

ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LAS INVERSIONES DEL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

Resumen Ejecutivo · Septiembre 2011



EQUIPO REDACTOR:

GRECO. Grupo de Investigación en Estrategia, Competitividad y Gestión del Conocimiento y la Innovación, Universitat de València y Universitat Jaume I.

DIRECCIÓN:

César Camisón Zornoza. Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales. Catedrático de Organización de Empresas de la Universitat de València.

EQUIPO DE TRABAJO:

Eugenia M. Fabra Florit. Doctora en Economía. Profesora Titular de Estadística en ICADE de la Universidad Pontificia de Comillas.

Beatriz Forés Julián. Doctora en Administración y Dirección de Empresas. Becaria de Investigación de la Universitat Jaume I.

Juan de Dios Muro. Doctor en Economía. Catedrático de Econometría de la Universidad de Alcalá de Henares

Jesús Prado Mascuñano. Economista. Técnico Superior del Instituto Nacional de Estadística. Jefe de Área de Estudios y Estadísticas del Turismo del Instituto de Estudios Turísticos.

Alba Puig Denia. Licenciada en Administración y Dirección de Empresas. Becaria FPI de la Universitat Jaume I.

Ana Villar López. Doctora en Administración y Dirección de Empresas. Profesora Ayudante Doctor de la Universitat de València

I. CARTA DEL PRESIDENTE DE AVE

2012 puede resultar un año determinante para España en general, y para las Comunidades Autónomas del Arco Mediterráneo español en particular, si finalmente desde Bruselas se aprueba la inclusión del Corredor Mediterráneo como eje prioritario de la Red Transeuropea de transportes.

Y decimos que puede, porque a día de hoy aún seguimos reivindicando lo que por racionalidad y justicia debería ser una realidad desde principios de los 2000.

Recordemos algunas cifras que no por sabidas deben ser despreciadas, en relación con el territorio español por el que transcurre el Corredor Mediterráneo:

- a) más del 40% de la población española
- b) más del 40% de las exportaciones
- c) más del 40% del PIB
- d) más del 70% del tráfico portuario español

Pero es que a dichas cifras habría que añadirle, además, que la salida y entrada natural de las mercancías que vienen y van a Madrid, es el puerto de Valencia, y que Baleares, aunque separada por mar de la península, es parte de dicho Corredor. Por ello dichas cifras se verían reforzadas si tenemos en cuenta los datos de la Comunidad de Madrid y de Baleares, entre un 10 y un 15% adicional, dependiendo de la magnitud.

Hemos decidido contribuir a dar luz a este estudio a los efectos de que no exista ni un atisbo de duda sobre la rentabilidad del proyecto para España y para Europa. Pero sobretodo queremos transmitir una idea: la no realización de la infraestructura sería un fracaso que como país no nos podemos permitir. El futuro de la economía española depende, en gran medida, de que España se consolide como un centro logístico intermodal, y en dicha realidad el Corredor Mediterráneo es pieza fundamental.

Ha llegado el momento de que en España la política de infraestructuras se diseñe atendiendo a los criterios de rentabilidad, contribución al crecimiento del país, intermodalidad e interés general, y no en función de estrategias radiales.

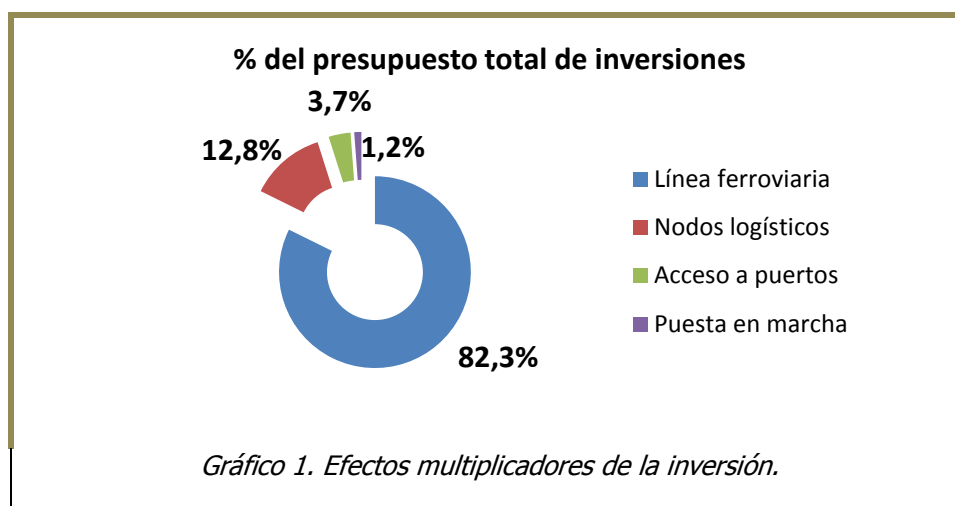
Esperamos que el estudio sea de su interés y que aporte luz a la toma de decisión por parte de Bruselas, contribuyendo así a la inclusión del Corredor Ferroviario del Mediterráneo en la Red Básica Europea de Transportes.

