

Infraestructuras clave de Asturias

Impacto en la competitividad y crecimiento de
las empresas de la región

Documento de análisis 3/2023

Colabora:

 **SEKUENS**

Agencia de Ciencia, Competitividad Empresarial
e Innovación del Principado de Asturias

1

El reto de Asturias en 10 datos

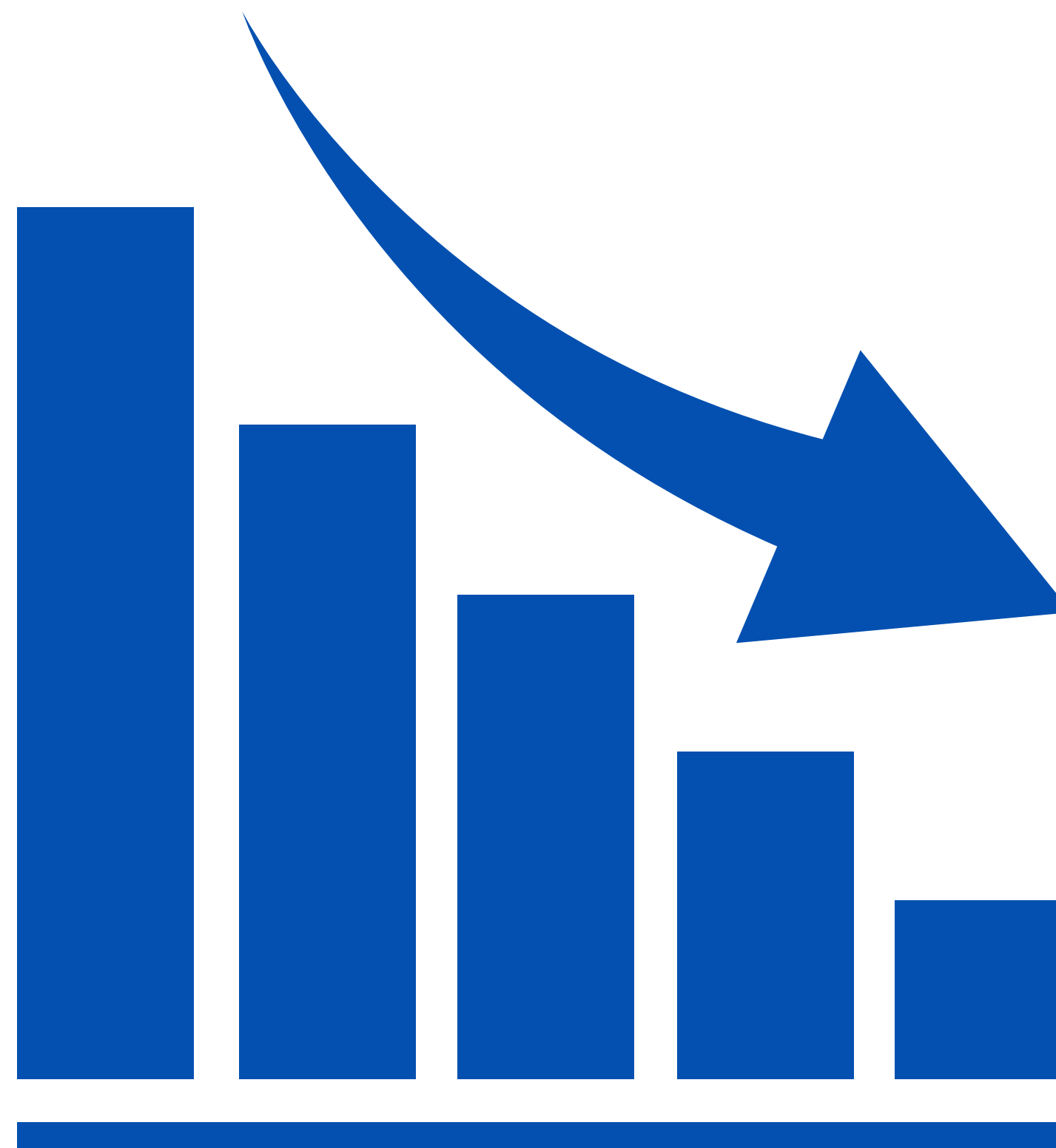
El crecimiento y la
competitividad



Asturias es la única Comunidad Autónoma del noroeste que no recuperó los niveles de PIB de 2008. El PIB de España creció en más de 97.000 M€ desde 2008. Mientras, el del noroeste, unos 5.950 M€, eso es un 6,1% de ese crecimiento, la MITAD del peso que tiene el Noroeste en la economía española.

	2008	2021	CRECIMIENTO
Asturias	23.844	23.441	-1,69%
Castilla y León	56.638	58.119	2,61%
Galicia	58.358	63.230	8,35%
Noroeste	138.341	144.790	4,29%
España	1.109.541	1.206.842	8,79%
Peso del Noroeste en España	12,5%	12%	

El Noroeste, y en mayor medida Asturias está perdiendo **convergencia y competitividad** respecto al resto de España



El Noroeste se aleja cada vez más, en PIB per cápita, de la media de la Zona Euro.

-5.426€

—
2009

-10.514€

—
2021

Asturias es, en términos de empleo, la Comunidad Autónoma que más ha sufrido desde 2008.

66.000

Empleos menos que
en 2008.

-15%

De fuerza laboral
perdida respecto a
2008.

64%

De fuerza laboral
perdida respecto a la
media del noroeste.

18

Veces que la media
nacional en cuanto a
fuerza laboral
perdida.

Asturias ha sido la única Comunidad Autónoma donde se perdió empleo desde 2008 en todos los sectores de la economía

- Asturias representa el 40% del empleo perdido de España (con una población equivalente al 2%).
- De hecho, el noroeste, para converger con España, debería haber creado casi 700.000 empleos en el sector servicios.
- En Asturias, como mínimo, deberían haberse creado unos 40.000 empleos en servicios.
- Los servicios deberían ser un motor para la dinamización de la economía asturiana: dotando de valor a la industria, a la construcción y al sector primario.

55%

De empleo joven
perdido en Asturias
desde 2008.

47%

De empleo joven
perdido respecto a la
media nacional.

17%

Aumento de población
joven cualificada
desde 2008.

29%

De población jubilada
respecto al resto de
España.

**Asturias necesita invertir 180.000.000€ más en I+D,
pública y privada, para converger con el resto de España.**

Para frenar la disparidad en la I+D productiva y generadora de competitividad se necesita afianzar el 'efecto sede' y un mejor clima para fomentar el crecimiento empresarial

Las empresas asturianas deberían estar exportando 2.000 M€ más cada año para converger con las empresas del resto de España



Empresas asturianas necesitan llegar a mercados internacionales para converger con el resto de España.

6€

De cada 10€ se
generan en el
sistema productivo
asturiano.

8.000M€

Recibidos en rentas
que no son
generados por el
sistema productivo
asturiano.

800

Asturias necesita el crecimiento y la consolidación de 800 empresas para converger con el resto de España.

486

Empresas entre 20 y 49 empleados.

252

Empresas entre 50 y 249 empleados.

50

Empresas con más de 50 empleados.

El crecimiento y la competitividad empresariales el gran reto estratégico de Asturias

90.000

Empleados

5.200M€

PIB

2

Corredor Atlántico

Una infraestructura
estratégica



El Corredor Atlántico es uno de los 9 corredores que componen la red transeuropea de transportes (ten-T). La red ten-T tiene como principal función conectar los 27 países de la Unión Europea, a partir de unir los principales nodos urbanos, puertos, aeropuertos y nodos intermodales. Los 9 corredores cruzan Europa generando una verdadera red única europea.

El Corredor Atlántico es la conexión multimodal que conecta Portugal, España, Francia, Alemania e Irlanda. Está compuesto por los diferentes modos de transporte: carretera, ferrocarril, portuario, aéreo, fluvial y multimodal. En su paso por España, comprende 11 comunidades autónomas y en su trayecto ferroviario incorpora más de 5.300 kilómetros

PUERTOS

- 3 en Portugal: Lisboa, Sines y Oporto
- 8 en España: Algeciras, Huelva, Sevilla, A Coruña, Gijón, Bilbao, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.
- 5 en Francia: Burdeos, Saint-Nazaire, Ruan, Paris y Metz
- 3 en Irlanda: Dublín, Cork y Limerick.

