

NOTICIAS DE POLÍTICA ECONÓMICA

nº.43

Marzo 2024

ISSN: 2340-8650

CONTENIDOS

EVÉNTOS E INFORMACIONES

1. VI Taller Internacional de Política Económica. “Instituciones, políticas y territorio”. Granada, 13-14 de Junio de 2024. (*solicitud de trabajos*)..... p.2
2. XIX Simposio Ruso-Español “Creciente incertidumbre en la economía y la política global: desafíos para Rusia y España”, Moscú, 27-28 de junio de 2024 (*realización dual: presencial y telemática*)..... p.3
- 3.- Manuales de Política Económica: Introducción a la Política Económica..... p.4
- 4.- Manuales de Política Económica: Política económica del turismo..... p.5
- 5.- International Review of Economic Policy – Revista Internacional de Política Económica (IREP) (Diciembre de 2023)..... p.7
- 6.- Noticias internacionales: Revista Finanzas y Política Económica..... p.8
- 7.- Tesis doctorales en Política Económica: “Ciencia de Datos aplicada al análisis y mejora de la carrera del árbitro de fútbol y propuesta de políticas federativas basadas en la economía del comportamiento” (Iñaki Aliende Povedano)..... p.9
- 8.- Tesis doctorales en Política Económica: “Cooperación Sur-Sur y relaciones internacionales: la estrategia china en América Latina entre la ayuda al desarrollo, la política exterior y las exigencias de la economía nacional” (Meng Zhan)..... p.11
- 9.- Noticias de la Red de Investigadores y Docentes en Política Económica (REDIPE)..... p.12

ARTÍCULOS

- 10.- Políticas económicas estructurales: ¿Por qué necesitamos un nuevo Estado de Bienestar?..... p.13
- 11.- Política económica y género: Orgullo y prejuicio en el camino hacia la paridad de género en los consejos p.17
- 12.- Pro et contra: La ampliación norte del puerto de Valencia..... p.21
- 13.- Reseñas..... p.30
 - *Economic Policy in the 21st Century The Four Great Challenges (Acocella, Nicola)*
 - *Economía, política y ciudadanía. Reformas estructurales para una década de progreso (Economistas frente a la crisis)*
- 14.- Necrológica: Pilar Tamborero Sanjuan..... p.35

EVENTOS E INFORMACIONES

1. VI Taller Internacional de Política Económica. “Instituciones, políticas y territorio”. Granada, 13-14 de Junio de 2024. (solicitud de trabajos)

Organiza: Departamento de Economía Internacional y de España (Universidad de Granada) y Asociación Andaluza de Ciencia Regional



Cómo participar:
El VI Taller Internacional de Política Económica se celebrará en formato presencial.
Programa provisional:

Jueves 13 de junio:
16:30 - 17:00 horas: PRESENTACIÓN Y BIENVENIDA
17:00 - 18:00 horas: CONFERENCIA DE APERTURA: Pendiente de confirmar
18:30 - 19:30 horas: Mesa 1. Marco institucional: políticas y gobernanza territorial

Viernes 14 de junio:
9:00 - 10:00 horas: Mesa 2. Políticas de cohesión social y mercado de trabajo.
10:00 - 11:00 horas: Mesa 3. Sostenibilidad entre una estrategia y una necesidad.
11:30 - 12:30 horas: Mesa 4. Sistema productivo y políticas económicas.
12:30 - 13:00 horas: CONFERENCIA DE CLAUSURA: Pendiente de confirmar
13:30 - 14:00 horas: CLAUSURA

Plazos y entregas:
El Taller contará con un grupo de ponencias invitadas que constituirán la estructura vertebral de la discusión. A estas se añadirán las comunicaciones (no será necesario enviar el texto completo) que sean ofertadas por iniciativa propia de investigadores y aceptadas por la organización. Se precisará el envío de un resumen de 1.500 palabras como máximo, con las especificaciones formales que se establezcan al efecto, antes del 30 de abril de 2024. Su aceptación se comunicará antes del 8 de mayo de 2024, así como las áreas de trabajo y las mesas para su presentación y debate. Aquellas comunicaciones que hayan sido aceptadas enviarán una presentación PowerPoint en fichero pdf, antes del 4 de junio de 2024, por el medio que establezca la organización.

Inscripciones: 60 euros (incluye café y cena)
La web de inscripción, *o/so, hoteles...* se facilitará en la próxima entrega de Noticias de Política Económica, este mes de marzo



UNIVERSIDAD
DE GRANADA



ASOCIACIÓN ANDALUZA
DE CIENCIA REGIONAL

El VI Taller Internacional de Política Económica se celebrará en formato presencial.

Programa provisional:

Jueves 13 de junio:

- 16:30 - 17:00 horas: Presentación y bienvenida
- 17:00 - 18:00 horas: Conferencia de apertura: Pendiente de confirmar
- 18:30 - 19:30 horas. Mesa 1. Marco institucional: políticas y gobernanza territorial

Viernes 14 de junio:

- 9:00 - 10:00 horas. Mesa 2. Políticas de cohesión social y mercado de trabajo.
- 10:00 - 11:00 horas. Mesa 3. Sostenibilidad entre una estrategia y una necesidad.
- 11:30 - 12:30 horas. Mesa 4. Sistema productivo y políticas económicas.
- 12:30 - 13:00 horas: Conferencia de clausura: Pendiente de confirmar
- 13:30 - 14:00 horas: Clausura

Plazos y entregas:

El Taller contará con un grupo de ponencias invitadas que constituirán la estructura vertebral de la discusión. A estas se añadirán las comunicaciones (no será necesario enviar el texto completo) que sean ofertadas por iniciativa propia de investigadores y aceptadas por la organización. Se precisará el envío de un resumen de 1.500 palabras como máximo, con las especificaciones formales que se establezcan al efecto, antes del 30 de abril de 2024. Su aceptación se comunicará antes del 8 de mayo de 2024, así como las áreas de trabajo y las mesas para su presentación y debate. Aquellas comunicaciones que hayan sido aceptadas enviarán una presentación PowerPoint en fichero pdf, antes del 4 de junio de 2024, por el medio que establezca la organización.

Inscripciones:

60 euros (incluye café y cena)

El Taller dispondrá de una web en la que se publicará información adicional.

Más información en: José A. Camacho Ballesta <jcamacho@ugr.es>

2. XIX Simposio Ruso-Español “Creciente incertidumbre en la economía y la política global: desafíos para Rusia y España”, Moscú, 27-28 de junio de 2024 (realización dual: presencial y telemática)

Organiza: Centro de Estudios Ibéricos del Instituto de Latinoamérica (ACR), Universidad de Valencia (Unidad Docente de Política Económica. Departamento de Economía Aplicada) (España)

Presentación

El tema propuesto para el simposio refleja una característica clave de la situación geoeconómica y geopolítica actual y es sumamente relevante tanto para Rusia como para España – ambos países están enfrentando serios desafíos internos y externos.

En el ámbito económico, estamos hablando de una desaceleración del crecimiento de la mayoría de los países del mundo, la persistencia de una inflación relativamente alta, una reducción del comercio internacional, un crecimiento de los costos de transporte y un aumento de la carga de la deuda. El problema de garantizar la seguridad energética persiste. El rumbo hacia una economía verde y energías alternativas requiere inversiones colosales y, por lo tanto, consume recursos y frena aún más el crecimiento económico.

En el campo político, hay una exacerbación de muchos “viejos” conflictos y el surgimiento de nuevos puntos de tensión. El uso de la fuerza armada en las relaciones internacionales, o al menos la amenaza de la fuerza, es cada vez más común.

En este contexto, en Rusia y España se están desarrollando procesos políticos internos complejos y contradictorios, cuyo resultado final es difícil de predecir. Todo ello plantea nuevas tareas de investigación para los científicos rusos y españoles.

Son bienvenidos los trabajos de análisis económicos, políticos, sociales, de política económica (nacional e internacional) y medioambientales. El simposio pretende tener un carácter interdisciplinar y dar posibles pistas para mirar al futuro próximo con optimismo.

Idioma del Simposio: español

Plazos y procedimientos:

Fecha límite de presentación de las propuestas (200-250 palabras): 28 de abril

Fecha límite de textos completos (max.30 mil caracteres) (para su posible publicación): 15 de julio

Para aplicarse al simposio, por favor rellene el formulario:

<https://forms.gle/vvTNHrMkVyknej1e6>

Más información: ilacentroiberico@gmail.com

3.- Manuales de Política Económica: Introducción a la Política Económica

Sánchez, Antonio (2024): *Introducción a la Política Económica. Concepto, estructura y formación*. Tirant lo Blanch, Valencia (2ª edición) (ISBN: 978-84-1056-322-3), pp.195.



Este libro constituye la segunda edición de un manual editado hace unos pocos años orientado a explicar el concepto y la formación de la política económica en un semestre. No obstante, no se trata de una reimpresión de la primera edición, sino que se han introducido cambios sustanciales. Los más destacados afectan al tema relacionado con el diseño de la política económica, pero afecta especialmente a los dos últimos temas, cuyos contenidos actuales no tienen nada que ver con los que aparecieron en la anterior edición y se refieren a dos aspectos originales, a saber, cómo se adoptan las decisiones de política económica en la realidad y cuáles son sus efectos reales.

Este manual se organiza en tres bloques. En primer lugar, el concepto y estructuración de la Política Económica. En el primer capítulo se explica el concepto y la relevancia de la Política Económica. En los dos siguientes se indica su estructuración por fases. En el primero de ellos se aborda la configuración de la agenda, es decir,

cómo los problemas relevantes socioeconómicos pasan a ser considerados por el gobierno como dignos de actuar sobre ellos y, por este motivo, les asocia unos indicadores, que son los objetivos. En la segunda parte de ese tema, se explica cómo se trata de dar solución a estos problemas. En este capítulo, juega un papel didáctico relevante el esquema fines-medios. El tercer capítulo de libro presta atención a la aplicación de la política económica y a su evaluación. Estos son aspectos a los que, desde la disciplina, se les ha prestado tradicionalmente poca atención. La aplicación presenta una especial relevancia porque es el momento en que la política económica se hace realidad. Sin ella, el diseño de la política económica constituye simplemente papel mojado.

La segunda parte del libro agrupa los diversos aspectos de la formación de la política económica. Es decir, cómo llegan a tomarse las decisiones de política económica en un contexto institucional y con agentes concretos. En el tema cuarto, se explica la estructura del estado, en el tema quinto, se abordan los aspectos relacionados con los agentes y proceso formales en la toma de decisiones estatales y, en el tema sexto, se apunta el papel de agentes externos al estado, es decir, los grupos de presión internos y los externos (estos últimos adoptando la forma de fenómenos globalizadores).

La parte tercera del libro alude a la dinámica de la política económica. Una vez establecidas las restricciones a las tomas de decisiones en política económica falta por concretar, cómo se adoptan estas, es decir, cuál es su motor, aspectos que se explican en el tema séptimo. Finalmente, en el último capítulo se pone de manifiesto que, a pesar de la aparente volatilidad en la toma de decisiones, los resultados de las políticas económicas guardan bastante estabilidad. Estos dos temas, como se ha comentado más arriba, son novedosos respecto a la primera edición de este libro.

4.- Manuales de Política Económica: Política económica del turismo

(por Antoni Seguí Alcaraz, Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València)

Pulido Fernández Juan Antonio y López Sánchez Yaiza (coords.) (2023): Política Económica del Turismo. Pirámide, Madrid (ISBN: 978-84-368-4766-6). 384 páginas.



En este libro se valora la intervención pública en la actividad económica y, por tanto, también en la actividad turística. Se estructura en tres partes. La primera parte es una introducción a la política turística. La intervención pública ha sido justificada tradicionalmente por la existencia de fallos de mercado que han dado lugar a algunos de los problemas a los que se enfrenta la actividad turística. Entre los fallos de mercado se puede encontrar la presencia de estructuras de mercado con competencia imperfecta, donde se utilizan bienes públicos o en las que aparecen externalidades. La complejidad de la actividad turística hace necesaria las fórmulas de gestión que propicien la resolución de conflictos y el establecimiento de estrategias y objetivos que conduzcan al crecimiento de esta actividad de manera sostenible. La participación de diferentes

actores en la gestión de la actividad turística, las nuevas tecnologías, la existencia de diversos intereses, entre otras cuestiones, nos llevan a una nueva forma de intervención que permita una actuación coordinada y conjunta de los diferentes actores privados, públicos y la sociedad civil. De ahí la relevancia de la segunda parte, en la que nos da una visión de la política turística desde un enfoque teórico, donde se tratan:

- La política económica.
- Introducción a la política turística y sus características
- Las áreas y los instrumentos de la política turística.
- Los ámbitos de la política turística.

La política turística es considerada como un eslabón más de la política económica, ya que tiene que ayudar a mejorar el bienestar de los ciudadanos de un territorio a través de la creación de riqueza, mejorando el saldo exterior, etc. De esta manera, la comprensión de la realidad socioeconómica de un país y de su política económica, en un momento dado, son elementos necesarios para comprender la política turística que se ha venido implementando. El turismo es una industria más de la actividad económica de un país, si bien la importancia de ésta en la economía varía de unos países a otros, dependiendo del volumen de turistas que sea capaz de atraer y del volumen de ingresos que este negocio genere. De ahí que, la política turística tiene que formar parte de la estrategia adoptada por un país, una región o un área local, en relación con su política económica, ya que el turismo también contribuye a la generación de riqueza en un territorio, de tal manera que los objetivos de ambas políticas, económica y turística, tienen que ser coincidentes. La administración local es la más cercana a los ciudadanos del territorio, y por tanto, también a los turistas que lo visitan, aunque la hegemonía la tienen las Comunidades Autónomas, después de la Constitución de 1978. La tercera parte se centra en diferentes niveles de implementación de la política turística, para ello analiza:

- La política turística de la Unión Europea.
- La política turística del Gobierno central español.
- La política turística de los Gobiernos autonómicos.
- La política turística en el ámbito local: la gestión pública de destinos.
- Especificidades de la política turística por tipologías turísticas.

