

RECENSIONES DE LIBROS

IFO. Institute for Economic Research *An empirical of factors shapping regional competitiveness in problem regions. Main report*, Luxemburgo, Comisión de las Comunidades Europeas, 1990

El propósito de este informe es identificar los factores que, en opinión de la empresa, favorecen o limitan la competitividad de las "regiones-problemas" donde desarrollan su actividad (regiones atrasadas o de objetivo 1 y zonas industriales en declive o de objetivo 2). La investigación tiene como base un *amplio trabajo de campo que cubre unas 9.000 empresas* industriales y de servicios de 45 regiones problema y 10 regiones prósperas, éstas incluidas a efectos comparativos. Así pues, conviene tomar las conclusiones como la percepción del empresariado de su entorno y de sus problemas más relevantes.

En la parte primera y fundamental, *las empresas valoran cada uno de los factores que influyen en el nivel competitivo de las regiones donde operan*. Estos factores se agrupan en dos categorías, según su escala de significación, identificándose 12 factores de alcance nacional y 23 factores regionales. En una segunda parte, se abordan cuatro importantes aspectos de la problemática actual del desarrollo regional en Europa, continuando con la empresa como sujeto de valoración. Así, se revisa el papel que los factores *Innovación* y *Recursos Humanos* juegan en el desarrollo regional y, finalmente, se recoge la opinión empresarial sobre los *Incentivos Regionales* y los efectos esperados de la realización del *Mercado Interior*.

VALORACION DE FACTORES NACIONALES DE COMPETITIVIDAD

En Andalucía, esta valoración es la siguiente:

Valoración positiva

- Crecimiento de la economía.
- Oportunidades de negocio.

Valoración negativa

- Tipos de cambio.
- Fiscalidad de la empresa.
- Disponibilidad de capital-riesgo.
- Costes salariales directos.
- Regulación del mercado de trabajo.

- Política Industrial.
- Regulaciones legales (impacto ambiental...)
- Trámites administrativos.

Valoración muy negativa:

- Coste del crédito.
- Costes laborales indirectos (Seguridad Social...).

Este esquema de valoración es similar al del conjunto de las regiones atrasadas, a excepción de Irlanda que es más positivo. En general, se percibe Andalucía como una economía en crecimiento y generadora de oportunidades (aún tenía incidencia el ciclo expansivo). Las limitaciones coinciden con las reivindicaciones más comunes por parte de la empresa: fiscalidad y alto coste de los factores capital y trabajo. El ranking de *prioridades* a la hora de acometer mejoras es el siguiente:

1. Coste del crédito.
2. Costes salariales indirectos.
3. Regulación del mercado de trabajo.
4. Política industrial.
5. Costes salariales directos.

Este orden coincide con la tónica general para el conjunto de regiones atrasadas, salvo la no alusión al crecimiento económico, que en el caso de Andalucía se percibe como factor positivo, y la alusión a la política industrial como elemento de insatisfacción en el caso de la empresa andaluza, no siendo así para el resto de regiones atrasadas, en declive y prósperas, donde este factor es valorado positivamente.

VALORACION DE FACTORES REGIONALES DE COMPETITIVIDAD

En una escala de valoración de “Muy Positivo”, “Positivo”, “Negativo” y “Muy Negativo”, 7 de los 23 factores regionales considerados fueron valorados en Andalucía como positivos y el resto como negativos, siendo los principales:

Valoración Positiva:

- Proximidad a mercados de consumo.
- Bancos, compañías de seguros, abogados.
- Moderno sistema de comunidades.
- Vivienda y Educación.
- Fiscalidad local y regional.

Valoración Negativa:

- Proximidad de proveedores.

- Servicios avanzados a la empresa.
- Conectividad a las redes de transportes.
- Disponibilidad y coste de la energía.
- Disponibilidad y coste de la eliminación de residuos.
- Coste y oferta de suelo industrial.
- Entorno socio-cultural y facilidades para el ocio.
- Conflictividad laboral.
- Disponibilidad de mano de obra cualificada.
- Disponibilidad de mano de obra media y no cualificada.
- Proximidad de Centros de investigación.
- Incentivos regionales.
- Cooperación y flexibilidad de autoridades regionales y locales.

La comparación de este esquema de valoración con el correspondiente al conjunto de regiones atrasadas, muestra algunas diferencias. Conflictividad laboral y proximidad de proveedores son factores que la media de las regiones atrasadas comunitarias perciben como positivos, mientras que la empresa andaluza los juzga como limitadores de la competitividad regional. Una vez más se pone de manifiesto el reto de fomentar la articulación interna del tejido productivo en Andalucía. Se detectan también, carencias en elementos indispensables para un desarrollo empresarial moderno, como es una oferta regional de servicios avanzados a la empresa, o de suelo industrial adecuado.