AEROPUERTOS

- 2 en Portugal: Lisboa y Oporto
- 5 en España: Sevilla, Bilbao, Madrid, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.
- 4 en Francia: Burdeos, Toulouse y Paris (2)
- 2 en Irlanda: Dublín y Cork.

TERMINALES INTERMODALES

- 2 en Portugal: Lisboa y Grandola
- 5 en España: Madrid, Zaragoza, León, Valladolid y Bilbao
- 6 en Francia: Burdeos, Toulouse, Paris, Dijon, Le Havre y Estrasburgo
- 1 en Alemania: Mannheim

CARRETERAS

- Las carreteras incorporadas en el Corredor Atlántico suman un total de 2.674 Kms.

¿Qué es el Corredor Atlántico?

Corredor Atlántico en 2024

Infraestructura ferroviaria



Nodos	
	Nodo Urbano
	Puerto Marítimo
	Puerto Fluvial
	Aeropuerto
	Terminal Ferroviaria de Mercancías
	Cambiador de Ancho
Tipo de vía	
	Vía Única
	Vía Doble

Resumen de inversiones

Inversión total CORREDOR

49.406

millones de euros

millones de euros

Ejecutado total

33.325

millones de euros

millones de euros

Ejecutado desde 2013

10.003

millones de euros

millones de euros

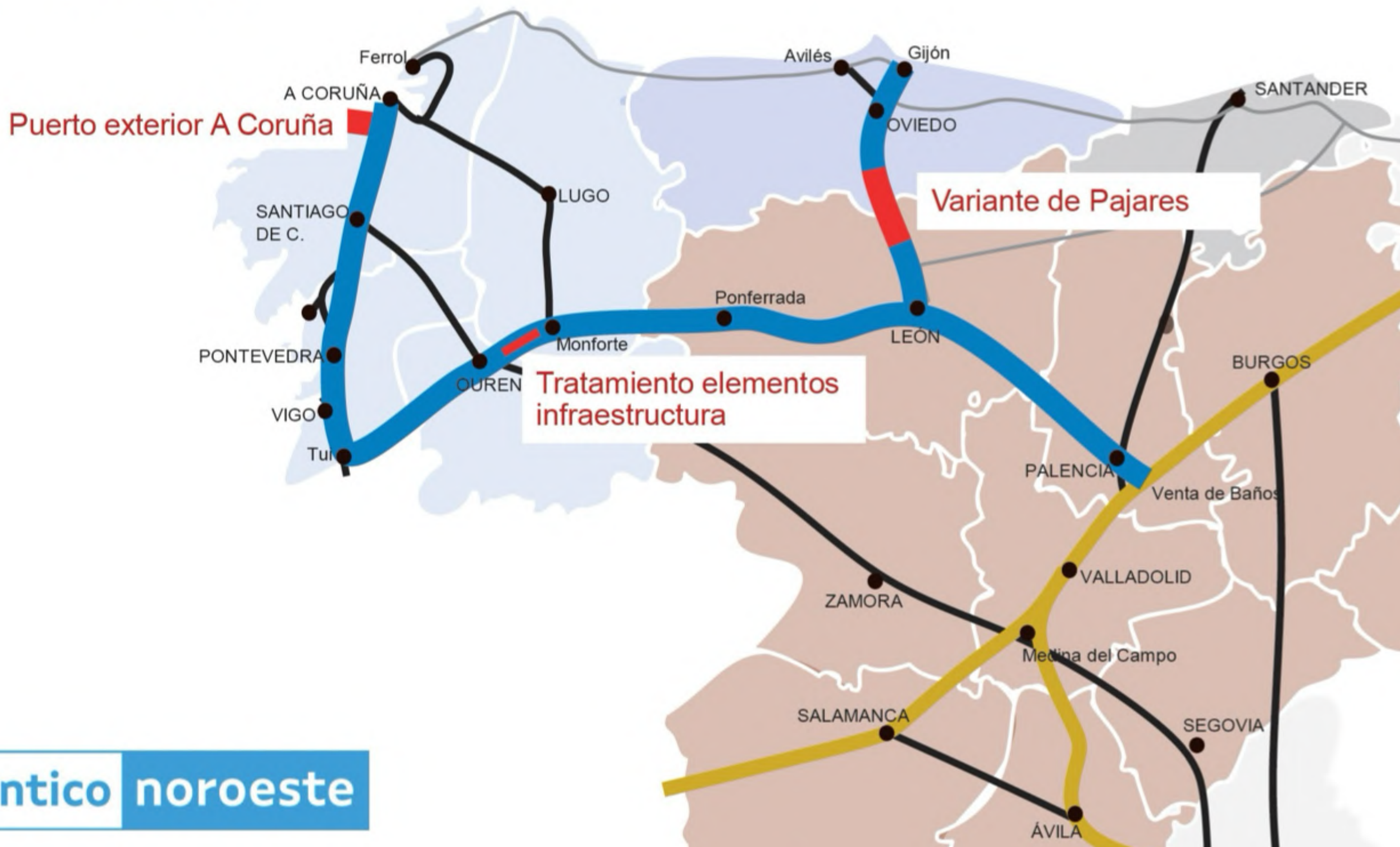
Pendiente de ejecución

16.080

millones de euros

Inversión pendiente de ejecución	Renovaciones	Nueva construcción
16.080 millones de euros	3.913 millones de euros	12.168 millones de euros

