



XXIX Reunión de Estudios Regionales de la Asociación Española de Ciencia Regional (AECR)

Santander, 27-28 de noviembre de 2003

LA CONTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS ESTRUCTURALES A LA MEJORA DE LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL PERÍODO 2000-2002

Resumen: La aplicación del Marco Comunitario de Apoyo (MCA) 2000-2006 durante su primer trienio ha significado una importante inyección financiera para el cumplimiento de los objetivos estratégicos fundamentales de las regiones españolas incluidas en el Objetivo 1 de la política regional europea. En concreto, la atención explícita al ámbito de las infraestructuras en el citado MCA ha propiciado que buena parte de las medidas articuladas en dicha estrategia hayan ejercido una destacada influencia sobre las dotaciones de infraestructuras sociales y de transporte de las regiones españolas implicadas. A partir de la observación de la evolución de las dotaciones de infraestructuras en el contexto de las ayudas europeas, es posible extraer conclusiones relevantes acerca de la incidencia de la política regional comunitaria sobre las infraestructuras de los territorios Objetivo 1.

Raúl Mínguez Fuentes (raul.minguez@quasarconsultores.com)

Investigaciones y Asistencia Técnica QUASAR, S.A. y Universidad de Alcalá

Carolina Aguado Mariscal (carolina.aguado@quasarconsultores.com)

Investigaciones y Asistencia Técnica QUASAR, S.A.

[Contacto: C/ Rafael Calvo, 7 - 28010 Madrid (Tel. 91 594 35 49 – FAX. 91 593 33 57)]

Palabras Clave: Fondos Estructurales, Política Regional Comunitaria, Infraestructuras, Marco Comunitario de Apoyo (MCA) 2000-2006

Índice de contenidos

LA CONTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS ESTRUCTURALES A LA MEJORA DE LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL PERÍODO 2000-2002	3
1.1. <i>Introducción.....</i>	3
1.2. <i>Infraestructuras y crecimiento económico regional</i>	3
1.3. <i>La política de infraestructuras y el Marco Comunitario de Apoyo (MCA) 2000-2006 ..</i>	5
1.3.1. <i>Las infraestructuras en el MCA</i>	5
1.3.2. <i>Las políticas desarrolladas en el período 2000-2002</i>	7
1.4. <i>La contribución de los Fondos Estructurales en 2000-2002.....</i>	8
1.4.1. <i>La situación relativa del contexto de las infraestructuras.....</i>	8
1.4.2. <i>Los logros alcanzados.....</i>	12
1.4.3. <i>La incidencia de las actuaciones emprendidas en el contexto.....</i>	14
1.4.4. <i>El impacto conjunto de las actuaciones</i>	15
1.5. <i>Conclusiones.....</i>	18
1.6. <i>Referencias bibliográficas</i>	19

LA CONTRIBUCIÓN DE LOS FONDOS ESTRUCTURALES A LA MEJORA DE LA DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL PERÍODO 2000-2002

1.1. Introducción

La política regional comunitaria encuentra su aplicación práctica a través del Marco Comunitario de Apoyo, instrumento financiero entre cuyas directrices figura la ampliación y mejora de las infraestructuras de las regiones Objetivo 1, como vía necesaria para alcanzar la senda de crecimiento económico sostenido. En este sentido, transcurridos tres años completos de aplicación del MCA 2000-2006, resulta de sumo interés realizar una serie de ejercicios analíticos para conocer el desarrollo y resultados de la aplicación de las medidas previstas en materia de infraestructuras, como vía para la realización de posteriores evaluaciones y juicios.

1.2. Infraestructuras y crecimiento económico regional

La importancia de la dotación de infraestructuras y equipamientos colectivos para el desarrollo económico de un país es un hecho ampliamente reconocido y que ha suscitado un creciente interés entre economistas y políticos, especialmente a partir de la década de los ochenta, a raíz de la búsqueda de una explicación de la caída de la productividad en los países desarrollados. Dicho interés se ha renovado recientemente con la consideración de algunos nuevos tipos de infraestructuras, particularmente las relacionadas con los sectores de la telecomunicación y la información, llamadas a desempeñar un papel cada vez más relevante a la hora de promover el crecimiento económico de cualquier país o región en las próximas décadas (Cuadrado y Mancha, 1996).

Como consecuencia de tal preocupación, durante los últimos años ha aparecido una importante cantidad de trabajos en la literatura económica dedicados a evaluar los efectos del gasto del sector público sobre la producción del sector privado y sobre el crecimiento de la productividad (Draper y Herce, 1994).

En el plano teórico, la relación existente entre crecimiento económico e infraestructuras públicas fue examinada inicialmente por Arrow y Kurz a comienzos de la década de los setenta, si bien no recibió un tratamiento cuantitativo hasta el trabajo de Ratner (1983) en el que se evaluó para el caso norteamericano. Posteriormente, se han realizado múltiples

ejercicios, destacando los estudios de Barro, Jones, Cassou, Lansing y, especialmente, la contribución de Aschauer, en el marco de los denominados modelos de crecimiento endógeno. Este último autor desarrolla un modelo de crecimiento endógeno que contempla el capital público como un factor de producción adicional, utilizando dicho modelo para explicar las diferencias en las tasas de crecimiento regionales.

La premisa subyacente de este tipo de trabajos es que la inversión pública en infraestructuras puede afectar positivamente a la productividad de los factores privados y, por consiguiente, estimular la inversión y la producción privadas. En efecto, mediante la generación de economías externas y la consiguiente reducción en los costes de producción en las diferentes actividades, la provisión de capital público desempeña un papel fundamental a la hora de establecer las bases para un crecimiento sostenido y equilibrado (Comisión Europea, 1999).

Esta relación entre el capital público y la productividad de los factores privados de producción se conoce en la literatura como la “hipótesis de Aschauer”, dado que apareció originariamente en el artículo pionero de Aschauer (1989). En dicha literatura sobre la contribución del capital público en infraestructuras al crecimiento de la productividad, existen dos enfoques alternativos utilizados para contrastar la hipótesis de Aschauer, basados, respectivamente, en funciones de producción y de costes (Argimón et al, 1994).

