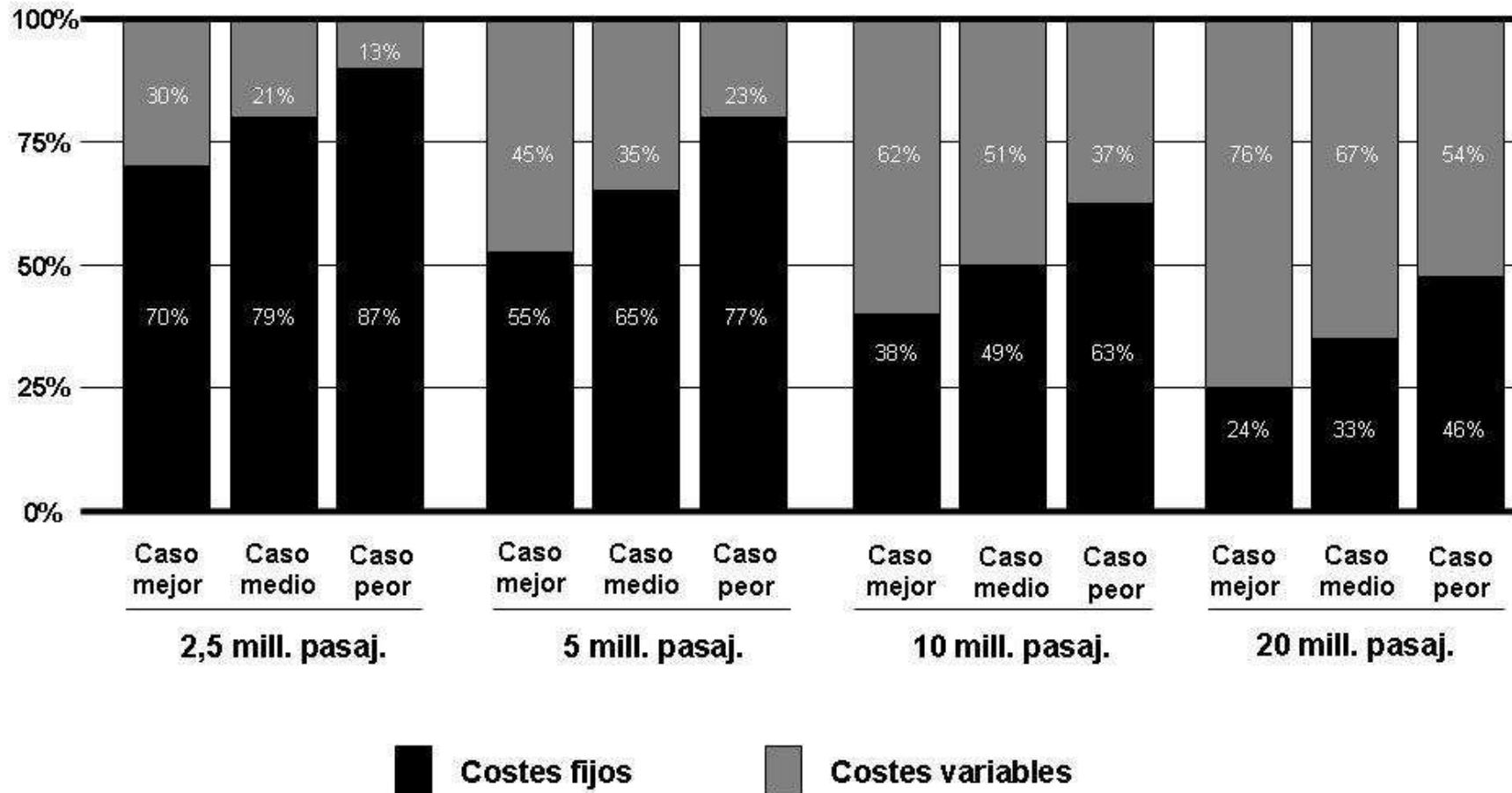
La organización de la industria ferroviaria en España



La inversión pública en alta velocidad

- La alta velocidad ferroviaria cambia el equilibrio en el mercado, afecta a la distribución modal y al bienestar social
- Política de precios y competencia intermodal:
Cada modo de transporte debe cubrir sus costes

¿Coste marginal a corto o a largo plazo?

