UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

Curso de verano: *Retos y oportunidades para la Extremadura del siglo XXI: población, ferrocarril y economía verde.*

Mesa redonda: *"Infraestructuras y Desarrollo Terrritorial"*.

Ponente: *José Antonio Gutiérrez Gallego*

REGIÓN DE EXTREMADURA

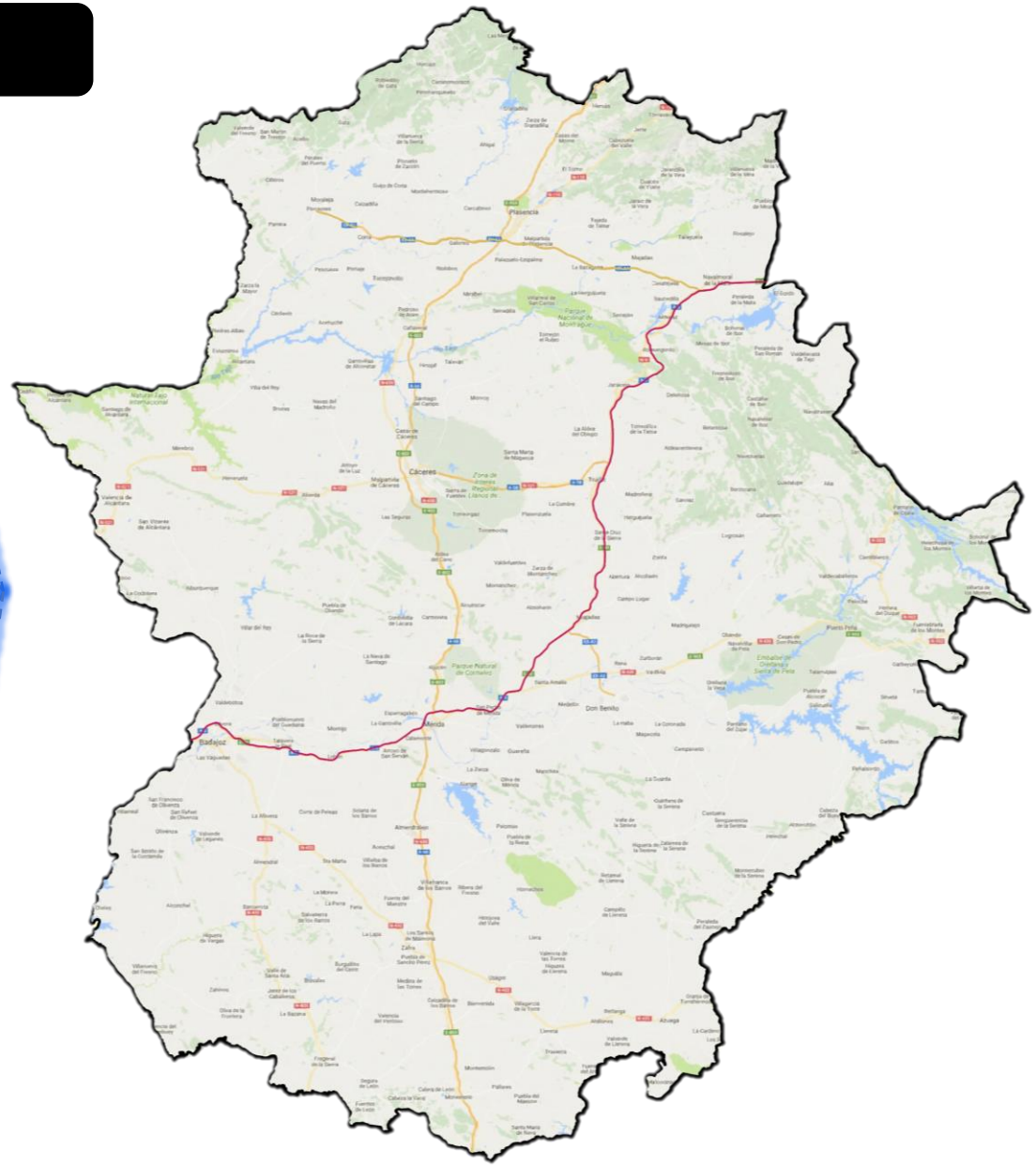
Extremadura

1,080,000 hab

25h/km2

Provincia + Extensa

1 Población> 100,000



385 municipios

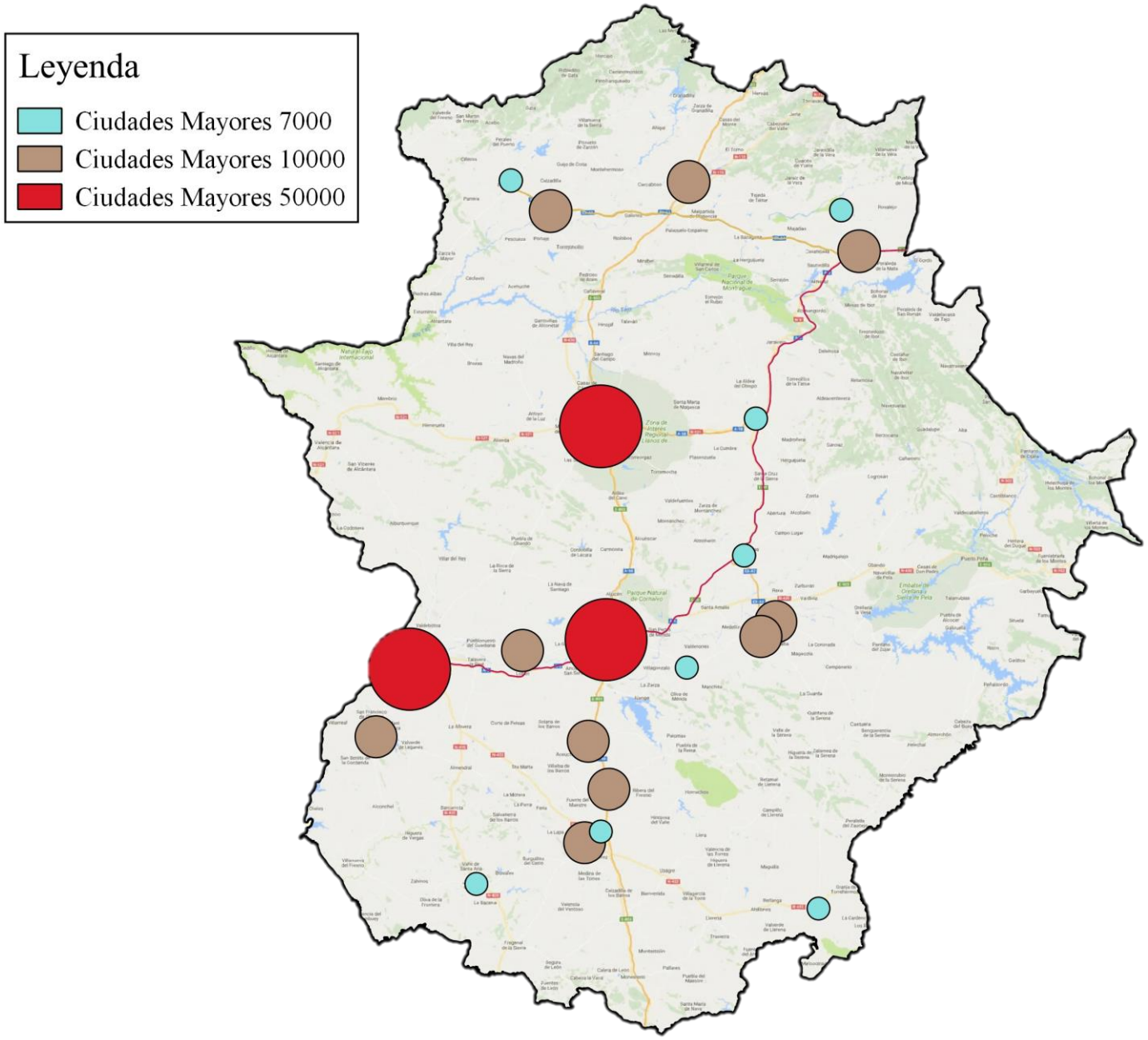
3 Población > 50,000

10 Poblaciones > 10,000

195 Poblaciones > 1000hab

26 % vive en poblaciones Mayores de 50,000

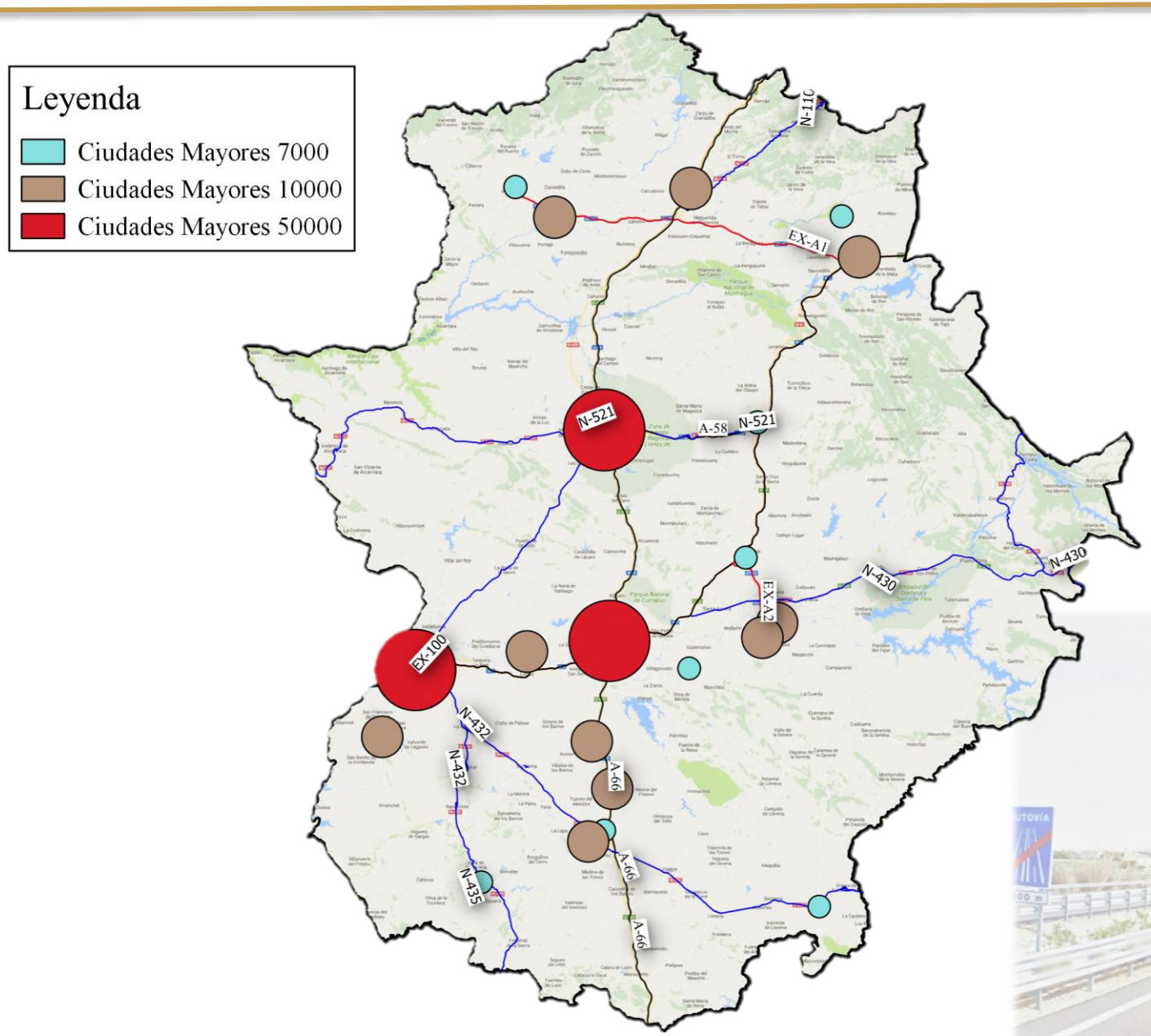
INFRAESTRUCTURAS EXTREMADURA



Posición	Municipio	Nº de habitantes
1º	Badajoz	149.946
2º	Cáceres	95.814
3º	Mérida	59.174
4º	Plasencia	40.663
5º	Don Benito	36.975
6º	Almendralejo	34.543
7º	Villanueva de la Serena	25.992
8º	Navalmoral de la Mata	17.247
9º	Zafra	16.855
10º	Montijo	15.674
11º	Villafranca de los Barros	13.224
12º	Coria	12.886
13º	Olivenza	12.032
14º	Miajadas	9.879
15º	Jerez de los Caballeros	9.531
16º	Trujillo	9.436
17º	Talayuela	7.377
18º	Los Santos de Maimona	8.218
19º	Azuaga	8.008
20º	Guareña	7.097
	Total:	590.571

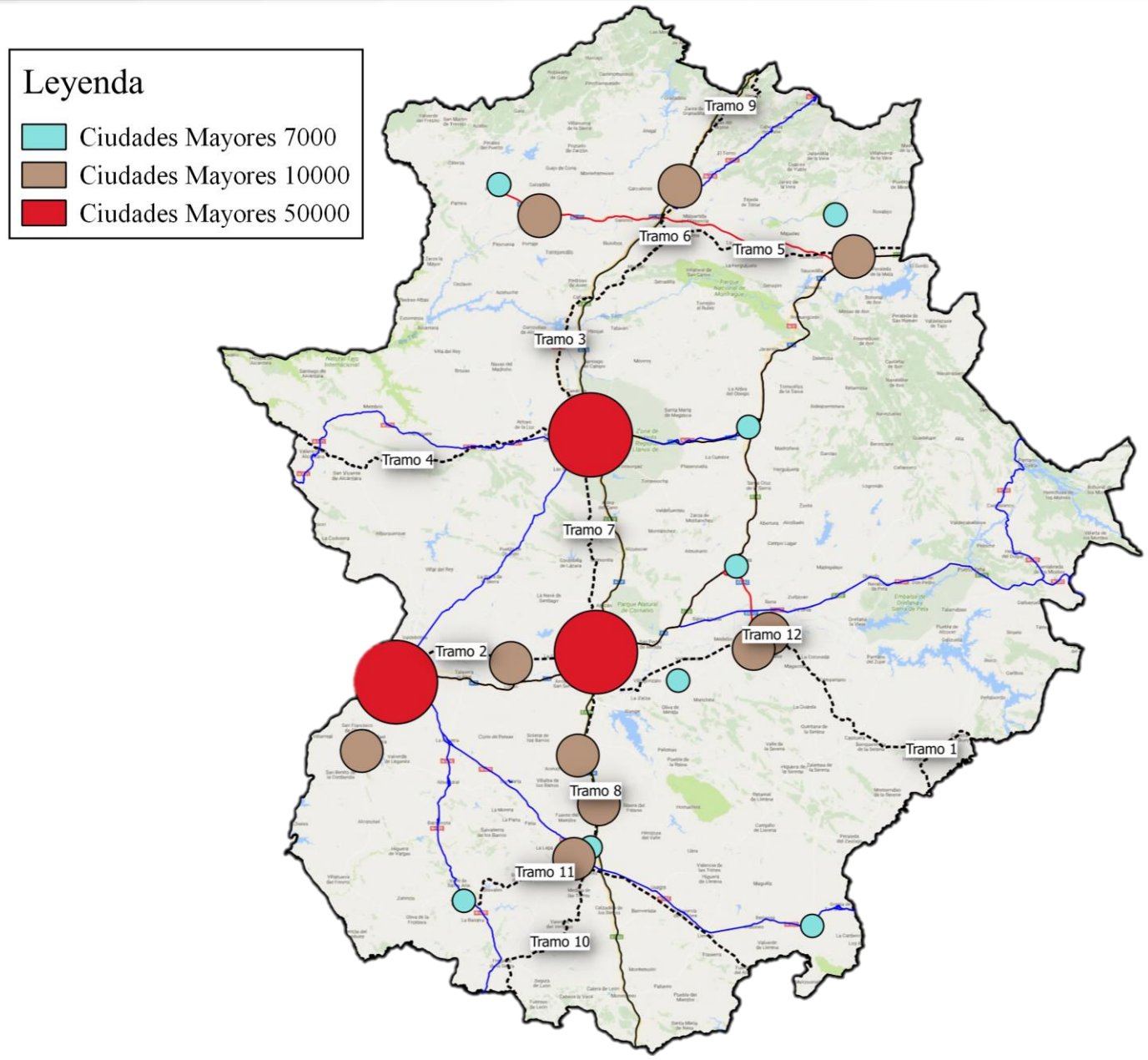
*1 de enero de 2016

INFRAESTRUCTURAS EXTREMADURA



TIPO	MOMBRE
Autovía	A-5
Autovía	A-66
Autovía	A-58
Autovía EX	EX-A1
Autovía EX	EX-A2
Nacional	N-110
Nacional	N-521
Nacional	N-430
Nacional	N-502
Nacional	N-432
Nacional	N-435
EX	EX-100

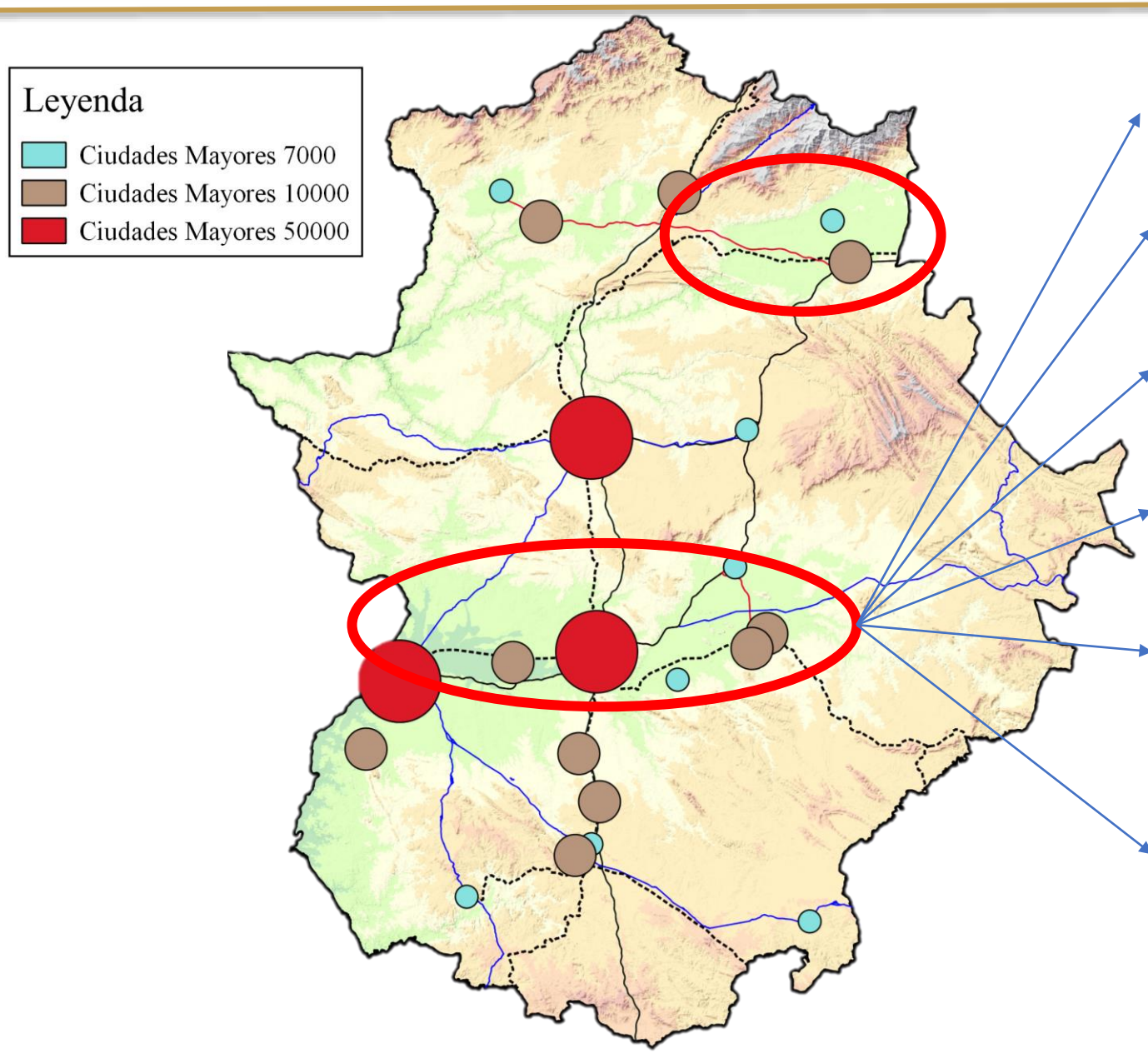
INFRAESTRUCTURAS EXTREMADURA



Línea Badajoz-Ciudad Real. (1850-1860)

TRAMO	TRAYECTO
Tramo 1	Almorchón - Monterrubio de la Serena
Tramo 2	Badajoz - Mérida