Obras en marcha



líneas de actuación



Incremento capacidad
tráficos

145,1 M€

ERTMS en 625 km
y otras actuaciones

corredor atlántico noroeste

2 infraestructuras



líneas de actuación

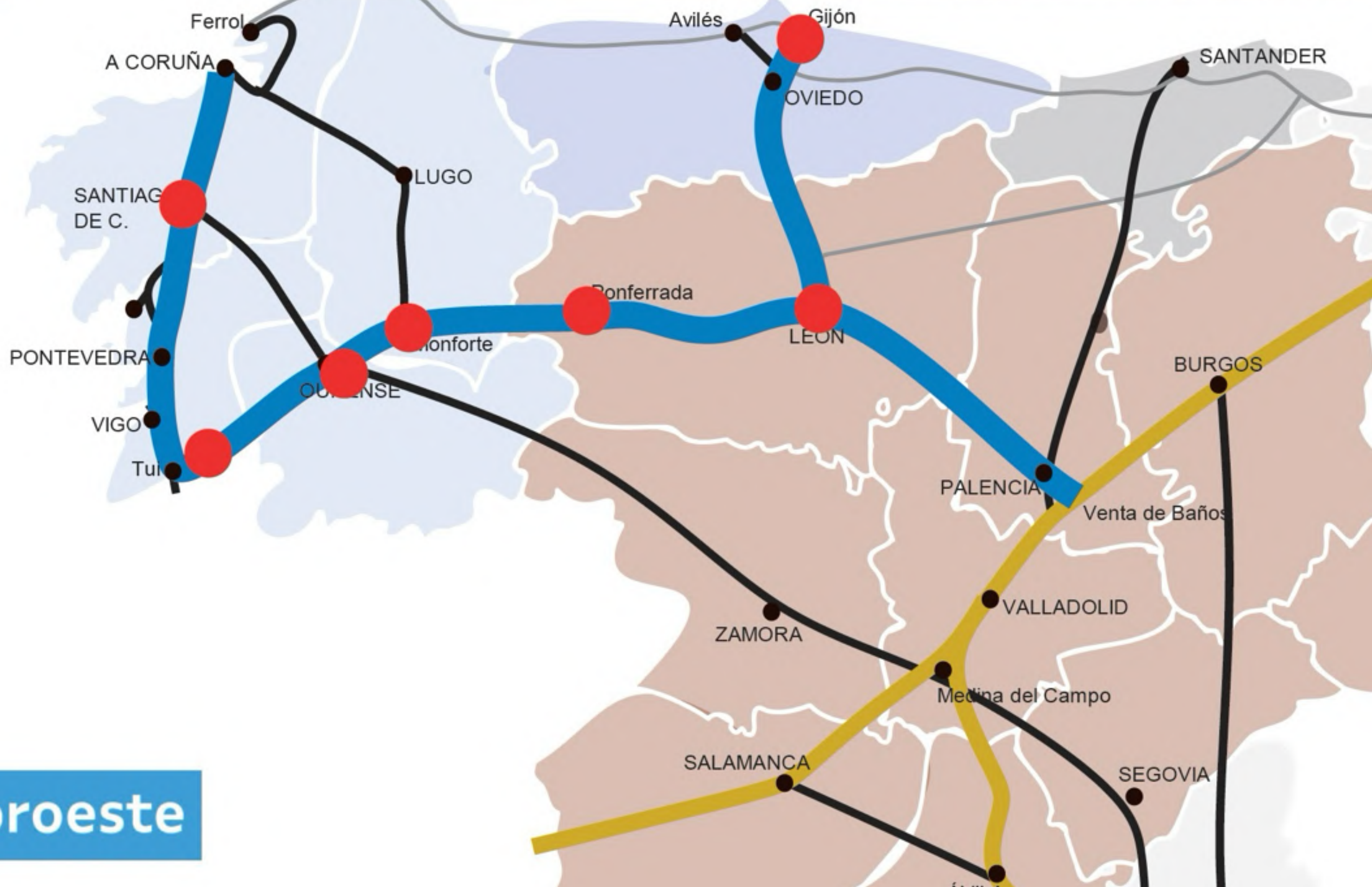


Terminales
intermodales

435,6 M€

corredor atlántico **noroeste**

2 infraestructuras



líneas de actuación



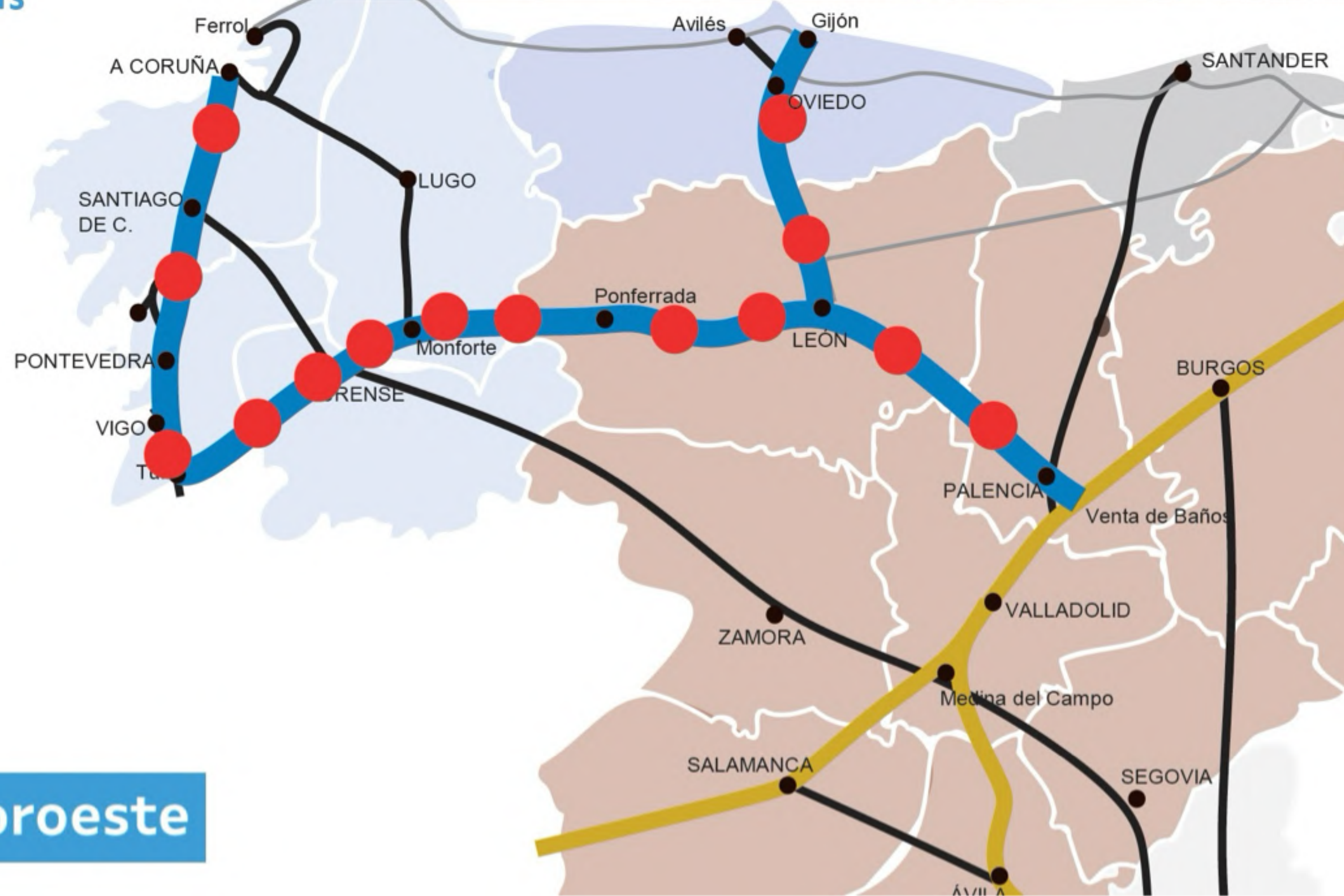
Desarrollo de PAETs

62,5 M€

14 actuaciones

Aprox. 1 c/ 50 km

corredor atlántico noroeste



2 infraestructuras

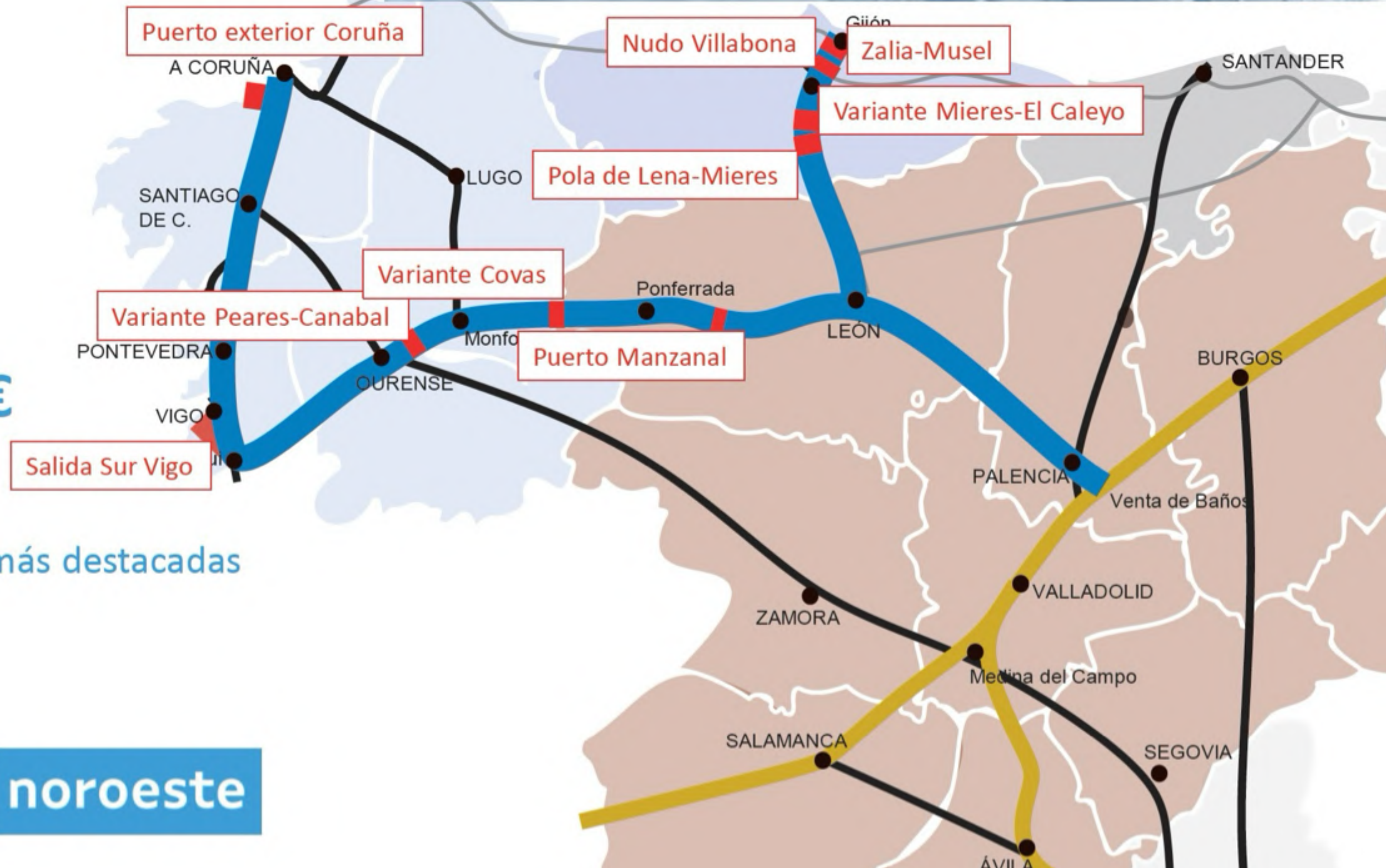


Trazado

6.106,5 M€

— Actuaciones más destacadas

corredor atlántico noroeste





Renovaciones de vía
y adaptación ancho

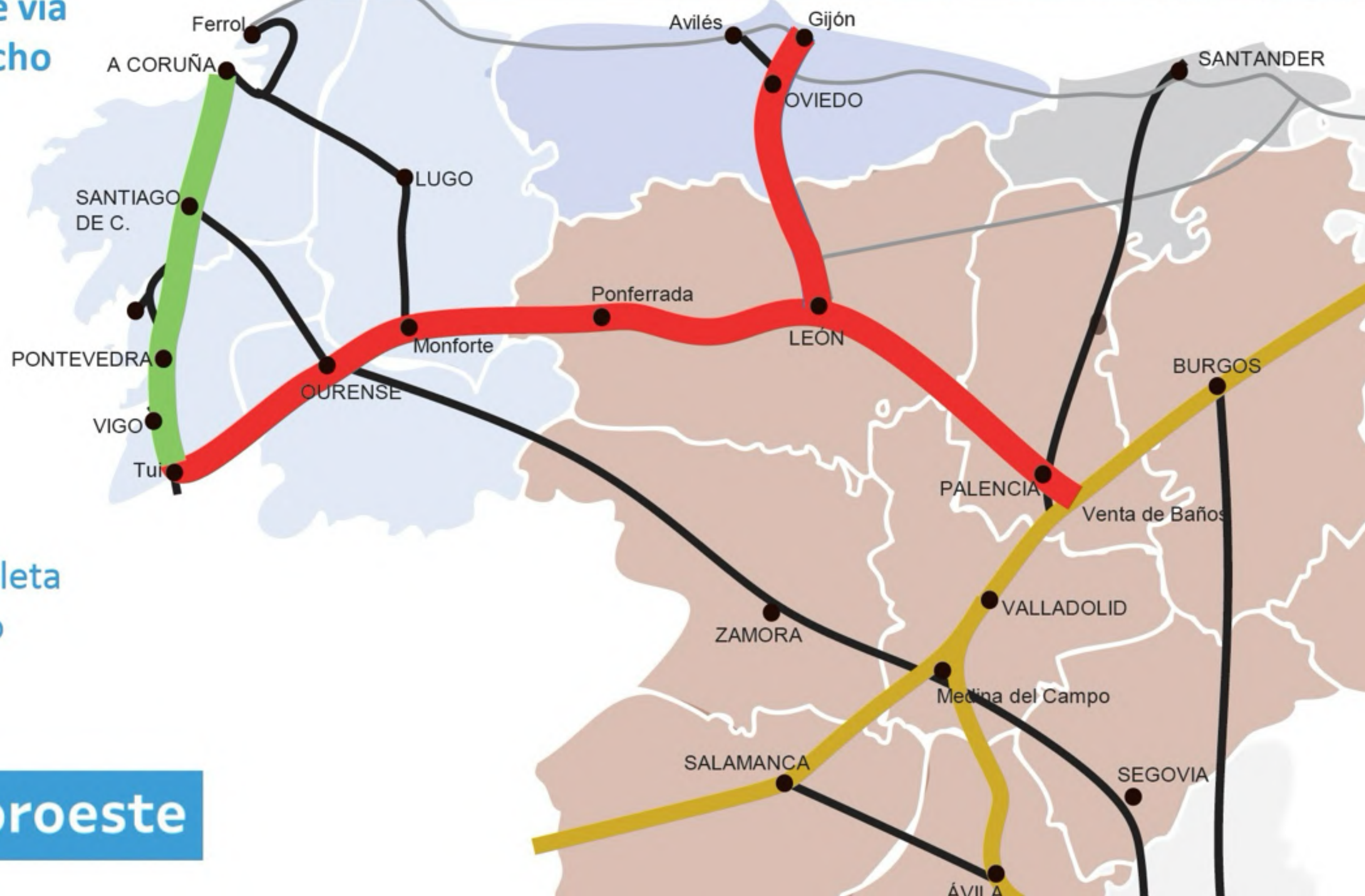
671,4 M€

789,6 km

- Renovación completa
- Adaptación ancho

corredor atlántico noroeste

2 infraestructuras



líneas de actuación



Electrificación

