

El Informe Draghi y la industria turística

Jaime Terceiro Lomba

Real Academia de Ciencias Morales y Políticas

12 de noviembre de 2024

Cuando empecé a escribir estas páginas me vino a la memoria el final del discurso de recepción de nuestro compañero Rafael Repullo del pasado 18 de julio. Allí citaba al nobel *Friedrich von Hayek* cuando aconsejaba, incluso a los laureados, que nunca debían exceder en pronunciamientos públicos los límites de su competencia. Tenía la impresión entonces de estar incumpliendo tan recomendable “juramento de humildad”. Y de sensatez, añadiría ahora.

En efecto, no creo tener competencia específica alguna ni en la política económica europea, y subrayo la palabra política, ni en el tan relevante sector económico que representa la industria turística en Europa y, especialmente, en España. Pero como se deduce del título, de ambas materias voy a tratar a continuación.

Como es bien sabido, la Comisión Europea encargó a Mario Draghi un informe cuya redacción final lleva por título *El futuro de la competitividad europea*. Tras un año de trabajo, fue presentado en el Parlamento Europeo el pasado 17 de septiembre. El encargo cristalizó en un documento con dos partes: la parte A, de 69 páginas, define la estrategia de competitividad para Europa y la parte B, de 328 páginas, contiene aspectos más específicos en considerable detalle y presenta un amplio conjunto de recomendaciones. A este informe han contribuido un apreciable grupo de instituciones y empresas y, también, destacados académicos, entre los que cabe resaltar el reciente y último nobel de economía, el profesor Daron Acemoğlu.

Desde luego, pocas personas podrían llevar a cabo tal encargo con la autoridad, experiencia y conocimiento del profesor Draghi. Cabe recordar que fue presidente del Consejo de Ministros de Italia desde 2021 hasta 2022 y, sobre todo, que fue presidente del Banco Central Europeo desde noviembre de 2011 hasta noviembre de 2019. Famosa es ya su expresión de *whatever it takes* contenida en su discurso del 26 de julio de 2012, en plena crisis de deuda soberana, cuando anunció que «el BCE está dispuesto a hacer lo que sea necesario para preservar el euro. Y créanme, será suficiente». Aquellas palabras supusieron un punto de inflexión en la crisis de la eurozona que, literalmente, salvaron el euro. También fue gobernador del Banco de Italia, director ejecutivo del Banco Mundial y vicepresidente de Goldman Sachs. Se

doctoró en el Massachusetts Institute of Technology (MIT) y fue profesor de la Universidad de Florencia.

Puede afirmarse, sin duda alguna, que nunca un informe tan ambicioso sobre un problema tan candente y crucial —no solo para el futuro de Europa, sino también para su mera supervivencia—, fue acogido por analistas, prensa especializada, académicos y políticos con tan alto nivel de aceptación. Cuestión distinta es la dificultad que, dada la situación actual de la Unión Europea (UE), puede encontrar su implementación. Sobre esto volveré, brevemente, más adelante. Esperemos que, una vez más, no caigamos en la llamada “maldición de Juncker”, presidente de la Comisión Europea desde 2014 hasta 2019, cuando afirmó «Sabemos lo que hay que hacer, pero no sabemos cómo ser reelegidos después de hacerlo».

Llegados a este punto quisiera justificar el título y contenido de mi intervención. Son tres las razones: la primera es que, aunque no todo lo que dice el *Informe Draghi (ID)* se dice por primera vez, su contenido es el diagnóstico más completo y actualizado sobre los problemas —y sus soluciones— que la UE tiene para mantener su inigualable equilibrio de libertad, progreso económico y cohesión social; la segunda viene dada al reparar en el hecho de que la industria turística representa una actividad económica muy relevante en la UE y, en particular, en España es nuestro principal sector productivo tanto en términos de PIB como de empleo; y la tercera, porque cabría pensar que tan notable sector económico tendría algo que ver con la competitividad de la economía europea y, desde luego, con la de la española. Por eso podría llamar la atención que en este espléndido informe no se haga mención significativa alguna a dicho sector.

