

PUNTO DE DATOS

Las regiones europeas presentan distintos niveles de competitividad

Durante los últimos diez años, el Índice de Competitividad Regional (RCI, por sus siglas en inglés) ha estado midiendo los principales factores de competitividad en todas las regiones de la Unión Europea.

Con once componentes distintos, el RCI recoge conceptos relacionados con el desarrollo sostenible, la productividad y el bienestar. Estos componentes se clasifican en tres grupos: el grupo básico, formado por aspectos facilitadores de la competitividad; el grupo de la eficiencia, que incluye los aspectos intermedios; y el grupo de la innovación, que describe los factores más vanguardistas de la competitividad.

Este índice único ofrece nuevas percepciones que los índices nacionales de competitividad no pueden captar. La última edición, publicada en la Semana Europea de las Regiones y Ciudades en Bruselas el 7 de octubre de 2019, confirma una pauta policéntrica con una variación muy amplia que caracteriza tanto a países como a regiones del mismo país. Diez años después de la crisis financiera mundial, la brecha entre el noroeste y el sudeste de la Unión Europea (UE) sigue siendo clara y visible.

Brechas con las capitales: ¿se reducen o aumentan?

El RCI siempre ha mostrado una brecha destacable entre las regiones capitalinas o metropolitanas y el resto del país. La región capitalina siempre es la más competitiva de cada país, según indica el gráfico siguiente que presenta la variación dentro de cada país en la edición de 2019 (los países están ordenados de peor a mejor según la puntuación nacional). Tres excepciones han coincidido en todas las ediciones del RCI: Italia, donde Lombardía es la mejor región; Alemania, donde

Berlín siempre ha sido superada o bien por Fráncfort, o por Oberbayern; y los Países Bajos, donde Utrecht siempre ha sido la más competitiva.

En Italia, España y Bélgica, los niveles de competitividad regional son muy diversos, pero presentan una distribución casi uniforme en todas las regiones de cada país, como muestra la altura de las barras del gráfico que incluye el 50% de las puntuaciones de las regiones de cada país. Otros países también presentan una elevada variabilidad, aunque esto se debe a la puntuación considerablemente mayor de la región de la capital en comparación con las otras regiones del país, como en Francia, Portugal y gran parte de los países nórdicos y de Europa oriental en que las regiones más cercanas a la capital son mucho menos competitivas.

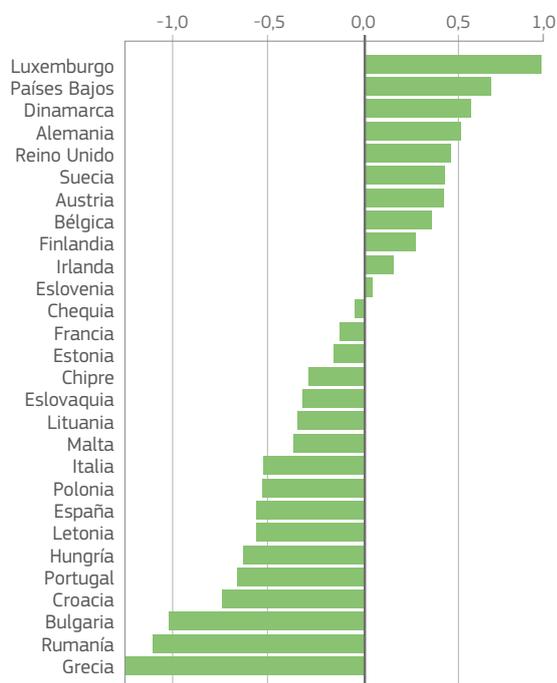
La fortaleza de las regiones capitalinas refleja la mayor capacidad de las áreas metropolitanas de funcionar como economías de aglomeración que atraen capital humano y negocios.

La pregunta es: ¿estas brechas entre la capital y el resto del país están creciendo o se pueden identificar signos de convergencia?