La conclusión que se extrae es que las aproximaciones analíticas realizadas hasta la fecha presentan como nexo común el hecho de que el progreso de las naciones se basa en buena medida en la cantidad y calidad de las redes de comunicaciones y suministros, las cuales permiten un fácil acceso a los recursos naturales y técnicos. Es por ello que las infraestructuras son determinantes esenciales de la productividad, el crecimiento y la competitividad, porque ayudan a reducir los costes de transporte, expanden el mercado, facilitan la transmisión de la información y el conocimiento, y aúnan prosperidad económica, calidad de vida y eficacia comercial. Todo ello sin olvidar el consenso en la literatura económica, corroborado por la evidencia empírica, confirmando que una alta dotación de capital público es condición necesaria, aunque no suficiente, para que se produzca un elevado nivel de desarrollo económico (Spiekemann et al, 1999; Campos y De Rus, 2002).

1.3. La política de infraestructuras y el Marco Comunitario de Apoyo (MCA) 2000-2006

1.3.1. Las infraestructuras en el MCA

Las políticas regionales aplicadas en el seno de la Unión Europea aparecen determinadas por las directrices plasmadas en el correspondiente Marco Comunitario de Apoyo (MCA). Para el caso español, el MCA para las regiones españolas del Objetivo 1, objeto del presente análisis, constituye el instrumento financiero de ayudas estructurales más amplio para el período 2000-2006 (Ministerio de Hacienda, 2000).

En la configuración y definición del citado MCA subyace una idea esencial: la dotación en infraestructuras desempeña un papel clave en el crecimiento económico regional por su efecto directo sobre los niveles de inversión y su capacidad para generar economías externas, induciendo a la reducción de los costes de producción y al aumento de la productividad de los factores de producción. La singularidad geográfica de España determinada por la situación periférica en el continente europeo, así como un marcado relieve montañoso, limitan su capacidad de crecimiento, por las dificultades de articulación interna y de acceso a los ejes y a los polos de desarrollo nacional y continental.

Las infraestructuras sociales y de transporte gozan de un lugar privilegiado en la estrategia de desarrollo económico marcada por el MCA, circunstancia patente en el análisis DAFO de las regiones Objetivo 1. En concreto, dicho ejercicio analítico presenta una serie de estrangulamientos y amenazas estrechamente vinculados con las infraestructuras existentes, fundamentalmente:

- Insuficiente articulación con redes de transportes transeuropeas.
- Desequilibrios en el sistema de asentamientos.
- Debilidad de infraestructuras y sistemas productivos locales.
- Insuficiencia de redes de gran capacidad en el sistema de telecomunicaciones.
- Déficit hídricos generadores de estrangulamientos sectoriales.
- Insuficiente articulación productiva inter e intrasectorial.
- Insuficiente valorización de bienes ambientales y culturales.

Por otra parte, el surgimiento y eficaz aprovechamiento de determinadas fortalezas y oportunidades de las regiones Objetivo 1 españolas pasa por la disposición de adecuadas infraestructuras, fortalezas sintetizadas en:

- Potencial exportador de sectores no tradicionales.
- Creciente vocación exterior de las pymes.
- Capacidad de atracción de inversión externa.
- Importantes avances en la articulación territorial interna.
- Ventajas de economías de aglomeración en numerosas zonas urbanas.
- Esfuerzo público mantenido en dotación de infraestructuras y equipamientos.
- Posición estratégica de un número importante de zonas.
- Fuerte dinamismo urbano.
- Elevado potencial de atracción turística.

Esta trascendencia en materia de infraestructuras aparece igualmente plasmada en diversos objetivos intermedios:

- O5. Mejorar la accesibilidad territorial de las regiones Objetivo 1.
- O11. Gestión integral de residuos urbanos, industriales y agropecuarios.
- O12. Protección, prevención y regeneración de enclaves naturales y rurales y uso sostenible de la bio-diversidad.
- O13. Mejora de la eficacia de las infraestructuras hidráulicas.
- O14. Desarrollo y modernización de la red sanitaria y servicios sociales.

Por ello, la estrategia marcada en el MCA otorga a las infraestructuras sociales y de transporte un papel primordial en el desarrollo y el avance en la cohesión económica y social de las regiones. Esta importancia se concreta en la articulación de una serie de Ejes dirigidos hacia la dotación de infraestructuras, estructurados a su vez en una serie de medidas.

En concreto, los Ejes principales en los cuales se encuadran las actuaciones en materia de infraestructuras sociales y de transporte son el Eje 3 (Medio ambiente, entorno natural y recursos hídricos), el Eje 5 (Desarrollo local y urbano), y, especialmente, el Eje 6 (Redes de transporte y energía). Adicionalmente, se incorporan determinadas acciones

relacionadas con las infraestructuras en el Eje 4 (Desarrollo de los recursos humanos, empleabilidad e Igualdad de Oportunidades) y Eje 7 (Agricultura y desarrollo rural).

El hecho de que sean varios los Ejes directamente involucrados en dotar a la economía y sociedad de las regiones Objetivo 1 de las oportunas infraestructuras, es consecuencia directa de la transversalidad propia de éstas, en la medida en que la incidencia de las infraestructuras se extiende horizontalmente por el conjunto del sistema económico.

Con mayor grado de detalle, esta importancia concedida a las infraestructuras en la estrategia de desarrollo se manifiesta en el hecho de que la mitad del total de recursos financieros previstos para el período 2000-2006 en el MCA (49,5%) se canalizarán hacia los tres Ejes más vinculados con las infraestructuras (Ejes 3, 5 y 6). Destaca la notable dotación financiera correspondiente al Eje 6 (*Redes de transporte y energía*), el cual acapara el 24,9% de los fondos del MCA. Este hecho resulta recurrente en todos los Programas Operativos Integrados de las regiones Objetivo 1, con las únicas salvedades de Ceuta y Cantabria.

Un análisis pormenorizado es el que se extrae de las medidas, que muestra una clara preponderancia en el conjunto del MCA de las acciones directamente vinculadas al ámbito de las infraestructuras, de tal forma que el 12,6% del total de recursos aparece programado para la medida 6.1 (*Carreteras y autopistas*) y el 8,3% para la medida 6.3 (*Ferrocarriles*), configurándose como las medidas mejor dotadas financieramente del MCA. Destaca asimismo el peso sobre el total de las medidas 3.1 *Abastecimiento de agua a la población y a las actividades económicas* (4,4%), 3.6 *Protección y regeneración del entorno natural* (4,3%) y 5.3 *Infraestructuras y equipamientos colectivos en municipios menores de 20.000 habitantes* (2,4%).