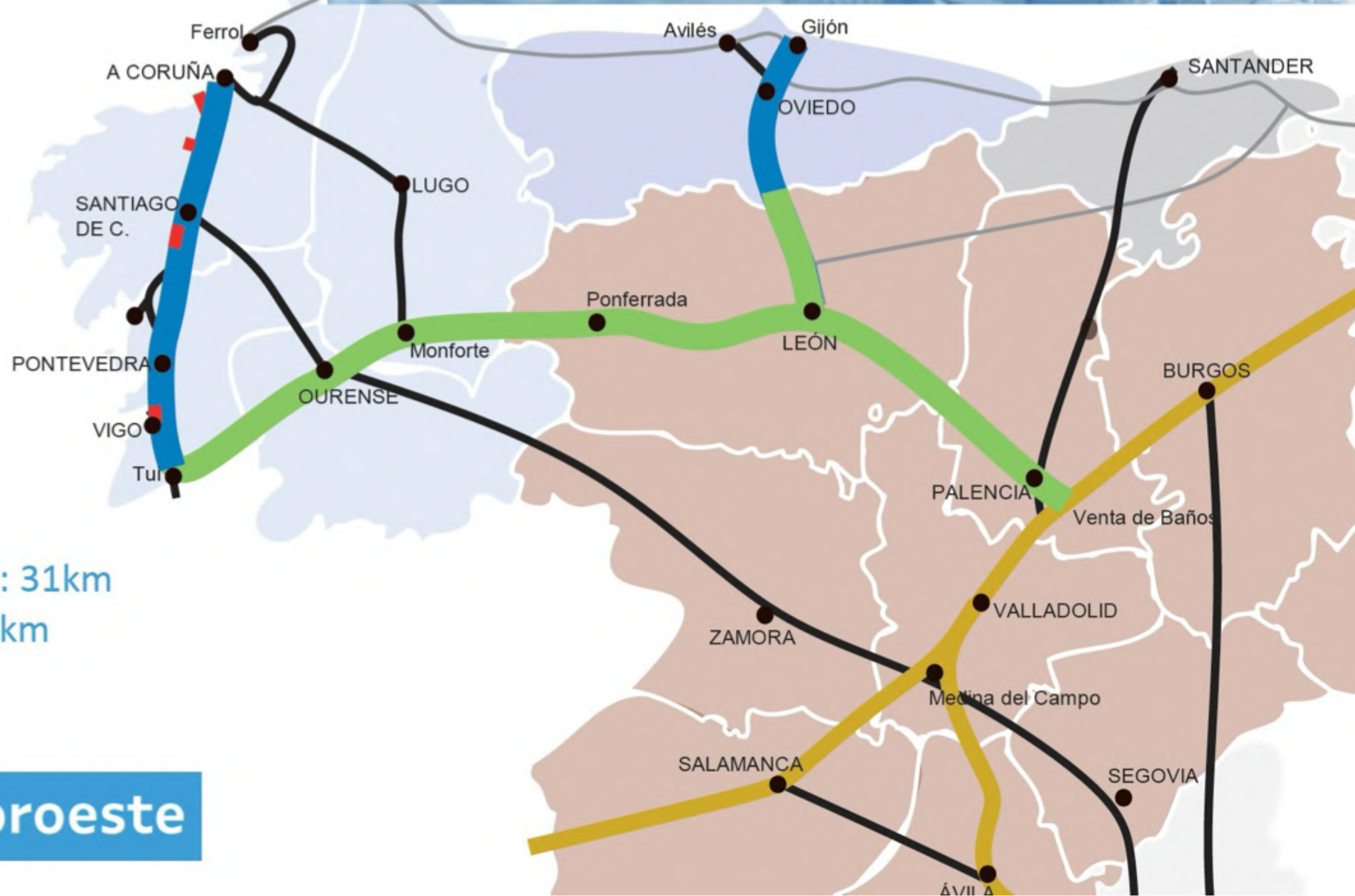
463,2 M€

648 km

- Nueva instalación: 31km
- Renovación: 617 km

corredor atlántico noroeste

2 infraestructuras





Electrificación



Trazado



Renovaciones de vía



Desarrollo de PAETs

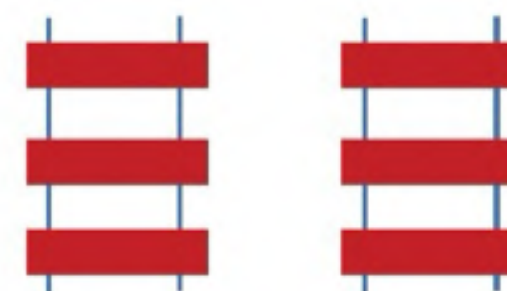


Terminales
intermodales



Incremento capacidad
tráficos

2 infraestructuras



Duplicación vía

corto y medio plazo

largo plazo

líneas de actuación

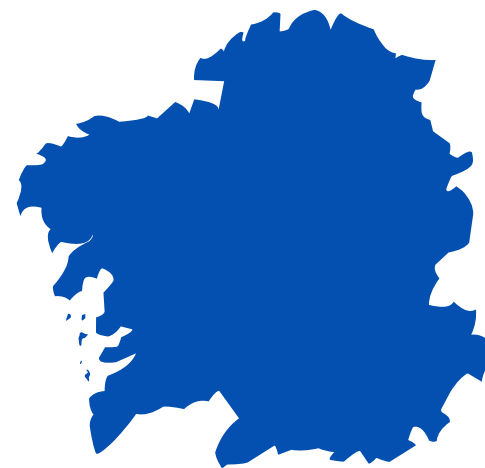
corredor atlántico **noroeste**

Presupuesto previsto de ejecución para la finalización de **El Corredor Atlántico**:



2.759,6

millones de euros



2.801,9

millones de euros



2.322,8

millones de euros

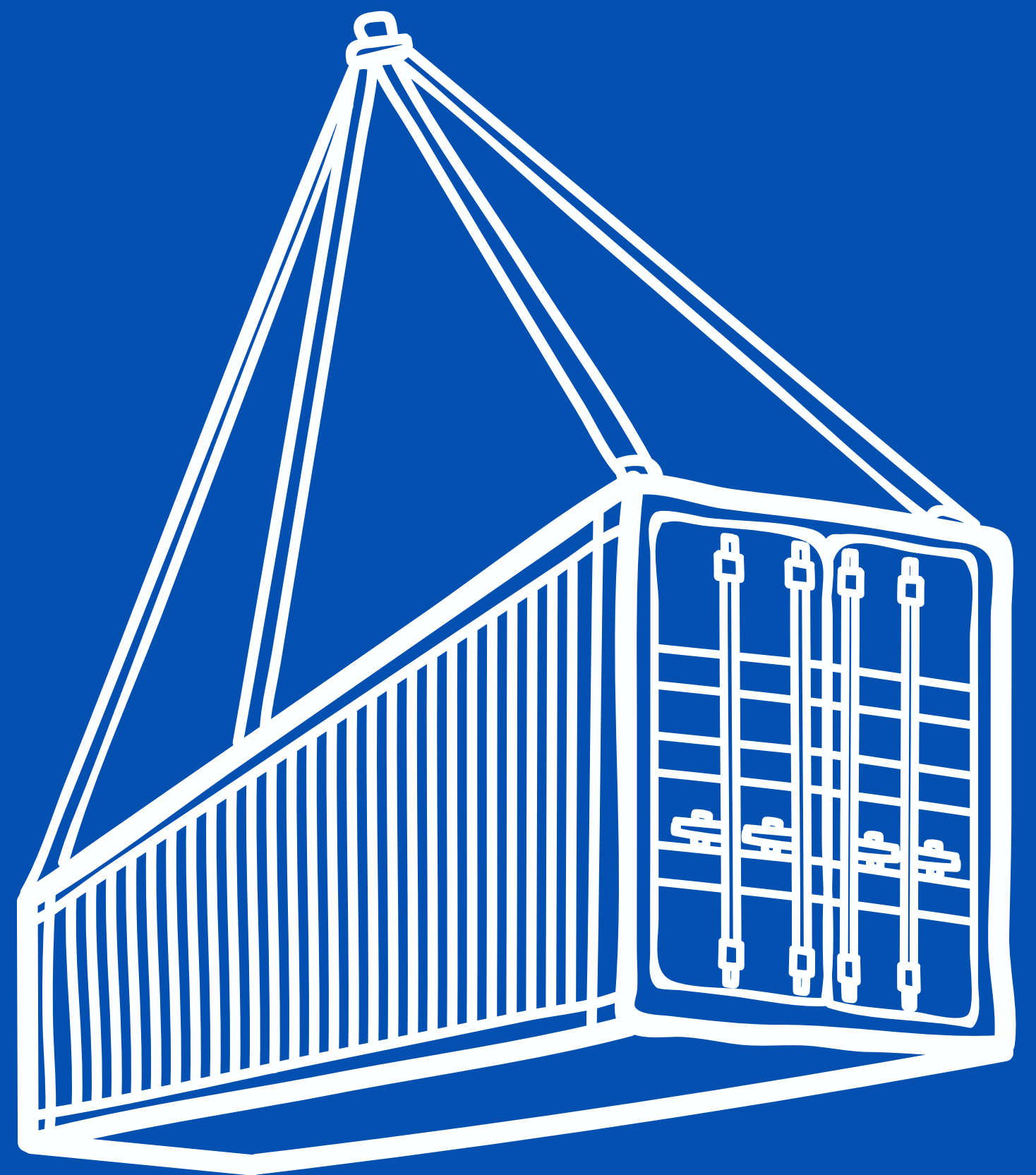
7.884,3
millones de euros

Casi 7.900 M€ de inversión para el noroeste abren una gran oportunidad económica para Asturias. Pero el reto no es la construcción en sí misma, el impacto de las infraestructuras va mucho más allá que la ejecución de unas obras. Es importante conocer cómo impacta en la estructura y competitividad del tejido productivo.

3

La infraestructura y la logística

Un pilar crítico para
Asturias



La logística y el transporte pueden ser uno de los sectores más estratégicos para Asturias por su conexión con todo el tejido empresarial. disponer de un sector logístico eficaz, atractivo y global es una de las palancas con más capacidad para aumentar y atraer actividad económica en Asturias.

La accesibilidad en los territorios es un asunto de **máxima prioridad**. Las infraestructuras y las comunicaciones (así como los equipamientos científico-tecnológicos y las telecomunicaciones). No generan desarrollo por sí mismas, pero sin ellas, no es posible el desarrollo.