La Unión Europea es el destino más visitado del mundo. Es una actividad económica de gran importancia en toda Europa, incidiendo notablemente en la generación de empleo y en el PIB. El estado español en 2022, fue el tercer destino mundial por volumen de flujos turísticos (recibiendo unos ingresos de 159 mil millones de euros y más de 71,5 millones de turistas internacionales), la industria turística emplea a 2,8 millones de personas y general el 14% del PIB, de ahí que la actividad turística sea clave para garantizar la competitividad de esta actividad económica. A pesar de tratarse de un fenómeno transversal, multidisciplinar y multisectorial, el turismo se ha considerado tradicionalmente desde una perspectiva sectorial, olvidando su dependencia de otras actividades y procesos y, sobre todo, su capacidad de influencia en los mismos. Además, el turismo ha sido una actividad gravada desde sus inicios para conseguir determinados objetivos vinculados con la política económica de los gobiernos, tales como compensar costes derivados de la provisión de bienes y servicios de carácter público, corregir fallos de mercado o aumentar los ingresos, sin menoscabo de ser utilizada para conseguir otros fines como el fomento del desarrollo económico o la protección del medio ambiente, entre otros. Por los elementos comentados, resulta relevante la cuarta parte del libro que habla de los aspectos clave de la gestión pública del turismo, estudiando para ello:

- La fiscalidad turística.
- La sostenibilidad en la política turística.
- El turismo y transporte.
- La gobernanza turística.
- La transformación digital, innovación y *big data*.

Se asume que la sostenibilidad es un paradigma fundamental en los procesos de gestión de los destinos turísticos y de planificación. Existe un consenso generalizado en el hecho de que es la Administración Pública la que tiene que generar las condiciones necesarias para garantizar que todos los agentes implicados en el desarrollo turístico de un territorio puedan tomar las mejores decisiones en sus respectivos ámbitos competenciales para avanzar en materia de sostenibilidad. Por otra parte, el análisis de la demanda de transporte turístico es fundamental para que los operadores de infraestructuras y transporte puedan planificar la comercialización y gestión de los servicios de transporte. De ahí que, la planificación del turismo ha de establecer estrategias que permitan aprovechar las fortalezas existentes, contrarrestando las amenazas de su crecimiento y capitalizando las oportunidades de este. También resulta relevante el abordaje de los principios de inteligencia turística y el papel del *big data* en su evolución imparable, dedicando un mayor interés a la fase de análisis, como pieza clave de este proceso. Desde una perspectiva instrumental, se citan las herramientas más habituales en la implementación de soluciones *big data* en general, y en algunas de las soluciones implementadas con éxito en el sector.

Este manual es interesante para la asignatura de Política Económica del Turismo del grado de Turismo. Su lectura permite obtener una visión general sobre la actual realidad de la política turística, especialmente en España.

5.- International Review of Economic Policy – Revista Internacional de Política Económica (IREP) (Diciembre de 2023)

International Review of Economic Policy – Revista Internacional de Política Económica (IREP) es una revista académica que concentra su atención en la Política Económica. La revista es editada en Valencia (España) por el Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Valencia (irep.uv.es)

IREP acepta contribuciones de todos los enfoques económicos (ortodoxos y heterodoxos), así como procedentes de otras disciplinas pertenecientes a las ciencias sociales. Desde esta perspectiva, IREP acepta trabajos de carácter tanto teóricos como aplicados, al tiempo que son bienvenidas tanto las aportaciones sustentadas en análisis cuantitativos como cualitativos, destacando su contenido realista. En concreto, IREP acepta trabajos procedentes de orígenes diversos como la economía, la economía política, el desarrollo y la planificación, la historia o las ciencias sociales en general. IREP publica artículos sobre todo tipo de temáticas relacionadas con la Política Económica.

International Review of Economic Policy – Revista Internacional de Política Económica (IREP) es una revista internacional que publica manuscritos en inglés y en español. Todos los artículos son sometidos a un estricto sistema de evaluación anónima por pares, ofreciendo un medio académico de comunicación y de diseminación de ideas de elevada calidad científica

Contenidos de *Vol.5, Núm. 2 (2023)*

- Presentación (por Gregorio Vidal)
- Los Gobiernos progresistas y la política económica en América Latina (por Gregorio Vidal)
- Política Económica de Austeridad en México (por Marcia Solorza)
- América Latina y el financiamiento externo: el orden monetario internacional cambiante (por Wesley C. Marshall, Louis-Philippe Rochon)
- La financiarización y la dominación de la política monetaria en México durante la pandemia (por César Duarte Rivera)
- Impacto de las políticas ejecutadas para impulsar el empleo tras la pandemia de Covid-19. Un estudio diferenciado por sexo (por Angélica Beatriz Contreras Cueva, Pamela Macías Álvarez, Noé Rene Luna Plascencia)
- Las contradicciones de la constitución de clases en Brasil a principios del siglo XXI (por Iderley Colombini)

**Los contenidos e información se pueden consultar en línea en la web:
irep.uv.es**

6.- Noticias internacionales: Revista Finanzas y Política Económica

La Revista Finanzas y Política Económica, de la Facultad de Economía de la Universidad Católica de Colombia, constituye un espacio científico de discusión de aspectos relacionados con Política Económica. Tiene una categoría de Q4 en Scopus. Más información:

<https://revfinypolecon.ucatolica.edu.co/>

Contenidos de número reciente

vol.16, n.º.1, enero-junio, 2024

Editorial

- Inteligencia artificial para la investigación económica (Tejedor Estupiñán Joan Miguel)

Artículos de investigación

- Análisis de la eficiencia del mercado de acciones chileno (Gutierrez Ponce Herenia, Garrido Suazo Marcelo)
- Mujeres en la sala de juntas y desempeño empresarial: una visión de las empresas de Indonesia (Ahmad Gatot Nazir, Iranto Dicky, Siregar Edo, Sebayang Dianta A.)
- Influencia del género en el desempeño de las instituciones microfinancieras: el caso de América Latina y el Caribe (Paillacho Bolaños Lisbeth Cathiana, Palacín-Sánchez María-José, Irimia Diéguez Ana Isabel, Pérez López José Angel)
- Endeudamiento público municipal en México en el periodo 2009-2021: los efectos de las reformas legales y la pandemia por covid-19 (Huerta Cuervo Rocío)
- La estructura fiscal óptima desde la perspectiva del crecimiento del PIB (Kutasi Gábor, Marton Ádám)
- Efecto de la liberación comercial sobre el mercado de trabajo y la pobreza en el sector de las confecciones en Colombia (Prieto Bustos William Orlando, Molina Domínguez Juliana, Riaño Viatela Daniel)
- Brechas de género y gobernanzas criminales del narcotráfico en Latinoamérica (Wilches Jaime, Rivera Ortega Daniela, Guerrero Sierra Hugo Fernando, Villarreal Román)
- Propuesta de adaptación de la metodología valor económico agregado (EVA) aplicada a diez instituciones de educación superior (IES) en Colombia (Mariño-Arevalo Andres, Muñoz-Martínez Ivonne Tatiana)
- Factores del sistema tributario argentino: ¿incentivo o desincentivo a la informalidad empresarial? Percepción de los comerciantes y contadores públicos (Pedroni Florencia)

7.- Tesis doctorales en Política Económica

Ciencia de Datos aplicada al análisis y mejora de la carrera del árbitro de fútbol y propuesta de políticas federativas basadas en la economía del comportamiento



Autor: Iñaki Aliende Povedano.

Directores: Dr. Lorenzo Escot (UCM) y Dr. Tom Webb (University of Coventry).

Departamento: Economía Aplicada, Pública y Política Económica.

Programa de Doctorado: Análisis de Datos (Data Science).

Universidad: Universidad Complutense de Madrid.

Resumen:

El arbitraje en el fútbol se haya en crisis debido a una escasez de árbitros adecuadamente

formados para dar respuesta a una demanda de árbitros creciente y que está desembocando en la imposibilidad de continuar algunas ligas amateur en distintos países. Esta tesis, emplea la ciencia de datos para conocer cuáles son las claves que hace que un árbitro decida continuar su carrera o abandonarla. Gracias a la colaboración del Comité de Árbitros de Fútbol de Madrid, el autor identifica cuáles son esas variables, lo que permite formular recomendaciones para mejorar las diferentes políticas de gestión del talento por parte de las federaciones de fútbol. En síntesis, se trata de un trabajo que combina la ciencia de datos, la gestión de carreras profesionales en un mercado laboral concreto, y el enfoque de la economía del comportamiento que modela las decisiones de los árbitros.

En las conclusiones de la tesis sobre la carrera del árbitro de fútbol, se destacan varios aspectos clave que han surgido del análisis de las hipótesis de estudio. Algunas de las conclusiones más relevantes son:

- La temprana incorporación al arbitraje favorece una carrera de mayor duración.
- Los árbitros tienden a alcanzar la enseñanza universitaria en mayor medida que el resto de la población.
- Los programas específicos de desarrollo y formación organizados por la Real Federación de Fútbol de Madrid (RFFM) en los últimos años no han demostrado un efecto positivo en la duración de la carrera.
- Los perfiles de árbitro con un componente de mayor competitividad y asunción de rivalidad muestran una duración mayor de su carrera.
- La remuneración inicial es un motivador relevante para la duración de la carrera, especialmente para aquellos que la consideran importante al principio de su trayectoria.
- Los antecedentes familiares y la experiencia previa como futbolista o entrenador no demuestran ser factores determinantes para la duración de la carrera arbitral.
- La violencia verbal o física contra los árbitros acelera el abandono de la profesión.
- Los árbitros nacidos en la provincia de Madrid tienden a tener carreras de mayor duración.
- El apoyo de los compañeros a través del entrenamiento conjunto habitual, afecta positivamente a la duración de la carrera.

En base a estas conclusiones, se derivan recomendaciones para mejorar la gestión del talento por parte de la RFFM:

- Con relación al reclutamiento y selección, se sugiere dar preferencia a candidatos con un alto grado de competitividad e iniciar la carrera arbitral a edades tempranas.
- Sobre la formación y desarrollo, es preciso revisar y mejorar los programas de formación, ya que los existentes no favorecen la permanencia a largo plazo, así como promover el entrenamiento grupal, utilizando las localidades de residencia como nodos. Estos aspectos se verán favorecidos por una monitorización más formalizada de la experiencia del árbitro proporcionando feedback personalizado.
- El estudio también indica que es preciso profundizar en la investigación del nivel óptimo de remuneración que pueda reducir los costos de retención.
- Deben intensificarse las campañas de concienciación social para reducir comportamientos de abuso y violencia contra los árbitros por parte de aficionados, deportistas y medios de comunicación.
- Las medidas de conciliación deben considerar la experiencia vital de los árbitros universitarios para facilitar su permanencia, así como valorar políticas de igualdad de género, ya que las responsabilidades familiares no son un obstáculo para permanecer en la carrera arbitral, especialmente para los hombres.

Más información se puede obtener en :
<https://docta.ucm.es/entities/publication/9625c593-d0a5-40e2-9db2-d4956bde88b1>

8.- Tesis doctorales en Política Económica

Cooperación Sur-Sur y relaciones internacionales: la estrategia china en América Latina entre la ayuda al desarrollo, la política exterior y las exigencias de la economía nacional



Autora: Meng Zhan
Director: Dr. Raúl de Arriba Bueno
Departamento: Economía Aplicada (Política Económica)
Programa de Doctorado: Ciencias Sociales
Universidad: Universidad de Valencia
Resumen:

La cooperación Sur-Sur se basa en la idea de que los países del sur son más conscientes de los problemas apremiantes a los que se enfrenta el mismo Sur. En principio, se trata de una cooperación horizontal, centrada en el beneficio mutuo. Sin embargo, cabe afirmar que solo recientemente se ha consolidado el embrión del modelo de la cooperación Sur-Sur y que hay un largo camino por delante en lo que se refiere a su estandarización y sistematización. Esta tesis analiza la cooperación china desde la perspectiva de la eficacia de la ayuda, de los problemas del mercado interior de China y de los conflictos en las relaciones internacionales. En particular, se investiga el caso particular de la política china de cooperación en América Latina. La eficacia de la cooperación china al desarrollo se ve obstaculizada debido a la parcialidad de sus motivaciones, a su desconocimiento de los

países beneficiarios y sus intenciones egoístas. En esta nueva etapa de definición de estrategias en la política exterior china, lo que motiva la cooperación china es su necesidad de tener una voz política en el escenario internacional. A través de la cooperación, China busca crearse una buena reputación para mejorar su status internacional. Al mismo tiempo, dado que se requiere una gran cantidad de materias primas para satisfacer la creciente demanda de suministro del mercado interno chino, el abastecimiento desde el mercado exterior es también uno de los factores que empujan la cooperación.

9.- Noticias de la Red de Investigadores y Docentes en Política Económica (REDIPE)

La Red de Investigadores y Docentes de Política Económica (REDIPE) (redipe@uah.es) sigue difundiendo documentos académicos. REDIPE anima a los lectores de *Noticias de Política Económica* a enviar trabajos de los que tengan información y consideren de interés para la Política Económica para su difusión a través de la Red.

Durante el último periodo se han difundido por REDIPE varios trabajos relacionados con la crisis global, en particular, uno relacionado con el final de esta mencionada distorsión y otro firmado por Rogoff. También apareció un artículo que se refería a una dimensión especial de la crisis actual, en concreto, acerca de los problemas que pueden suponer la paralización del tráfico mercantil en el mar Rojo.

Sobre objetivos de política económica, se ha aludido en varios casos a aspectos relacionados con la inflación y la productividad (BBVA, junto con algunas recomendaciones de política económica). Algunas explicaciones de la inflación se apuntan en una reflexión sobre las cadenas alimentarias.

En cuanto a instrumentos de política, se pueden destacar dos trabajos, por un lado, uno editado por el Fondo Monetario Internacional relacionado con política industrial y, por otro lado, uno que explica aspectos de la reforma laboral. Asimismo, se puede destacar la aparición de un trabajo de Rodrik sobre las instituciones y el funcionamiento económico, y otro de Milanovic que se refiere a aspectos de equidad.

Para finalizar, se puede reseñar la difusión de dos trabajos: uno sobre Cantillón y el otro sobre los economistas y las políticas, este último firmado Pablo Hernández de Cos, gobernador del Banco de España

ARTÍCULOS

10.- Políticas económicas estructurales

¿Por qué necesitamos un nuevo Estado de Bienestar?