Tramo 3	Cáceres - Monfragüe
Tramo 4	Cáceres - Valencia de Alcántara
Tramo 5	Monfragüe - Navalmoral de la Mata
Tramo 6	Monfragüe - Plasencia
Tramo 7	Mérida - Cáceres
Tramo 8	Mérida - Fuente del Arco
Tramo 9	Plasencia - Baños de Montemayor
Tramo 10	Zafra - Fregenal de la Sierra
Tramo 11	Zafra - Jerez de los Caballeros
Tramo 12	Mérida - Cabeza del Buey

INFRAESTRUCTURAS EXTREMADURA



- ALTA INTENSIDAD AGRARIA
- GRAN DESPLAZAMIENTO MERCANCÍAS
- GRAN DESPLAZAMIENTO PERSONAS
- EXISTENCIA DE GRAN NÚMERO DE EMPRESAS
- TRANSITO DE VEHÍCULOS LENTOS Y PESADOS
- LA INFRAESTRUCTURA Y LA ACCESIBILIDAD INFLUYEN SOBRE LA ECONOMÍA LOCAL

Vegas del Guadiana

INFRAESTRUCTURAS-ACCESIBILIDAD

Accesibilidad

La accesibilidad a un servicio puede definirse como el grado con el que éste puede ser usado, visitado o accedido por sus usuarios, pudiendo ser medida en función de cualquier tipo de coste que implique el uso, visita o acceso al mismo.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

DESARROLLO REGIONAL

INDICADORES ACCESIBILIDAD

Comisión Europea utiliza los indicadores de accesibilidad

EVALUAR → Equidad, Cohesión, Desarrollo Regional

Falta de accesibilidad

IMPIDE DESARROLLO → Principalmente regiones periféricas europeas

Existen diferentes tipos de indicadores

EVALUAR → El resultado depende del indicador utilizado y de su interpretación

ACCESIBILIDAD UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

Se ha generado un modelo transporte unimodal para calcular la accesibilidad regional, siendo las características del modelo las siguientes:

Modelo cerrado. Sólo se han considerado las carreteras y poblaciones del territorio nacional.