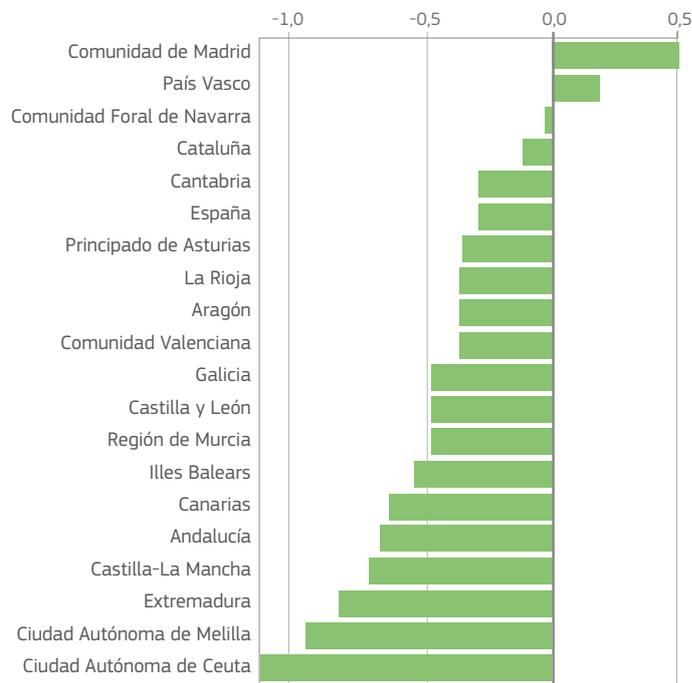
En general, se pueden observar brechas estables entre las distintas ediciones del RCI, aunque, en algunos países, las regiones que van tras las primeras se han ido poniendo al día en los últimos años.

Hacer un seguimiento de la evolución de las brechas capitalinas o metropolitanas reviste especial importancia para la política de cohesión, cuya principal misión es ayudar a que las regiones se pongan al día y reduzcan las disparidades geográficas. ■

Brecha del RCI en los Estados miembros de la UE, 2019



Brecha del RCI en España, 2013



MÁS INFORMACIÓN

Presentación completa del Índice de Competitividad Regional 2019:

https://ec.europa.eu/regional_policy/es/information/maps/regional_competitiveness/

Visión de conjunto del RCI 2019:

<https://cohesiondata.ec.europa.eu/stories/s/363v-4uq6>

Para más información sobre los datos abiertos de los Fondos EIE, siga [@RegioEvaluation](#) o consulte [#ESIFOpenData](#) en Twitter

Para un análisis por país, seleccione el país que le interesa en ambos gráficos de barras en el enlace de abajo y compare entre la región con la puntuación mejor (siempre en la parte

superior del gráfico) y las regiones que la siguen. Por ejemplo, en Francia, hay una ligera convergencia de Alsacia y Ródano-Alpes hacia la región capitalina de Isla de Francia. En cambio, en Hungría, la tendencia indica que Budapest (Transdanubio Septentrional) poco a poco se va desviando del resto del país, que se esfuerza por mantenerse.

En los gráficos interactivos, puede seleccionar el país que le interese para comparar las puntuaciones del RCI de todas las regiones de ese país entre el índice de 2013, que capta la situación socioeconómica de justo antes de la crisis económica de 2008 con las del RCI de 2019 más reciente.

¿Hay algún tema sobre el que le gustaría leer en la sección «Punto de datos» de *Panorama*?
¿Existe algún conjunto de datos que le gustaría que añadiésemos a la plataforma abierta de datos para los Fondos EIE?