(por Guadalupe Souto, Departament d'Economia Aplicada, Universitat Autònoma de Barcelona y Ció Patxot, Departament d'Economia, Universitat de Barcelona)

El Estado de Bienestar comprende el conjunto de políticas y programas diseñados para proteger a las personas frente a diferentes situaciones de riesgo o vulnerabilidad que pueden afectar gravemente a su capacidad económica a lo largo de la vida y que, por ende, puedan derivar en consecuencias tan graves como la pobreza o la exclusión social. La Organización Internacional del Trabajo (OIT) reafirmó en 2012 el firme compromiso de las Naciones Unidas con el derecho a la protección social a lo largo del ciclo vital como un derecho fundamental de las personas (OIT, Recomendación 202, 2012), y así ha quedado recogido de manera explícita entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 aprobada en 2015 por la ONU.¹ En Europa, tradicionalmente considerada la cuna del estado de bienestar, la UE ha mostrado su compromiso en avanzar hacia mejores políticas sociales con la aprobación en 2017 del Pilar Europeo de Derechos Sociales (PEDS) y su Plan de Acción en 2021.²

Actualmente, todos los países europeos disponen de un Estado de Bienestar consolidado y que goza de un amplio consenso social, articulado en torno a cuatro grandes pilares: las pensiones de jubilación, la sanidad, la educación y otros programas de protección social (incluyendo este último un conjunto de políticas diversas entre las que se encuentran por ejemplo la protección de los desempleados, los cuidados de larga duración o las políticas familiares, entre otros). Lógicamente, el peso relativo de los diferentes programas varía entre países, si bien es claramente detectable un rasgo común. Aunque pudiera ser el objetivo inicial, el papel principal del Estado de Bienestar no es el de redistribuir rentas de los que más a los que menos tienen, sino intergeneracionalmente, de las personas que están en edad activa hacia los niños (educación, políticas familiares) y, muy especialmente, hacia las personas mayores (pensiones de jubilación, sanidad, cuidados de larga duración). En prácticamente toda Europa, el Estado del Bienestar ha *socializado* una buena parte de las necesidades de consumo de la gente mayor, especialmente en aquellos países donde las pensiones de jubilación funcionan como un sistema de reparto. Es decir, toda la sociedad (pero muy especialmente los que trabajan) contribuyen con sus impuestos a sufragar las pensiones y los servicios sanitarios de las personas mayores. Sin embargo, no ha ocurrido algo similar con los niños, pues sus necesidades más allá de la educación siguen siendo mayoritariamente sufragadas por sus propios padres. Aún en aquellos países con importantes políticas familiares como las asignaciones universales por hijo a cargo (como por ejemplo Finlandia, Suecia, Alemania o Francia), los datos siguen mostrando que la mayor parte del gasto social se dirige a las necesidades de los mayores (pensiones y sanidad). No digamos en España y otros países mediterráneos, donde tales políticas familiares brillan por su ausencia. Al respecto, es interesante el trabajo de Solé et al. (2019), que analiza este desequilibrio del Estado de Bienestar, así como el desigual impacto de la Gran Recesión en España por grupos de edad. El fuerte incremento del desempleo y la bajada general de los salarios condujeron inevitablemente a un empobrecimiento de las familias, y en particular de los jóvenes, que apenas contaron con políticas sociales para compensar la fuerte caída de ingresos laborales. Por el contrario, las pensiones actuaron como una red de seguridad efectiva para proteger a las personas mayores. Los indicadores de pobreza reflejan claramente esa dura realidad: en 2008, la tasa de riesgo de pobreza de los menores de 18 años y de los mayores de 65 era prácticamente la misma (26%), pero en

¹ Ver <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

² Ver <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1226&langId=es>

2015 se había incrementado hasta casi el 30% para los niños, mientras que para los mayores se había reducido al 12%. En 2023, la brecha continúa: un 29% de los niños y un 18% de los mayores de 65 viven en riesgo de pobreza.¹

Es conveniente tener en cuenta también que el Estado de Bienestar tal y como lo conocemos nació inmediatamente después de la Segunda Guerra Mundial (bastante más tarde en España), y se desarrolló y consolidó en un contexto social que ha sufrido cambios significativos en las últimas décadas, todos ellos interrelacionados. Por un lado, cabe destacar cambios demográficos tan sobresalientes como el importante incremento de la longevidad. En 1960, la esperanza de vida al nacer en España era apenas de 60 años, mientras que en 2022 superaba los 80 (siempre con una cierta diferencia a favor de las mujeres), situándose entre las más altas del mundo. Valga decir que, felizmente, las proyecciones futuras no vislumbran un cambio de tendencia, es decir, cada vez viviremos más. La reducción de la mortalidad se ha visto acompañada por un descenso de la natalidad. En este apartado, España también se sitúa entre los países destacados en el ranking, en este caso por tener las tasas más bajas. En 2022, la tasa de fecundidad media en la UE era de 1,46 hijos por mujer, siendo Francia el país con el valor más alto (1,86) y Malta (1,08) y España (1,16) los que registran los valores más bajos. La tendencia histórica en este caso ha sido claramente a la baja, y tampoco se atisban cambios significativos en las próximas décadas. Las tendencias demográficas mencionadas, sobre todo en la natalidad, están fuertemente interrelacionados con otros cambios sociales que han tenido lugar paralelamente. En primer lugar, cabe mencionar la importante transición educativa iniciada en la segunda mitad del siglo XX (algo más tarde en España), con los jóvenes alargando su formación más allá de la etapa obligatoria, y muy particularmente las chicas. Del mismo modo, la participación femenina en el mercado laboral tampoco ha dejado de crecer en las últimas décadas. Como apunta Miret (2022), la tasa de actividad femenina en España se ha incrementado del 15% a finales de los años 80 hasta el 50% en 2021. No obstante, tal incremento de la participación de las mujeres en el mercado laboral ha sido especialmente importante en aquellas con un mayor nivel de formación y sin hijos, y es de esperar que siga aumentando en los próximos años al ir desapareciendo paulatinamente de las estadísticas las mujeres que tuvieron menor acceso a la educación. Aquí comienzan a divisarse las interrelaciones con otros cambios sociodemográficos ya mencionados anteriormente, la transición educativa y la reducción de la natalidad, y otros no menos importantes, como los nuevos modelos de familia. Las sociedades europeas parecen haber abandonado definitivamente el modelo tradicional del hombre que “trae el pan a casa” y el ama de casa que cuida de los hijos, para incorporar otras formas familiares alternativas. El divorcio y la monoparentalidad son dos buenos ejemplos de factores que han modificado las pautas familiares, pero también otros como la reducción de las familias extensas, con cada vez menos mayores conviviendo con sus descendientes. El tamaño medio de los hogares en España era de 4 miembros en los años 70, frente a tan sólo 2,5 en la actualidad. Dicha evolución se explica por el menor número de hijos y por el significativo incremento del número de personas que viven solas. Según las previsiones del INE, esta tendencia continuará, ya que para dentro de 15 años el número de hogares unipersonales alcanzará el 30%, frente al 27% en 2022.

Ahora bien, la entrada de las mujeres en el mercado laboral no se ha visto acompañada en la misma medida por una mayor participación de los hombres en las tareas domésticas. Según las estimaciones de Rentería et al. (2018), las mujeres españolas entre 21 y 65 años trabajan en promedio 1,1 horas más al día, teniendo en cuenta tanto su dedicación al trabajo remunerado como a la producción doméstica (básicamente, tareas del hogar y cuidados de hijos u otros familiares).² Las desigualdades existen también en otros países europeos, si

¹ La tasa de riesgo de pobreza se define como el porcentaje de población con menos del 60% de la renta mediana del país. Los datos provienen de Eurostat, que los estima a partir de las Encuestas de Condiciones de Vida (EU-SILC): https://doi.org/10.2908/ILC_LI02

² Las estimaciones se refieren al año 2010, última ola disponible hasta el momento de la Encuesta de Empleo del Tiempo (EET) elaborada por el INE.

bien son menores. Los cuidados son una variable muy importante en la compleja ecuación de la desigualdad, en la que no sólo el dinero es importante, sino también el tiempo. Las mujeres son quienes mayoritariamente se encargan de cuidar informalmente (es decir, sin remuneración a cambio). Ello les supone una doble carga, cuyo precio puede ser tan alto como ver penalizada (o anulada) su carrera laboral.

En sociedades como las actuales, donde la tasa de fecundidad lleva décadas por debajo de la tasa de reposición, es imprescindible comenzar a pensar cómo adaptar ciertas estructuras sociales a esta nueva realidad. En el caso concreto del Estado de Bienestar, los niños y niñas son imprescindibles para asegurar su sostenibilidad, pero se están convirtiendo en activos cada vez escasos. Las personas que tienen hijos y se encargan de su cuidado hasta su vida adulta (especialmente las madres), generan una externalidad positiva a aquellas otras que no son padres pero que, gracias a esos niños, podrán igualmente disfrutar de programas públicos como la sanidad o las pensiones cuando envejezcan (Bovenberg, 2007). Aplicando la teoría de las externalidades, la *cantidad eficiente de niños y niñas* sólo se conseguiría si el sector público subvenciona a los padres para que al tomar su decisión sobre el número de hijos consideren el beneficio externo para toda la sociedad. Es decir, si el sector público *socializa* el coste de tener y criar hijos, para que sea toda la sociedad la que sufrague sus costes igual que más tarde percibirá los beneficios.

En un reciente estudio, Spielauer et al. (2022) utilizaron un modelo de microsimulación para estimar las transferencias privadas y públicas en cuatro países europeos (Austria, Finlandia, España y Reino Unido) según tipos de familia y el nivel educativo. Sus resultados muestran que las familias con hijos se ven obligadas a hacer un importante esfuerzo para cubrir los costes de criarlos, sin que el sector público sea capaz de compensar dicho esfuerzo con mayores transferencias públicas. El desequilibrio es especialmente importante entre los individuos de mayor nivel educativo que son o no padres y en particular en España: en promedio, los padres y madres con nivel educativo alto pagan significativamente más impuestos netos (descontando posibles transferencias recibidas) que las personas sin hijos y con el mismo nivel educativo. ¿No tendrá esto algo que ver con la baja natalidad en nuestro país? Raramente existen explicaciones simples a problemas complejos, y el de la natalidad sin duda lo es. Las políticas públicas por sí solas no pueden explicar los cambios en las decisiones de las mujeres sobre tener hijos o no, cuántos y cuándo, pero sin duda tienen un papel. El trabajo Adsera y Lozano (2021) arroja más luz sobre el tema. Según sus estimaciones, España presenta la brecha más elevada de Europa entre la fecundidad deseada y la lograda, brecha que achacan a un cúmulo de factores entre los que están las razones económicas (alto desempleo y condiciones precarias de trabajo para muchos jóvenes), al inicio tardío de la convivencia en pareja (debido tanto a razones económicas como al cambio en el significado de las relaciones) y a la práctica ausencia de políticas públicas de apoyo a las familias y de conciliación laboral.

En definitiva, las sociedades actuales son muy diferentes a aquellas en las que nació y se desarrolló el Estado de Bienestar, lo que exige que las políticas sociales se adapten a las nuevas circunstancias y a las nuevas necesidades. Sin ánimo de exhaustividad, se proponen a continuación tres grandes áreas en las que deberían centrarse las reformas: la educación, las políticas de protección familiar y la jubilación. Como intentaremos demostrar, no se trata de tres áreas aisladas en las que el sector público puede intervenir para lograr un mayor bienestar personal y social con políticas sociales adecuadas, sino fuertemente interrelacionadas entre sí.

La educación es, sin duda, la gran clave de los cambios necesarios porque, al concentrarse al inicio de nuestro ciclo vital será determinante para resto de la vida. Curiosamente, uno de los factores que a la postre resultan clave en nuestro desarrollo como personas es completamente aleatorio y ajeno a nuestra voluntad: las características de la familia en la que nacemos y crecemos. Es bien sabido que la probabilidad de ser pobre durante la vida adulta es significativamente alta si se nace en una familia pobre, siendo la educación la variable intermedia más relevante: el nivel de estudios alcanzado está fuertemente correlacionado con el nivel socioeconómico de la familia y, a su vez, con el nivel de estudios

de los padres (especialmente de la madre). En realidad, sería más apropiado hablar de la adquisición de capital humano que de educación. El capital humano tiene diferentes componentes, que van más allá de lo que entendemos habitualmente por la educación reglada. Entre ellos están habilidades no cognitivas como la capacidad de adaptación y la habilidad para aprender, que se adquieren principalmente durante la niñez, y dependen en buena parte del papel de la familia (Heckman, 2000, Cunha et al., 2006). De ahí que la sociedad deba volcar sus esfuerzos en áreas tan fundamentales como la educación escolar temprana y en la intervención en familias con necesidades socioeconómicas, para garantizar que ningún niño se quede atrás. Estas políticas determinarán en buena parte los resultados a lo largo de la vida: mejores condiciones laborales, mayores rentas, mejor salud, más esperanza de vida y más bienestar para esa persona y su familia. Y también mayores impuestos para contribuir a un mayor bienestar social, y para el mantenimiento de todos servicios públicos, incluido el Estado de Bienestar. En este sentido resulta interesante el trabajo de Abio et al (2016), que estima los perfiles por edad de renta laboral, consumo y transferencias según el nivel educativo en España, mostrando importantes diferencias. Y también los de Rentería et al. (2018 y 2024), en los que se utilizan dichos perfiles en diferentes países para mostrar el importante papel que puede jugar la educación para compensar los efectos negativos del envejecimiento de la población. Sin embargo, la miopía juega en contra de la toma de decisiones correctas a la hora de decidir las inversiones en el capital humano de los niños y niñas: los costes son inmediatos, mientras los beneficios son a largo plazo. De ahí que las políticas educativas sean de las primeras en sufrir las restricciones de gasto público. Sin embargo, las consecuencias a largo plazo son catastróficas, porque implican la perpetuación de las desigualdades y de la pobreza, además de ser claramente ineficientes. Tenemos que asumir que los niños y niñas, independientemente de que sus familias sean pobres o ricas, nacionales o inmigrantes, son *bienes* absolutamente preciosos para las sociedades modernas. Y debemos cuidarlos como tal, porque invertir en ellos y garantizarles un futuro también es garantizar el de las generaciones anteriores y posteriores.

Por supuesto, las reformas necesarias en torno a la educación no se circunscriben estrictamente a la atención temprana. El sistema educativo durante la etapa obligatoria debe garantizar las oportunidades de todos los niños y niñas durante la educación obligatoria, poniendo los elementos necesarios para erradicar problemas tan graves en España como son el fracaso escolar y abandono temprano, fuertemente focalizados en las familias de bajo nivel socioeconómico. De ahí la necesaria interrelación entre las políticas de protección a la familia y las educativas.