II. RESUMEN EJECUTIVO

1. El volumen de la inversión asociada a esta infraestructura se ha estimado en torno a los 5.405 millones de euros en la Comunidad Valenciana, concentrada mayoritariamente (82,3%) en la propia línea y acompañada del desarrollo de nodos logísticos y de nuevos accesos a los puertos que buscan facilitar el avance hacia un sistema de transporte intermodal.

Por su parte, la entrada en funcionamiento de las infraestructuras tendría asociado un incremento de demanda de 68 millones de euros.

En consecuencia, el incremento agregado de demanda alcanzaría los **5.473 millones de euros para el período 2011-14.**

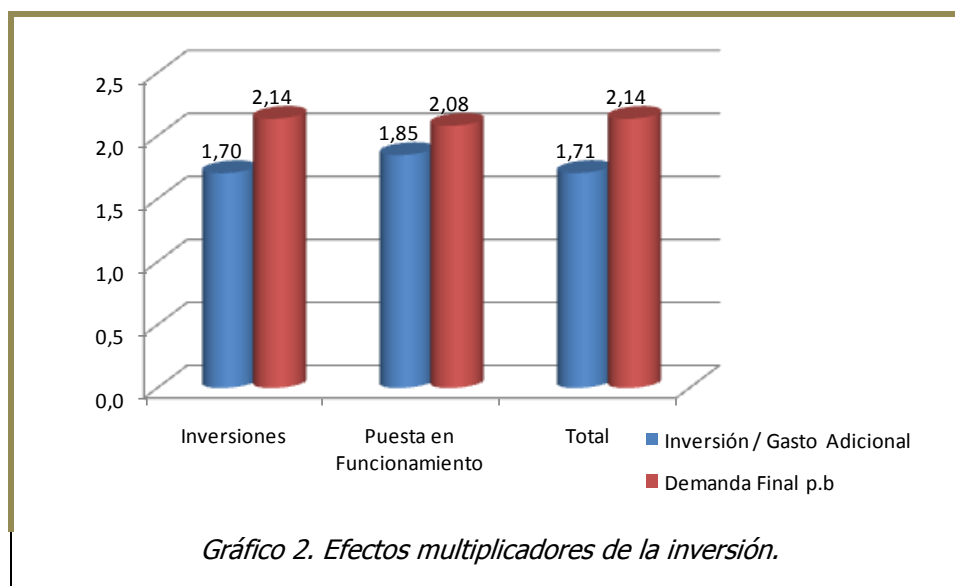


2. El impacto sobre la producción agregada de la Comunidad Valenciana sería de 9.339 millones de euros.

La producción generada a lo largo del todo el sistema económico beneficiará a todas las ramas de actividad y no solamente a las estrictamente vinculadas con la inversión.

Los efectos de retroalimentación de actividad a lo largo de toda la economía regional serían mayores que los de la propia inversión (4.311 millones), alcanzando casi los 4.968 millones de euros.

3. El efecto multiplicador de estas inversiones se cifra en términos generales en 1,71, si se calcula sobre el volumen de inversión presupuestado, y asciende hasta **2,14** si se calcula sobre el volumen efectivo de inversión medido a precios básicos realizado en bienes y servicios interiores.



4. En términos de valor añadido a precios básicos (VAB p.b.), el efecto sobre la Comunidad Valenciana sería de **3.788 millones de euros**, que supone el **4,06%** del valor añadido bruto autonómico y el **3,86%** del PIB regional según datos de 2010.