Unimodal. El único medio de comunicación entre los orígenes y destinos considerados ha sido la red de carreteras.

Desagregado a nivel municipal. El municipio ha sido el elemento usado para los cálculos de las matrices de origen-destino y para la asignación espacial de las variables.

Origen. El origen de los desplazamientos se corresponde con el centroide del núcleo principal de los municipios de Extremadura.

Destino El destino de los desplazamientos se corresponde con el centroide del núcleo principal de los municipios con presencia de la UEx.

Otras consideraciones sobre el modelo de transporte empleado en el estudio:

Los tiempos se han calculado atendiendo a la velocidad específica de las carreteras, es decir, son tiempos de desplazamiento hechos en un vehículo particular en flujo libre, sin tener en cuenta la congestión en zonas urbanas ni las retenciones que se pueden producir en las carreteras.

La conversión de estos tiempos calculados con respecto al tiempo empleado en transporte público debería multiplicarse por 1,6, si en el desplazamiento no se incluye ningún tipo de transbordo. Evidentemente en la conversión propuesta no se ha considerado el efecto que la escasa frecuencia provoca en el tiempo de desplazamiento.

En aquellos desplazamientos que no es posible una conexión directa el tiempo invertido aumenta considerablemente, siendo incluso difícil hacer ninguna estimación mínimamente ajustada.

Otro factor que aumentaría los tiempos de desplazamiento en transporte público es la intermodalidad, debido a la escasa frecuencia de los servicios y la lejanía y desconexión entre modos.

Accesibilidad

La accesibilidad a un servicio puede definirse como el grado con el que éste puede ser usado, visitado o accedido por sus usuarios, pudiendo ser medida en función de cualquier tipo de coste que implique el uso, visita o acceso al mismo.

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

DESARROLLO REGIONAL

INFRAESTRUCTURAS-ACCESIBILIDAD-TRANSPORTE

COSTES DEL TRANSPORTE

SUPONEN ENTRE UN 2% Y 3% DEL COSTE DE PRODUCCIÓN TOTAL

Una mejora de la accesibilidad

No asegura un cambio en la localización de las empresas.

Influyen otros factores como:
- Nivel salarial
- Incentivos regionales
- Políticas tributarias
- Clima social
- Etc.

Inadecuada accesibilidad

Complica el asentamiento de actividades económicas.

El cambio de ubicación es caro y arriesgado.

UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

INDICADORES ACCESIBILIDAD

Infraestructuras Transporte

PROPORCIONAN

Accesibilidad

REPERCUTE EN

Usos del suelo

REDUCEN EL TIEMPO DE VIAJE

PUEDE OCASIONAR

PRESIONES DEL MERCADO

Valor social y económico

MAYOR DENSIDAD RESIDENCIAL Y/O EMPRESARIAL

INDICADORES ACCESIBILIDAD

Comisión Europea utiliza los indicadores de accesibilidad

EVALUAR → Equidad, Cohesión, Desarrollo Regional

Falta de accesibilidad

IMPIDE DESARROLLO → Principalmente regiones periféricas europeas

Existen diferentes tipos de indicadores

EVALUAR → El resultado depende del indicador utilizado y de su interpretación

ACCESIBILIDAD REGIONAL

Se ha generado un modelo transporte unimodal para calcular la accesibilidad regional, siendo las características del modelo las siguientes:

Modelo cerrado. Sólo se han considerado las carreteras y poblaciones del territorio nacional.

Unimodal. El único medio de comunicación entre los orígenes y destinos considerados ha sido la red de carreteras.

Desagregado a nivel municipal. El municipio ha sido el elemento usado para los cálculos de las matrices de origen-destino y para la asignación espacial de las variables.

Origen. El origen de los desplazamientos se corresponde con el centroide del núcleo principal de los municipios de Extremadura.

Destino El destino de los desplazamientos se corresponde con el centroide del núcleo principal de los municipios de España.

ACCESIBILIDAD REGIONAL

Otras consideraciones sobre el modelo de transporte empleado en el estudio:

Los tiempos se han calculado atendiendo a la velocidad específica de las carreteras, es decir, son tiempos de desplazamiento propios de un vehículo particular en flujo libre, sin tener en cuenta la congestión en zonas urbanas ni las retenciones que se pueden producir en las carreteras.

La conversión de estos tiempos calculados con respecto al tiempo empleado en transporte público debería multiplicarse por 1,6, si en el desplazamiento no se incluye ningún tipo de transbordo. Evidentemente en la conversión propuesta no se ha considerado el efecto que la escasa frecuencia provoca en el tiempo de desplazamiento.

En aquellos desplazamientos que no es posible una conexión directa el tiempo invertido aumenta considerablemente, siendo incluso difícil hacer ninguna estimación mínimamente ajustada.

Otro factor que aumentaría los tiempos de desplazamiento en transporte público es la intermodalidad, debido a la escasa frecuencia de los servicios y la lejanía y desconexión entre modos.

ACCESIBILIDAD REGIONAL

El modelo diseñado ha permitido calcular:

1. La accesibilidad de los municipios de Extremadura en el contexto del territorio nacional. En primer lugar, se ha analizado la relación con todos los municipios de la España peninsular con los municipios de Extremadura. También se ha prestado atención a la relación de los municipios extremeños con las ciudades mayores de 250.000 habitantes, por ser estos los que mayor nivel de actividad económica tienen.

2. La accesibilidad de los municipios Extremeños en el contexto regional. Buscando la centralidad regional se ha calculado el tiempo medio ponderado desde cada municipio al resto de municipios, ponderando en función de la entidad poblacional de cada municipio. Atendiendo a la complementariedad del entorno urbano y rural que marcan las directrices de ordenación de la Unión Europea, se han relacionado los municipios mayores de 25.000 habitantes con el resto de municipios de menor entidad poblacional (tiempo mínimo y tiempo medio ponderado).

3. En cuanto a la accesibilidad a los servicios se ha analizado la relación de todos los municipios a los hospitales, a las capitales provinciales y a la capital regional.

ACCESIBILIDAD REGIONAL

Representación espacial de las variables:

- Los distintos valores de accesibilidad calculados se han asignado a los centroides del núcleo principal de cada municipio.

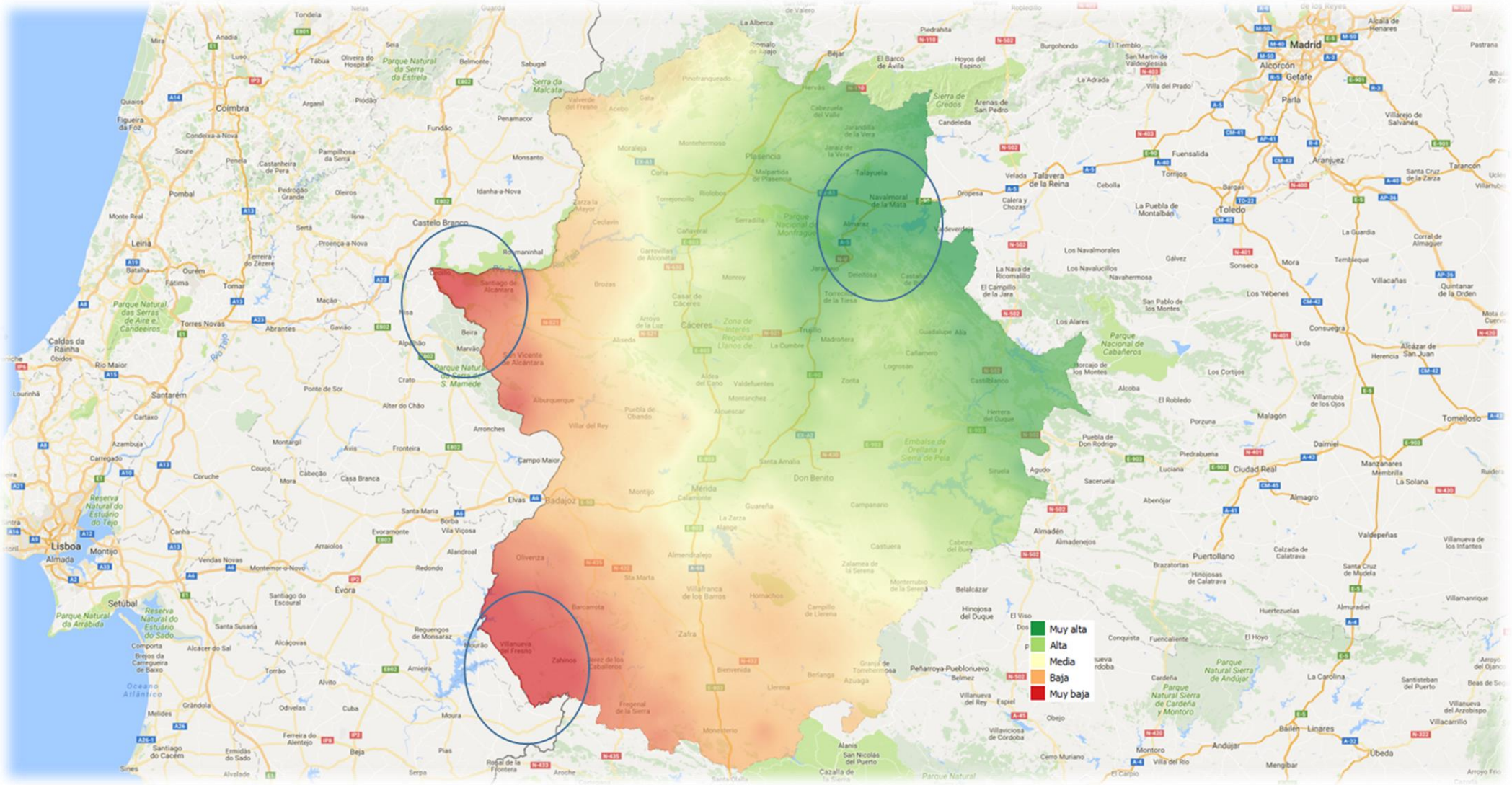
- El proceso lógico de inferencia estadística seguido para extrapolar el valor de las entidades puntuales antedichas al conjunto del territorio se ha basado en el algoritmo del inverso de la distancia.