Una vez culminada la educación media, en las etapas superiores de educación sería deseable que se fomentase la interrelación entre la formación y el trabajo. En esta línea, los programas de formación dual en la formación profesional, o la simultaneidad de prácticas laborales y docencia en los grados universitarios deberían ser la norma, y no la excepción. Con los estímulos públicos adecuados (que incluirían sin duda actuaciones en materia de vivienda), se fomentaría la independencia de los jóvenes y su emancipación. En este aspecto, España tiene mucho que aprender de la mayoría de nuestros vecinos europeos, donde la edad a la que los jóvenes abandonan el domicilio paterno es claramente más reducida. Por último, aunque no menos importante debemos desterrar definitivamente la idea de que la educación (o mejor dicho, la adquisición de capital humano), se circunscribe a nuestra niñez y juventud. En las sociedades del conocimiento en las que estamos inmersos, la rápida innovación implica una mayor obsolescencia de los conocimientos. Ello unido a la mayor longevidad, hace imprescindible que la formación continúe a lo largo de toda nuestra vida activa. Deben diseñarse políticas que fomenten la colaboración público-privada en la formación continua de los trabajadores, que serán, a la postre, las mejores políticas de protección contra el desempleo, al garantizar su empleabilidad.

El segundo gran eje sobre el que debe girar la reforma de los Estados de Bienestar en las sociedades modernas, es el de la protección de las familias, es decir, de los padres y muy especialmente las madres. En línea con lo ya comentado para el caso concreto de la

educación, las sociedades deben volcarse en el cuidado de los niños y niñas para garantizar no solo la equidad, sino también la eficiencia (que todas las personas consigan el mayor bienestar personal posible y, por ende, para toda la sociedad). En lo que se refiere a los padres y madres, las bajas de maternidad/paternidad y los servicios de cuidados de menores son medidas necesarias, pero no suficientes para garantizar que las mujeres puedan tener el número de hijos deseados en sociedades con tasas de fecundidad muy por debajo de la tasa de reposición de la población. Sin duda, las líneas de actuación deben estar centradas en el mercado laboral, que debe flexibilizarse permitir a las mujeres reingresar después de un período de ausencia por cuidado de hijos sin que suponga un coste en su carrera. Para ello, será útil que las carreras laborales sean más largas y menos rígidas, con políticas públicas más focalizadas a promover interrupciones temporales a lo largo de la vida activa que permitan a las personas combinar el trabajo con otras actividades (cuidar, descansar y formarse).

Finalmente, y muy relacionado con lo anterior, la reforma del Estado de Bienestar exige también la necesidad de replantear la etapa de jubilación como un período estrictamente definido a partir de una determinada edad para toda la población. Debe redefinirse el concepto de vejez, sustituyendo los típicos límites absolutos (65 o 67 años) por un límite relativo: la esperanza de vida al nacer ha pasado de 65 a 82 años en los últimos sesenta años (ni más ni menos que un 35%), ¿tiene algún sentido que, en paralelo, la definición oficial de vejez, es decir, la edad de retiro, se haya incrementado únicamente de 65 a 67 (un 3%)? Como afirma Bovenberg (2007), la “edad social” y la edad biológica deben moverse en la misma dirección. Nuevas realidades sociales, como la incorporación más tardía al mercado laboral, el incremento de la esperanza de vida y la necesidad de integrar la formación a lo largo de toda la vida activa, así como otras actividades como cuidar a los hijos u otros familiares, justifican la necesidad de eliminar la existencia de una edad máxima en la vida activa. Las personas debemos tener la capacidad para decidir en qué momento nos parece adecuado abandonar el mercado de trabajo, y si queremos hacerlo de manera total o parcial. Para ello, es imprescindible que los sistemas de pensiones funcionen como cuentas de ahorro personal (o las imiten), proporcionándonos información correcta sobre los derechos acumulados y su equivalencia en forma de pensión de acuerdo con nuestra esperanza de vida restante. El sistema de cuentas nocionales de Suecia es sin duda, un ejemplo a seguir. Al contrario de lo que suele pensarse, esto no necesariamente significa un castigo para los trabajadores con profesiones físicamente más exigentes, típicamente desempeñadas por los menos cualificados, dado que sus carreras laborales suelen ser más largas (comienzan antes), y su esperanza de vida es algo más corta. Y, en todo caso, al tratarse de un sistema público el estado se reserva la capacidad de introducir elementos redistributivos cuando así se considere socialmente deseable.

Aceptar la necesidad de reformar el Estado de Bienestar es la única manera de reconocer y mantener su papel fundamental como instrumento de soporte para garantizar una vida digna a todas las personas y la equidad intergeneracional. Las políticas públicas deben adaptarse a las nuevas realidades sociales, para así garantizar tanto su efectividad como su sostenibilidad en el tiempo, entendida esta última no únicamente en términos financieros, sino también a seguir contando con un amplio apoyo social. Las generaciones pasadas asumieron la responsabilidad de crear el Estado de Bienestar, mientras que la nuestra debe asumir las reformas necesarias para garantizar que también las siguientes podrán seguir disfrutándolo.

Bibliografía

Abio, G., Patxot, C., Rentería, E. and Souto, G. (2017). “Intergenerational Transfers in Spain: The Role of Education”. *Hacienda Pública Española/Review of Public Economics*, 223 (4), p. 101-130. [DOI: 10.7866/HPE-RPE.17.4.4](https://doi.org/10.7866/HPE-RPE.17.4.4)

Adserá, A. y M. Lozano (2021). “¿Por qué las mujeres no tienen todos los hijos que dicen querer tener?”. *El Observatorio Social, Dossier Estado del bienestar, ciclo vital y demografía*, Noviembre 2021, Fundación La Caixa. Disponible en: <https://elobservatoriosocial.fundacionlacaixa.org/es/-/por-que-las-mujeres-no-tienen-todos-los-hijos-que-dicen-querer-tener>

- Bovenberg, A. (2007). "The Life-Course Perspective and Social Policies: An Overview of the Issues", in OECD, *Modernising Social Policy for the new Life-Course*, Chapter 2, p. 23-74, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9789264041271-en>
- Heckmann, J.J. (2000). "Policies to Foster Human Capital". *Research in Economics*, 54, p. 3-56. <https://doi.org/10.1006/reec.1999.0225>.
- Cunha, F., J.J. Heckman, L. Lochner and D.V. Masterov (2006). "Interpreting the Evidence on Life Cycle Skill Formation". In E. Hanushek and F. Welch (Eds) *Handbook of the Economics of Education*, Vol. 1, Elsevier. [https://doi.org/10.1016/S1574-0692\(06\)01012-9](https://doi.org/10.1016/S1574-0692(06)01012-9).
- Miret, P. (2022). "Convergencia de género en la participación laboral: ¿solo para algunas? España, 1987-2021". *Sociología del Trabajo*, 101, 285-299. <https://doi.org/10.5209/stra.81225> (Original work published 2022)
- Rentería, E., Souto, G., Mejía-Guevara, I., and Patxot, C. (2016). "The Effect of Education on the Demographic Dividend". *Population and Development Review*, 42(4), 651-671. <http://www.jstor.org/stable/44132228>
- Rentería, E., Scandurra, R., Souto G. y Patxot, C. (2017). "Mujeres y hombres, consumo y producción a lo largo de la vida. Una relación desigual". Observatorio Social de La Caixa, septiembre 2017. Disponible en: <https://elobservatoriosocial.fundacionlacaixa.org/es/-/mujeres-y-hombres-consumo-y-produccion-a-lo-largo-de-la-vida-una-relacion-desigual>
- Rentería, E. Souto, G., Istenič, T. and Sambt, J. (2024). "Generational economic dependency in aging Europe: Contribution of education and population changes". *The Journal of the Economics of Ageing*, 27, 100485. <https://doi.org/10.1016/j.jeoa.2023.100485>
- Solé, M., Souto, G., Rentería, E., Papadomichelakis, G. and Patxot, C. (2020) "Protecting the elderly and children in times of crisis: An analysis based on National Transfer Accounts". *The Journal of the Economics of Ageing*, 15, Article 100208. <https://doi.org/10.1016/j.jeoa.2019.100208>
- Spielauer, M. Horvath, T., Fink, M. Abio, G., Souto, G., Patxot, C. and Istenič, T. (2022). "Measuring the lifecycle impact of welfare state policies in the face of ageing". *Economic Analysis and Policy*, 75, p.1-25. <https://doi.org/10.1016/j.eap.2022.05.002>

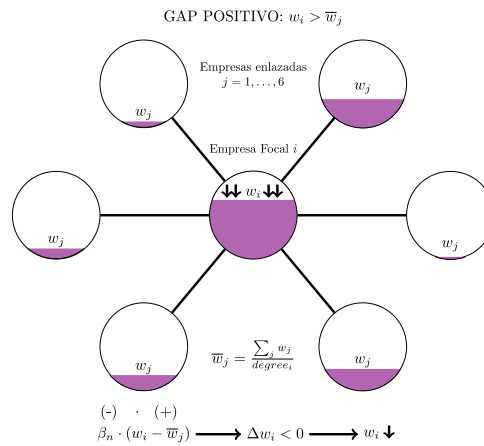
11.- Política económica y género

Orgullo y prejuicio en el camino hacia la paridad de género en los consejos

(por Ruth Mateos de Cabo, Universidad CEU San Pablo)

En un mundo cada vez más interconectado, resulta curioso que la diversidad de género en las empresas aún se analice como una decisión aislada, sin considerar la influencia ejercida por otras empresas muy a menudo conectadas mediante "interlocking directorates", es decir, miembros comunes de sus consejos de administración. Estas personas crean una red de influencia e intercambio de información entre empresas, de manera similar a cómo funcionan las redes sociales en nuestras vidas personales. Esta interconexión tiene una influencia significativa en las decisiones de los consejos de administración, incluyendo aquellas relacionadas con la diversidad de género. Por lo tanto, es crucial reconsiderar la forma en que las redes sociales corporativas afectan a las políticas de diversidad de género, apuntando a que los consejos podrían ajustar su composición de género a la de otras empresas en su red. Como consecuencia, se podría producir un comportamiento grupal en las decisiones de los consejos con respecto a la representación de mujeres en los mismos. Los resultados de nuestro estudio confirman esta tendencia, revelando una dinámica de imitación entre 18,000 empresas cotizadas en EE.UU. a lo largo de dos décadas. Así observamos que las empresas interconectadas tienden a imitar los niveles de diversidad de género de aquellas empresas con las que están directamente conectadas mediante la participación de miembros comunes en sus consejos de administración (*interlocking directorates*). Este comportamiento mimético parece estar motivado por una presión social que impulsa a las empresas a conformarse a las normas del grupo, buscando alinearse con las expectativas, y promover la homogeneidad social dentro de su red corporativa. Este descubrimiento aporta una dimensión novedosa sobre el comportamiento de las empresas en materia de diversidad de género, sugiriendo que las decisiones de los consejos sobre este

aspecto no son tan independientes como podríamos pensar, sino que están significativamente influenciados por las redes corporativas en las que se integran, adaptándose a los estándares de diversidad de género observados en las empresas con las que están interrelacionadas. La figura muestra cómo una empresa con más mujeres en su consejo reduce su diversidad para igualarse a empresas vecinas con directivos/as en común que tienen menos mujeres en sus consejos.



En un escenario ideal, esta dinámica de difusión de la diversidad de género en los consejos llevaría a todas las empresas a niveles de diversidad similares al promedio en la proporción de mujeres consejeras en toda la red. Sin embargo, el proceso de imitación dentro de los consejos corporativos no resulta ser uniforme ni directo, enfrentándose a diversas peculiaridades y obstáculos.

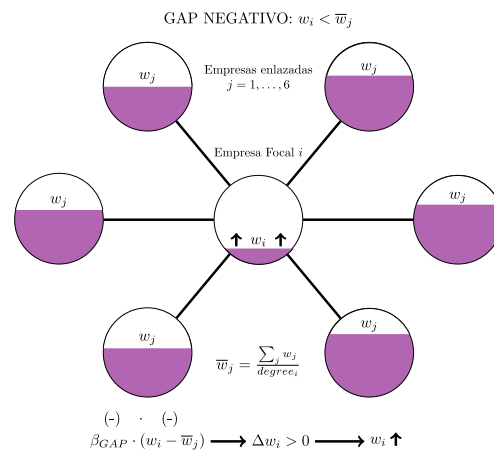
Modelo de difusión asimétrica: Regresión sobre el cambio en la proporción de mujeres en el consejo de administración de las empresas

	(1)		(2)	
C	0.006	***	0.009	
	(.002)		(.008)	
Gap (Extremo negativo)	-0.145	***	-0.090	**
	(.023)		(.030)	
Gap (normal)	-0.498	***	-0.396	***
	(.025)		(.029)	
Gap (Extremo positivo)	-0.455	***	-0.297	***
	(.017)		(.022)	
Tamaño del consejo			-0.002	
			(.002)	
Tamaño de la empresa			0.001	
			(.001)	
Nivel de riesgo			-0.005	
			(.003)	
Rentabilidad			-0.000	
			(.002)	
Efectos fijos años	Sí		Sí	
Efectos fijos empresas	Sí		Sí	
Número de observaciones	107,510		18,700	
Número de empresas	16,289		1,868	
F-Stat	3424.9	***	1064.3	***

Nota. *** p < 0.001; ** p < 0.01; * p < 0.05; † p < 0.10. La variable explicativa *Gap (normal)* es la diferencia entre la proporción de mujeres en el consejo de administración de la empresa y la proporción media de mujeres en el consejo de administración de empresas que comparten un director con esa empresa, eliminando los valores extremos. *Gap (extremo negativo)* es la misma diferencia, si el valor es extremadamente negativa, y 0 en otro caso. *Gap (extremo positivo)* es la misma diferencia, si el valor

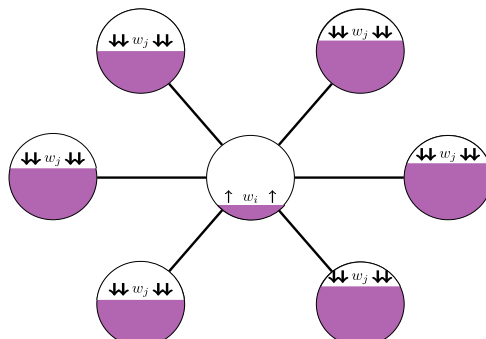
extremadamente positiva, y 0 en otro caso. Los extremos se definen como $<-.15$ para los negativos (cuantil 5) y $>.15$ para los positivos (cuantil 95). Las variables de control son el tamaño del consejo (logaritmo del número de directores), el tamaño de la empresa (logaritmo de los activos totales), el nivel de riesgo medido como deuda sobre activos totales y la rentabilidad (retorno sobre activos). Todas las variables dependientes se retrasan un período. Todos los modelos incluyen efectos fijos de tiempo y empresa. La estimación utiliza el estimador de mínimos cuadrados en dos etapas, donde Gap y Gap (extremo positivo) y Gap (extremo negativo) se instrumentan utilizando las mismas variables retrasadas dos períodos, así como el resto de las variables de control.