Tal como reconoce la UE, la industria turística, en el sentido estricto del término (proveedores tradicionales de vacaciones y servicios turísticos), está compuesta por 2,3 millones de empresas, principalmente pequeñas y medianas empresas, que emplean a unos 12,3 millones de personas. Lo que supone que esta industria es una actividad económica importante en la UE, ya que representa el 10 % de su PIB y tiene un amplio impacto en el crecimiento económico, el empleo y el desarrollo social. En España las estimaciones más recientes nos dicen que en este año 2024 representará el 15 % del PIB, y en el pasado año 2023 fue responsable del 28 % del empleo creado en nuestra economía.

Pues bien, siendo esto así, un sector tan destacado de la economía europea, especialmente en los países mediterráneos y Portugal, solo se menciona un par de veces a lo largo de las 400 páginas del *ID*. Y no se hace de manera directa, sino simplemente cuando se considera la competitividad del sector del transporte como un elemento cardinal para otras actividades económicas como

la logística o la turística. Llama la atención que en el detenido recuento y análisis de sectores clave que se hace para fortalecer la competitividad de la economía de la UE no haya vestigio alguno del sector turístico. Trataré de argumentar el porqué de esta ausencia.

Aunque la respuesta breve podría ser la siguiente: el *ID* trata de los sectores económicos del futuro y su propósito es analizar la estrategia que la UE debe seguir para incorporarse a ellos. Y como es bien sabido, la industria turística genera mayoritariamente empleos con un bajo nivel de especialización y un alto grado de temporalidad, lo que da lugar a una baja productividad, que en algunos países llega a ser la mitad que en el resto de los sectores de la economía.

Así pues, en mi intervención de hoy me propongo tratar de profundizar algo más en el *ID*, y desde él hacer algunas consideraciones sobre la industria turística en general y, en particular, sobre la española. Creo que este ejercicio puede tener algún interés, especialmente para el presente y el futuro próximo de nuestro desarrollo económico y social, ya que hay que tener en cuenta que es nuestro principal sector productivo, a una distancia apreciable del segundo, que es el sector del automóvil.

Draghi constata que ha llegado a su término la situación por la que la UE disponía de energía barata para su industria procedente de Rusia, de mercados abiertos para la exportación en China y de la protección en materia de seguridad que nos proporcionaba EE. UU. También que el crecimiento económico en Europa se ha desacelerado y, como consecuencia, se ha abierto una significativa brecha entre la UE y EE. UU. De tal manera que en términos per cápita, el ingreso disponible real ha crecido en EE. UU. casi el doble que en la UE desde el año 2000.

Resalta, también, la situación demográfica de la UE. Por ejemplo, en la última década su población ha permanecido prácticamente estancada; por consiguiente, para crecer hay que apoyarse en un aumento de la productividad, y su evolución es tan deficiente que con la tasa de crecimiento de los últimos años a duras penas se mantendría el PIB constante en las próximas décadas.

La UE perdió en gran medida la revolución digital liderada por internet y las ganancias de productividad que trajo consigo. De hecho, la brecha de productividad entre la UE y EE. UU. desde el año 2000 se explica esencialmente por el sector tecnológico. La UE sigue siendo débil en las tecnologías emergentes que, sin lugar a dudas, son aquellas que impulsarán el crecimiento futuro. Las empresas europeas están especializadas en exceso en tecnologías maduras donde el potencial de avances es limitado.

Se ha destacado singularmente que el *ID* plantea lo que toda política industrial moderna debe contener: una combinación de acciones horizontales y verticales. Las horizontales establecen las condiciones marco adecuadas para la inversión, tanto pública como privada, y las verticales abordan la solución de problemas sectoriales concretos.

Son cuatro las acciones horizontales principales: la primera es la que conduce a implementar plenamente el mercado único; la segunda exige una mejor coordinación de la política industrial, de competencia y comercial; la tercera se refiere a la financiación, incluido el esquema de endeudamiento necesario de la UE, y a la movilización de los recursos necesarios para asumir las enormes inversiones que se necesitan para poner en pie determinados bienes públicos europeos, tales como ciertas innovaciones de vanguardia y redes eléctricas transfronterizas; finalmente, la cuarta es fortalecer una política industrial que conduzca a superar los tradicionales —y persistentes en el tiempo— planteamientos fragmentados que impiden a la UE obtener las necesarias economías de escala y una mayor influencia en el mercado global.