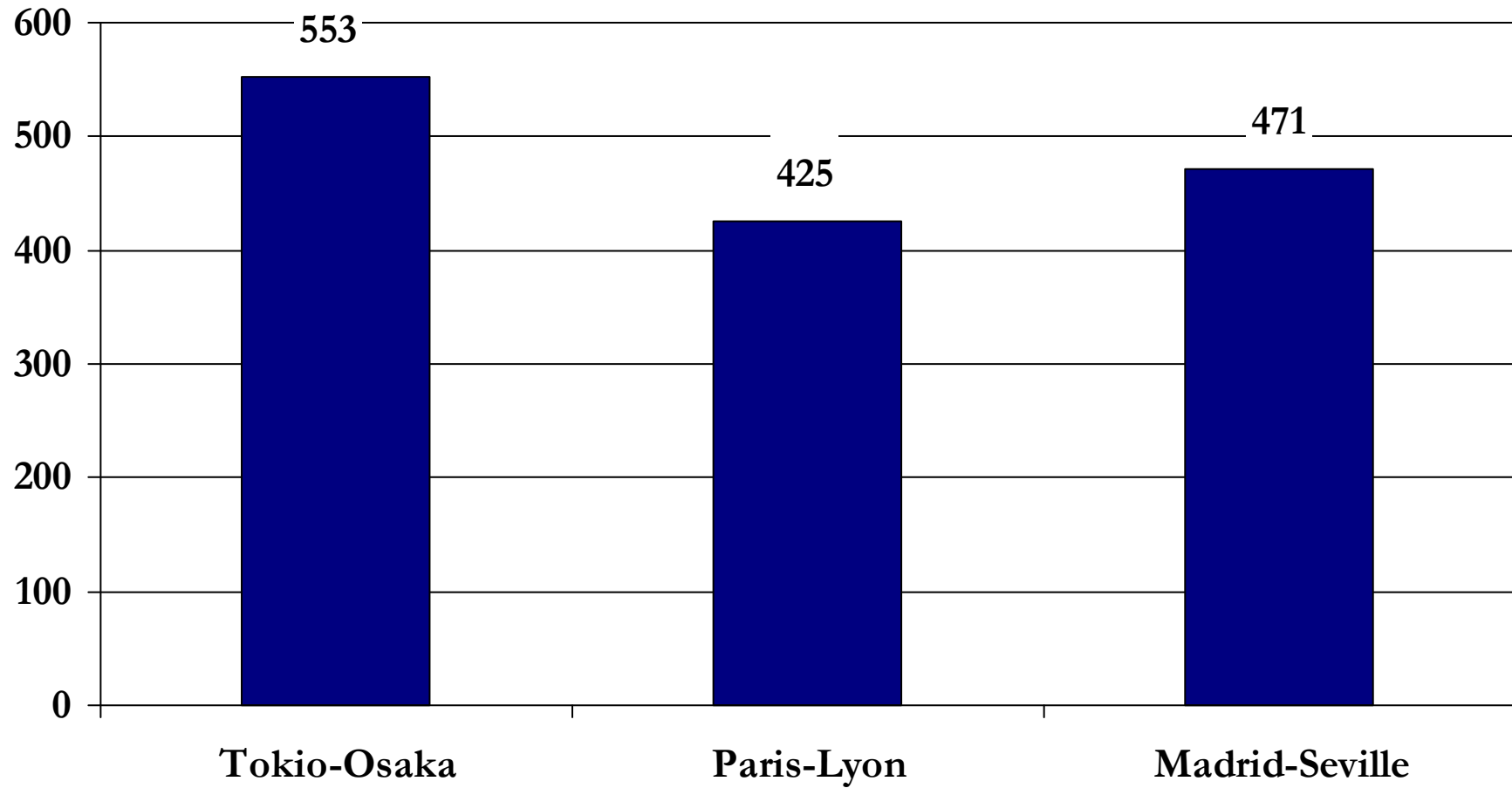


Más allá de las transferencias de renta...¿cómo afecta la inversión en alta velocidad al bienestar social?