Si es así, envíe un correo electrónico a: REGIO-EVAL@ec.europa.eu

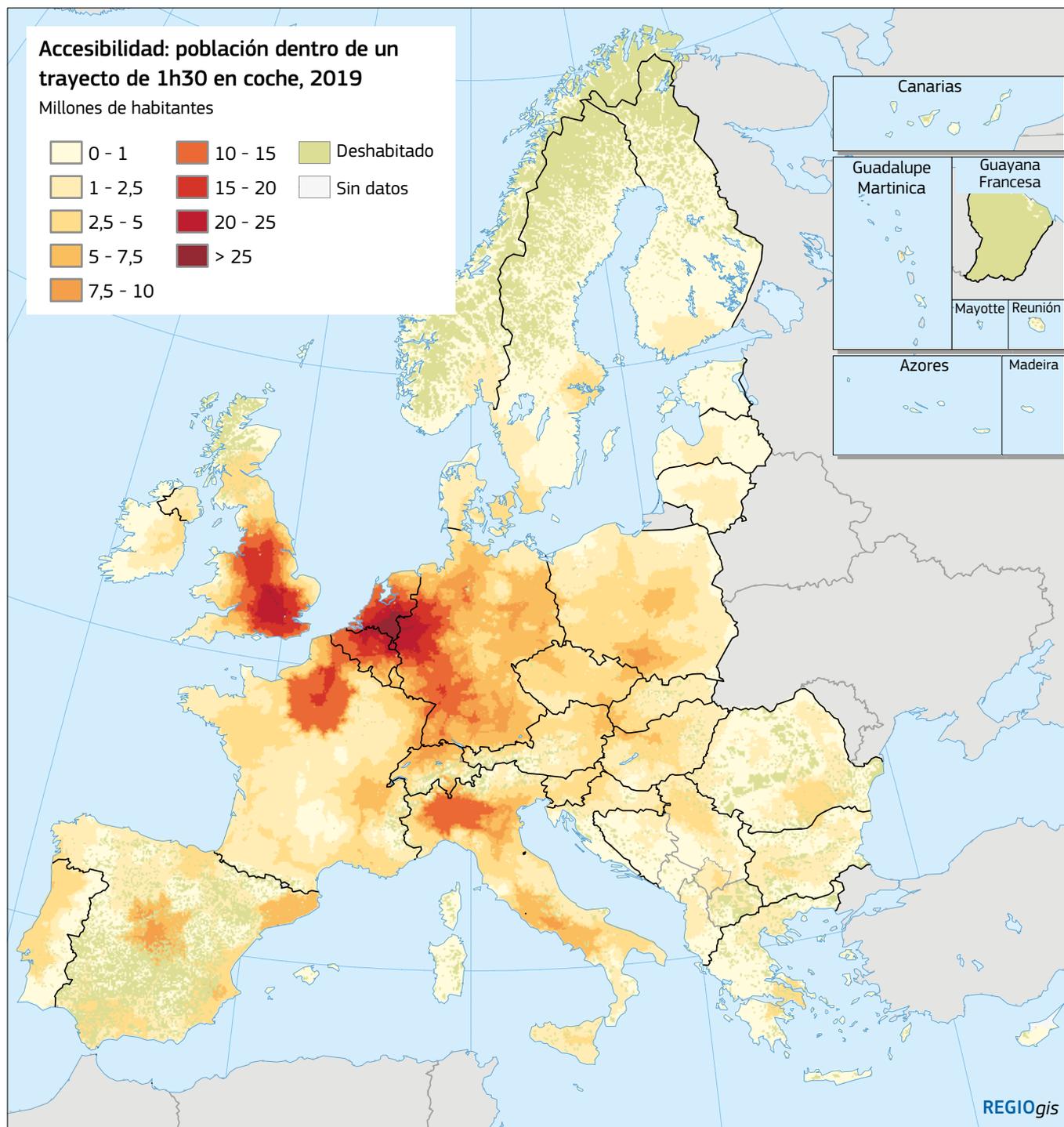
Siga el debate en TWITTER [#ESIF Opendata](#)

o suscríbese a nuestro boletín: http://ec.europa.eu/newsroom/index.cfm?service_id=788

Mapa de la accesibilidad a través de las principales redes de carreteras de Europa

El mapa siguiente muestra hasta cuántas personas se puede llegar en un trayecto de 90 minutos en coche (sin tener en cuenta los atascos). Las capitales, grandes conurbaciones y grandes ciudades de Europa presentan todos unos elevados niveles de accesibilidad. Sin embargo, estos altos niveles dependen