1.3.2. Las políticas desarrolladas en el período 2000-2002

Las acciones llevadas a cabo en materia de infraestructuras durante el período 2000-2002 presentan unos niveles de eficacia financiera variables en función del Eje de referencia. Así, mientras que las acciones incluidas en el Eje 6 han alcanzado los mayores niveles de eficacia del MCA durante el período (74,8%), los valores obtenidos en el Eje 5 (58,6%) y, especialmente, Eje 3 (44,2%) han resultado sensiblemente inferiores. Ello es debido

principalmente a la propia naturaleza de los proyectos de infraestructuras, caracterizados por dilatados períodos de tramitación burocrática como paso previo al comienzo de las obras.

En el detalle por medidas, es preciso resaltar el hecho de que la medida con mayor peso financiero del conjunto del programa, destinada a Carreteras y autopistas (6.1) es asimismo una de las que han logrado unos niveles de eficacia más elevados durante el trienio 2000-2002 (101%). Por el contrario, la segunda media del MCA con mayor peso financiero, 6.3 Ferrocarriles, ha registrado una eficacia del 42,1%, consecuencia fundamental de la extensión necesaria para completar los requerimientos administrativos precisos para el comienzo de las obras (López Corral, 2000). Asimismo, esta tendencia es la pauta común en el conjunto de regiones Objetivo 1 donde se aplican sendas medidas.

Del conjunto de fondos aplicados durante el primer trienio del período de programación 2000-2006, un 29,8% se ha destinado a medidas incluidas en el Eje 6, mientras que los dos Ejes tomados también en consideración (Ejes 3 y 5) acumularon el 10,5% y el 9,3% del total de recursos, respectivamente.

En definitiva, las actuaciones emprendidas en el período 2000-2002 responden fielmente a la relevancia concedida al campo de las infraestructuras sociales y de transporte para el desarrollo y vertebración de las regiones Objetivo 1. La eficacia financiera alcanzada hasta la fecha es moderada, destacando en materia viaria y siendo menor en el ámbito ferroviario, consecuencia fundamental de la complejidad de los proyectos de infraestructuras.

1.4. La contribución de los Fondos Estructurales en 2000-2002

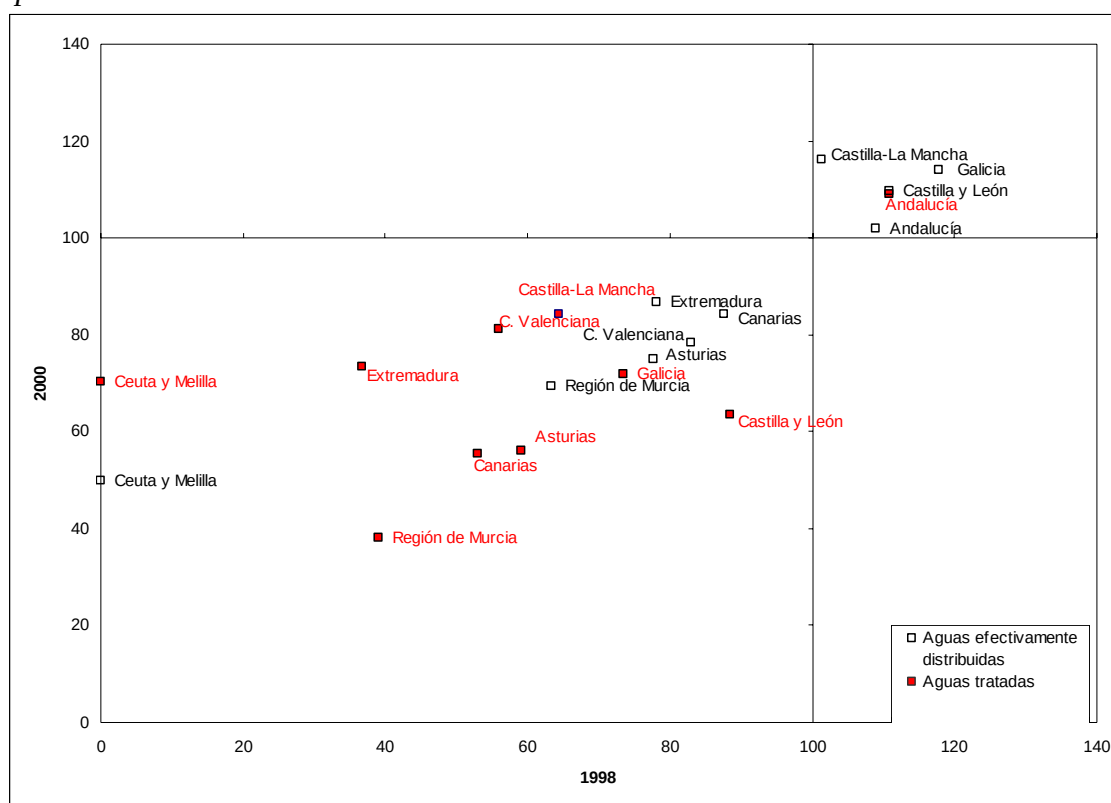
1.4.1. La situación relativa del contexto de las infraestructuras

En el documento inicial del MCA 2000-2006 realizado en el año 2000 se incorporaba un diagnóstico sobre la situación de las regiones Objetivo 1 en el campo de las infraestructuras. Una vez transcurridos tres años desde el comienzo de la citada programación, es preciso realizar un breve repaso del estado de dichas dotaciones, de cara a valorar el grado de vigencia del mencionado diagnóstico.

Para el caso concreto de las **infraestructuras hidráulicas**, la situación presente, a la vista de la trayectoria reciente y de la comparación con el nivel alcanzado en el conjunto de España y de regiones Objetivo 1, denotan la diferencia que todavía persiste en las citadas regiones respecto a España, en la captación y abastecimiento primario del agua, así como en su posterior tratamiento.