En cuanto a las políticas verticales, el *ID* trata, a mi entender, de una manera muy realista y didáctica la conocida disyuntiva entre descarbonización, competitividad y seguridad. Para ello sugiere evitar medidas drásticas que conduzcan a que uno de estos objetivos prevalezca sobre los otros dos. Así, rechaza con convicción emular el enfoque de EE. UU., que excluye sistemáticamente los productos y la tecnología china en la adopción de energías limpias. Una decisión de esta naturaleza comportaría una transición europea más difícil y costosa. En este sentido el *ID* hace un planteamiento más pragmático e individualizado para cada tecnología, dependiendo del nivel de desarrollo de sectores industriales concretos.

A título de ejemplo, en el campo de los paneles solares —en el que, por inexplicables razones, la UE no tiene una ventaja comparativa— sugiere la importación desde los países que sean más competitivos para poder, de esta manera, aprovechar las ingentes subvenciones que sus industrias han recibido. Y lo propone bajo el criterio básico, por razones de seguridad de suministro, de diversificar los países de procedencia. Por el contrario, en el caso de las turbinas eólicas —en el que la UE tiene ventajas comparativas— propugna un decidido apoyo a este tipo de industrias claramente innovadoras y con un fuerte potencial de crecimiento.

El detalle de las propuestas se extiende a todo un conjunto de sectores tales como el de la energía, los intensivos en energías fósiles, los de energía renovable, las materias primas básicas, el automóvil, el farmacéutico, los transportes, el aeroespacial y aquellos que involucran alta tecnología, como

redes de alta velocidad y capacidad, semiconductores y computación e inteligencia artificial.

Sobre el tipo de recomendaciones que el *ID* contiene siempre está presente la definición de determinadas políticas comerciales, incluyendo en su caso la aplicación de aranceles, que aseguren a la industria de la UE una cierta igualdad de condiciones y, sobre todo, la coordinación, homogeneización y simplificación de normas y principios reguladores de la actividad económica. Nada distinto, por otra parte, a la estrategia seguida por otros bloques competidores. De hecho, se reconoce la capacidad innovadora de la UE, y destaca, para evidenciarla, que más de un tercio de sus llamados “unicornios” corporativos (*startups* cuya valoración alcanzó los 1.000 millones de dólares sin haber salido aún a bolsa) se trasladan al extranjero, principalmente a los EE. UU., debido a barreras regulatorias, financieras y de profundidad de mercado.

También el *ID* cuantifica las necesidades de inversión pública y privada, que son enormes. Estima que la proporción de inversión, pública y privada, tendrá que aumentar alrededor de cinco puntos porcentuales del PIB hasta niveles que no se habían visto desde los años 60 y 70, y que, como condición imprescindible, requiere el desarrollo de un mercado de capitales de la UE y completar el proceso de unión bancaria.

Vale la pena al hablar de la factibilidad de incorporar financiación privada a este tipo de propuestas —y al escepticismo que la rodea— traer aquí lo que Enrico Letta puso de manifiesto en su informe sobre el mercado único europeo del mes de abril del presente 2024. En él recuerda que los países de la UE tienen una extraordinaria capacidad de ahorro privado que alcanza los 33 billones de euros y que, infortunadamente, no se ha sabido, ni se sabe, encauzar hacia la financiación de proyectos estratégicos comunes. Y al mismo tiempo resalta la paradoja de que alrededor de 300.000 millones de euros de ahorro de las familias europeas salen cada año hacia otros mercados, fundamentalmente el de EE. UU.

Sería deseable, como así se lo ha propuesto su presidenta, que la Comisión Europea utilice el *ID* como una hoja de ruta para el próximo mandato de cinco años. Como ha escrito el historiador económico y profesor de la Universidad de Columbia Adam Tooze:

Defender el statu quo, como propugnan los conservadores europeos tanto en la política industrial como en la fiscal, no ofrece ninguna seguridad, sino solo una receta para un mayor declive relativo y una mayor dependencia de la innovación tecnológica procedente de Estados Unidos y China.