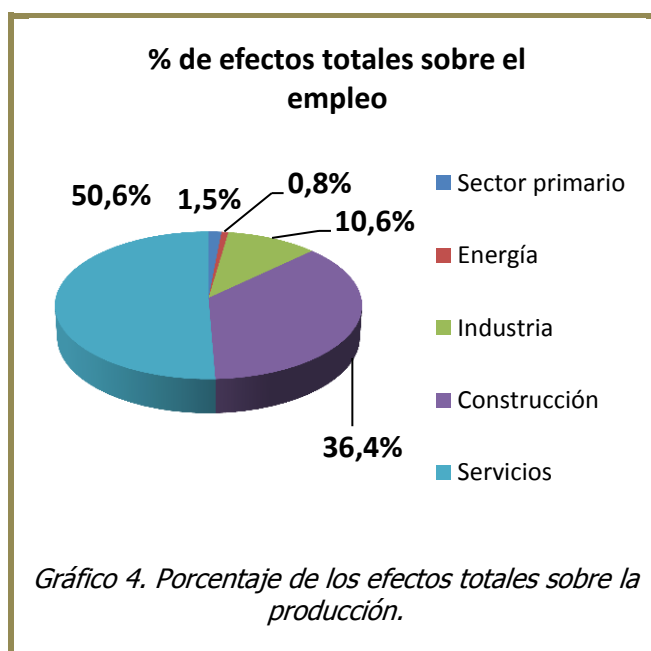
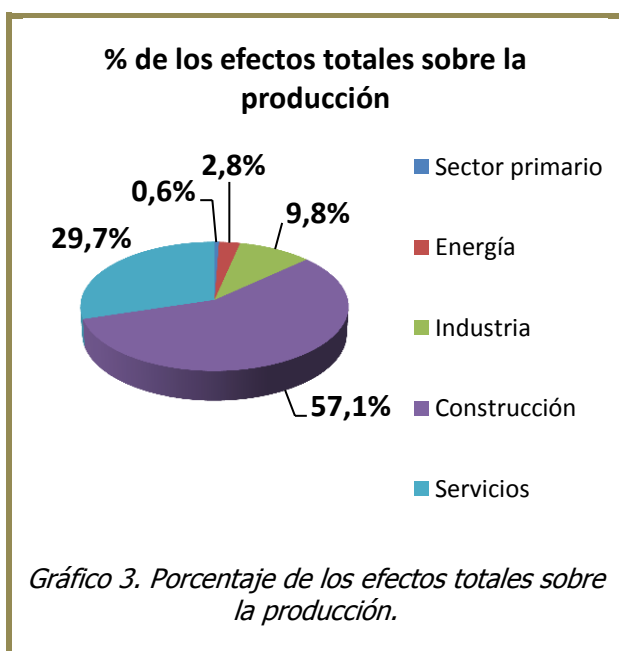
	Inversión (2011-14)	% C. Val	Puesta en funcionamiento (2011)	% C. Val	TOTAL (2011-14)	% C. Val	VAB 2010 Com. Val
Agricultura, ganadería y pesca	35.087	1,67%	836	0,04%	35.923	1,71%	2.106.919
Energía	66.648	3,14%	1.694	0,08%	68.341	3,22%	2.120.256
Industria	288.363	2,20%	3.810	0,03%	292.173	2,23%	13.095.075
Construcción	1.522.824	15,72%	12.319	0,13%	1.535.143	15,84%	9.689.237
Servicios	1.815.318	2,73%	41.133	0,06%	1.856.451	2,80%	66.390.030
TOTAL VAB	3.728.240	3,99%	59.792	0,06%	3.788.032	4,06%	93.401.517
PIB	3.875.167	3,80%	61.501	0,06%	3.936.669	3,86%	102.064.279

5. El impacto sobre el empleo se sitúa en torno a los 16.000 puestos de trabajo totales anuales, que para el periodo 2011-2014 superan los 64.000.

Este empleo de nueva creación significa aproximadamente el 2,9% de la población activa y el 10,7% del desempleo actuales de la Comunidad Valenciana.

6. Las inversiones ocasionarían un incremento en la remuneración de asalariados de 2.051 millones, que supone en torno al 4,2% de la renta asalariada regional de los últimos años.
7. La actividad más beneficiada de todas estas inversiones es la construcción, pues en este sector se concentraría el 57% del aumento de la producción inducido por la inversión, de modo que el impacto global sobre esta actividad se situaría en el 15,84% del nivel de actividad del último año.

Sin embargo, las actividades de servicios también recibirían efectos beneficiosos en su nivel de producción y serían las que verían más empleo asociado a estas inversiones, con más de 8.200 puestos de trabajo vinculados en promedio cada año durante el periodo 2011-2014.



8. La provincia de Castellón es la que concentraría un mayor nivel de inversiones en infraestructuras del Corredor Ferroviario Mediterráneo en la Comunidad Valenciana, unos 4.169 millones de euros, siendo también la que podría alcanzar un beneficio potencial superior: un crecimiento del VAB provincial sobre los 1.498 millones de euros (11,6% de si VAB actual) y una creación de empleo sobre 22.253 puestos de trabajo (que representan el 8,1% de la población activa y el 27% de su desempleo, sobre datos de 2008).