El Gráfico 1 muestra de forma conjunta la situación en 1998 y 2000 de la cantidad de aguas tanto tratadas como efectivamente distribuidas en cada Comunidad, con relación a la media española. El corto período de tiempo transcurrido contribuye a la agrupación de las regiones en torno a la diagonal principal, lo que supone que la posición relativa respecto a España, ha variado muy levemente. De esta forma los ejes dividen a los indicadores regionales en aquellos que aparecen por encima de la media nacional y los que permanecen por debajo.

Gráfico 1. Situación respecto a la media española de las regiones objetivo 1, en 1998 y 2000, en los principales indicadores referidos a las Infraestructuras medioambientales. España = 100.



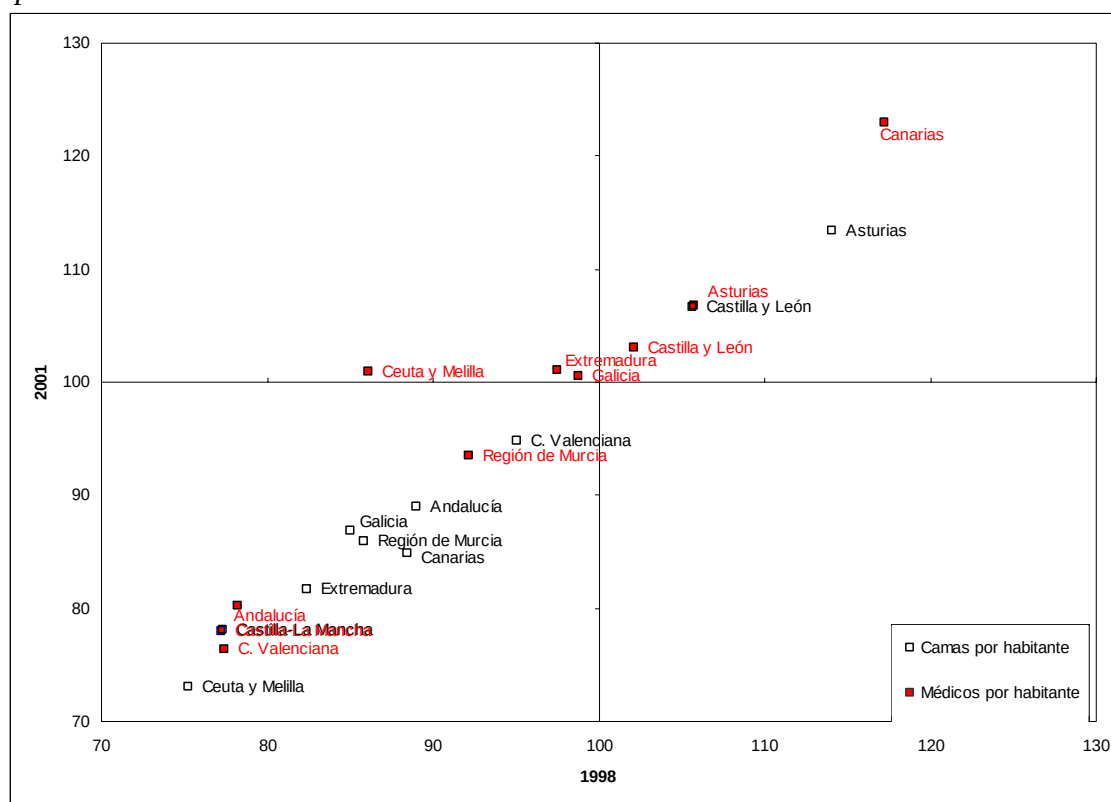
Fuente: Elaboración propia a partir de información estadística oficial.

La situación respecto a España del conjunto de las regiones Objetivo 1 en materia de **infraestructuras sociales** es heterogénea, y no se puede inferir en todas ellas un retraso generalizado respecto a la media del territorio español.

Los indicadores seleccionados referidos a las **infraestructuras sanitarias** hacen referencia a esta infraestructura tanto de forma directa (número de camas), como indirecta (médicos colegiados) en la medida que el número de estos profesionales sanitarios aparece correlacionado con la disponibilidad de medios en atención sanitaria y asistencial.

En el caso de las infraestructuras sanitarias, parece evidenciarse la existencia de un diferencial negativo, respecto a España, en varias regiones, dependiendo del indicador observado, sólo Asturias y Castilla y León tienen un número más elevado de camas hospitalarias por habitante que el conjunto de la media española.

Gráfico 2. Situación respecto a la media española de las regiones objetivo 1, en 1998 y 2001, en los principales indicadores referidos a las Infraestructuras sociales sanitarias. España = 100.