- Una vez elaborado el mapa continuo, que permite la continuidad de la variable analizada, se ha trabajado en una mejora en la interpretación de los resultados. Para ello, algunas variables cuantitativas, como el tiempo medio ponderado, de difícil interpretación, se han categorizado. Así, en el caso del tiempo medio ponderado se ha pasado a clasificar la variable en 5 categorías jerarquizadas: muy buena, buena, media, baja y muy baja.

- Para facilitar la identificación de las distintas zonas de la región se ha representado la variable analizada sobre un mapa base que contiene información geográfica, destacando las carreteras, las poblaciones y los principales accidentes geográficos.

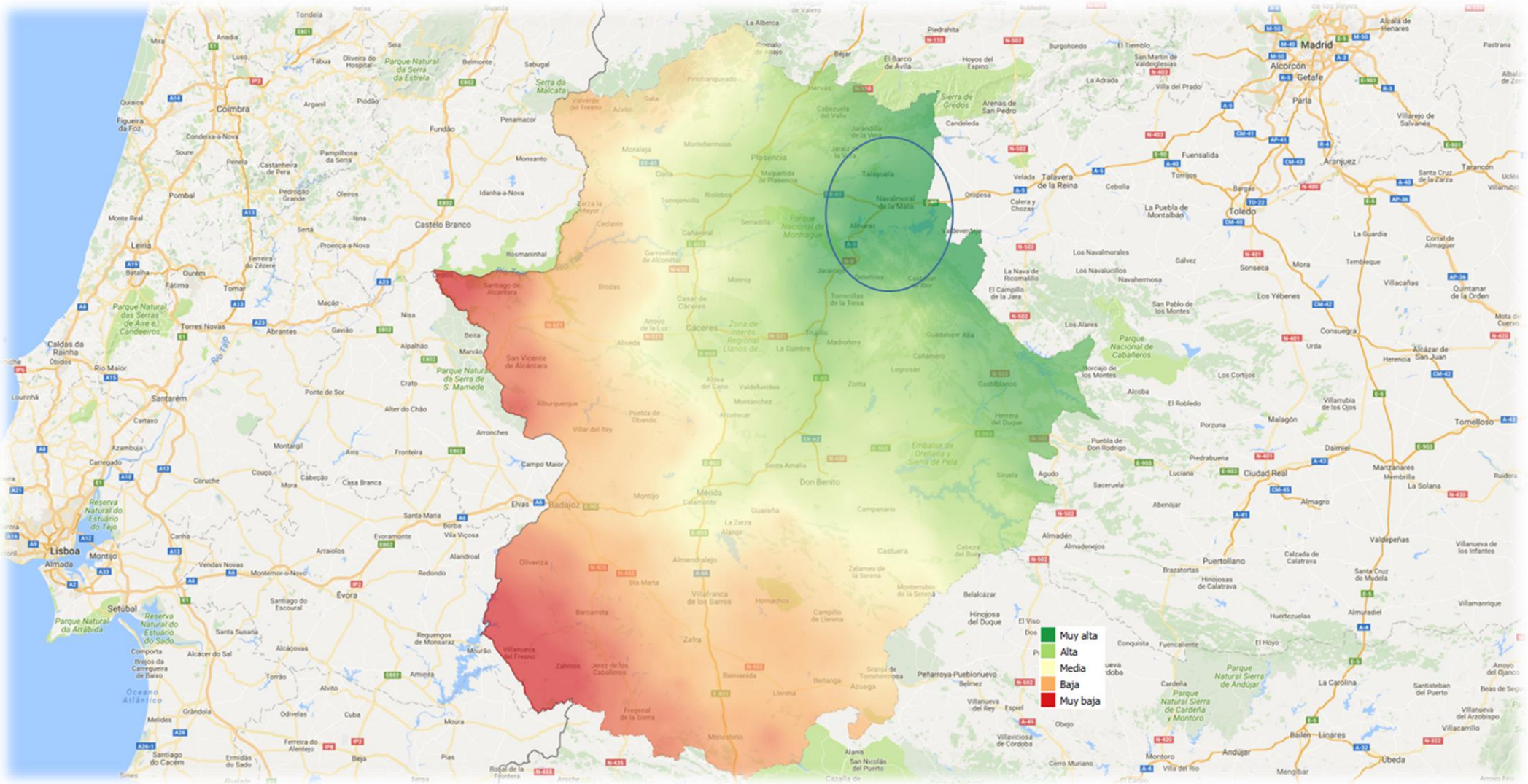
ACCESIBILIDAD REGIONAL

Accesibilidad absoluta regional respecto a los municipios españoles



ACCESIBILIDAD REGIONAL

Accesibilidad absoluta regional respecto a los municipios >250.000



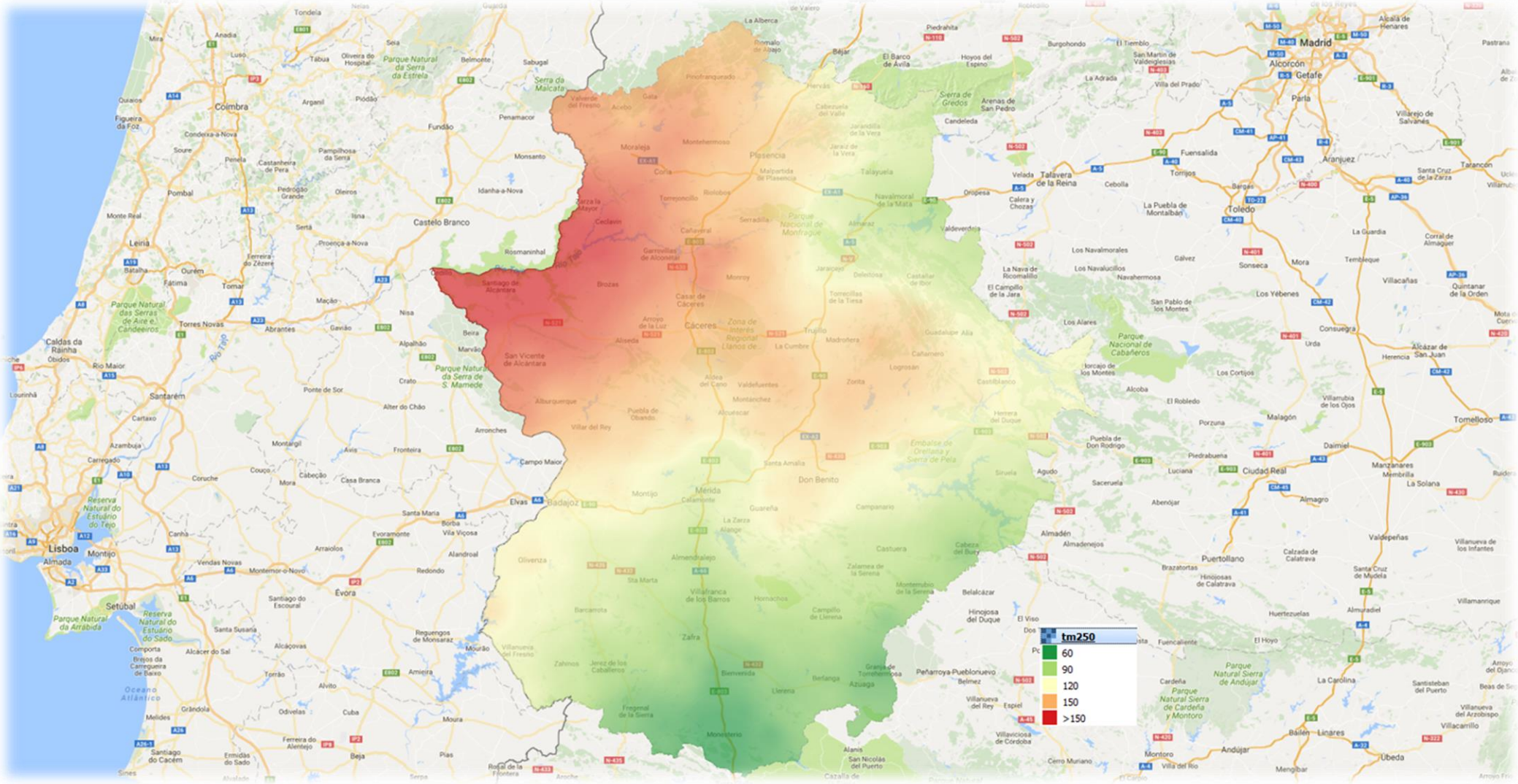
UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

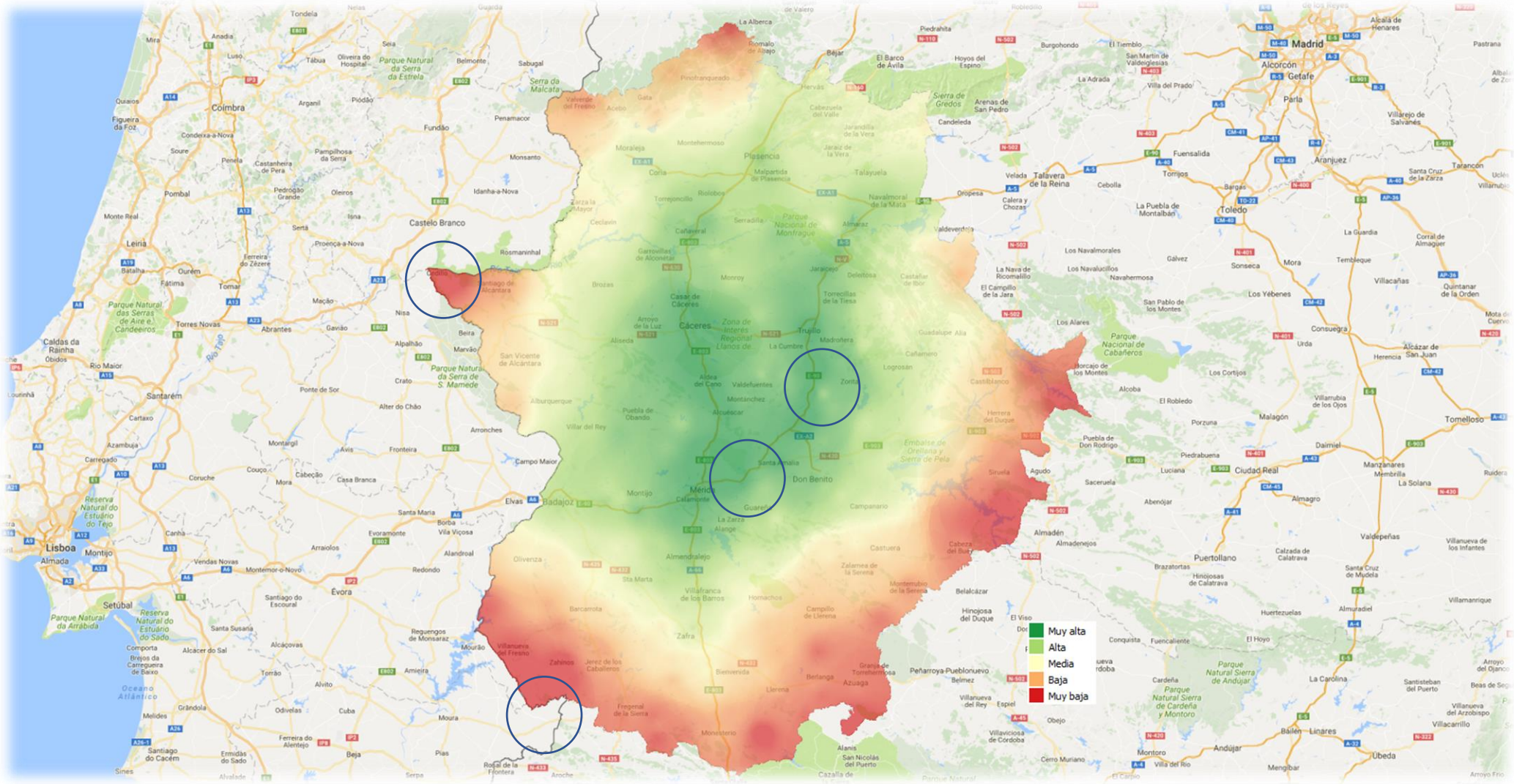
ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempos mínmos a los municipios >250.000 habitantes