Nuestro estudio revela una asimetría sorprendente: existe un número pequeño, pero significativo, de empresas que se quedan atrás en términos de diversidad en comparación con las empresas con las que están directamente conectadas. Este comportamiento contrasta notablemente con aquel de las empresas que, teniendo una mayor representación de mujeres que las empresas con las que están interconectadas, tienden a reducir sus niveles de diversidad para alinearse con su red social. Además, observamos una resistencia férrea de los consejos con escasa diversidad de género, caracterizados por tener una o ninguna mujer, mostrando una marcada reticencia a aumentar el número de consejeras, incluso estando rodeados por empresas con una mayor proporción de mujeres en sus consejos, las cuales representarían un *pool* accesible de potenciales consejeras. Esta resistencia al cambio, prefiriendo mantener su composición tradicional a pesar del panorama en evolución que los rodea, sugiere una postura defensiva de los directivos masculinos, probablemente debido a la percepción de que su estatus quo se ve amenazado. La imagen ilustra una empresa con escasa representación femenina en su consejo que progresa lentamente para incrementarla, simbolizado por dos flechas ascendentes, en contraste con la rápida adaptación hacia la baja visualizada en la figura del gap positivo anterior.



Las implicaciones de estos resultados son profundas. Las empresas con una proporción alta de mujeres en sus consejos tienden a reducir sus cifras a la baja rápidamente para alinearse a las normas de su entorno, en contraste con aquellas empresas reticentes a la paridad, que muestran una marcada resistencia a incrementar la proporción de mujeres en sus consejos. Esta resistencia persiste a pesar de la disponibilidad de candidatas cualificadas en las empresas que las rodean que podrían contratar. Este escenario desafía la visión optimista de que la *progresión natural* llevará inevitablemente a consejos equilibrados en términos de género. Por el contrario, revelamos una realidad donde la representación de mujeres en los consejos permanece endémicamente baja y estancada. Esto es así porque las empresas reacias a aumentar la participación de mujeres en sus consejos no solo se resisten a la influencia de su red, sino que también ejercen presión para que las empresas circundantes reduzcan la presencia de mujeres en sus consejos a través del efecto mimético identificado. Esta dinámica podría explicar la subrepresentación persistente de mujeres en los consejos, refutando el argumento de que un "crecimiento orgánico" eventualmente equilibrará la representación de género en los consejos sin medidas proactivas. En este contexto, la figura

ilustra la tendencia de las empresas con baja representación femenina en sus consejos a no solo resistirse al cambio, sino también a ejercer una influencia significativa sobre sus redes corporativas, fomentando una rápida disminución en su diversidad de género, lo que perpetúa la infrarrepresentación de mujeres en los ámbitos decisivos de poder corporativo.



Bajo estas circunstancias, la imitación actúa como una espada de doble filo que obstaculiza el avance hacia la paridad en los consejos. Por un lado, parece que las empresas más avanzadas en igualdad de género pueden temer ser etiquetadas como empresas "woke" y rápidamente buscan alinearse en este aspecto con sus empresas vecinas. Por otro lado, los consejos reticentes a la paridad parecen priorizar la preservación de su estatus quo sobre el riesgo de críticas por falta de progreso, especialmente en un contexto donde el tema de la diversidad de género entre las élites económicas ha pasado a un segundo si no a un tercer plano de urgencia. En definitiva, la asimetría observada en las tendencias de adopción y reducción de la diversidad de género en los consejos sugiere un comportamiento acomodaticio a las normas del entorno corporativo predominantes.

Así, llegamos a una conclusión innovadora: el camino hacia la diversidad de género en los consejos debería manejar un equilibrio delicado entre promover el orgullo y confrontar el prejuicio. Para las empresas líderes en diversidad, se trataría de ensalzar el orgullo por sus logros en materia diversidad de género, posicionándolas como ejemplos inspiradores para otras. Reconocer a las empresas como referentes e íconos de buenas prácticas dentro de la comunidad empresarial, puede equilibrar la presión hacia la conformidad. Simultáneamente, es crucial que las empresas reticentes examinen críticamente las causas de su brecha de género, evaluando si se debe a consideraciones económicas legítimas o en prejuicios o sesgos inconscientes. Un proceso de autocrítica activa y reflexión sobre la escasa representación femenina puede motivar a estas empresas a evolucionar más allá del status quo, favoreciendo un alineamiento más rápido con sus empresas vecinas. Este acto de introspección y disposición a enfrentar prejuicios, pueden acelerar su transición hacia una mayor diversidad de género en sus consejos, transformando el reconocimiento en acción y progreso.

En este ingenioso juego de "Orgullo y Prejuicio", delineamos una estrategia dinámica para propulsar al mundo corporativo hacia un futuro más inclusivo en términos de género. Es una narrativa que celebra los éxitos de los líderes del cambio, al mismo tiempo que motiva a los rezagados a revisar y ajustar sus políticas, asegurando que el camino hacia la paridad de género en los consejos se caracterice tanto por la celebración de logros como por la introspección crítica.

Bibliografía

Mateos de Cabo, R., Gimeno, R., Gabaldón, P., & Grau, P. (2024). The board gender diversity imitation game: Uncovering the resistant boards that refuse to play. *Corporate Governance: An International Review*.

NOTA: Una versión anterior de este artículo fue publicado en el blog <https://nadaesgratis.es/> (08-03-2024)

12.- Pro et contra: La ampliación norte del puerto de Valencia

(sección coordinada por Carlos Ochando Claramunt. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València)

Pro...

En defensa de la ampliación norte del puerto de Valencia

(por Julián Martínez Moya, Departamento de Economía Aplicada, Universidad de Valencia; Julian.martinez-moya@uv.es.

En los últimos años, el proyecto de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia ha sido objeto de una gran polémica a nivel local, regional y nacional, siendo un objetivo claro del foco mediático y sobre el que se han escrito multitud de artículos de prensa. Tanto es así, que la sociedad valenciana y algunos partidos políticos se ha posicionado como defensores o detractores del proyecto como si de un partido de fútbol se tratase. Por suerte, a diferencia de un acontecimiento deportivo donde priman las emociones y sentimientos, los economistas disponemos de herramientas para poder realizar una evaluación *ex ante* rigurosa que permita guiar la toma de decisiones sobre la viabilidad de dicha infraestructura.

Cabe empezar diciendo que, como cualquier otra actividad económica, proyecto de inversión en infraestructuras o localización de una planta productiva en un nuevo emplazamiento, la ampliación del puerto generará un conjunto de *spillover effects* sociales, medioambientales y económicos que es necesario cuantificar. Y es aquí cuando entramos los economistas, con el objetivo de poder medir esos efectos positivos y negativos derivados de la inversión. La herramienta en cuestión para llevar a cabo dicho ejercicio es el Análisis Coste Beneficio (ACB)¹, que puede definirse como la cuantificación en términos monetarios de los cambios incrementales

en el bienestar derivados de la ejecución de un proyecto con respecto a un contrafactual (la economía sin el proyecto), con el objetivo último de examinar si la sociedad está mejor después de la intervención². Pese a que en el pasado reciente los ACB han sido utilizados para la evaluación de infraestructuras, son sonados los cálculos demasiado optimistas que dieron como resultado inversiones que se llevaron a cabo y que terminaron por no generar el bienestar esperado para la sociedad. Sin embargo, el mal uso de la herramienta no es excluyente de que, si se utiliza con rigor, sea útil y necesaria para la evaluación *ex ante* del proyecto.

En mi caso, daré algunos argumentos por los cuales creo que el proyecto de la Ampliación Norte del Puerto de Valencia puede ser beneficioso para la sociedad valenciana.

Buena parte de la polémica ha estado protagonizada por la necesidad o no de una nueva Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Mientras que una de las partes defendía la no vigencia de la DIA actual debido al cambio realizado en el diseño original de la terminal, la otra parte implicada contratataba afirmando que se trataba de una modificación que no requería solicitar una nueva, apelando en este caso al retraso que supondría en la aprobación y ejecución del proyecto. Más allá de este debate jurídico-técnico³, en mi opinión, la modificación del proyecto planteada es necesaria por motivos operativos de la terminal. Los grandes proyectos de infraestructuras se planifican para que sean duraderos a largo plazo y sigan generando utilidad a sus usuarios y a la sociedad muchas décadas después de haberse construido. Por ello, tal y como fue diseñado

¹ Aunque también existen otras herramientas como el Análisis Multicriterio o los Modelos de Equilibrio General, el ACB es el más utilizado.

² Para mayor detalle sobre el ACB, consultar de Rus, G., Socorro, M. P., Valido, J., & Campos, J. (2022). Cost-benefit

analysis of transport projects: Theoretical framework and practical rules. *Transport Policy*, 123, 25-39.

³ En el siguiente enlace se puede encontrar todos los informes técnicos y jurídicos sobre el proyecto: <https://www.valenciaport.com/autoridad-portuaria/infraestructuras/en-proyecto/>

originalmente el proyecto y a la velocidad a la que el mercado y la tecnología han avanzado, la infraestructura hubiese quedado obsoleta para las necesidades de las empresas en unos pocos años. Y la principal razón es que, en las últimas décadas, el tamaño de los buques ha crecido de forma considerable⁴, llegando a duplicarse en apenas 10 años, lo que ha ejercido presión sobre la disponibilidad de infraestructuras con suficiente capacidad y dimensiones para permitir la escala de estos megabuques. Bien, pues la modificación propuesta iba en esta dirección, cambiando el diseño de la terminal para que fuese una única línea de atraque que permitiese albergar la escala de los buques más grandes. Así que, la no modificación del proyecto hubiese reducido las posibilidades de éxito en el medio plazo.

Tras este apunte, empezaré exponiendo algunos de los argumentos económicos de mayor peso para defender la aprobación de la Ampliación Norte.

Inversión privada

En primer lugar, creo que es necesario destacar que parte de la inversión de la Ampliación será sufragada por la propia empresa privada concesionada (MSC/TiL), mientras que la inversión restante saldrá de las arcas públicas. La implicación del sector privado en este caso resulta fundamental en un proyecto de infraestructuras de esta magnitud. Cuando se planifica y lleva a cabo un proyecto que busca atender las necesidades futuras del mercado, uno de los riesgos implícitos que se asume es que la infraestructura pueda ser infrutilizada por los usuarios y no cumpla con las previsiones realizadas para garantizar su rentabilidad económico-financiera. Lo cierto es que en demasiadas ocasiones las decisiones sobre nuevas infraestructuras se toman sin tener en cuenta las necesidades de las empresas, y eso puede convertirse en un grave problema para su supervivencia. Prueba de ello es que en las últimas décadas hemos sido testigos

de multitud de proyectos de infraestructuras de transporte que han quedado en desuso, con el enorme coste que ha supuesto para la sociedad. A todos nos viene a la cabeza nombres propios de puertos, aeropuertos y autopistas que encajan perfectamente en este grupo. En cambio, en el caso de la Ampliación Norte, la inversión realizada por la naviera en la terminal de contenedores reduce la probabilidad de que este problema ocurra. La empresa concesionada querrá rentabilizar la inversión realizada a través de la explotación de la infraestructura, compitiendo para que las empresas importadoras y exportadoras puedan desarrollar su actividad internacional a través de sus instalaciones. En este sentido, los responsables de este tipo de decisiones en infraestructuras deben realizar la ardua y compleja tarea de planificar las necesidades futuras del mercado, por lo que, si cuentan con la participación financiera e implicación de las empresas usuarias del proyecto, como en el caso de Valencia, la probabilidad de éxito será mayor.

Efectos sobre flujos comerciales

Otro de los puntos clave es el efecto que esta nueva terminal puede tener sobre la conectividad marítima del puerto y los flujos de importación y exportación de las empresas valencianas y españolas. A escala global, según los datos publicados en el informe anual de la UNCTAD, más del 75% del comercio mundial se transportó por vía marítima en 2021⁵. En este proceso, los puertos juegan un papel fundamental como facilitadores de dichos intercambios, siendo infraestructuras que permiten a países y empresas participar en las cadenas de valor globales e integrarse en las redes de transporte internacional. A nivel estatal, en la configuración del mapa de puertos de entrada y salida de mercancías en contenedor en España, los puertos de Valencia y Barcelona son los dos principales del país, por los que pasa más

⁴ El buque de mayor capacidad del mercado era capaz de transportar 12.500 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit en sus siglas en inglés), mientras que en 2024 la capacidad supera los 24.000 TEU.

⁵ Review of Maritime Transport publicado en el año 2021 por la UNCTAD.

del 70% de las importaciones y exportaciones realizadas por las empresas españolas. Por lo tanto, el papel que juegan estos enclaves para la industria es de suma importancia, influyendo en el coste y tiempo de entrega de sus productos. La nueva terminal supondrá la apuesta de una de las principales compañías navieras del mundo por Valencia como puerto de referencia en el Mediterráneo. Por este motivo, se esperaría que su llegada se tradujese en un mayor número de conexiones marítimas que enlacen Valencia con más mercados internacionales y con mayor frecuencia de servicios. Esto aumentará las opciones de las empresas en la gestión de sus flujos de importación y exportación. Además, puede que aumente la competencia entre navieras para servir a algunos mercados, lo que puede traducirse en un menor coste del transporte marítimo a pagar por las empresas y una mejora en la calidad del servicio. Si a esto añadimos que la Ampliación Norte necesitará también de la inversión de un conjunto de infraestructuras auxiliares que mejoraran la eficiencia de los flujos de mercancías entre el origen y el puerto (nuevo acceso al puerto, mejora de la red ferroviaria, etc), puede tener efectos todavía más reductores sobre el coste y tiempo. En definitiva, la Ampliación Norte puede a través del incremento de la conectividad y aumento de la competencia mejorar la competitividad de las empresas en los mercados internacionales.