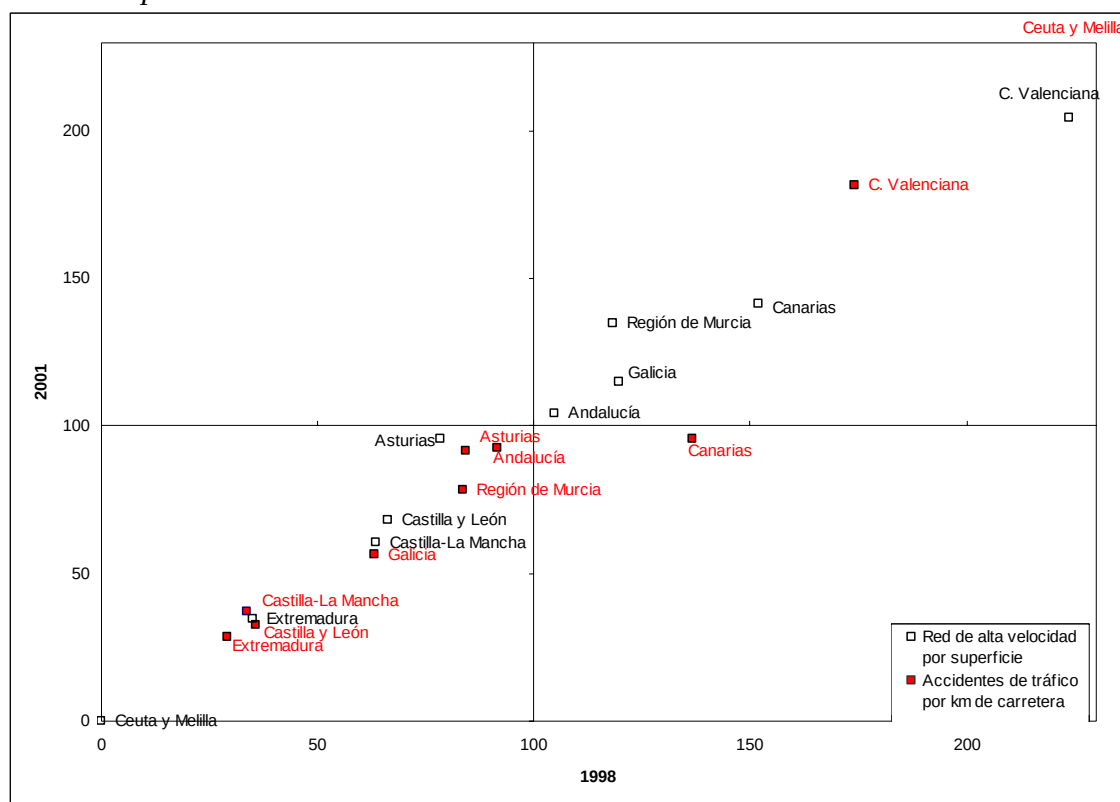


Fuente: Elaboración propia a partir de información estadística oficial.

Un gran número de regiones Objetivo 1, han conseguido alcanzar en el año 2001 los niveles medios nacionales en cuanto a disponibilidad de una **red de alta capacidad para el transporte de superficie** (autovías y carreteras), mientras que el resto (ambas Castillas, Extremadura, Asturias, Ceuta y Melilla), a pesar de permanecer por debajo de la media, poseen una situación más favorable en este último año.

El Gráfico 3 alterna una variable, cuya diferencia con la media es positiva (km de vías de alta capacidad), con otra cuya relación es la contraria, (siniestralidad), lo que se traduce en que unos valores inferiores en esta variable, como arrojan la mayoría de estas regiones, resalta una ventaja respecto a la media nacional.

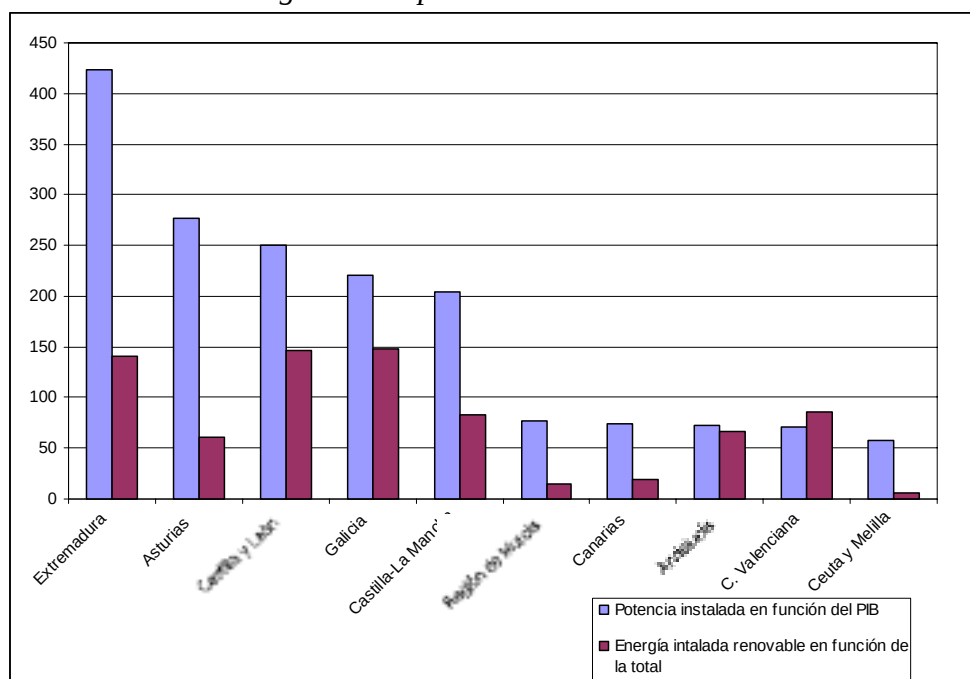
Gráfico 3. Situación respecto a la media española de las regiones objetivo 1, en 1998 y 2001, en los principales indicadores referidos a las Infraestructuras de transporte terrestre. España = 100.



Fuente: Elaboración propia a partir de información estadística oficial.

Un importante número de regiones Objetivo 1, continúan abasteciendo de **energía** eléctrica a buena parte del territorio nacional, en tanto su potencia instalada en relación a su actividad económica está muy por encima de la media nacional.

Gráfico 4. Situación respecto a la media española de las regiones objetivo 1 en los principales indicadores energéticos. España = 100. Año 2001.



Fuente: Elaboración propia a partir de información estadística oficial.

La importancia que la infraestructura de producción eléctrica tiene en estas regiones, no se ve acompañada con una especial atención a la energía renovable en todos los casos. Sólo Castilla y León, Galicia y Extremadura presenta un peso de las energías renovables en la generación de energía eléctrica superior a la media nacional.

En resumen, las regiones españolas Objetivo 1 han logrado importantes avances en materia de infraestructuras sociales y de transporte durante los últimos años, si bien subsisten situaciones diferenciales que permiten confirmar la pervivencia del diagnóstico emanado en su día del correspondiente análisis DAFO.

1.4.2. Los logros alcanzados

La valoración de las acciones desarrolladas en el punto intermedio del MCA 2000-2006 requiere conocer la eficacia de los logros alcanzados en términos físicos por las medidas emprendidas, para ello se comparan los objetivos inicialmente perseguidos para el año 2006 con los logros alcanzados durante el trienio 2000-2002.

