

1. Foco AVE ARCO MEDITERRÁNEO Y COMUNITAT VALENCIANA: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

Las dotaciones de infraestructuras de transporte por ocupado del Arco Mediterráneo y de la Comunitat Valenciana son un 12% y 16% inferiores a las de España, respectivamente.

El impacto de la crisis en la inversión en infraestructuras de transporte en España ha sido de tal intensidad que en muchas comunidades autónomas es menor a la necesaria para reponer el capital que se deteriora. Si bien la inversión en el Arco Mediterráneo ha sufrido en menor medida el recorte, la dotación por trabajador de este tipo de infraestructuras se sitúa un 12% por debajo de la media nacional, tanto en el stock de capital, como en infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias.

La construcción del Corredor contribuirá a aumentar la competitividad de las empresas, no sólo del Arco Mediterráneo, sino de toda España, y corregirá en parte, la desventaja de las economías del Arco Mediterráneo en infraestructuras de transporte.



“La **Comunitat Valenciana** es la **sexta región** con menor ratio de infraestructuras por ocupado”



“Una **menor dotación** de infraestructuras incide negativamente en la **productividad por ocupado**”



“Durante la crisis, el **stock de capital** de las infraestructuras de transporte se ha **reducido** en la Comunitat Valenciana”



“El **Corredor Mediterráneo** corregirá la desventaja en infraestructuras de transporte del Arco Mediterráneo y **contribuirá a aumentar la competitividad** de las empresas”

*Las cifras y datos contemplan las provincias bañadas por el Mar Mediterráneo (Girona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Granada, Málaga, Cádiz, Illes Balears)

El desarrollo del Arco Mediterráneo es pieza clave para el crecimiento de la economía española, ya que aporta alrededor del 40% de la renta y el empleo. Desgraciadamente, su evolución desde inicios del presente siglo no es una historia de éxito en lo que a bienestar económico se refiere. Así, aunque sus ciudadanos disfrutaban a principios del siglo XXI de un PIB per cápita un 2,7% superior al de España, en 2014 era un 4,2% inferior, con un nivel de renta en términos reales inferior al del año 2000. Detrás de esta evolución está tanto un menor crecimiento en los años de bonanza económica, como un mayor impacto de la crisis en los años posteriores. Como parte integrante del Arco Mediterráneo, la Comunitat Valenciana ha seguido una evolución similar, si bien siempre ha tenido un menor nivel de renta por habitante, situándose un 11,2% por debajo del de España en 2016.

Uno de los factores que explica el menor crecimiento de la renta por habitante del Arco Mediterráneo es su menor productividad que depende de variables como el capital humano, el esfuerzo innovador, la internacionalización, el tamaño de las empresas y la disponibilidad de unas adecuadas infraestructuras. La información más reciente

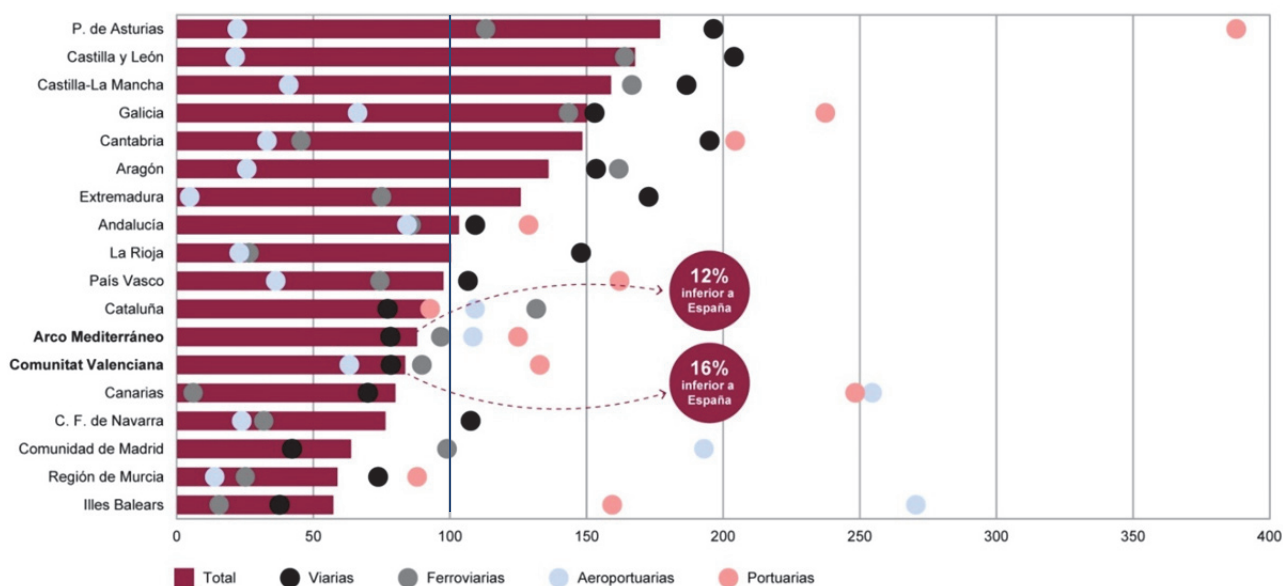
sitúa la productividad por ocupado del Arco Mediterráneo un 1,6% por debajo de la de España, aumentando la brecha hasta el 3,9% en el caso de la economía valenciana.