Perdida de actividad

Además, en este sentido, es importante ser conscientes de los efectos que podría tener para las empresas la paralización de proyecto. La compañía naviera MSC necesita de nuevas y más modernas instalaciones para atender su negocio en el Mediterráneo. Dicha naviera ya dispone de una terminal de contenedores en el Puerto de Valencia, siendo sus tráfico los más relevantes del enclave valenciano. Así que, si la empresa no puede mejorar sus instalaciones en Valencia, se esperaría

que buscase otro puerto para llevar a cabo la inversión y, desde este, poder distribuir sus tráfico al resto del mundo. En efecto, esto supondría una reducción de parte de la actividad en su terminal de Valencia, especialmente la vinculada a transbordo. Presumiblemente, esto sería un fuerte revés para las empresas usuarias del puerto, ya que el transbordo permite que estas se aprovechen de menores costes de exportación en mercados en los que existe un fuerte desequilibrio comercial, como por ejemplo China. Por lo tanto, el escenario de no inversión no es inocuo y no dejaría al puerto tal y como está, sino que tendría efectos negativos para el propio puerto (pérdida de actividad) y para las empresas (pérdida de conectividad y mayores costes de transporte).

Impacto económico

Por último, es necesario destacar el impacto económico que puede generar la ampliación del puerto en términos de empleo, creación de empresas logísticas y ubicación de nuevas empresas manufactureras en el territorio valenciano. Según las estimaciones del informe realizado por investigadores de la Universidad Politécnica de Valencia⁶, en 2030, con la nueva terminal ya construida y a pleno funcionamiento, el impacto económico del puerto de Valencia se espera que represente en términos de valor añadido el 2,27 % del conjunto de la Comunidad Valenciana, con un empleo de 44.000 puestos de trabajo y cuyo salario medio estará en torno a los 32.000 euros anuales. Con la nueva Ampliación Norte, el puerto de Valencia representará el 2,2 % de todo el empleo de la Comunidad Valenciana. Sin embargo, no basta únicamente con incorporar los beneficios económicos, sino que también es necesario incorporar los costes y beneficios medioambientales para la evaluación del proyecto en su conjunto. Gracias a que parte de la sociedad ha interiorizado su preocupación por el cambio climático, se ha empezado a tomar acciones que tratan

⁶ El informe se puede consultar en el siguiente enlace: <https://www.cev.es/wp-content/uploads/Puerto-de->

Valencia-la-nueva-terminal-en-la-amplacion-norte-INTERACTIVO.pdf

de protegerlo y preservarlo para las generaciones futuras. Sin duda, es este el principal motivo que ha originado el debate y provocado multitud de reflexiones acerca de la necesidad y sostenibilidad medioambiental de la Ampliación Norte. Las reticencias de la sociedad valenciana en esta cuestión ejemplifican ese cambio de mentalidad global en el que incorporar la dimensión “verde” va ser un eje fundamental para la aprobación y el respaldo de la sociedad a los proyectos futuros como este.

Externalidades medioambientales

Por ello, uno de los puntos más controvertidos son las externalidades medioambientales que puede generar la terminal a su entorno más inmediato, tanto en la fase de construcción como en su etapa de explotación. En este sentido, no se puede ni se debe negar el impacto sobre el medioambiente apelando a que será un proyecto ecológico. Las externalidades negativas se van a producir, pero, en mi opinión, la cuestión fundamental es si existen herramientas para que dichos efectos negativos se internalicen y si habrá disponibles tecnologías limpias para mitigarlos o minimizarlos. Es aquí donde empieza la tarea obligatoria de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), que debe tratar de tomar medidas para corregir dichos efectos.

Por un lado, tenemos las externalidades provocadas por su construcción. En este sentido, pese a que se ha repetido hasta la saciedad, creo que es necesario señalar de nuevo que el dique de abrigo de la Ampliación Norte ya está construido desde hace más de una década. Es decir, el problema de interrumpir la corriente del flujo natural de sedimentos al que apelan los detractores del proyecto es ya una realidad que se terminó de construir en el año 2012. Por lo tanto, en esta fase, si el proyecto no se aprobase, la cuestión sobre los sedimentos continuaría siendo un problema. ¿Cuál es la alternativa? ¿Destruir el dique? ¿Hay algún cálculo sobre el coste económico y medioambiental de dicha acción? Pese a que el proyecto tuvo la aprobación de la

DIA en su momento, lo cierto es que es una lástima que la angustia sobre el cambio climático no formase parte de nuestras vidas cuando se aprobó el proyecto décadas atrás, ya que se hubiese generado un intenso debate al respecto. En cuanto al tema de los sedimentos, es necesario también destacar que la acción de las administraciones públicas competentes encargadas de la gestión de nuestras costas resultará fundamental para llevar a cabo las medidas oportunas que permitan reducir el efecto provocado por el menor depósito de sedimentos en las playas del sur de Valencia.

Por otro lado, encontramos las externalidades negativas derivadas del funcionamiento de la terminal en cuanto al incremento del número de buques, camiones y trenes, que, evidentemente, supondrán un aumento de emisiones contaminantes. Esto no se puede negar. Sin embargo, hay que tener en cuenta la disponibilidad de herramientas para tratar de generar los incentivos necesarios y las obligaciones legales a los usuarios (y a su vez generadores de emisiones del puerto) para que puedan ir avanzando hacia el uso de combustibles y tecnologías más sostenibles. En este sentido, creo que es de justicia destacar el esfuerzo que la APV viene realizando en las últimas décadas en materia de mejora de la sostenibilidad medioambiental de sus operaciones. Su participación en numerosos proyectos de innovación dirigidos a mejorar la eficiencia energética de la operativa de las terminales, mediante la introducción de nuevas tecnologías y también de combustibles más limpios han sido reconocidas y premiadas internacionalmente. Además, como ejercicio de transparencia, se puede consultar su Memoria Medioambiental en la que monitorizan su huella de carbono y se puede observar la paulatina reducción de las emisiones en los últimos años. Todo esto es una señal del compromiso de la APV en actividades que contribuyan a alcanzar sus objetivos de sostenibilidad hasta alcanzar el puerto de cero

emisiones en 2030⁷. Y así debe seguir siendo con la Ampliación Norte, en la que los dirigentes de la APV tienen la oportunidad de incorporar en el acuerdo de concesión los ambiciosos objetivos medioambientales que debe formalizar la empresa concesionada, vigilando y garantizando su cumplimiento. Esto es lo que podemos exigir a APV, que la nueva terminal del puerto de Valencia sea una de las más modernas y sostenibles del mundo y así consta en el proyecto: terminal autosuficiente energéticamente, 98% de la maquinaria será eléctrica (con origen de la energía eléctrica de fuentes renovables) y el 2% restante de hidrogeno y, finalmente, la posibilidad de conectar el buque a la red eléctrica durante su estancia en puerto. Esta es la responsabilidad de la APV y de la empresa concesionada con la sociedad valenciana, por lo que esas obligaciones para tratar de minimizar las externalidades negativas en el entorno más próximo al puerto deben cumplirse.

No obstante, las obligaciones medioambientales no dependerán únicamente de la voluntad de la APV, sino que la Comisión Europea ha definido un plan de actuación dotado con inversiones, medidas y regulaciones para conseguir la neutralidad climática a través de la implementación del paquete *fit for 55*, donde el transporte marítimo tiene un lugar destacado. Así, la legislación europea pretende reducir las emisiones contaminantes con medidas como la introducción del transporte marítimo en el EU Emissions Trading System (EU ETS) a partir de 2024. De este modo, las empresas navieras deberán pagar por el carbono emitido a la atmosfera a través del sistema de derechos de emisión, penalizando en este caso aquellas

empresas emisoras y generando los incentivos para la transición progresiva hacia combustibles y tecnologías más limpias. Otra de las medidas propuestas por la Comisión es la inversión en proyectos de I+D+i vinculados al uso de nuevos combustibles para buques y maquinaria portuaria (por ejemplo, el hidrogeno o amoniaco). Por último, también exigirá que los puertos pongan a disposición de los buques la posibilidad de conectarse a su red eléctrica durante su estancia en puerto, en lugar de mantener encendidos los motores auxiliares y seguir emitiendo gases contaminantes como hasta ahora, reduciendo de este modo las emisiones generadas en el área portuaria. Por lo tanto, estas son tan solo algunas de las medidas que, desde las instituciones europeas, se están trabajando para conseguir que la actividad de transporte sea cada vez menos contaminante en su lucha contra el cambio climático.

En definitiva, esto son únicamente algunos de los argumentos a favor de la aprobación del proyecto. No cabe duda de que la preocupación por las externalidades medioambientales derivadas de dicha infraestructura es uno de los puntos clave para la aceptación del proyecto por parte de la sociedad. Por ello, la necesaria cuantificación en términos monetarios de las mismas permitiría ponerlas en la misma balanza que los beneficios económicos para determinar de qué lado se decanta. También es cierto que desde las administraciones públicas y la Comisión Europea existe el compromiso y se están tomando acciones dirigidas a minimizar dichos impactos en el medio plazo. Esperemos que lo cumplan.

⁷ En el siguiente enlace se puede consultar la estrategia medioambiental de APV:

<https://www.valenciaport.com/wp-content/uploads/Presente-y-Futuro-sostenibilidad-APV-Junio-2021-copia.pdf>

...Et contra

La ampliación del puerto de València a debate: ¿Economía a cualquier precio?

(por Joan Olmos, Doctor Ingeniero de Caminos y profesor Titular de Universidad, Director General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana entre 1983 y 1988)

Hace unas semanas publiqué un artículo dedicado al ministro de transportes Óscar Puente sobre la ampliación del puerto de Valencia. He utilizado, en parte, algunas ideas de ese escrito para confeccionar este otro, atendiendo a la petición formulada por el profesor Ochando, a quien agradezco la oportunidad que me ofrece para esta ocasión.

El mito del crecimiento

Tim Jackson, en su Libro *Post Crecimiento* (2022), le atribuye el carácter de mito porque según él, todas las culturas, todas las sociedades viven aferrados al mismo: *“mientras la economía se continúe expandiendo, estamos convencidos y seguros de que la vida va a ir mejorando”*. Por su parte, Ramon Folch, en su libro *La quimera del crecimiento* (2011) señalaba que *“las ideas económicas de los siglos XIX y XX consideraban que la matriz biofísica era ajena a los procesos económicos, hasta el punto de que algunos de sus componentes productivamente esenciales como el agua, el suelo, el clima, eran bienes libres, irrelevantes. Esta manera sesgada de mirar la realidad ha situado al sistema económico, supuestamente, al margen del entorno biofísico. No obstante, hoy más que nunca esos factores pretendidamente secundarios tienen un valor socioeconómico enorme”*.

Este marco conceptual me parece el idóneo para centrar el debate: si nos importan o no los efectos que tienen determinadas intervenciones en el territorio, si consideramos que los llamados beneficios para la economía justifican ‘cualquier sacrificio’. Y si en algunos casos las estimaciones de los costes son tan onerosos que impiden seguir adelante con el proyecto.

Un apunte histórico

En 1950, tal como aparece en la memoria del Puerto de Valencia “Sobre su historia, progreso y desarrollo” (enero 1942-diciembre 1949), su director Luis Dicenta se refería a la *“improba labor desarrollada por el Estado (...) para dotar a esta región de un tan preciado medio de comunicación, que da un valor a toda la agricultura y comercio de su 'hinterland' que justifica cualquier sacrificio que para mantenerlo y mejorarlo sea preciso (...) pues nadie, si es buen valenciano, debe ignorar ni olvidar el esfuerzo que representa crear y mantener un puerto completamente artificial, sin abrigo natural, y lo que su fracaso u (sic) abandono hubiera representado para la Economía Regional...”* (El destacado en negrita es mío).

Se refería a unas condiciones geomorfológicas de la costa nada favorables para este tipo de instalaciones y que están en el origen de la mayor parte de los problemas que ha causado el puerto en su entorno.

Con la escasa pendiente de la plataforma costera, el puerto ha ido extendiendo sus diques mar adentro (1.500 metros adicionales en la ampliación actual) para conseguir calados suficientes, y ese proceso ha generado graves desequilibrios en la dinámica litoral, uno de los ejes básicos y más controvertidos de la oposición actual al proyecto.

La ampliación norte está bloqueada desde 2018 cuando ya estaban construidos los diques de abrigo, lo que podríamos llamar los cimientos de la nueva terminal marítima. La ampliación, por tanto, no está en absoluto realizada como afirman repetidamente desde instancias oficiales: falta el dragado para aumentar el calado, el relleno para cimentar los muelles, y toda la superestructura. Y, por tanto, a tiempo de rectificar.

El nuevo ministro de Transportes, Óscar Puente, sin embargo, zanjó de manera rotunda la posibilidad de seguir debatiendo, cuando el pasado 18 de diciembre de 2023, apenas estrenado en el cargo declaró: *“La operación, desde el punto de vista ambiental, es impecable... Hay cierta sobreactuación medioambiental”*.

Si hay un proyecto ahora mismo en el Estado que contraviene toda lógica ambiental frente al Cambio Climático y el derecho a la ciudad, ese es el de la ampliación norte del puerto de València. Los efectos de la última gran ampliación, bien contrastados, y que causaron daños materiales, ambientales y humanos irreparables, constituyen un banco de pruebas irrefutable. Esas pruebas, y la declaración de parque natural de la Albufera en el año 1986, debieran haber bastado para descartar cualquier nuevo proyecto de ampliación.

La experiencia y el conocimiento acumulados en los últimos años sobre los impactos del Puerto de València nos llevan a afirmar que la deuda social y ambiental acumulada, al menos en las últimas tres décadas, en absoluto justifica el triunfalismo que emiten continuamente los informes y las declaraciones de sus representantes. Se trata de evidencias bien documentadas sobre los enormes costes ocasionados a la ciudad y a su entorno. De haberse considerado de inicio esos factores, ni la ampliación sur de los años noventa ni la que ahora se pretende ejecutar, se deberían haber planteado.

El parque natural de la Albufera, joya de nuestros humedales, ha sido el principal afectado por ello, como ya lo indicaba el Gobierno en 2007 en la declaración de impacto ambiental (DIA); y ahora, los efectos permanecen por mucho que se intenten ocultar los informes científicos y académicos que no gustan.

Pero es el conjunto de la ciudad el que plantea un problema de primer orden para proteger la Salud Pública, empezando por los vecinos de su fachada marítima. Los barcos consumen el combustible más sucio del mundo y las emisiones de azufre de uno solo de esos buques tiene dimensiones estratosféricas, con lo que "las áreas portuarias son la vanguardia de la contaminación sigilosa que no tiene fronteras" Recomendando el visionado del documental *Freightened. El precio real del transporte marítimo*.

La ampliación norte se sometió a examen ambiental con unos requisitos que ya

entonces resultaban absolutamente insuficientes, si bien es cierto que la DIA de 2007 en absoluto daba carta blanca para actuar. Pero el paso de casi veinte años ha generado un nuevo marco económico y ambiental mucho más exigente con las pruebas de aptitud. Este ha sido uno de los temas del conflicto.