*Tabla 1. Logros alcanzados en materia de infraestructuras en el conjunto de las regiones
Objetivo 1.*

Indicador	Tipo de indicador	Unidad	Medidas asociadas	Objetivo 2000-2006	Logros 2000-2002	Eficacia % 00-02
General						
Usuarios	Resultado	Nº	6.6 / 5.10 / 5.9	8.069.589	4.687.112	58,1%
Sanitarias						
Centros de salud construidos y equipados	Realización o físico	Nº	5.9	385	131	34,0%
Dotaciones de equipamiento sanitario	Realización o físico	Nº	5.9	460	300	65,2%
Hospitales reformados	Realización o físico	Nº	5.9	33	29	87,9%
Energéticas						
Redes suministro eléctrico mejoradas o construidas	Realización o físico	m	5.1 / 6.8 / 6.9	2.441.097	529.309	21,7%
Potencia instalada en energías alternativas	Realización o físico	Kw	6.9	1.755.175	10.509	0,6%
Red de transporte de energía eléctrica construida	Realización o físico	Km	6.8 / 6.9	1.788	810	45,3%
Red de transporte y distribución de gas construida	Realización o físico	Km.	6.8	1.441	250	17,4%
Transporte						
Carretera y autovía acondicionada y nueva	Realización o físico	Km	6.1	8471,59	4.762	56,2%
Incremento tráfico total	Resultado	veh./día	6.1	32.170	13.184	41,0%
Turismo						
Visitantes al año	Resultado	Nº	5.7 / 5.8	12.914.132	13.403.122	103,8%
Edificios y otras infraestructuras turísticas y culturales construidas	Realización o físico	Nº	5.7 / 7.55	749	125	16,7%

Fuente: Elaboración propia a partir de información de la DG Fondos Comunitarios y Financiación Territorial.

El indicador más general sobre los logros alcanzados en materia de infraestructuras, esto es, el número de usuarios, se sitúa en un grado de eficacia ciertamente importante, cercano al 60%. Este nivel de eficacia varía a través de cada uno de los campos concretos en que se divide la actuación en infraestructuras, puesto de manifiesto por los indicadores más inmediatos asociados.

La infraestructura sanitaria es una de las que más atención ha recibido en este período 2000-2002, con una eficacia que ronda el 90% en algunos indicadores. Ello conlleva un ritmo de obtención de los objetivos marcados avanzado y los resultados aventuran la satisfactoria consecución final de los mismos.

Las infraestructuras energéticas, por su parte, presentan una doble lectura. La consecución de los logros propuestos, en materia de mayor y mejor dotación de infraestructuras energéticas, alcanza diferentes grados de cumplimiento, aunque parece estar en sintonía

con las metas propuestas. Sin embargo, el desarrollo de una alternativa medioambiental menos intrusiva no parece haberse concretado hasta la fecha.

La infraestructura de transporte, uno de los campos de actuación más importante de los fondos comunitarios, se ha caracterizado por una notable eficacia en términos físicos durante el trienio, con unos logros marcados por una eficacia en torno al 50% de lo previsto para el conjunto del período 2000-2006.

Otros tipos de dotaciones, como las infraestructuras turísticas, presentan resultados contradictorios, en tanto que el objetivo fijado parece lejos de ser alcanzado; pero los resultados puestos de manifiesto por uno de los indicadores más relevantes en materia turística (el número de visitantes), en parte asociados a esta aplicación de fondos y también relacionados con el contexto general socioeconómico, exceden en el momento actual las previsiones más optimistas.

1.4.3. La incidencia de las actuaciones emprendidas en el contexto

La información proporcionada por el ejercicio precedente adquiere mayor relevancia si, a partir de la misma, se llega a la determinación de la aportación en términos físicos de las actuaciones desarrolladas en las regiones españolas Objetivo 1 en el marco del MCA durante 2000-2003, sobre el comportamiento del contexto de la región en dicho período. De este modo, la siguiente aproximación supone la puesta en relación de la situación concreta del contexto socioeconómico de las regiones Objetivo 1 en el trienio de referencia, con los resultados de las actuaciones de los fondos europeos, obteniendo una perspectiva sobre la importancia que estos fondos están teniendo sobre el entorno en que se deseaban implicar.

Desde una amplia perspectiva, se aprecia que una de cada cinco personas de las regiones Objetivo 1 se han beneficiado, de alguna manera, de las acciones relacionadas con el ámbito de las infraestructuras.

En materia sanitaria, la dotación hospitalaria existente en las regiones Objetivo 1 determina una incidencia de los fondos modesta. No obstante, el porcentaje de hospitales beneficiados de estas políticas alcanza el 7% del total de estos establecimientos en las regiones Objetivo 1.

Tabla 2. Incidencia de las actuaciones en materia de infraestructuras en el conjunto de las regiones Objetivo 1 (2000-2002).

Indicador	Contexto	Incidencia	%
Usuarios	Población	Incidencia sobre la población residente	19,4%
Hospitales reformados	Hospitales existentes en 2001	Incidencia sobre la infraestructura hospitalaria existente	6,9%
Potencia instalada en energías alternativas	Potencia total instalada en energías alternativas	Incidencia sobre la red de energías alternativas	0,1%
Incremento de la red de gran capacidad	Red de autopistas y autovías creada	Incidencia sobre la red creada de alta capacidad	59,7%
Incremento de la red de carreteras	Red de carreteras creadas	Incidencia sobre la creación de carreteras	45,4%
Red de carreteras acondicionada	Red de carreteras	Incidencia sobre la red de carreteras	3,8%
Visitantes al año	Entradas de turistas extranjeros	Incidencia sobre el turismo	51,3%

Fuente: *Elaboración propia a partir de información de la DG Fondos Comunitarios y Financiación Territorial*

En el campo de las infraestructuras energéticas, en especial su atención a las energías alternativas, la incidencia ha sido mínima hasta el momento.

La mayor incidencia de estos fondos se centra en las infraestructuras de transporte y, en especial, en las redes de autopistas y autovías y de carreteras. En la creación de estas redes la incidencia de los recursos canalizados a través del MCA supera el 50% en algunos casos.

En la esfera de las infraestructuras de naturaleza turística, se ha propiciado una importante generación de flujos turísticos, que puesta en relación con el número de turistas extranjeros habidos, representa el 50% de este flujo.