ACCESIBILIDAD REGIONAL

Accesibilidad absoluta regional



ACCESIBILIDAD REGIONAL

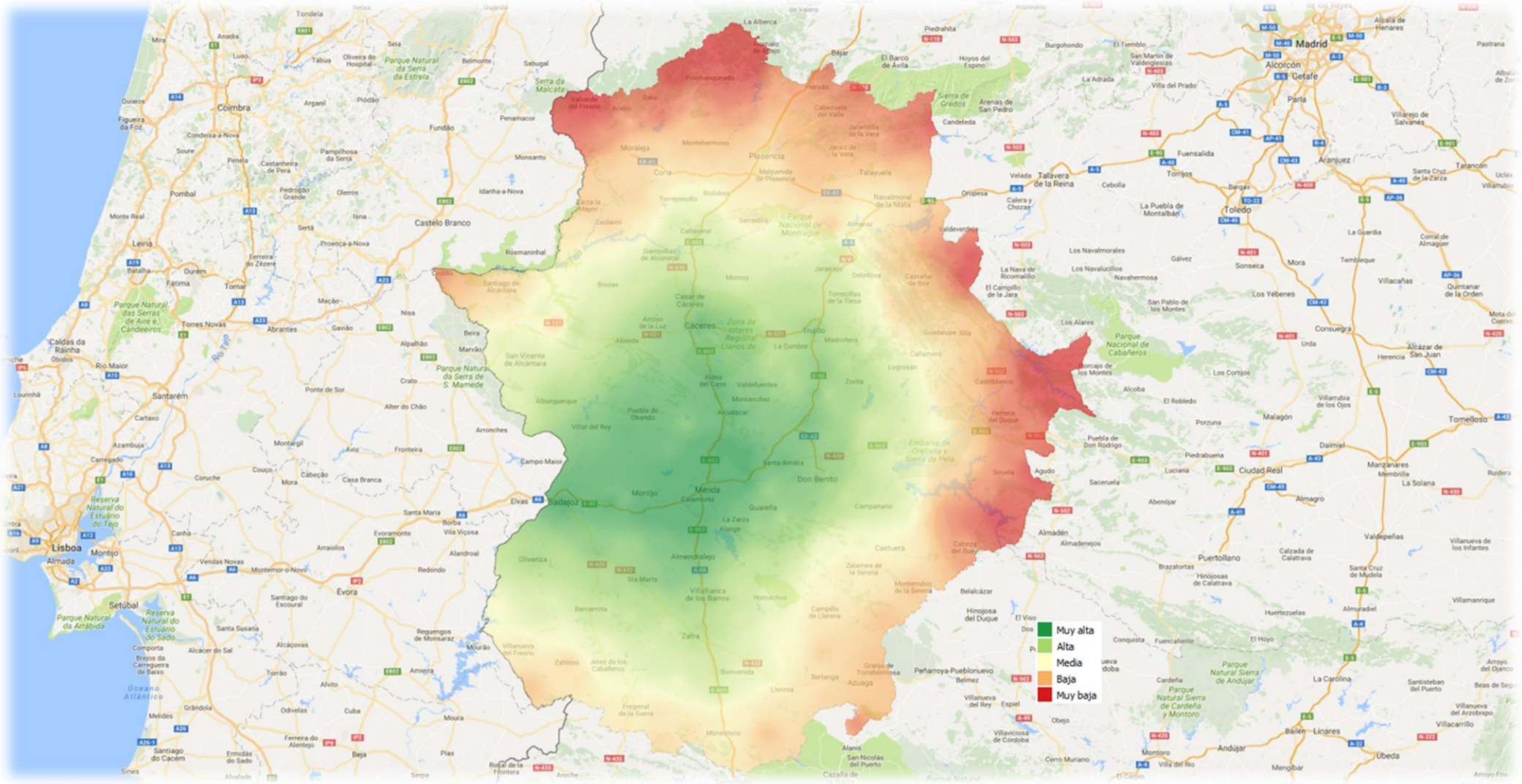
Accesibilidad G7

- La OCDE y la Unión Europea insisten, cada vez más, en la necesidad de revisar las políticas, estrategias, planes y programas de cohesión socioeconómica y territorial, tanto comunitarios como nacionales y regionales. Existen claras disfuncionalidades y escasos resultados a la hora de fijar la población rural en el territorio, especialmente en las áreas periféricas, caracterizadas por bajas densidades demográficas, entre las que se encuentra buena parte del interior peninsular.

- Uno de los motivos de esta falta de resultados es la tradicional separación de lo urbano y lo rural en lo que a políticas y estrategias de desarrollo se refiere, y la exclusión de las áreas urbanas ubicadas en regiones eminentemente rurales a la hora de participar de las políticas, estrategias e instrumentos de desarrollo rural. Esta exclusión ha dificultado las interacciones y las colaboraciones (partenariados) entre el medio urbano y el medio rural, tan necesarios en las regiones con baja densidad demográfica, donde los centros urbanos desempeñan una función de anclaje de la población rural que pivota en torno a los mismos. Esta falta de cooperación no ha dado los objetivos perseguidos, mientras que allí donde pervive la colaboración urbano-rural se perciben mayores posibilidades de sostenimiento de las poblaciones y las actividades económicas.