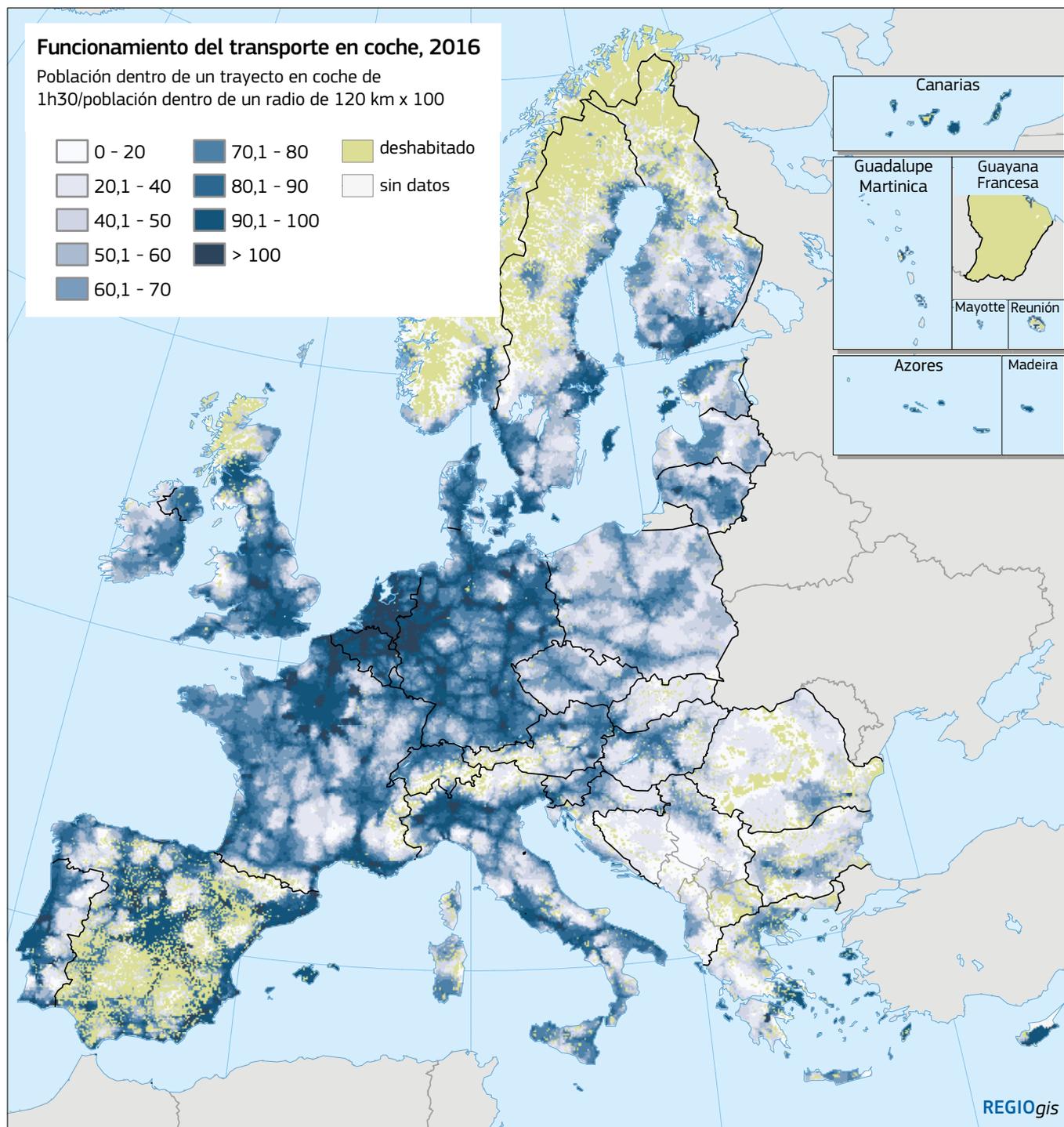
principalmente de la concentración espacial de la población y mucho menos de la calidad y cantidad de infraestructuras de carreteras. Si muchas personas viven cerca, una ubicación puede tener un elevado nivel de accesibilidad incluso si posee una infraestructura de carreteras relativamente pobre.



El mapa muestra la media ponderada de población por celdas de 5x5 km para una mejor visualización. El análisis se llevó a cabo por celdas de 1x1 km.
Fuentes: REGIO-GIS, Eurostat, JRC, TomTom, IGN-F

Para identificar los lugares que poseen una buena infraestructura de carreteras, el mapa siguiente muestra dónde las personas pueden llegar fácilmente hasta la población cercana. La puntuación igual o superior a cien es muy buena. Esto significa que, en un trayecto en coche de 90 minutos, una persona puede llegar hasta por lo menos el mismo número de personas que viven en un radio de 120 km. En este mapa, la principal red de autopistas de Europa occidental destaca

claramente. En la Unión Europea oriental, los resultados de las carreteras son muy inferiores, incluso alrededor de las capitales y principales ciudades. En general, las zonas rurales presentan una puntuación inferior en el transporte por carretera, a pesar de contar con una longitud de red de carreteras por residente muy superior a la de las ciudades. La población dispersa de las zonas rurales hace que resulte muy caro proporcionar acceso a las carreteras de alta velocidad. ■



El mapa muestra la media ponderada de población por celdas de 5x5 km para una mejor visualización. El análisis se llevó a cabo por celdas de 1x1 km. Fuentes: REGIO-GIS, Eurostat, JRC, TomTom, IGN-F