1.4.4. El impacto conjunto de las actuaciones

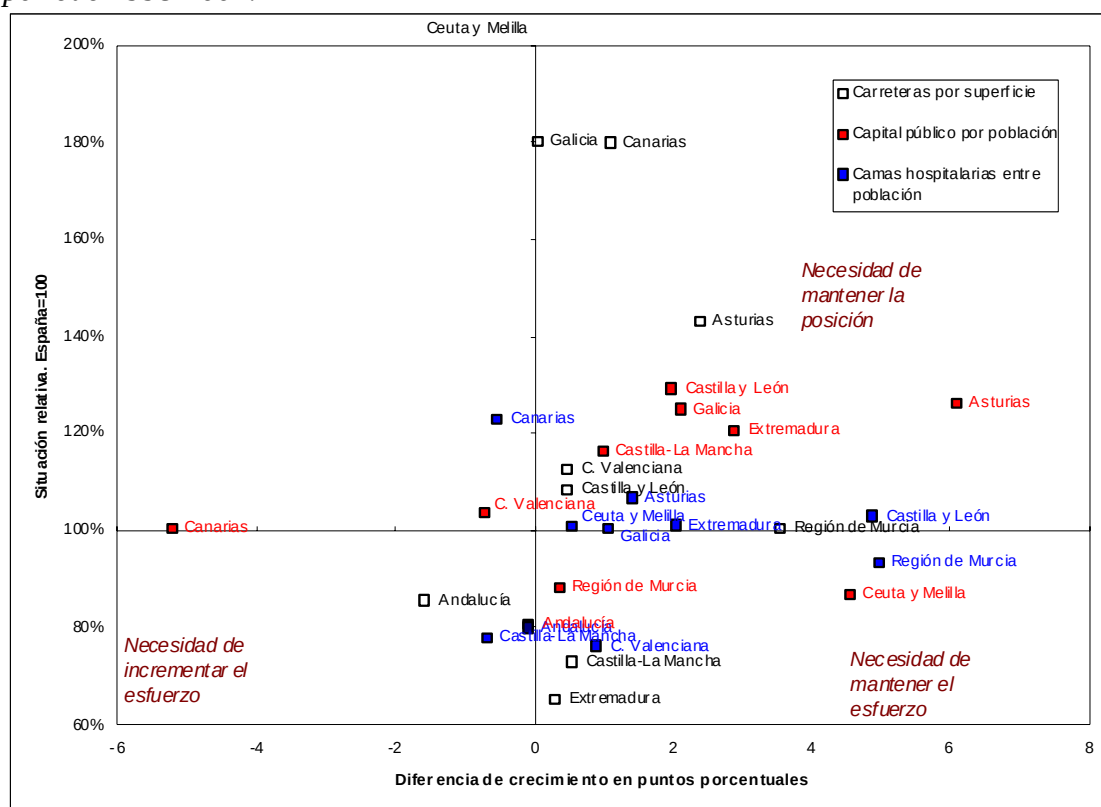
La información emanada de los ejercicios realizados hasta el momento proporciona una importante aproximación a partir de la cual, y considerando la posición relativa y comportamiento de determinados indicadores directamente ligados a las infraestructuras frente al promedio nacional, permite determinar las dinámicas de convergencia de las regiones Objetivo 1 en la materia. Así, es posible identificar las parcelas para las cuales es preciso intensificar o mantener los esfuerzos desarrollados hasta el momento, de cara a avanzar en el proceso de convergencia en materia de infraestructuras.

Por otra parte, la implementación de diferentes programas en las diversas regiones Objetivo 1, ofrece como resultado una serie de comportamientos en las mismas cuyo sentido e

intensidad no es el mismo en todos los casos. Estas tendencias son puestas de manifiesto por un conjunto de indicadores, que sintetizan dicha información y permiten señalar la situación alcanzada y su evolución respecto a España.

Una primera observación de los indicadores más genéricos referidos especialmente a las infraestructuras sociales, ofrece una tendencia general positiva sobre el comportamiento de las regiones y su situación respecto a España en el año 2001.

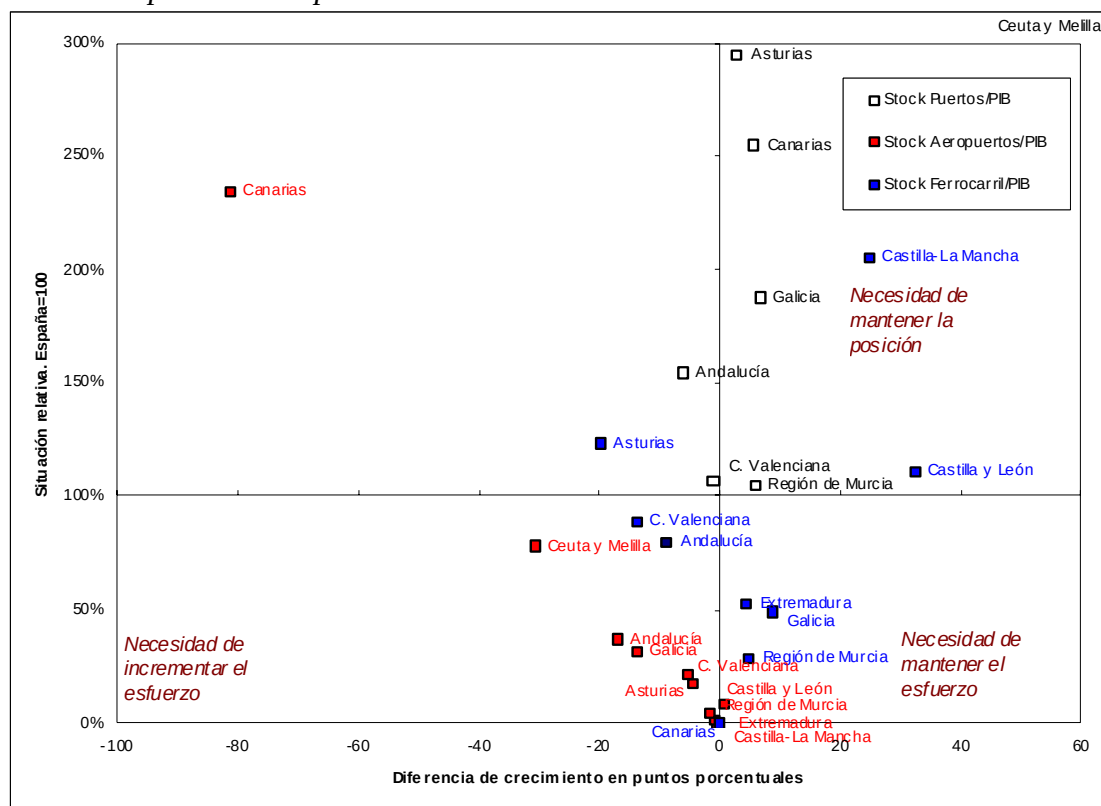
Gráfico 5. Situación en 2001 de las regiones Objetivo 1 respecto a España, en los principales indicadores de infraestructuras, y convergencia con la media española en el período 1998-2001.