Mercados pequeños como el asturiano, mal conectados, en contextos globales y competitivos, pueden **condenar el futuro del desarrollo económico de la región** y el de sus ciudadanos. El verdadero valor de las infraestructuras de transporte y la gestión logística está precisamente en cómo conectan a los territorios (mercados) y qué oportunidades de interacción económica permite aprovechar.

Asturias es un territorio con importantes ventajas competitivas: turísticas, en servicios avanzados y negocios industriales con alto impacto en logística y costes de transporte. La gestión de las infraestructuras y la logística de el Corredor Atlántico permitirá reforzar estas ventajas competitivas en la industria y los servicios, y a la vez poner en valor todos nuestros recursos naturales, culturales, paisajísticos y turísticos

Asturias se enfrenta a la oportunidad de empezar a salvar un déficit histórico:

Reducir tiempos de desplazamiento

Incrementar la competitividad del ferrocarril

Hacer accesibles oportunidades de desplazamientos

Además de infraestructuras, necesitamos una gestión y una estrategia sobre las mismas para generar un impacto sostenible y sólido en el tiempo. A continuación, se ofrecen siete propuestas de gestión:

Es necesaria la integración total de Asturias como nodo logístico del noroeste de España e integración en el Corredor Atlántico de Red Transeuropea de Transporte.

Disponer de una estación intermodal de la ZALIA que permita el trasvase de mercancías entre la carretera y el ferrocarril

Convertir a la ZALIA en un enclave de primer orden en cuanto al transporte y la distribución, tanto en el ámbito regional y nacional, como a nivel internacional, al formar parte de Arco Atlántico Europeo y estar conectada con el Corredor Atlántico.

Dotar de conexión ferroviaria a la ZALIA con los puertos de Gijón y Avilés.

Integración intermodal en centros urbanos como Gijón, Avilés o La Felguera. Aprovechar todo el potencial que tiene también las líneas de FEVE para la conexión en mercancías más allá de la meseta.

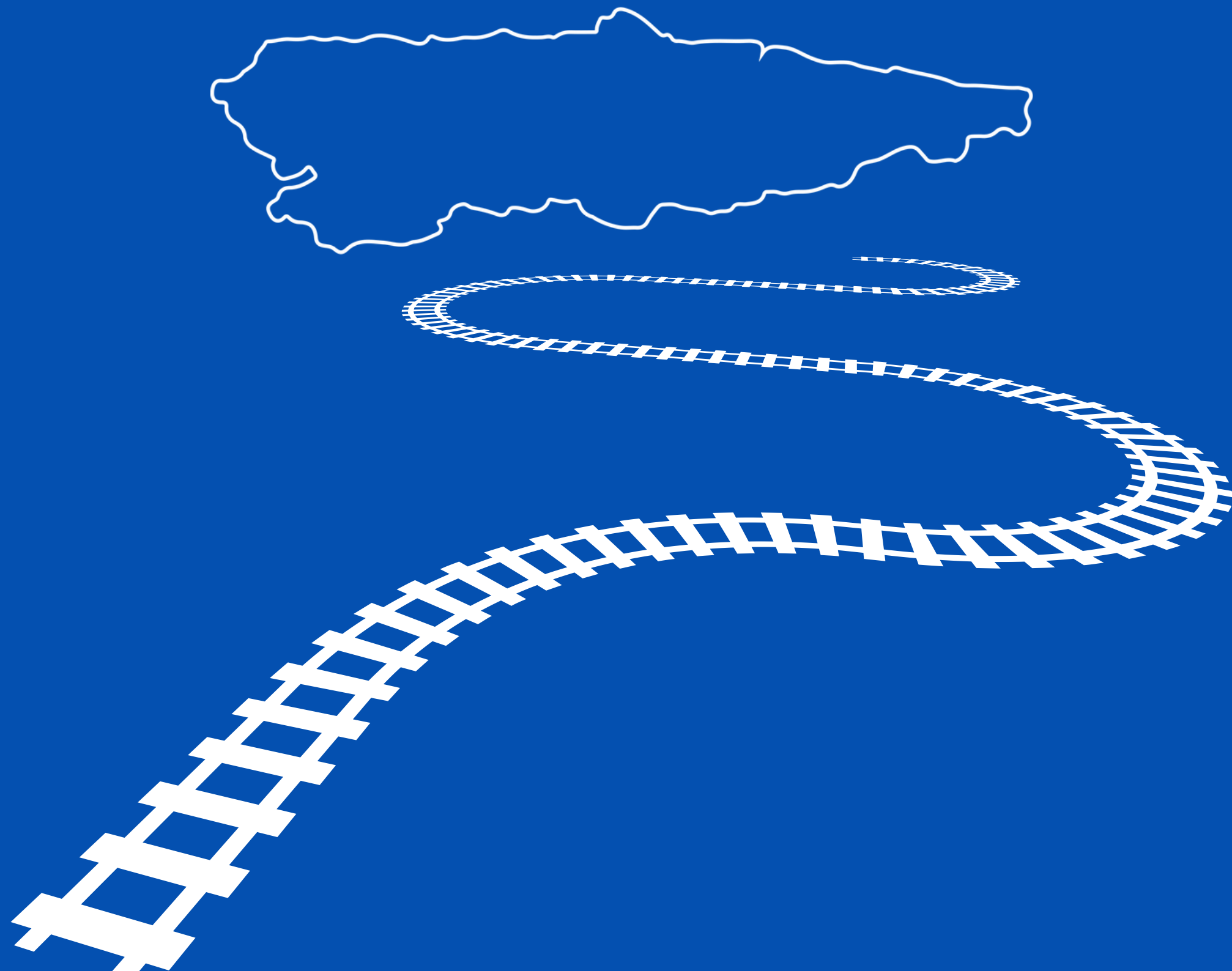
Recuperar la autopista del mar Gijón-Saint Nazaire o algún otro puerto de la fachada Atlántica

Afianzar una política de internacionalización de la empresa asturiana e influir en las decisiones de localización de nuevos negocios.

Si se trabaja desde una perspectiva integral en la conectividad de Asturias, la competitividad del transporte de mercancías, la accesibilidad de pasajeros, la conexión con mercados críticos para las empresas y se facilita el clima empresarial de la Comunidad Autónoma, el impacto a largo plazo puede ser diferencial.

4

Impacto del Corredor Atlántico en Asturias



Metodología Input-Output

- permite aislar y cuantificar los impactos socioeconómicos en distintos momentos temporales
- permite medir qué impactos indirectos se pueden producir más allá del sector transporte de mercancías o pasajeros

Es una metodología que permite medir el impacto en los distintos sectores de la economía regional, al tratar la economía como un todo de actividades entrelazadas entre sí (a 66 ramas de actividad).

Las tablas input-output son una “fotografía” de las interrelaciones que existen entre empresas y ramas de actividad que, a través de una serie de procedimientos matemáticos, permiten valorar en cuánto se ven afectadas todas las actividades de una economía cuando una de ellas experimenta un aumento importante de su producción (o inversión).

Su elaboración está sujeta a normas de estadísticas muy estrictas, homogéneas a escala internacional —para que los resultados sean comparables— y la responsabilidad de su elaboración recae en los organismos oficiales de estadística. En el caso de España le corresponde al Instituto Nacional de Estadística y, en el de Asturias, a SADEI, cuyas matrices Input—Output están accesibles públicamente y actualizadas regularmente.

	SECTOR 1	SECTOR 2	SECTOR 3	DEMANDA FINAL	OUTPUT TOTAL
SECTOR 1	Z_{11}	Z_{12}	Z_{13}	-	-
SECTOR 2	Z_{21}	Z_{22}	Z_{23}	-	-
SECTOR 3	Z_{31}	Z_{32}	Z_{33}	-	-
SALARIOS	-	-	-		
EXCEDENTE					
INPUT TOTAL					

Las columnas representan cada actividad y se muestran los valores de las compras de output de cada actividad a sí misma y a las demás actividades para su utilización como inputs intermedios en los respectivos procesos productivos.