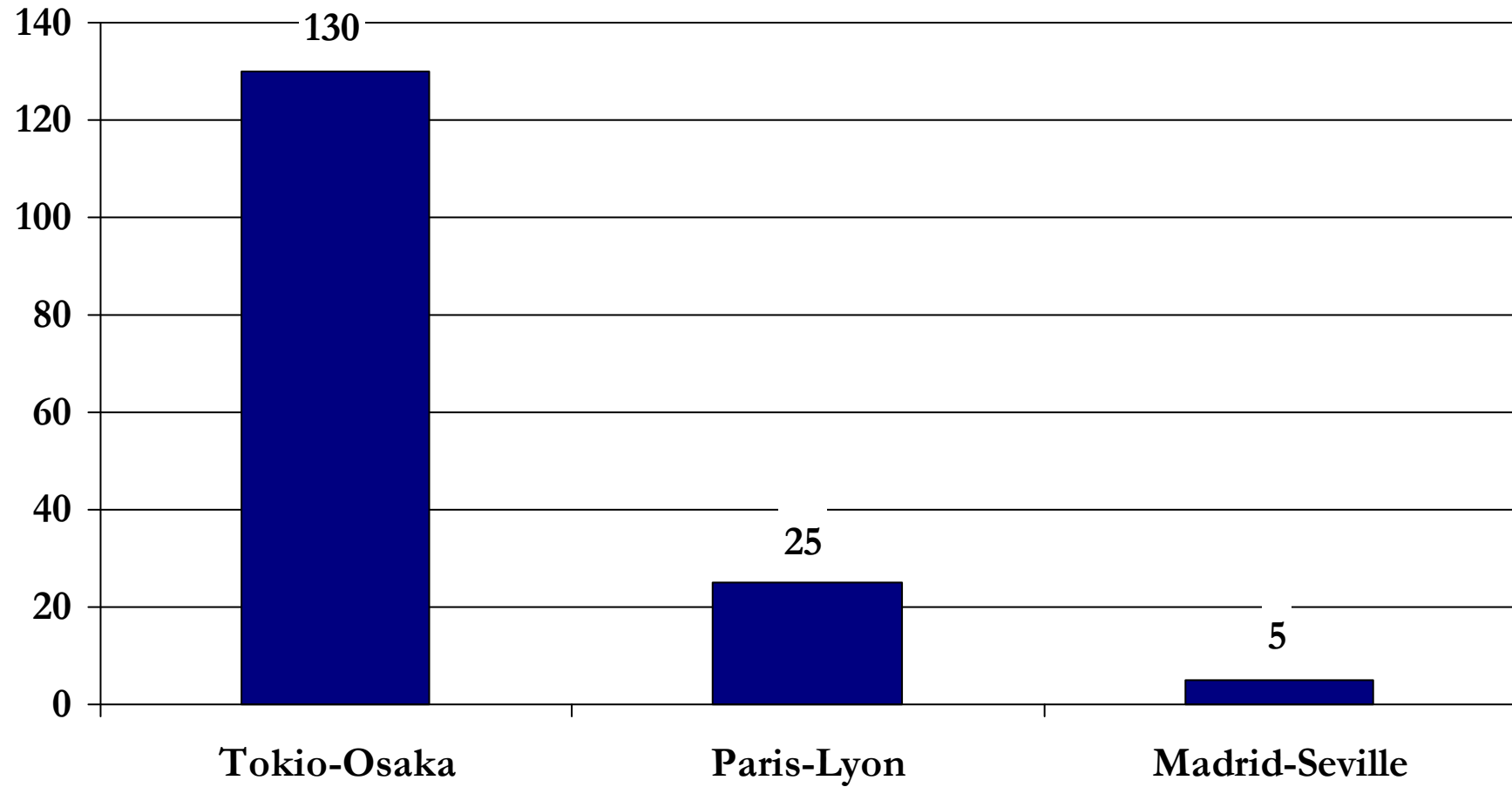
$$\Delta W = -\sum_{t=0}^{\hat{T}} \sum_{i=1}^n \delta^t \bar{C}_{it} + \sum_{t=\hat{T}+1}^T \sum_{i=1}^n \delta^t B_{it} + \sum_{t=0}^T \sum_{j=1}^m \delta^t (p_{jt} - c_{jt})(q_{jt}^1 - q_{jt}^0)$$

$$\frac{B_1}{I} > i$$

Distancia en km



Pasajeros anuales (millones)



Referencias

- de Rus, G.(2009): “Interurban passenger transport: economic assessment of major infrastructure projects”. OECD, ITF discussion paper n 2009-18
<http://www.internationaltransportforum.org/Proceedings/Symp2009/2-DeRus.pdf>
- de Rus, G.(2008): “The Economic Effects of High Speed Rail Investment”. OECD, ITF discussion paper n 2008-16
<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200816.pdf>
- Kageson, P.(2009): “Environmental aspects of inter-city passenger transport”. OECD, ITF discussion paper n 2009-28
<http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/DiscussionPapers/DP200928.pdf>