Fuente: INE y FUNCAS.

El nivel general de capital público de estas regiones, en función de su población residente, ha experimentado en la mayoría de los casos una nítida convergencia con respecto a la media española. Sólo Canarias, la Comunidad Valenciana y Andalucía tienen una tendencia que las aleja en este período de la media nacional. No obstante, únicamente en el caso de Andalucía se mantiene en el año 2001 el diferencial negativo que el resto de Comunidades parece haber paliado.

Gráfico 6. Situación en 2002 de las regiones Objetivo 1 respecto a España, en las dotaciones de infraestructuras en relación a su actividad económica, y convergencia con la media española en el período 1999-2002.



Fuente: IVIE

La misma lectura referida a las infraestructuras de transporte, puestas en relación con la actividad económica, presenta resultados diferentes para cada tipología de infraestructura.

Las redes viarias permanecen en niveles de retraso relativo en Castilla-La Mancha, Extremadura y Andalucía. En esta última región, además, parece existir cierta tendencia a alejarse de la media nacional, en lugar del acercamiento asociado al resto de Comunidades.

En el caso del ferrocarril, destaca la situación de ambas Castillas, con un nivel de stock en relación a su nivel económico superior a la media. En el resto de Comunidades Objetivo 1, parece observarse cierta correlación entre mayor convergencia con la media de aquellas con niveles más alejados de la media, mientras aquellas que la superaban o estaban cercanas a la misma, divergen de los valores medios con una intensidad de proporción parecida a su cercanía a la media. Por ello, en términos generales, persiste un gran número de Comunidades Objetivo 1 en el año 2002 con niveles por debajo de la media nacional.

La infraestructura de puertos, en aquellas Comunidades Objetivo 1 en los que es relevante, se sitúa por encima de media española y su evolución respecto a la misma ha sido favorable.

La infraestructura aeroportuaria es la que peor comportamiento ha mantenido en este período. Sólo Canarias en el año 2002 figura claramente por encima de la media, si bien en este caso su evolución también ha sido negativa en el período.

1.5. Conclusiones

Tanto desde la perspectiva teórica como práctica, resulta manifiesta la estrecha vinculación entre el desarrollo regional y las correspondientes transformaciones del sistema productivo con la dotación de infraestructuras sociales y de transporte. La adecuada disposición de infraestructuras permite la accesibilidad de unos puntos a otros del territorio, interconectando sectores y mercados. Por último, la dotación de infraestructuras de determinada región se constituye como condición necesaria del desarrollo económico y social, sin garantizar por sí sola el arranque de las referidas dinámicas (Ministerio de Fomento, 2001).

En este contexto, la política regional de la Unión Europea, canalizada a través de las directrices contenidas en el MCA 2000-2006, asume el carácter clave de las dotaciones de infraestructuras, aportando una considerable cantidad de recursos para tal fin.

El conocimiento del efecto de las medidas enmarcadas en el citado MCA durante el período 2000-2003 pasa por la realización de una serie de ejercicios, cuya visión conjunta permite extraer valiosos juicios a la hora de evaluar el impacto conjunto de la política regional comunitaria en las regiones españolas Objetivo 1.

Las aproximaciones analíticas realizadas se han concretado en: el conocimiento de la eficacia alcanzada en términos físicos durante el trienio 2000-2003; la posterior determinación de la incidencia de las actuaciones emprendidas con relación a la evolución constatada en el contexto global; y, por último, la determinación de la situación de las regiones en materia de convergencia/divergencia respecto al promedio nacional.

Como resultado de los ejercicios descritos, puede decirse que la evolución general de las infraestructuras en el último período de aplicación de los fondos ha sido positiva, en tanto que por lo general las regiones Objetivo 1 han tendido a converger con la media española. No obstante, persisten lagunas de actuación generales para el conjunto de estas regiones, al tiempo que se evidencian retrasos dispares en las dotaciones entre regiones.

1.6. Referencias bibliográficas

- Argimón, I., González-Páramo, J. M., Martín, M. J. y Roldán, J. M. (1994): “Productividad e infraestructuras en la economía española”, *Moneda y Crédito*, nº 198.
- Aschauer, D. A. (1989): “Is public expenditure productive?”, *Journal of Monetary Economics*, Vol. 23.
- Campos J. y De Rus, G. (2002): “Dotación de infraestructuras y política europea de transporte”, *Papeles de Economía Española*, nº 91.
- Comisión Europea (1999): “Moving Forward. The achievements of the European Common Transport Policy”. *Oficina Publicaciones Comunidades Europeas*.
- Cuadrado Roura, J.R. y Mancha Navarro, T. (Edit. y co-autores) (1996): “España frente a la Unión Económica y Monetaria”. Ed. Civitas.
- López Corral, A.M. (2000): “El presupuesto del Ministerio de Fomento para 2001 y el Plan de Infraestructuras 2000-2007”. *Revista de Obras Públicas*, nº 3.404, diciembre.
- Draper, M. y Herce, J. A. (1994): “Infraestructuras y crecimiento: Un panorama”, *Revista de Economía Aplicada*, nº 6.
- Ministerio de Fomento (2001): “Plan de Infraestructuras 2000-2007”. Mimeo.
- Ministerio de Hacienda (2000): “Marco Comunitario de Apoyo 2000-2006 Objetivo 1”.
- Spiekemann, K., Vickerman, R. y Wegener, M. (1999): “Accessibility and economic development in Europe”, *Regional Studies*, 33, 1.