Un solo concursante (la naviera MSC) aspira desde 2019 a completar la ampliación con ayudas públicas para, a continuación, explotar la nueva terminal, duplicando la capacidad de atraque usando instalaciones y dineros públicos - 600 millones para empezar- para una actividad difícilmente calificable como de interés general que exige a su vez unas obras *complementarias* nada desdeñables, como son la ampliación de los accesos terrestres. De hecho, ya se presentó en ese mismo año una descabellada propuesta para conectar el puerto con Sagunto a través de un túnel submarino.

¿Economía a cualquier precio?

La defensa de la posición oficial ha ido virando desde posiciones económicas clásicas (PIB, empleo, "crear riqueza") hasta reconocer (a regañadientes, añado yo) la dimensión ambiental del proyecto diciendo, sin embargo, que se tratará - nada menos- que de una "terminal medioambientalmente sostenible y neutra en términos de emisiones".

En 2010, el profesor Juan Piqueras de la Universitat de València cuestionaba (diario Levante 9/10/2010) la supuesta incidencia positiva y reiteradamente proclamada del Puerto en la economía regional.

"A la vista de la composición del tráfico y de la modesta y estancada representación de la exportación valenciana, cabe preguntarse si están justificadas tanto las obras de ampliación del mismo, ya en ejecución, que aumentarán a casi el doble la capacidad del mismo, y el tan solicitado acceso norte (...) sin explicar a la opinión pública cuál pueda ser su repercusión sobre la economía regional ni de qué magnitud su tremendo impacto ambiental sobre las playas. De grandes obras deberíamos estar ya escarmentados (...) La cuestión es si esta demanda por parte de

la Autoridad Portuaria responde realmente a las necesidades locales o si por el contrario el coste y el impacto de las obras tienen otro tipo de justificación puramente empresarial y privado".

Han pasado catorce años y esa cuestión sigue planeando en el debate.

En cuanto a la anunciada conciliación ambiental, (no solo expresada por el ministro Puente) resulta imposible en este caso: porque si hay ampliación se supone (las previsiones a largo plazo, en Economía, como dice Carl Sagan, pertenecen a la pseudociencia) que crecerá el trasiego de buques y camiones, y por tanto, habrá más impactos y nuevas exigencias para ampliar accesos terrestres sobre la Huerta, otro ecosistema tradicional en peligro. Por mucho que la Administración se proponga modernizar las instalaciones portuarias, no va a poder obligar a las grandes navieras a hacer lo mismo con sus navíos. Tampoco parece muy probable que las empresas de camiones acepten fácilmente ceder el paso al ferrocarril, que sería lo razonable.

Afirmar, por tanto, que el proyecto de ampliación generará una "terminal medioambientalmente sostenible y neutra en términos de emisiones" resulta lo más parecido al negacionismo ecológico.

Contra la ciudad

Nuestra ciudad y su entorno geográfico poseen extraordinarios valores que están siendo reconocidos incluso por instancias internacionales. Un proyecto como el que analizamos devalúa claramente este patrimonio, en un año en que València celebra la capitalidad verde europea. ¿En qué parte del proyecto se contabiliza esa devaluación, que podemos concretar, por ejemplo, en el patrimonio inmobiliario? ¿Y los costes que cargan a la comunidad en materia de salud de la población afectada?...

A la *anomalía* geográfica que hemos citado hay que añadir la de la gobernanza del puerto, según la cual este dispone de un estatus jurídico y administrativo especial. La anacrónica ley de Puertos concede a los espacios portuarios unas facultades que les libran

de someterse a las autoridades municipales y a sus normas, no han de tener en cuenta el planeamiento municipal ni pedir licencia para sus obras.

Sabemos que el proyecto cuenta con el apoyo de los partidos mayoritarios en la Comunidad Valenciana; y por descontado, con el del mundo empresarial. Sin embargo, poseer la fuerza no necesariamente lleva a tener razón.

Aun así, se ha producido alguna grieta en ese robusto bloque promotor por la presión ejercida por los colectivos sociales agrupados en torno a la *Comissió Ciutat-Port*, forzando las exigencias de transparencia y participación, una obligación, por cierto, que debió asumir desde el principio la Administración Pública.

Una presión que ha conseguido que la ampliación esté en discusión ante los tribunales. Y solo por eso, el ministro Puente debió tomar un tiempo, escuchando a quienes califica, como en los viejos tiempos, de ambientalistas exagerados y alarmistas. En momentos en que tanto se apela al diálogo, hay que aceptar a quienes ya supones que te van a incomodar.

Son tantas las incertidumbres que planean sobre el futuro del transporte marítimo (cambios en las rutas interoceánicas, progresiva automatización de los trabajos portuarios, endurecimiento de la legislación contra las emisiones...) que resulta inaceptable justificar actuaciones a plazos tan largos (35 años para la nueva ampliación programada) con ese optimismo desbordante al que nos tienen acostumbrados tanto la APV como los sectores que le apoyan de manera incondicional.

Por otra parte, la credibilidad del Gobierno frente a los graves retos ambientales y sociales de nuestro tiempo se resiente gravemente con su posicionamiento en casos como el que analizamos. El 'mito de las infraestructuras' sigue dominando la acción de los gobiernos, ahora también con la pulsión de ampliar aeropuertos.

Apostar en Valencia por una progresiva contención de la actividad portuaria, en especial de aquella que sirve exclusivamente a los intereses de las compañías navieras, ofrecería la oportunidad para situar en ese espacio litoral tan cotizado, actividades económicas de inequívoca etiqueta social y ambiental. Un buen momento para orientar la inversión pública y privada, por citar unos casos, hacia la investigación científica, las infraestructuras sanitarias y de atención a los cuidados sociales, la reindustrialización, la rehabilitación urbana, la movilidad sostenible y la agricultura de proximidad, pues todas ellas son una base potentísima para la

actividad económica, en la línea fijada por la UE en 2019. Recordemos que se trata de sectores que generan mucho más empleo y bienestar que los que venimos criticando.

No podemos dejarnos llevar por un discurso triunfalista que vincula de manera tan simplista la actividad portuaria y su futuro con la economía local. Se trata, por lo tanto, de parar y reflexionar.

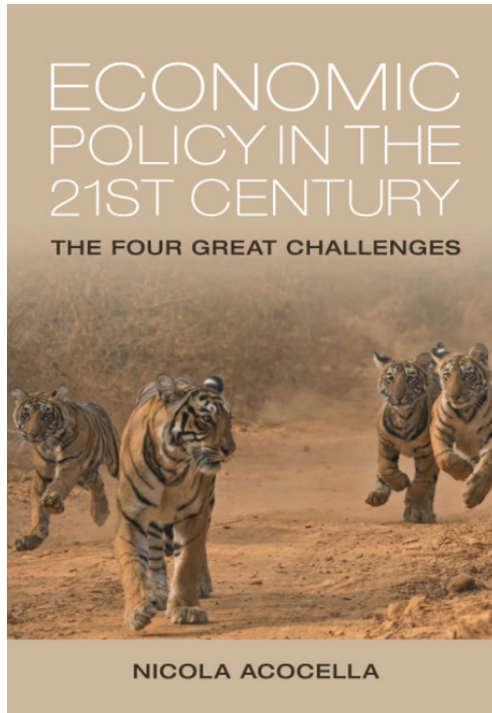
Separar Economía y Medio Ambiente en el análisis de los proyectos resulta a estas alturas inaceptable. Recordemos que Economía y Ecología son dos términos que comparten idéntico origen etimológico: *oikos*, en griego, la casa.

13.- Reseñas

➤ **Acocella, Nicola (2022): *Economic Policy in the 21st Century The Four Great Challenges*. Cambridge U.P. (ISBN: 978-1009209151), pp. 256**

(por Juan Francisco Albert, Departamento de Economía aplicada, Universidad de Valencia)

Nicola Acocella en su nuevo libro realiza un análisis exhaustivo de lo que a su juicio son los cuatro principales problemas para la política económica que han surgido o se han agravado en los últimos años. Estos son los cambios producidos en las graves y recientes crisis económicas – Gran Recesión y la crisis de la Covid-19 –, el estancamiento económico, las desigualdades y la globalización. De acuerdo con el libro, estos problemas no son nuevos y coexisten en las economías avanzadas durante mucho tiempo, pero se han agravado en las últimas décadas, lo que ha generado una serie de desafíos que requieren una acción pública efectiva. En este sentido, el libro pone el énfasis en cómo muchas herramientas tradicionalmente utilizadas en la acción pública se han vuelto ineficaces debido a los cambios producidos por diversas circunstancias.



En el primer capítulo se abordan las causas y consecuencias de las crisis recientes poniendo especial énfasis en el impacto sobre la Eurozona. Como es bien sabido, a partir del año 2008, muchas áreas del mundo y particularmente

Europa, sufrieron una de las mayores crisis financieras de la historia con consecuencias devastadoras en los niveles promedio de ingresos y empleo. Acocella aborda esta cuestión explicando como el efecto de la explosión de la burbuja financiera en los Estados Unidos se transmitió rápidamente por la zona euro y muchos otros países desarrollados, pero las consecuencias fueron más largas y notables al otro lado del atlántico. El autor examina los determinantes y la evolución de la crisis financiera tanto en Estados Unidos como en Europa. Aunque la desregularización financiera era un denominador común en ambas áreas, el tipo de sistema financiero de la eurozona que carecía de control, supervisión e instrumentos de rescate comunes agravó la situación en las economías europeas. Otros factores señalados fueron los desequilibrios financieros que aparecieron en la zona euro como consecuencia de la formación de un área monetaria liderada por Alemania y su modelo exportador y la ausencia de políticas activas comunes para hacer frente a una crisis asimétrica. Las consecuencias de este evento también son sobradamente conocidas: desempleo, pobreza, desigualdades y ratios de déficit y deuda elevados. El libro se muestra crítico con la gestión de la política fiscal y el cumplimiento estricto del Pacto de Estabilidad y Crecimiento que, según la opinión del autor, solo hizo que agravar el problema y profundizar una crisis deflacionaria. En la segunda parte del capítulo se aborda la crisis de la pandemia. Esta quizá sea la parte menos interesante del libro dado que el libro fue escrito durante los meses duros de la pandemia y con anterioridad a la aparición de las vacunas. El autor hace un pronóstico nada halagüeño sobre la gravedad y duración de las consecuencias económicas de esta crisis sanitaria que afortunadamente y con la claridad que nos da el paso del tiempo, podemos afirmar que no se han cumplido.

El capítulo 2 aborda el problema del estancamiento. Precisamente, uno de los fenómenos que se ha hecho más visible a partir de la crisis de 2008 ha sido el estancamiento secular, es

decir, la tendencia de la tasa de crecimiento del PIB a disminuir a largo plazo. Acocella señala que la tasa de crecimiento de los países avanzados cayó en 1 punto porcentual en los treinta y cinco años después de 1971 y apunta algunas de las causas que se han debatido en la literatura económica en los últimos años. Aquí el autor señala dos hipótesis: (1) las lentas recuperaciones económicas que históricamente siguen a las crisis de carácter financiero y que podrían explicar las bajas tasas de crecimiento en los últimos 15 años; (2) la caída del tipo de interés natural que se ha producido por un menor apetito de inversión global y mayores deseos de ahorro. Sea como fuere, tal situación requiere de una batería de nuevas políticas y un replanteamiento de la política económica que van desde el fortalecimiento del presupuesto público, políticas monetarias no convencionales, coordinación de la política fiscal con la política monetaria, limitar el poder oligopólico de las grandes empresas o cambios en la edad de jubilación.

En el capítulo 3, el autor pone el énfasis en uno de los desafíos más recurrente de los últimos años: el aumento en los niveles de pobreza y desigualdad. En esta línea, se apuntan algunos potenciales responsables como las políticas de liberalización de los mercados de trabajo, bienes y capitales aplicadas desde 1980, la reducción de la presión fiscal sobre la renta y el patrimonio, la digitalización, el propio efecto de las crisis o el envejecimiento poblacional. Asimismo, se subrayan los efectos perniciosos que pueden tener las desigualdades sobre el crecimiento económico. Por un lado, la reducción en la propensión marginal a consumir global, que, entre otros efectos, puede intensificar el estancamiento secular. Por otro lado, una trampa perpetua de pobreza que reduzca los niveles de educación, la productividad y el crecimiento futuro.

La globalización se trata en el capítulo 4. Aquí se apunta que algunos aspectos de la globalización presentan ventajas, al fomentar una relación más estrecha entre las economías e incentivar el comercio internacional. Sin embargo, estos no están carentes de inconvenientes, como el aumento del grado de monopolización debido a la formación de oligopolios o monopolios internacionales, resultado de ciertos movimientos de capital. Por otro lado, los desplazamientos internacionales de personas ofrecen potenciales beneficios por diversas razones, como lo demuestra la experiencia histórica. No obstante, su concentración en el espacio y el tiempo puede generar problemas económicos, sociales y políticos significativos. Por último, el incremento en el intercambio global de bienes ha provocado en algunos casos la obsolescencia de antiguos oficios y profesiones, teniendo un impacto negativo en la distribución del ingreso. Estos efectos se atribuyen en gran medida a la falta de instituciones capaces de regular la globalización, ya que en el mundo real esta función recae casi exclusivamente en la libre operación de los mercados

En el capítulo 5 se exploran las interrelaciones entre los cuatro fenómenos económicos previamente analizados. El libro intenta abordar y debatir los nuevos instrumentos de política económica surgidos en respuesta a los desafíos actuales. Sin embargo, una de las principales limitaciones del libro es su rápida obsolescencia, a pesar de estar recientemente publicado. No aborda, por ejemplo, los riesgos geopolíticos ni el aumento de la inflación experimentado en los últimos años. También carece de suficientes referencias al cambio climático, sorprendiendo la ausencia de un capítulo dedicado íntegramente a este tema.

En resumen, se trata de una obra divulgativa que aborda algunos desafíos contemporáneos y puede servir como una introducción inicial a los temas tratados para estudiantes o el lector menos familiarizado con estas temáticas. Sin embargo, para los más versados, las discusiones muchas veces carecen de profundidad. Para aquellos familiarizados con la obra del autor, gran parte del libro reproduce y actualiza contribuciones previas realizadas por Acocella.