Sorprende la positiva valoración de la proximidad a los mercados de consumo por parte del conjunto de regiones atrasadas (con excepción de Irlanda), a pesar de su perifericidad. Lo que puede interpretarse como una escasa vocación exportadora de estas regiones, más concentradas en sus mercados nacionales.

El orden de *prioridades* a la hora de abordar la mejora del nivel competitivo es para las empresas andaluzas el siguiente:

1. Conectividad a la red de transportes.
2. Incentivos regionales.
3. Disponibilidad de mano de obra cualificada.
4. Cooperación / flexibilidad de autoridades locales y regionales.

Como se ve, estas prioridades no están directamente relacionadas con la valoración de la lista de factores regionales de competitividad. Tal orden coincide con el común para las regiones atrasadas y muestra el importante papel de las infraestructuras en el desarrollo regional. Si bien en Andalucía se incluye la mejora de la oferta de mano de obra cualificada (que es una demanda propia de las regiones prósperas y en declive) y una mayor cooperación de las autoridades regionales. El suministro energético, cuya mejora se percibe como prioritaria para la media de regiones atrasadas, no parece constituir un problema perentorio para la empresa en Andalucía.

INNOVACION Y DESARROLLO REGIONAL

La relación entre innovación y desarrollo regional, a tenor de los resultados de este análisis empírico, es menos estrecha de lo que en principio parecía, ya que las diferencias entre regiones prósperas, en declive y atrasadas en la implementación de innovaciones no son significativas.

Adaptación a la demanda y reacción ante la competencia son los principales factores que mueven a innovar en productos. Las motivaciones en innovación de procesos tampoco son muy distintas entre los tres tipos de regiones consideradas. En el caso de regiones atrasadas, los porcentajes dados a cada una de las motivaciones son los siguientes (la suma no es 100 dada la multiplicidad de respuestas):

	Regiones atrasadas	Regiones atrasadas de España
Reducción de costes	60,1	60,4
Aumento de la flexibilidad	53	44,6
Mejora de condiciones de trabajo	43,1	40,6
Control de la contaminación	16,5	14,9

Sólo las regiones irlandesas (que destacan por sus procesos de innovación) son las únicas regiones atrasadas que más en cuenta tienen la necesidad de flexibilizar sus procesos de producción, siendo las españolas las que menos valoran este factor, cada vez más fundamental.

En relación al origen de la innovación, lo común es que sea fruto de la investigación desarrollada en la propia empresa. Esta tendencia es aún más acentuada en regiones atrasadas, con niveles inferiores de dotación en equipamientos científicos. La cooperación con Universidades y centros de investigación es en las regiones atrasadas españolas inferior no sólo a la media comunitaria, sino también a la media del conjunto de regiones atrasadas. En definitiva, destaca la escasa consideración que las regiones españolas atrasadas asignan a la innovación, ignorándose los beneficios derivados de su adopción.

RECURSOS HUMANOS E INCENTIVOS REGIONALES

Salvo lo referente a educación escolar, las empresas de regiones españolas atrasadas valoran la calidad del mercado de trabajo más negativamente que el resto de regiones atrasadas. Esta valoración afecta, sorprendentemente, incluso a factores como la disponibilidad de mano de obra no cualificada (sólo las regiones prósperas de Alemania valoran tan negativamente este factor). Igualmente, la percepción del coste del factor trabajo por parte de las regiones españolas atrasadas, se sitúa entre las más negativas de toda la muestra de regiones.

Como era de esperar en una encuesta empresarial, los incentivos a la inversión son juzgados positivamente como factores que favorecen el nivel competitivo de las regiones, a excepción de las compañías establecidas en Córcega, regiones atrasadas españolas, Portugal y algunas regiones alemanas, quienes valoran negativamente estas políticas en sus respectivas regiones (en el polo opuesto de valoración se sitúan Bélgica, Francia, Holanda y Reino Unido). España es el país comunitario donde la mejora de incentivos regionales se juzga como más prioritaria.

EFFECTOS ESPERADOS DE LA REALIZACION DEL MERCADO INTERIOR

La valoración de las oportunidades derivadas de la realización del programa Mercado Interior es netamente positiva en las regiones prósperas de Europa, pero también en las atrasadas. Las regiones industriales en declive son las menos optimistas y del conjunto de regiones atrasadas, las españolas son vistas como las que ofrecen mejores perspectivas.

A nivel empresa, la valoración sobre los efectos del mercado interior, es tanto más positiva cuanto mayor es la dimensión de la empresa. Se detecta, en general, un desconocimiento sobre el impacto del mercado interior en la actividad de negocio en la que se opera, lo que aconseja una mejor política de información y mayor asistencia de cara a preparar estrategias empresariales ante 1993.