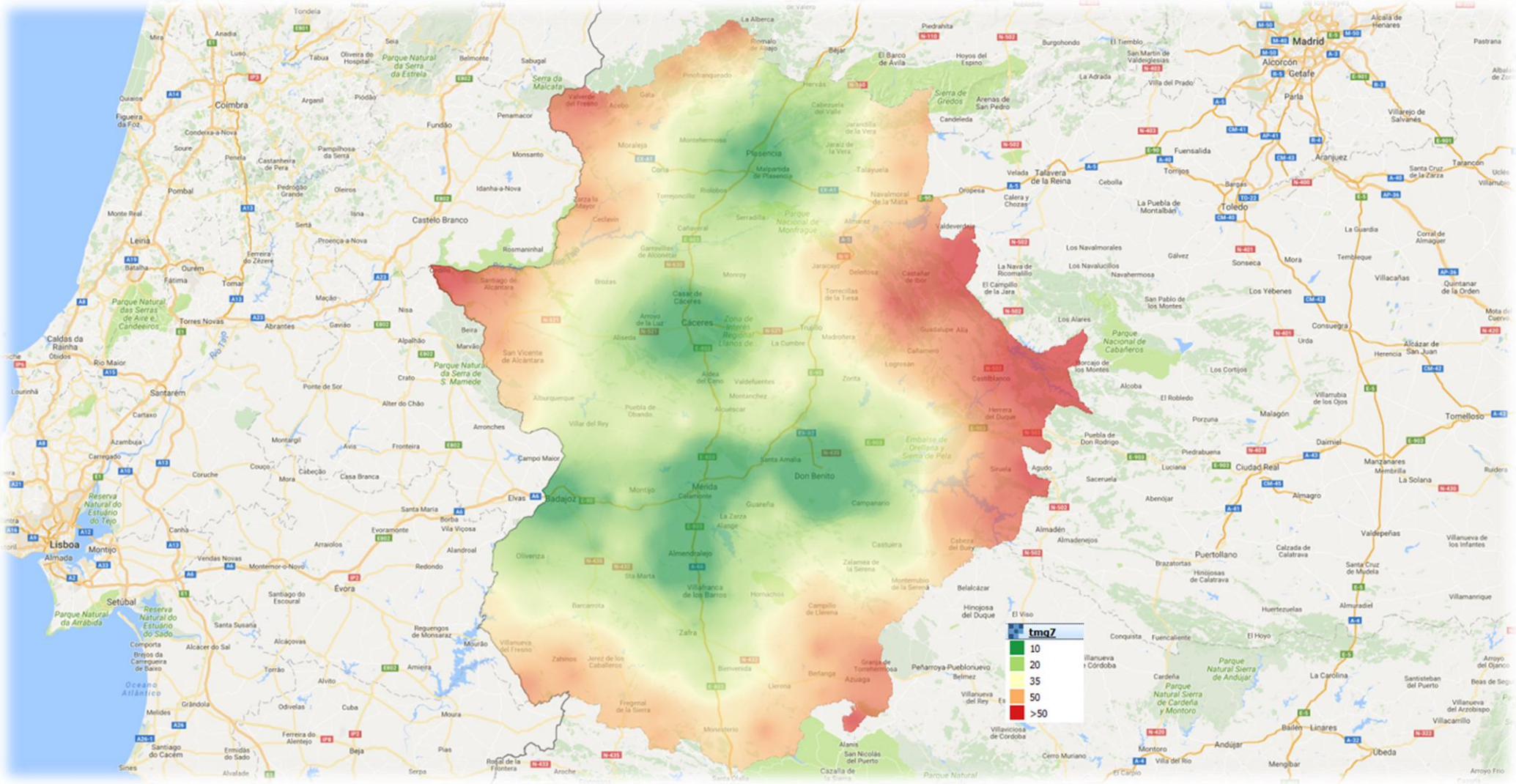
ACCESIBILIDAD REGIONAL

Accesibilidad absoluta regional G7



ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempos mínimos G7

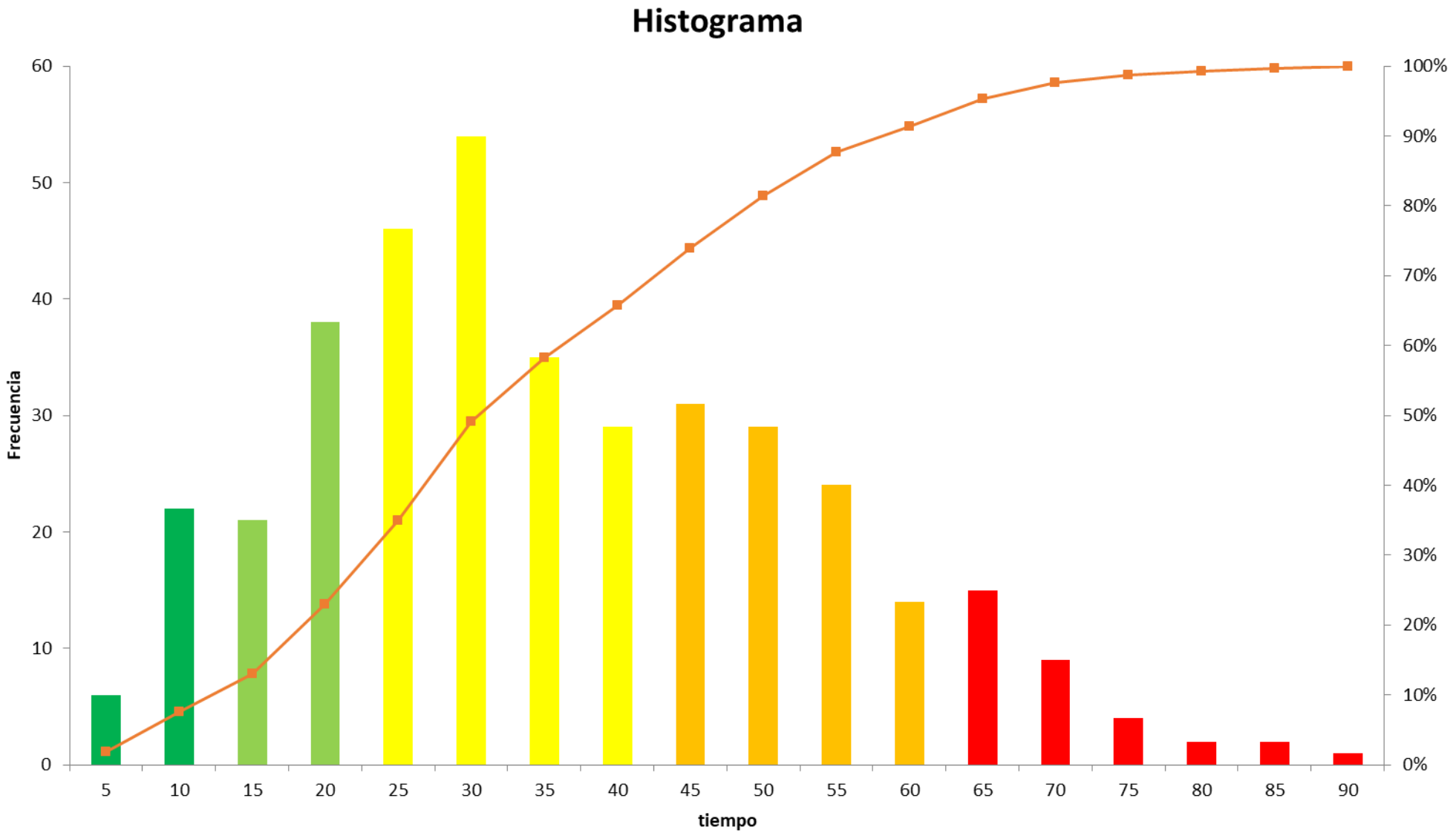


UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

Tiempos mínimos G7



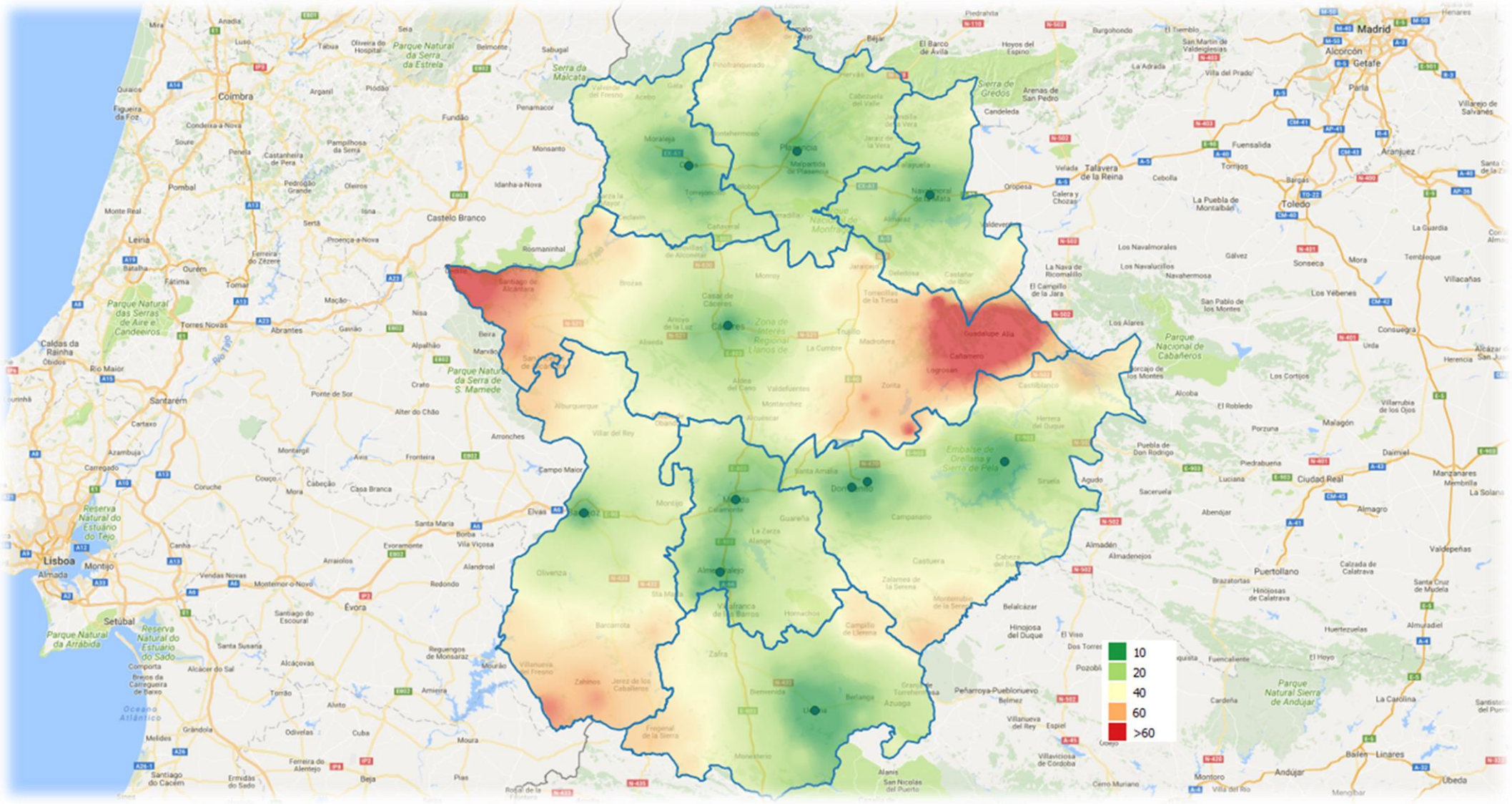
Accesibilidad Sanitaria

La sanidad es uno de los pilares del estado del bienestar que se garantiza a través de los medios que pone la administración al servicio de los administrados, como: centros de salud, centros de especialidades médicas, hospitales, etc. Donde los hospitales representan la referencia básica de ordenación territorial. Pues el espacio geográfico se ordena en áreas de salud que vienen designadas por un hospital de referencia.

En Extremadura existen 8 áreas de salud con una distribución muy desigual, condicionadas por la capacidad de los hospitales, pero sin tener en cuenta una distribución homogénea en el territorio. Así, se mantienen divisiones territoriales que deberían estar superadas en la distribución de los recursos sanitarios, como son las divisiones provinciales, por la ineficiencia que pueden provocar en los mismos (el caso de Miajadas)

ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempos hospitales

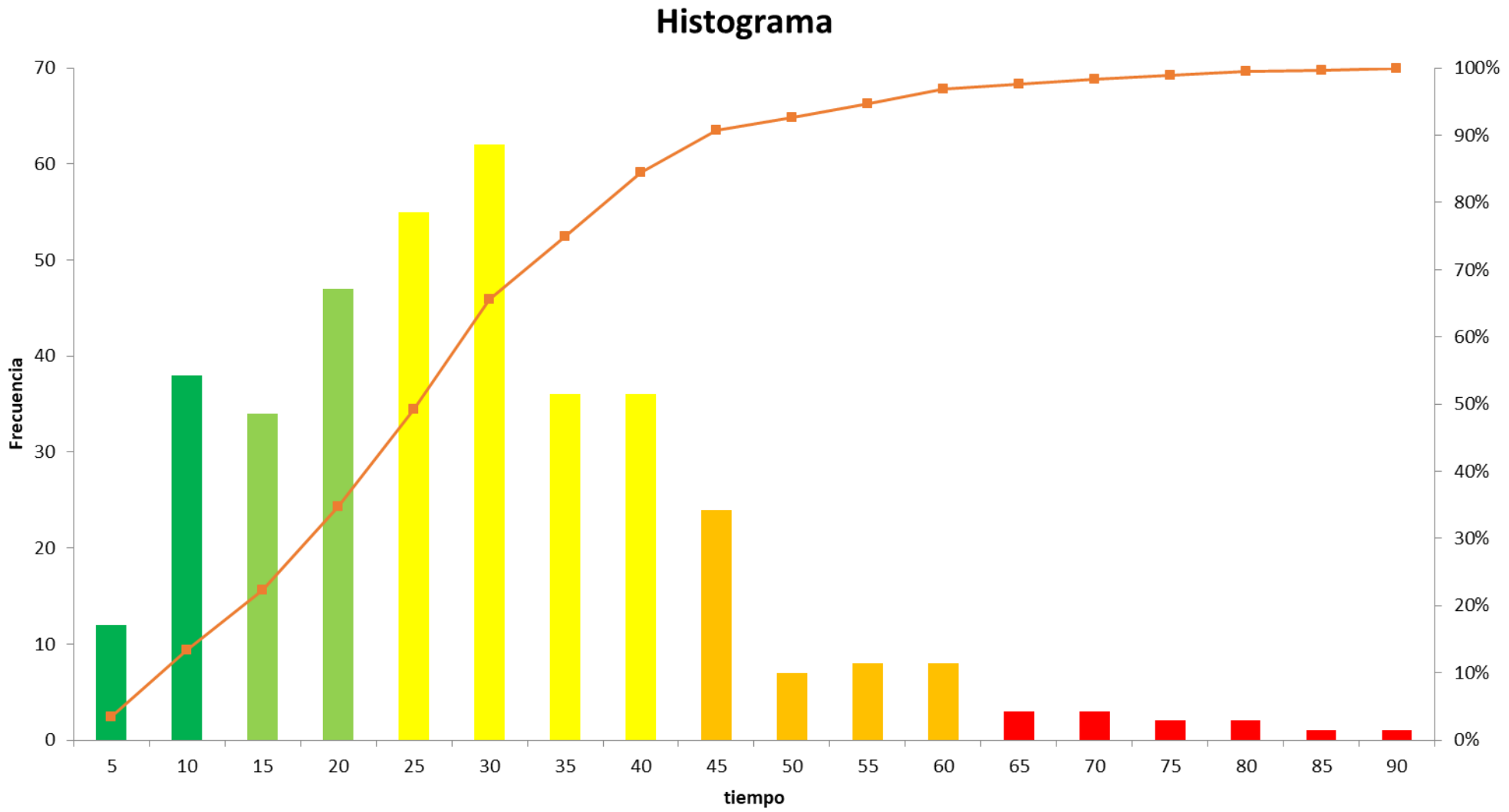


UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

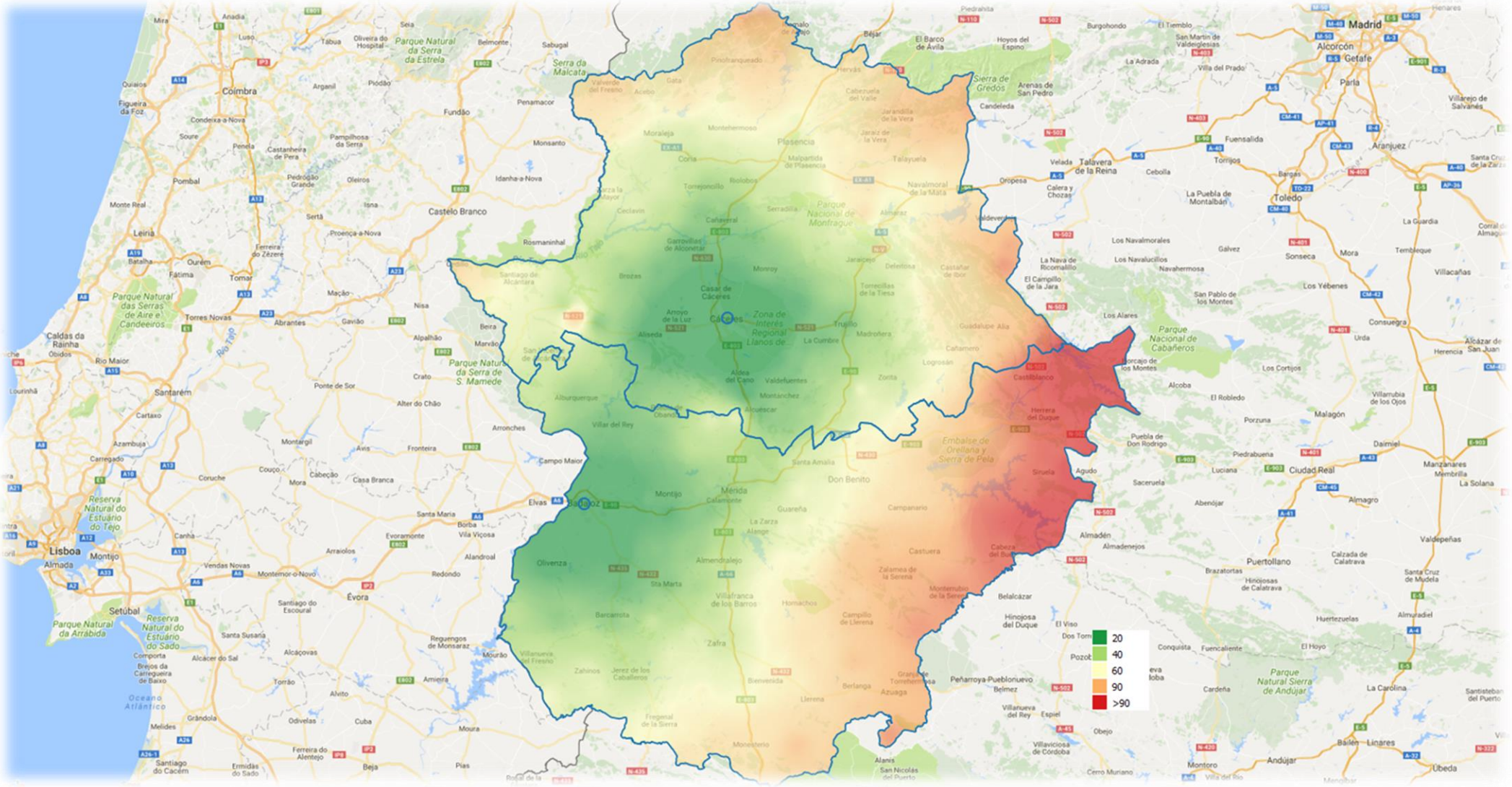
ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