En las filas, para cada actividad se muestran los valores de **las ventas de output a sí misma y a las demás actividades** para su utilización como inputs intermedios en los respectivos procesos productivos. **De la diferencia entre outputs e inputs se obtiene el VAB generado por cada rama de actividad.**

Los modelos matemáticos basados en tablas Input-Output están basados en las matrices de coeficientes, que se obtienen a partir de la matriz “Z” de transacciones incluida en la tabla mostrada anteriormente:

z_{11}	z_{12}	z_{13}
z_{21}	z_{22}	z_{23}
z_{31}	z_{32}	z_{33}



$$Z = \begin{bmatrix} z_{11} & z_{12} & z_{13} \\ z_{21} & z_{22} & z_{23} \\ z_{31} & z_{32} & z_{33} \end{bmatrix}$$

A partir de esta matriz se obtiene la matriz “A” de coeficientes técnicos:

$$A = Z\hat{x}^{-1} \quad \text{siendo} \quad x = \begin{bmatrix} x_1 \\ x_2 \\ x_3 \end{bmatrix}$$

$$A = \begin{bmatrix} a_{11} & a_{12} & a_{13} \\ a_{21} & a_{22} & a_{23} \\ a_{31} & a_{32} & a_{33} \end{bmatrix} \quad a_{ij} = \frac{z_{ij}}{x_j}$$

el vector que incluye los valores de la “columna output total”.

Los coeficientes a_{ij} muestran cuánto input proveniente del sector “i” está incorporado en cada unidad de output del sector “j”. Son, por tanto, una representación simplificada de los requerimientos de output de los distintos sectores, y vienen determinados por la estructura de precios relativos y los niveles de producción total de cada sector.

IMPACTOS MEDIDOS

Asturias tiene planificadas inversiones en el Corredor Atlántico que superan los 2.700 millones de euros. La primera pregunta es; **¿Qué puede suponer esta inversión para el tejido productivo de la Comunidad Autónoma?**

Se ha hecho una estimación sobre qué impacto en Asturias tendría por cada 1€ del Corredor Atlántico ejecutado por empresas asturianas.

1€ ~ 1,33€
del Corredor Atlántico de PIB en Asturias

IMPACTOS MEDIDOS

Dicho euro invertido en la región por parte del Corredor Atlántico tendría impacto en diferentes sectores:

- +0,08€ acaban en actividades de energía, construcción y servicios de reparaciones de vehículos.
- +0,07€ acaban en las empresas de logística.
- +0,05€ acaban en las empresas de transporte.
- +0,05€ se van a potenciar las actividades del comercio, servicios financieros y servicios inmobiliarios.
- +0,07€ se van al resto de la economía asturiana.

~0,35€ De más PIB en las empresas asturianas.

Asturias tiene que aspirar a que el mayor número de proveedores de El Corredor Atlántico sean empresas locales. Esto podría aportar más de 1.000 M€ a la riqueza regional y el equivalente a más de 12.000 empleos directos e indirectos creados y/o mantenidos durante la inversión.

IMPACTOS MEDIDOS

Dicho euro invertido en la región por parte del Corredor Atlántico tendría impacto en diferentes sectores:

- +0,08€ acaban en actividades de energía, construcción y servicios de reparaciones de vehículos.
- +0,07€ acaban en las empresas de logística.
- +0,05€ acaban en las empresas de transporte.
- +0,05€ se van a potenciar las actividades del comercio, servicios financieros y servicios inmobiliarios.
- +0,07€ se van al resto de la economía asturiana.

~0,35€ De más PIB en las empresas asturianas.

Asturias tiene que aspirar a que el mayor número de proveedores de El Corredor Atlántico sean empresas locales. Esto podría aportar más de 1.000 M€ a la riqueza regional y el equivalente a más de 12.000 empleos directos e indirectos creados y/o mantenidos durante la inversión.

¿Cuál es el impacto más sostenible y de largo plazo de inversiones críticas como el Corredor Atlántico? En la competitividad del sector logístico, transporte y accesibilidad de mercancías (y pasajeros) para el tejido empresarial.

25

actividades dedican **más del 5% de su VAB** a las actividades de transporte y logística en Asturias

El propio sector del transporte depende en un 44% de VAB de otras actividades de servicios del mismo sector.

En la capacidad de generar riqueza del sector primario el transporte y la logística son críticos, más de su 20% del VAB depende de ello

1 de cada 4 euros de la actividad del comercio depende del transporte.

La industria de alimentación y bebidas depende en más de un 6% de su Valor Añadido del transporte

IMPACTOS MEDIDOS

Entre el 3 y el 7,5% de la riqueza de los motores de Asturias, dependen de lo que ocurra al sector de transportes y su logística. Además, cabe destacar que 1.100 millones de euros es el VAB transversal en toda la economía del sector transporte y logística de la región.

IMPACTOS MEDIDOS

Entre el 3 y el 7,5% de la riqueza de los motores de Asturias, dependen de lo que ocurra al sector de transportes y su logística. Además, cabe destacar que 1.100 millones de euros es el VAB transversal en toda la economía del sector transporte y logística de la región.

“¿Qué opinan las empresas sobre lo que puede ocurrir con el corredor atlántico?”

Empresas intensivas en el uso de transporte y grandes tractoras de la economía asturiana

