

# Ave y Empleo: ¿Bienvenido Mr. Marshall?

Aday Hernández<sup>1</sup>.

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El artículo examina la relación entre la construcción de las líneas de alta velocidad española y la creación de empleo en las entidades municipales que se benefician de la propia infraestructura; para ello, se desarrolla un modelo econométrico que explora la relación entre la densidad de empleo y la existencia de la alta velocidad por las diferentes áreas geográficas.

La principal motivación del artículo es explorar esta relación con el objetivo de comprobar si la provisión de infraestructuras genera beneficios económicos adicionales a los ya incluidos en el análisis coste beneficio tradicional. Las herramientas de SIG (Sistemas de Información Geográfica) permiten determinar áreas de influencia de diferentes longitudes, a través de la representación de círculos concéntricos alrededor de las estaciones de alta velocidad. Por un lado, el uso de una base de datos con suficiente nivel de desagregación como el Anuario Económico de “la Caixa” y las técnicas de estimación de datos de panel permiten controlar la existencia de efectos inobservables y posibles fuentes de endogeneidad. Por otro lado, los procedimientos de matching estadístico permiten realizar un pseudo experimento-natural que permita la comparación de municipios similares aislando de manera más eficiente el impacto de la infraestructura.

Los resultados de política pública alcanzados muestran que la infraestructura tiene impacto significativo sobre las áreas de influencia, en términos de incrementos de la densidad del empleo, que se reduce a medida que nos alejamos de la misma. Éstos pueden significar mucho o muy poco, dependiendo de si son efectos netos o relocalización de actividad económica entre regiones. La comparación entre áreas de influencia de distinto tamaño nos permite afirmar que la infraestructura actúa como un polo de atracción acercando la actividad económica a la estación de alta velocidad, deslocalizándola desde las municipalidades más lejanas, pertenezcan a la misma región o comunidad o a regiones o comunidades anexas.

Este resultado permite explicar la ineficiente competencia entre regiones o provincias por ser ellas, las primeras en capturar la inversión de alta velocidad que permite relocalizar actividad en su favor, generando incrementos de empleo en el entorno de la estación. Esta lucha incentiva dos aspectos importantes de la red de alta velocidad española; por un lado, la construcción de infraestructuras deficitarias, desde el punto de vista de la eficiencia, y, por otro lado, el gran interés por parte de las administraciones locales o regional en ser las beneficiarias de la infraestructura siempre que ésta sea sufragada con dinero del resto de administraciones públicas.

---

<sup>1</sup> Grupo de Investigación en Economía de las Infraestructuras y el Transporte. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria. Campus Universitario de Tafira, Despacho D. 2-15. 35017. Las Palmas de Gran Canaria. E-mail: ahernandez@acciones.ulpgc.es.