MIGUEL RIVAS CASADO
Asesor de Estudios y Planes
Instituto de Fomento de Andalucía

JURADO SANCHEZ, J.: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Colección Córdoba Nuestra, n.º 1. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba y Area de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Córdoba. Córdoba, 1988. pp. 163.

Escasas son las aportaciones que, desde el punto de vista histórico, tratan aspectos relacionados con las infraestructuras de transporte. El producto se reduce si el ámbito de aplicación es Andalucía.

La obra que se recensiona es una de las escasas aportaciones aludidas. Abarca un período (segunda mitad del s. XVIII) ciertamente paradigmático en la configuración del actual trazado viario. En virtud, tal y como demuestra el autor, no sólo del determinismo geográfico (que tuvo su peso) sino de los principios de planificación y de rentabilidad económica que en estos más de 50 años existieron.

Destaca con luz propia en este pequeño libro la aportación cartográfica. Basándose en una documentación más que contrastada (Guías de Caminos, las impresio-

nes y apuntes de los viajeros, los planos conservados así como de diversas fuentes precedentes de los archivos) el autor realiza sendas composiciones cartográficas sobre el trazado de los caminos andaluces de la segunda mitad del XVIII.

Los comentarios y las reflexiones de estas producciones cartográficas llevan a las siguientes apreciaciones generales:

- *la permanencia de los ejes históricos*: El camino de Andalucía, “la vía de la plata”, “el camino de las ventas”, la ruta del Aljarafe y del Condado, etc...
- *la detección de los principales nudos de comunicación*: Sevilla, Málaga, Granada, Osuna, El Arahal, Antequera, Ronda... destacados por sus potencialidades económicas, políticas y culturales (los primeros) o pro su situaciones geográficas estratégicas (cruce de rutas, los segundos).
- *la distribución del trazado*, destacando la existencia del llamado “polígono denso” (cuyos vértices serían Sevilla, Cádiz, Málaga, Granada y Linares) en contraposición al vacío caminero del resto de los espacios, especialmente reseñado el litoral. Las explicaciones del por qué de esta distribución le hace al autor esgrimir argumentos deterministas así como invocar a la naturaleza y el desarrollo de la actividad económica.

En un segundo capítulo se realiza un detallado informe de las realizaciones camineras en el período de referencia. Destaca el programa radial de carreteras (1761), producto de los principios uniformizadores y centralizadores del Despotismo Ilustrado, que toma impulso con la llegada de Floridablanca a la Superintendencia. El programa radial de carreteras en Andalucía repercutió en la construcción de la carretera general y en la apertura de Despeñaperros (claro ejemplo de superación de trabas achacables al “determinismo geográfico”, al igual que la conexión Antequera-Málaga).

Las necesidades de rutas regionales, comarcales y locales (es decir, de la red interregional) no se tuvieron en cuenta, quedando bajo la administración de la Junta de Caminos de Granada, caracterizada por su falta de recursos y de autonomía.

El tercer capítulo aborda el coste y la financiación de las obras viarias ejecutadas, destacando la escasa aportación de la Hacienda real y de la nobleza así como la financiación a cargo de los ayuntamientos y de los vecinos (repartimientos e impuestos sobre el consumo). Obvio es decirlo, como apunta el autor, que esta falta de financiación redujo las realizaciones camineras, ejerciendo una clara rémora en el despegue de la red viaria andaluza y, consecuentemente, de los beneficios que esta reportara.

El cuarto capítulo evalúa, en función de las fuentes disponibles (derechos de tránsito, en especial), el tráfico de mercancías que los distintos caminos soportaban. El tráfico interior quedaba ocupado sustancialmente por la comercialización de los excedentes campesinos y la proliferación de ferias y mercados.

El trabajo anterior (infraestructuras, medios, flujos y financiación) lleva al autor a establecer una serie de conclusiones, entre las que cabe destacar:

- El interés de los Ilustrados por el desarrollo vial no fue el cénit de sus preocupaciones. Obviaron los intereses regionales y atendieron casi exclusivamente al perfeccionamiento de la red que unía Madrid con la periferia.
- La escasez de recursos, aparte de su defectuosa organización, despilfarro y malversación, fue una de las rémoras del proceso.
- La geografía de las realizaciones y de la demanda de mejora de la red vial muestra contradicciones, ejerciendo los intereses económicos una clara atracción, por encima de las ventajas o de los inconvenientes producidos por el determinismo geográfico.

Termina el libro con una extensa recopilación de fuentes y de reseñas bibliográficas. Magnífica aportación, en su globalidad, para el estudio de la geografía de los transportes, la historia económica y la comprensión de las complejas realidades del actual estadio de subdesarrollo andaluz.

ENRIQUE LOPEZ LARA
 Profesor Asociado de Análisis
 Geográfico Regional