7.400 **12.300**

millones de facturación

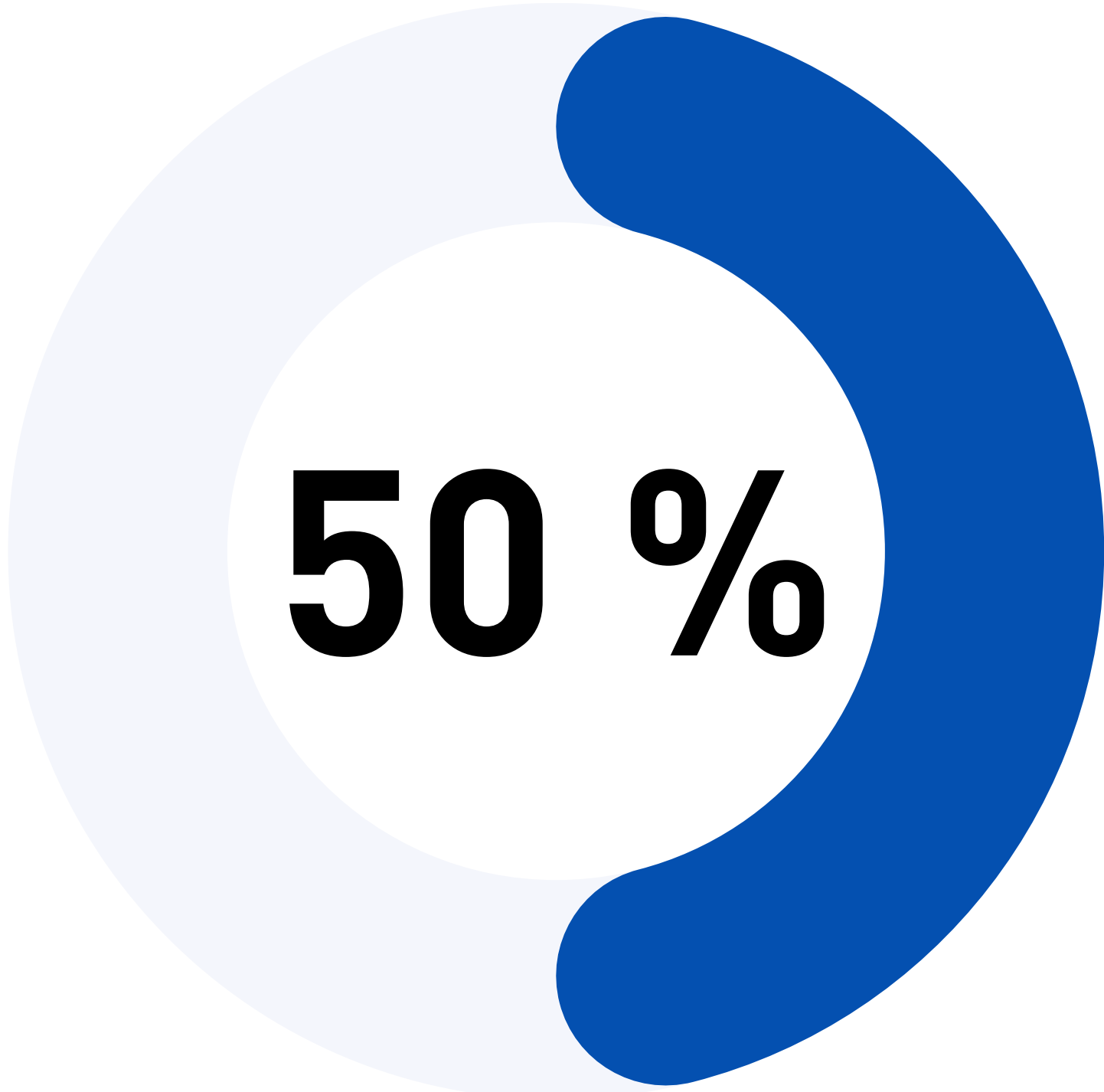
empleos indirectos

6,2

millones de toneladas
transportadas cada año

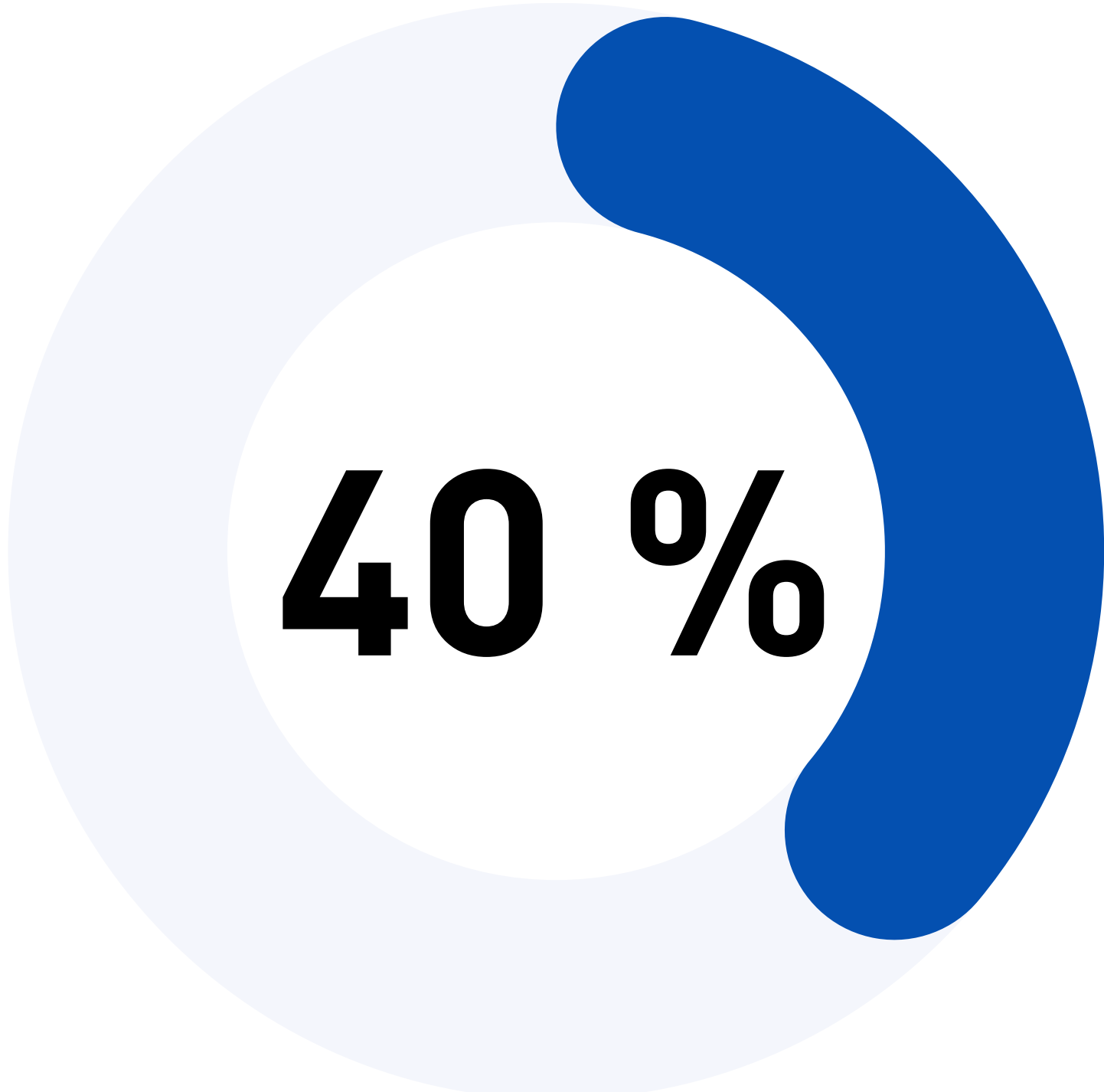
¿Qué está limitando el uso del ferrocarril?





50 %

de las empresas
encuestadas cree que la
**mejora de la conectividad
ferroviaria** de aumentaría su
competitividad



40 %

considera que **la mejora de la conectividad ferroviaria** aumentaría su competitividad en más de un 20%

¿Qué pasaría si aquellas ramas más intensivas de transporte ven mejorar su competitividad un 10%?

159,3

Millones de euros

1.104

Empleos generados

Impacto anual

¿Qué pasaría si aquellas ramas más intensivas de transporte ven mejorar su competitividad un 25%?

398,2

Millones de euros

2.760

Empleos generados

Impacto anual

¿Qué pasaría si a largo plazo (2040) existe la posibilidad de que las toneladas transportadas por ferrocarril aumenten en 16% anual?

En 2040, Asturias podría aspirar a mejorar su aportación en generación de negocio por ferrocarril equivalente a 730 millones de euros anuales.

1.170

Millones de euros de PIB
anuales

8.100

Empleos generados o
mantenidos

¿Qué pasaría si el Corredor Atlántico permite posicionar a Asturias como una fuente de oportunidades para el turismo, congresos y destino de negocios?

1% de mejora de gasto turístico equivale a:

21,3

Millones de euros de PIB
anuales

2.125

Empleos generados o
mantenidos

5

Conclusiones



Durante la ejecución de lo que resta para la plena integración del Corredor Atlántico, si se involucran las empresas asturianas (al menos en un 30% de las obras), se podrían generar, en total más de 1.000 M€ a la riqueza regional y el equivalente a más de 12.000 empleos directos e indirectos creados y/ o mantenidos durante la inversión. A corto plazo, la mejora de conectividad ferroviaria y logística en Asturias puede generar casi 400 millones de euros de nuevo PIB y el mantenimiento y/o creación de más de 2.700 empleos cada año.

En 2040, con la plena integración de Asturias dentro del Corredor Atlántico y la mejora de las infraestructuras y los servicios de logística esto puede suponer un impulso de 1.170 M€ de nuevo PIB y el mantenimiento y/o creación de más de 8.100 empleos anuales.

La mejora en la competitividad de Asturias como destino turístico es una gran fuente de oportunidades. Cada 1%de mejora en el gasto turístico de españoles y extranjeros en Asturias (es decir, unos 51.000 turistas nuevos), Asturias podría aspirar a crear 21,3 M€ de PIB y más de 2.100 empleos cada año.

Asturias se encuentra en un momento crítico para aumentar su actividad logística y de transporte. No se trata de una sustitución entre modos, sino que la gestión intermodal permita atraer nuevas actividades empresariales, reforzar las empresas tractoras que existen (y que suponen una parte muy determinante del tráfico ferroviario de España) y utilizar todos los recursos de los que ya disponemos.

Las infraestructuras son el nodo neurálgico para potenciar la competitividad de las empresas, facilitarles el acceso a nuevos mercados y, en definitiva, mejorar su tamaño. Estamos ante la oportunidad histórica de empezar a reducir las brechas de competitividad que Asturias tiene con el resto de España y Europa.

FADE

FEDERACIÓN
ASTURIANA
DE EMPRESARIOS

Colabora:



Agencia de Ciencia, Competitividad Empresarial
e Innovación del Principado de Asturias