

Encuentros FEDEA-CGE SOBRE CUESTIONES ESTRUCTURALES DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

FORMATO PRESENCIAL Y VIRTUAL

6

SESIONES EN ABIERTO

Estimado/a compañero/a:

Pese a que las últimas estimaciones de la Comisión Europea sitúan a España a la cabeza del crecimiento europeo tanto en 2023 como en los próximos años, hay numerosas **cuestiones abiertas que generan incertidumbre e inseguridad para el futuro.**

Como parte de nuestro compromiso de contribuir a mejorar el conocimiento de la economía de manera objetiva, desde el **Consejo General de Economistas de España y FEDEA** hemos considerado oportuno organizar **6 sesiones** sobre cuestiones estructurales de la economía española, con el fin de aportar una visión rigurosa pero comprensible de cómo pueden evolucionar en el medio y largo plazo.

Valentín Pich, presidente del Consejo General de Economistas.

Ángel de la Fuente, director ejecutivo de FEDEA.

SEDE DEL CONSEJO GENERAL DE ECONOMISTAS (CGE)
 C. Nicasio Gallego, 8 · 28010 Madrid

① Presupuestos, deuda, déficit y consecuencias **Enero 2024**

② Productividad: Evolución pasada y futura y su importancia en el desarrollo económico **Febrero 2024**

③ Educación: Comparativa con los países de nuestro entorno y su trascendencia como palanca de crecimiento **Abril 2024**

④ Financiación y Fiscalidad Autonómica: Problemática y posibles reformas **Mayo 2024**

⑤ **Infraestructuras del Transporte: Desarrollo actual y posibilidades de futuro** **4 de junio 2024**

⑥ Vivienda: Carencias advertidas y posibles soluciones

INSCRIPCIÓN PRESENCIAL

Por riguroso orden de inscripción hasta completar aforo.

Para inscribirse comunicar a:
comunicacion@consejo.economistas.org

ACCESO AL EVENTO

Acceder unos minutos antes del inicio de la sesión



5 Infraestructuras del Transporte: Desarrollo actual y posibilidades de futuro

4 de junio 2024 · 10.30 a 12.00h

CONTENIDO

En el transporte interurbano a media y larga distancia existe competencia tanto en el transporte aéreo como, de forma mucho más limitada, en el ferrocarril de alta velocidad. Sin embargo, el transporte por carretera se sigue ofreciendo mediante un sistema de competencia por el mercado (concesiones competitivas en el que el precio y la calidad del servicio están regulados, precio máximo y calidad mínima). ¿Existe la posibilidad de introducir competencia en el mercado de transporte de pasajeros en autobuses interurbano de forma que el precio y la calidad los fijen libremente los operadores? ¿Cuáles serían los beneficios y los costes esperados?

En septiembre de 2022, el Gobierno estableció un vale gratuito para un número de viajes ilimitado de corta distancia en Renfe y en los autobuses metropolitanos de largo recorrido, a la vez que dotó de los recursos necesarios para establecer descuentos en los títulos de transporte urbanos de un 30%, que podían ser complementados con un porcentaje adicional por las CC.AA. Estos descuentos tienen carácter provisional y está previsto volver al nivel anterior de tarifas. ¿Deberían mantenerse estos bajos precios para el transporte público urbano? ¿Sería deseable el transporte urbano gratuito? En caso afirmativo, ¿Cómo deberían financiarse?

¿Cuál ha sido el impacto de la supresión de los peajes en las autopistas interurbanas sobre el tráfico?, y, en particular, ¿sobre el tráfico de los vehículos pesados? ¿y sobre los accidentes?

¿Cuáles son las causas del declive del sistema concesional en España? ¿Cree que las reformas legislativas del gobierno ayudan a su recuperación como mecanismo de participación público-privada?

La introducción de peajes por el uso de las carreteras en un tema muy sensible políticamente. Las infraestructuras hay que pagarlas, en cualquier caso. A diferencia de España, muchos países de nuestro entorno cuentan con un sistema de pago en sus carreteras principales, aunque con diferentes modalidades. ¿Está a favor o en contra del pago por uso en las infraestructuras viarias de alta capacidad? ¿Qué ventajas e inconvenientes tiene el pago por uso?

¿Qué opina sobre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, actualmente en trámite parlamentario?, ¿cuáles son los pros y contras de este proyecto? ¿qué habría que hacer para lograr una movilidad realmente sostenible? ¿Cree que el proyecto de ley de movilidad sostenible contribuirá a una mejora de las infraestructuras y servicios de transporte?

Algunas infraestructuras tienen problemas de congestión, sobre todo en las entradas a las grandes ciudades, generando, entre otros problemas, mayores emisiones de CO2 y pérdida de horas de trabajo. ¿Qué se podría hacer al respecto?

PRESENTADORES

Valentín Pich, presidente del Consejo General de Economistas.

Ángel de la Fuente, director ejecutivo de FEDEA.

PONENTES

Gínés de Rus, catedrático de Economía Aplicada de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, profesor de Análisis Coste Beneficio en la Universidad Carlos III de Madrid e investigador asociado de FEDEA.

Anna Matas, catedrática de Economía Aplicada de la Universidad Autónoma de Barcelona e investigadora del Instituto de Economía de Barcelona (IEB).