	VAB	VAB C.Val	% VAB 2008	Empleo	Empl C.Val Miles	% Empleo 2008	PIB	PIB C.Val	% PIB 2008
Alicante	930.038	33.234.406	2,8%	16.850	765,0	2,2%	962.488	36.307.987	2,7%
Castellón	1.497.838	12.907.146	11,6%	22.253	276,1	8,1%	1.567.054	14.100.824	11,1%
Valencia	1.360.156	50.732.829	2,7%	25.069	1.177,6	2,1%	1.407.127	55.424.698	2,5%

9. El impacto de las inversiones en el Corredor sobre Cataluña es igualmente importante aunque porcentualmente menor, debido a las diferencias en el tamaño de las economías regionales. La previsión es que sus efectos alcancen el 1,94% del PIB regional, el 1,0% de su valor añadido, el 0,7% de su población activa y el 3,7% de su desempleo actual.
10. La culminación de la integración de la Comunidad Valenciana en la red ferroviaria transeuropea es igualmente imprescindible para que las empresas autonómicas puedan aprovechar dicha infraestructura para el transporte de mercancías, mejorando su competitividad gracias a la reducción de sus costes de transporte.

Podemos estimar que la **paralización de las infraestructuras ferroviarias puede acarrear para 2014 un aumento de los costes de transporte del 12%, que a su vez comportará una reducción del volumen de comercio en un 28%.**

Puesto que las previsiones de la propia UE indican que el Corredor Mediterráneo permitiría subir el tráfico de mercancías en el sur de la UE en 15 puntos (pasando del 25% al 40%), el riesgo real es que si se aprobase otro trazo del Corredor español, ese crecimiento sea capturado por las otras regiones que atraviese.



11. La rentabilidad económica del Corredor Mediterráneo para la Comunidad Valenciana y por ello para el conjunto de España, queda totalmente confirmada con estos cálculos.

El conjunto de los resultados económicos respaldan y avalan el volumen de inversión requerido para su puesta en funcionamiento.

Existirán además importantes efectos externos (beneficios ambientales, de tiempo, de accidentes, etc.) que junto con la propia actividad de transporte supondrán una nueva fuente de generación de empleo e incrementos en el PIB, en ningún caso despreciables, que justifican la culminación de este proyecto.

III.OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

El objetivo del estudio es la valoración del impacto de la inversión en las infraestructuras ferroviarias del Corredor Mediterráneo, y en su puesta en funcionamiento, sobre la economía regional de la Comunidad Valenciana.

Este estudio ha de servir como justificación económica de la importancia estratégica para la Comunidad Valenciana de la integración en la red transeuropea de alta velocidad a través del Corredor Mediterráneo, configurado para que permita el transporte de viajeros y mercancías en doble vía con ancho internacional.

Adicionalmente, dado que la Comunidad Valenciana y Cataluña tienen en común algún tramo que se extiende sobre ambos territorios (Tarragona-Castellón), se incluyen algunas aportaciones sobre el impacto en esta segunda región.

El informe se ha basado en dos metodologías:

1. Un análisis prospectivo encaminado a diagnosticar la situación y perspectivas de cambio de las infraestructuras ferroviarias regionales en el horizonte 2020, así como la fuerza tractora de este factor para inducir la generación de escenarios favorables para la Comunidad Valenciana.
2. Para cuantificar los efectos directos, indirectos e inducidos de la infraestructura en términos de producto, renta y empleo, se ha partido del modelo de cantidades de Leontief a partir de las Tablas Input-Output (TIO) de la economía regional.

Igualmente necesario es destacar que esta evaluación de impacto se limita a las consecuencias generadas por la nueva infraestructura sobre la estructura económica actualmente existente.

Por ello, no se han contemplado en el cálculo los crecimientos de la producción, la renta y el empleo ocasionados por la explotación de las nuevas oportunidades de negocio que el Corredor producirá. Tampoco se incluye en esta cuantificación la evaluación de los efectos derivados del aumento de la productividad de las empresas gracias a la liberación de tiempo de trayecto en los viajes, ni el ahorro energético permitido por la sustitución de otros medios de transporte por el ferroviario cuya eficacia medioambiental es significativamente superior.

Por tanto, a los resultados reportados en este Resumen Ejecutivo y en el Informe Final habrá que añadir la contribución derivada de la entrada en funcionamiento que están en proceso de cálculo y que se extenderán a un periodo de 5 años tras su inauguración, es decir, en el escenario 2014-2019.