➤ **Economistas frente a la crisis (2023): Economía, política y ciudadanía. Reformas estructurales para una década de progreso. Libro de la catarata, Madrid (ISBN: 978-8413528878) pp. 256**

(por Carlos Ochando Claramun, Departamento de Economía aplicada, Universidad de Valencia)

Economistas frente a la crisis nació en septiembre de 2011 como una plataforma informal de economistas críticos preocupados, en ese momento, con el diagnóstico y principios con los que se estaba gestionando la crisis del 2008. Declaraban su clara oposición a las

respuestas y soluciones que implicaban ajustes fiscales y sociales recetadas para combatir la crisis financiera. En septiembre del 2013 se constituyeron como asociación sin ánimo de lucro y han seguido defendiendo los mismos principios políticos y académicos originales. A día de hoy el presidente es Jorge Fabra Utray (economista y doctor en Derecho) y sus vicepresidentes Cecilia Castaño Collado (catedrática de Economía Aplicada de UCM) y Antonio González González (consejero del CES). En la página web <https://economistasfrentealacrisis.com> se

pueden consultar multitud de artículos de opinión y trabajos sobre los temas económicos de máxima actualidad. Pues bien, ese trabajo de divulgación y pensamiento crítico de la asociación ha adquirido la forma de un libro de reciente publicación. *Economía, política y ciudadanía: reformas estructurales para una década de progreso* es una recopilación de trabajos y estudios de los principales miembros de la asociación y pretende recoger un amplio abanico



de temas (y de políticas) económicos que articulen una cierta arquitectura de programa económico progresista para la situación actual de la economía española. Esta ambición es su mayor virtud, pero también su principal debilidad. Como todo libro compuesto por la recopilación de trabajos heterogéneos y de diversos autores, el libro en cuestión se muestra un poco irregular en la profundidad con que los autores tratan los temas. La ventaja: que el lector encontrará en un mismo libro el tratamiento de las principales políticas económicas y sociales que articulan el debate actual sobre las reformas necesarias para nuestro país. Sería extenso repasar uno por uno los 14 capítulos en los que consta el libro. Enumeraré los 14 temas tratados en el libro, para, posteriormente, centrarme en algunos particularmente interesantes para los lectores interesados en el análisis de la política económica.

Los temas tratados en el libro, por orden, son los siguientes: el cambio de paradigma de la política económica (José Moisés Martín), la transformación del modelo productivo (Ignacio Muro), economía y ecología (Cristina Narbona), la economía de los cuidados (Cecilia Castaño, María Ángeles Sallé, Lina Gálvez y Ruth Rubio), la transición digital y la desigualdad territorial (Ignacio Muro), la demografía (Juan Antonio Fernández), la coordinación entre la política monetaria y la fiscal (Carles Manera), la fiscalidad (Juan Gimeno Ullastres), la regulación de la electricidad (Jorge Fabra), las relaciones laborales colectivas (Antonio González), la reforma empresarial para democratizar la economía (Mónica Melle), la vivienda (Julio Rodríguez), los presupuestos desde una perspectiva de género (Gloria Alarcón) y la sanidad pública tras la pandemia (Emili Ferrer). Como se puede observar, la amplitud de los temas es enorme. Como he apuntado con anterioridad ese rasgo concede al libro una gran virtud (se tratan casi todos los temas para un programa de política económica y social progresista), pero también una gran debilidad (la superficialidad y escasa profundización con que se tratan algunos de ellos. Voy a detenerme en los capítulos que me

han parecido más interesantes, también desde la perspectiva de un lector interesado en el análisis de la política económica.

Sin duda uno de los capítulos más interesantes es el primero (*“¿Un cambio de paradigma? La política económica en los últimos años”*) realizado por José Moisés Martín Carretero. El autor resume en cuatro bloques los principales cambios que ha sufrido la política económica en los últimos años: 1) la limitación de la globalización (auge del concepto de *“autonomía estratégica”*); 2) el retorno de la política industrial; 3) la búsqueda de un nuevo pacto social y 4) la reformulación de la política de estabilización macroeconómica. Son significativas las preguntas con que el autor acaba su capítulo: *“¿fin del neoliberalismo?”* y *“¿y ahora, qué?”*, con lo cual parece dejar caer que no tiene claro que los pasos que se han dado en la academia para reformular una política económica diferente a las recetas tradicionales del *“mainstream”* se vayan a consolidar en el futuro.

En el capítulo 2, Ignacio Muro Benayas (*“Una oportunidad única para transformar el modelo productivo”*) plantea que *“los países desarrollados, pugnan para conseguir ventajas comparativas en un nuevo escenario de reubicación de las cadenas de valor y de especialización productiva vinculadas a las transiciones ecológicas, digitales y demográficas”* (p. 40). También España, que según el autor tiene una oportunidad única con la llegada de los fondos Next Generation europeos. Lo interesante del capítulo es que el autor muestra (y cuantifica) en qué cinco sectores nuestro país está concentrando los fondos: 1) sectores punteros como los chips de nueva generación en el campo de la microelectrónica e hidrógeno verde; 2) energías renovables, digitalización del ciclo del agua, economía circular y descarbonización; 3) sector industrial (vehículo eléctrico, naval, aeronáutico, agroalimentario); 4) nueva economía de la lengua, sistemas de salud de vanguardia, economía social y de cuidados e 5) infraestructuras asociadas al sector de la construcción.

Otro capítulo interesante, por la tesis que defiende, es el de Juan Antonio Fernández Cerdón (*“Algunos problemas sociales relacionados con la demografía”*). El autor da la vuelta al argumento del declive demográfico, afirmando que no existe tal, sino un nuevo modelo demográfico que no tiene por qué suponer un gran problema social, económico y político. Especialmente, para las pensiones públicas, rebatiendo, de esta manera, la manida crisis financiera de las pensiones por la *“bomba demográfica”*. Para Fernández Cerdón una de las soluciones es un flujo de llegadas de inmigrantes, eso sí, ordenado. Podríamos resumir su tesis en la siguiente cita: *“puede afirmarse que España no tiene un problema demográfico siempre que puedan llegar inmigrantes. Lo cual no va a impedir un cierto envejecimiento de la población, esencialmente debido a la mayor longevidad, pero los vaticinios catastróficos de los recortadores del gasto público dejan de ser creíbles”* (p. 92).

Sin duda, otro de los capítulos interesantes para los estudiosos de la política económica es el séptimo, realizado por Carles Manera y que lleva por título *“Crecimiento, inflación, inversión. Por una necesaria coordinación entre política monetaria y política fiscal”*. Podríamos resumir en los siguientes enunciados la propuesta de política económica del autor: 1) la importancia de la inversión pública; 2) la imprescindible coordinación entre la política fiscal y la monetaria (*“porque política monetaria y política fiscal son dos caras de una misma moneda. Ambas se retroalimentan, se influyen, se comunican”* (p.121); 3) una política fiscal más expansiva (*“los proyectos económicos conocidos de Joe Biden marcan el camino: más gasto público en infraestructuras, en investigación, en políticas sociales y sanitarias, con elevación de la deuda y del déficit”* (p.125) y 4) perder el *“miedo a los mercados”* en el sentido de abandonar la rigidez monetarista o la ortodoxia presupuestaria. El trabajo de Juan Gimeno Ullastres (*“Financiación pública. Fiscalidad suficiente”*) también es interesante para los estudiosos de la política económica, especialmente, para los dedicados a la política fiscal y tributaria. En mi opinión, es excesivamente esquemático y adolece de una cierta profundidad en sus propuestas. Resumamos (todavía más) lo que plantea el autor: 1) mejorar la eficiencia del gasto y la lucha contra la evasión y el fraude; 2) no subir o bajar impuestos, sino eliminar privilegios (de las rentas de capital financiero frente a las del trabajo; de las grandes empresas respecto a las PYMES; de las transacciones

financieras frente al resto ;3) simplificar los tributos; 4) nuevos tributos y tareas (tasa sobre transacciones financieras, impuesto especial sobre beneficios de empresas con un control excesivo del mercado, mínimo de la tributación empresarial por encima del 15%, eliminación gradual del régimen de estimación objetiva de rendimientos empresariales e imposición verde).

Para finalizar, reseñaremos un último capítulo que nos ha parecido interesante. Se trata del capítulo 10 (*“Reequilibrar el papel del trabajo en las relaciones laborales colectivas”*), realizado por Antonio González. Es interesante tanto por la información empírica y estadística, como por sus propuestas. El autor comienza con un diagnóstico de la debilidad de las relaciones laborales en España, elemento estructural de los desequilibrios sociales y económicos. Este diagnóstico lo descompone en las siguientes evidencias: 1) la escasa participación de las rentas salariales en la distribución de la renta; 2) salarios reales estancados durante 25 años; 3) las rentas salariales han sido las más perjudicadas por la inflación; 4) persistente exceso de oferta de trabajo, causa de la máxima “holgura laboral”; 5) la polarización del empleo retroalimenta la debilidad del trabajo. Tras esas “evidencias”, el autor enumera algunos de los espacios de intervención para las reformas pendientes. Concretamente, 1) el bajo nivel de protección del empleo frente a los despidos; 2) la desproporcionada y unilateral capacidad del empresario en la determinación y rebaja de las condiciones de trabajo en la empresa; 3) la dificultad de los empresarios para asumir la defensa de los asalariados; 4) las limitaciones de contenidos en los convenios; 5) la representación sindical en las categorías cualificadas; 6) la carencia de un sistema general de participación colectiva real de los trabajadores en las decisiones que les afectan y 7) la ausencia de instituciones que apoyen a los negociadores de los convenios colectivos.

Hemos dejado de comentar algunos capítulos que, sin duda, pueden ser de gran interés para el estudioso de las políticas económicas y sociales. Razones de espacio nos obligan a ello. En resumen, pensamos que el libro puede resultar interesante en un doble sentido: a) armar la arquitectura de un nuevo programa de política económica más justo, equitativo y progresista y 2) desde el punto de vista didáctico, algunos capítulos pueden servir de bibliografía para los estudiantes de economía y sociología interesados en estos temas, ya que compila lecturas comprensibles y fáciles de leer, pero muy interesantes para estimular el debate en las aulas.

Una última reflexión: sería muy interesante contrastar las propuestas del libro con las realizadas por otros cuatro libros de reciente publicación y de muy similares características: a) Roldán, T., Galindo, J., Cortázar, L. y Raigada, T (Coords.) (2023): *Un país posible. Manual de reformas políticamente viables*. (Ed. Deusto); 2) Beneyto, J. M. y Pampillón, R. (Coord.) (2023): *La alternativa. Desafíos políticos y económicos en el nuevo ciclo* (Ed. Deusto); Buendía, L. (Ed.) (2023): *El papel del Estado en la economía. Análisis y perspectivas para el siglo XXI* (Ed. Fuhem-La Catarata) y Garrido-Yserte, R y Mancha, T. (Coords.)(2022): *Repensar el futuro. Tendencias y desafíos de una economía pos-COVID*. (Ed. Catarata). Queda pendiente la tarea para el futuro.

14.- Necrológica: Pilar Tamborero Sanjuan

El pasado 28 de diciembre falleció Pilar Tamborero Sanjuan a los 57 años de edad. Fue miembro de la Unidad Docente de Política Económica del Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Valencia. Se licenció en Ciencias Económicas y Empresariales (1984-89) en la Universidad de Valencia y se doctoró en 1999 con una tesis que analizaba aspectos de la



política económica en Gran Bretaña durante el periodo Thatcher. Posteriormente fue realizando sus tareas investigadoras sobre políticas antiinflacionistas, equilibrio externo, política laboral y de rentas, política medioambiental y la respuesta de la UE ante la COVID-19. Dichos estudios fueron publicados en diversos

artículos y capítulos de libros que contribuyeron significativamente al ámbito académico. Cabe destacar uno de sus últimas contribuciones publicada en la *Revista Internacional de Política Económica – International Review of Economic Policy*.

Posteriormente siguió su labor investigadora, pero progresivamente se interesó más por el ámbito de la docencia. Como docente impartió numerosas asignaturas de Política Económica, como Política de la Unión Europea en el grado de Economía y Economía de la Unión Europea e Instituciones Internacionales en los grados de ADE y doble grado de Turismo y ADE, donde fue pionera al impulsar la enseñanza en inglés. Asimismo, participó en diversos proyectos de innovación docente.

Como gestora, desempeñó un papel clave en la mejora continua de la calidad académica. Cabe destacar su implicación en la Oficina de Relaciones Internacionales en las Dobles Titulaciones Internacionales de la Facultad de Economía en el marco de los programas de Graduado en Economía Europea. Recientemente también desempeñó un papel fundamental en la elaboración del doble grado en Derecho y Economía, asumiendo la coordinación desde el momento de su implantación. También asumió, entre otras muchas responsabilidades, la de Coordinadora de la Unidad Docente de Política Económica desde septiembre de 2021 a febrero de 2022.

Informaciones y colaboraciones pueden ser enviadas para publicar en el siguiente número hasta:

15 de Junio de 2024

noticias.polec@uv.es

(Los artículos publicados en *Noticias de Política Económica* se encuentran sometidos a evaluación ciega por pares)

Noticias de Política Económica es editado en Valencia por el Departamento de Economía Aplicada de la Universitat de València (España). La coordinación general de su edición es realizada por Antonio Sánchez Andrés

Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València (España).

El objetivo de esta publicación es académico y su distribución es gratuita y sin ningún ánimo de lucro.

Consejo Científico y de Selección

Aranda García, Evangelina. Departamento de Economía Política, Hacienda Pública, Estadística Económica y Empresarial y Política Económica, Universidad de Castilla-La Mancha

Barac, Maja. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València

Díaz Pérez, Flora M^a. Profesora Titular de Política Económica, Universidad de La Laguna

Escot Mangas, Lorenzo. Departamento Economía Aplicada, Pública y Política, Universidad Complutense de Madrid

Fernández Cornejo, José Andrés. Departamento Economía Aplicada, Pública y Política, Universidad Complutense de Madrid

Mañé Estrada, Aurelia. Universitat de Barcelona

Martín Cerdeño, Víctor J, Departamento Economía Aplicada, Pública y Política, Universidad Complutense de Madrid

Ochando Claramunt, Carlos. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València

Rohr Trushcheleva, Margarita. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València

Sánchez Andrés, Antonio. Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València

Noticias de Política Económica se encuentra disponible on-line

- En forma de pdf en la dirección del Departamento de Economía Aplicada de la Universidad de Valencia:

<http://www.uv.es/uvweb/departamento-economia-aplicada/es/profesores-investigadores/profesorado-personal-investigador/unidad-docente-politica-economica/noticias-1285893217565.html>

- y en forma de blog en:

<https://newspoleco.blogs.uv.es/>