Tiempos hospitales



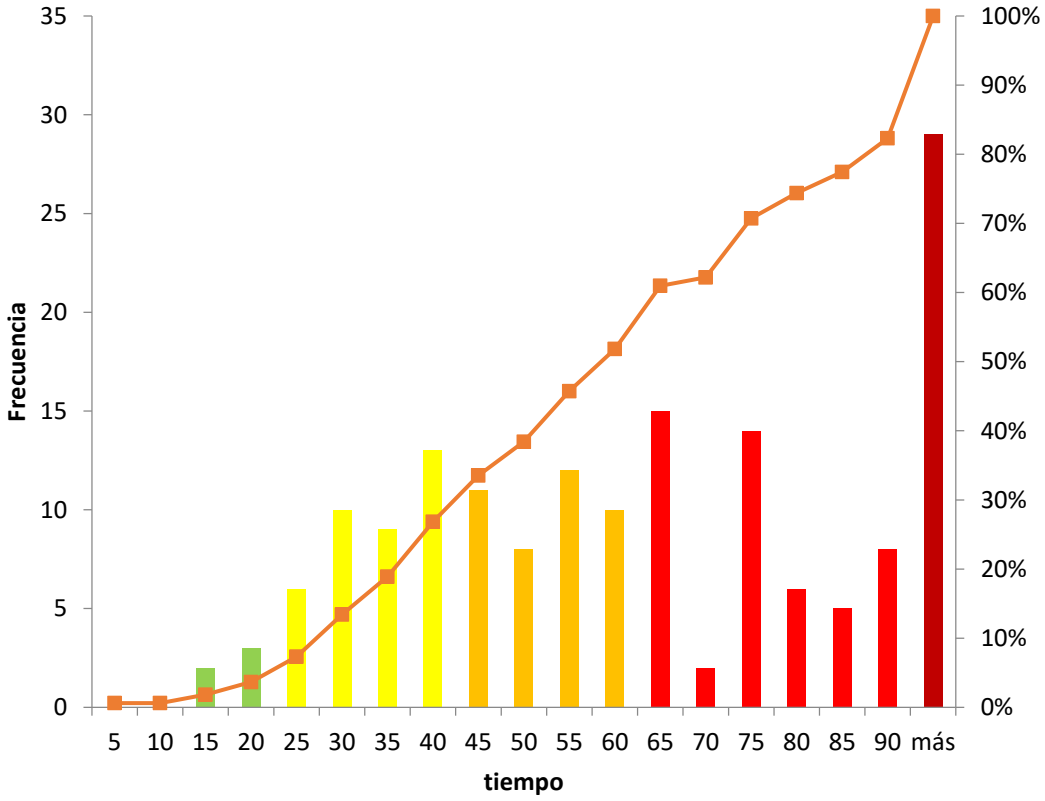
ACCESIBILIDAD REGIONAL

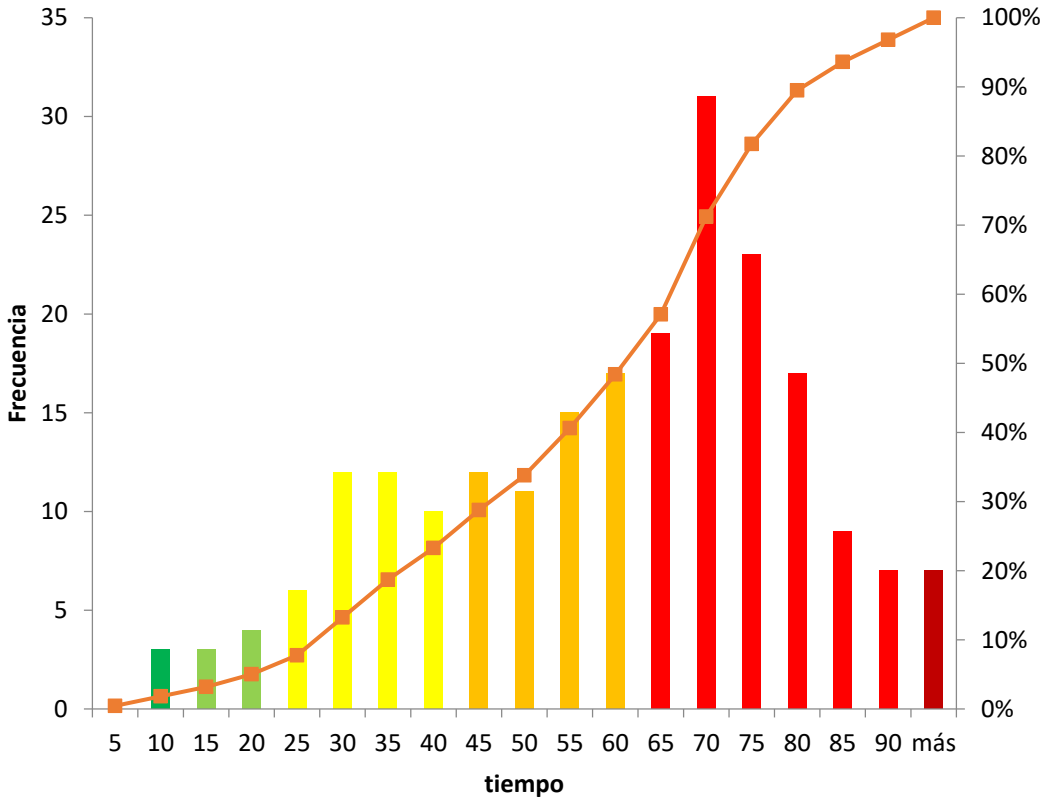
Tiempos Capitales de Provincias



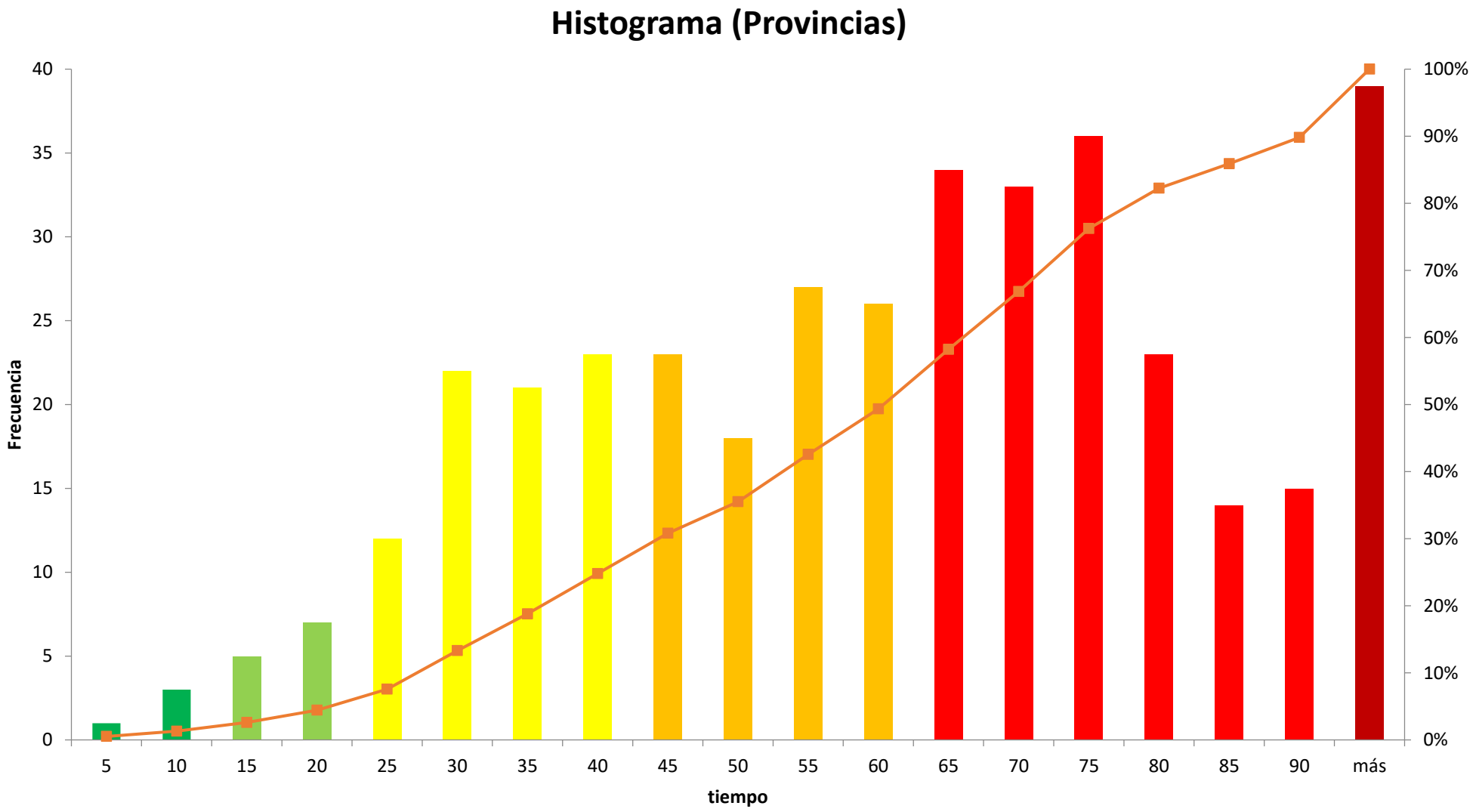
ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempos Capitales de Provincias





Tiempos Capitales de Provincias



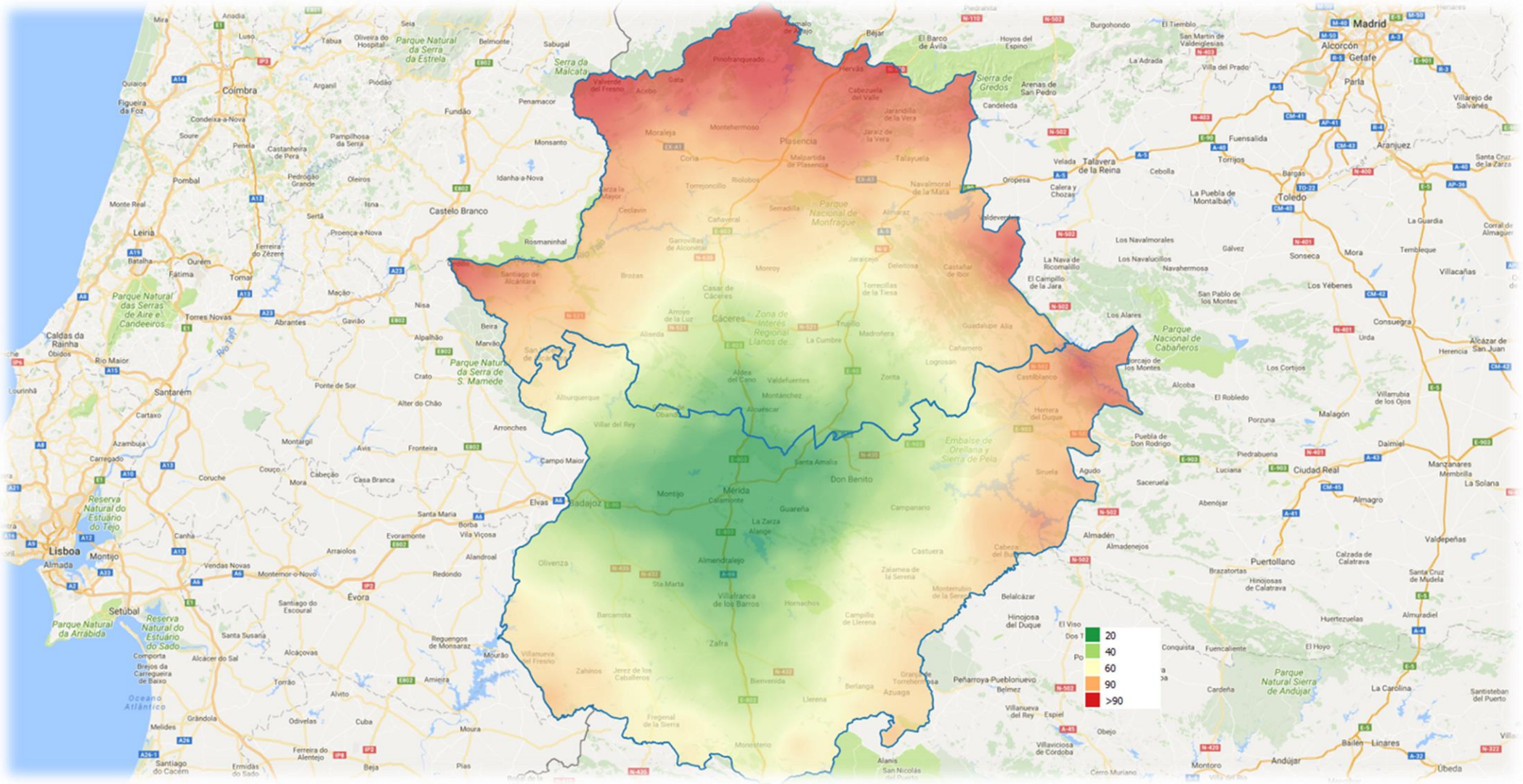
UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

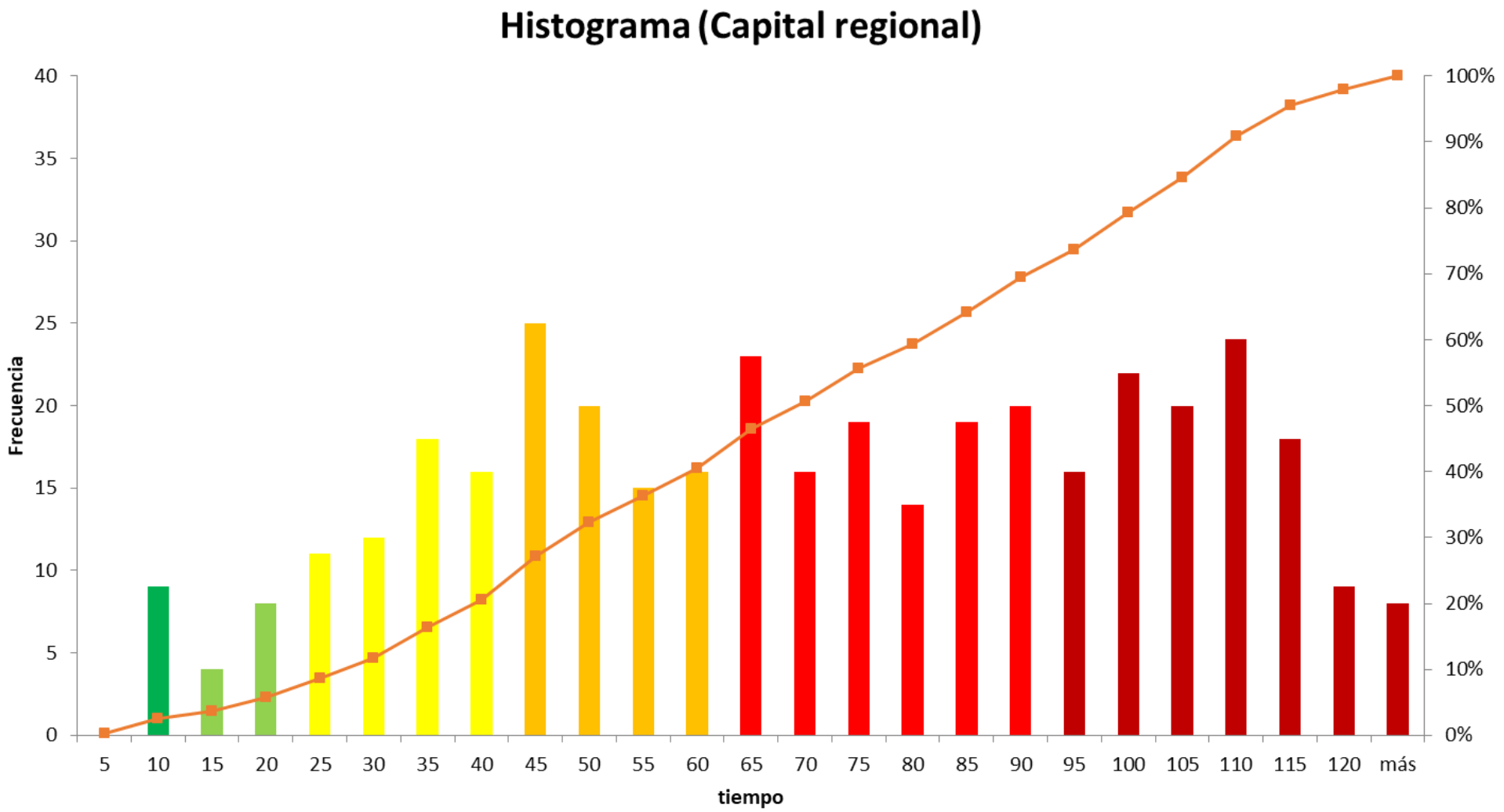
ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempo Capital Regional



ACCESIBILIDAD REGIONAL

Tiempo Capital Regional



UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

XVIII Cursos Internacionales de Verano-Otoño
DE LA UNIVERSIDAD DE EXTREMADURA

ACCESIBILIDAD TERRITORIAL Y RECURSOS ENDÓGENOS: INCIDENCIA EN LA COMPETITIVIDAD REGIONAL

CONCLUSIONES

N La zona de Extremadura con mejor accesibilidad con respecto a los municipios de España se encuentra en la ciudad de Navalmoral de la Mata.

R El 35% de los municipios extremeños se encuentran a más de 40 minutos del núcleo urbano mayor de 25.000 habitantes.

R El triángulo formado por Mérida, Cáceres y Trujillo marca la zona con mayor accesibilidad para el conjunto de la región. Triángulo claramente marcado por la existencia de las autovías A5, A66 y A58(Cáceres-Trujillo).

R El 20 % de los municipios de la provincia de Badajoz se encuentran a más de hora y media de la capital provincial, mientras que en Cáceres sólo el 4 % está a más de hora y media.