De los factores señalados, en este documento el foco se pone en las infraestructuras de transporte. Al igual que cuanto mayor es el capital privado con el que se dota a un trabajador mayor es su productividad, del mismo modo lo será si dispone de una mayor dotación de infraestructuras.

Con este indicador de dotación de infraestructuras por ocupado, existen importantes diferencias entre las comunidades autónomas españolas, ya que las dotaciones del Principado de Asturias (la comunidad que encabeza el ranking) triplican las de Illes Balears (la última del ranking). Las provincias que forman el Arco Mediterráneo presentan una ratio un 12% inferior a la media nacional, mientras que la Comunitat Valenciana se sitúa un 16% por debajo. La Comunitat Valenciana es la sexta con menor ratio infraestructuras/ocupados, solo por delante de Illes Balears, Madrid, Murcia, Navarra y Canarias.

Dotaciones de infraestructuras de transporte por ocupado. 2014. España = 100

Fuente: Fundación BBVA-Ivie e INE



Del total nacional de las infraestructuras de transporte, las viarias y las ferroviarias son las más importantes, ya que representan el 82% del total (56% y 26%, respectivamente). En cambio, el stock de capital en infraestructuras aeroportuarias y portuarias es cuantitativamente menos importante, ya que suponen el 9% cada una del total.

Centrando la atención en el Arco Mediterráneo, el valor del stock en carreteras por ocupado es un 22% inferior al de España, rasgo que comparte con la Comunitat Valenciana.

"El recorte de la inversión en infraestructuras de transporte desde 2010 ha sido tan intenso que en muchas CC. AA. la inversión no es suficiente para sustituir las infraestructuras que se deprecian"

En el caso de las infraestructuras ferroviarias, también el Arco Mediterráneo presenta una dotación por ocupado inferior a la media (3,2% inferior), aumentando la distancia al 10% en la economía valenciana. En cambio, en el caso de las infraestructuras aeroportuarias, mientras el Arco

Mediterráneo tiene una dotación un 9% superior a la de España, la Comunitat Valenciana está un 37% por debajo.

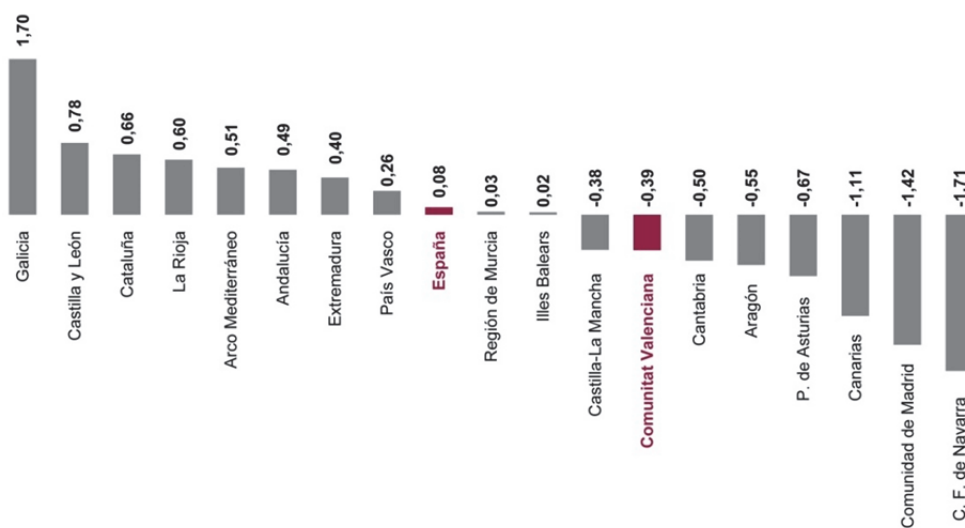
La evolución que han seguido en España las infraestructuras de transporte en los últimos años ha sufrido con virulencia las consecuencias de la crisis. De crecer a una tasa media anual del 4,2% de 2000 a 2010, en ese año se produjo un punto de inflexión para caer la tasa a casi el 0% durante los cuatro ejercicios posteriores, lo que implica que las infraestructuras de que dispone la economía española en 2014 son prácticamente las mismas que en 2010.

En algunas CC. AA. la caída de la inversión en infraestructuras de transporte ha sido tan intensa que se ha situado por debajo del valor necesario para sustituir el capital que se deteriora. En concreto, en ocho CC.AA. la tasa de crecimiento del *stock* de capital ha sido negativa de 2010 a 2014, siendo una de ellas la Comunitat Valenciana. En el Arco Mediterráneo, las dotaciones de infraestructuras han aumentado en este periodo a una tasa del 0,5%, si bien la cifra enmascara importantes diferencias entre regiones. Mientras que el *stock* de capital de Cataluña y Andalucía ha aumentado muy por encima de la media nacional, en Illes Balears y Murcia prácticamente se ha mantenido constante, mientras que en la Comunitat Valenciana ha caído.

Tasa de crecimiento real anual del *stock* de capital en infraestructuras de transporte: 2010-2014. Porcentajes

Nota: Las Comunidades Autónomas están ordenadas de mayor a menor tasa de crecimiento en las infraestructuras de transporte (total)

Fuente: Fundación BBVA-Ivie



Conclusión:



Dado el impacto que las infraestructuras de transporte tienen sobre la competitividad de las empresas, es necesario ejecutar cuanto antes, en tiempo y forma y cumpliendo los plazos planificados, el Corredor Mediterráneo en beneficio no solo de las economías del Arco Mediterráneo, sino de la vertebración de toda España.