Opinión que involucra esencial y directamente a Alemania, siempre reticente a este tipo de propuestas y a su financiación. Y ya se sabe que hablar de la economía de la UE sin hablar de Alemania es como hablar de la actual economía de EE. UU. sin hablar de California y Texas. No obstante, parece que algo está cambiando y, a mi juicio, en la dirección correcta. Un ejemplo de lo que digo puede ser la conferencia que hace un mes, en octubre de este 2024, pronunció Isabel Schnabel, miembro del Comité Ejecutivo del Banco Central Europeo, en memoria de Walter Eucken, eminente economista alemán cuyo nombre está estrechamente relacionado con la llamada “economía social de mercado”.

En definitiva, el *ID* es profundamente europeísta y resultado de una alta capacidad técnica y también de un extenso conocimiento de las instituciones de la UE. A pesar de todo, a nadie se le ocultan las dificultades de llevarlo total o incluso parcialmente a la práctica.

Merece la pena, para terminar esta parte de la exposición, reparar en un párrafo del *ID*. Está en la parte general, la parte A, y en el epígrafe titulado: *Preservar la inclusión social*. Allí se puede leer lo siguiente:

Si bien la UE debería tratar de acercarse al ejemplo de EE. UU. en términos de crecimiento de la productividad e innovación, debería hacerlo sin los inconvenientes del modelo social estadounidense. Como se ha señalado anteriormente, EE. UU. ha superado a la UE debido a su posición más sólida en tecnologías de vanguardia, pero todavía presenta mayores tasas de desigualdad. Un enfoque europeo debe garantizar que el crecimiento de la productividad y la inclusión social vayan de la mano.

Es sabido que la extrema desigualdad está ligada a la polarización y al conflicto. Además, es un indicador de bajos niveles de movilidad social y ausencia de igualdad de oportunidades.

Todos tenemos que ser conscientes del importante reto que la UE tiene por delante. Como en algún escrito reciente ha señalado el académico electo Josep Borrell, no cabe establecer paralelismo alguno entre este reforzamiento de la UE que propone el *ID* y el camino seguido por EE. UU. para llegar a su situación actual. Las diferencias vienen de lejos. Los EE. UU. reunieron antiguas colonias británicas, relativamente homogéneas desde el punto de vista cultural, que solo tenían unas décadas de existencia previa. La construcción europea, y la profundización en ella, implica el acercamiento de Estados que, en muchos casos, tienen siglos de historia, cuyas raíces lingüísticas y culturales son diversas, aunque tengan una base común, y que, en particular, han pasado gran parte de este tiempo guerreando entre sí y de manera especialmente brutal durante el siglo pasado.

No cabe calificar, por tanto, como numerosos analistas hicieron, la decisión de la UE de mutualizar la deuda de 750.000 millones de euros para hacer frente a la pandemia del coronavirus como un “momento hamiltoniano” en recuerdo de Alexander Hamilton, quien fue el primer secretario del Tesoro de los EE. UU. En este cargo consiguió articular, en 1790, un acuerdo sobre la mutualización de las deudas heredadas de la guerra, pero sobre todo también logró que se reforzaran las competencias y los recursos, en particular fiscales, atribuidos al Tesoro federal. Está claro que la creación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia ha sido un punto de inflexión decisivo para la UE, pero dista mucho de ser un momento hamiltoniano.

Como decía Jacques Delors, el proyecto europeo es una construcción *sui generis*, sin equivalente hasta la fecha. Solo si la entendemos así, y evitamos hacer paralelismos con tal o cual experiencia ajena del pasado o del presente, conseguiremos realmente avanzar. La UE tiene que construir su propio camino. Y el *ID* señala cómo buscar juntos soluciones innovadoras y ambiciosas, y hacerlo, como literalmente se señala, sin los inconvenientes del modelo social estadounidense.

Hasta aquí he considerado oportuno llegar para poder hacer algunas reflexiones sobre la industria turística en Europa, con especial referencia a España.

El columnista del *Financial Times* (*FT*) Janan Ganesh escribió un original artículo el 15 de junio del presente 2024 en el que describe e ilustra lo que él llama la “trampa del turismo en Europa”. Dice que nuestro continente recibe tan desmesurada atención como destino turístico que no le permite reconocer que su irrelevancia actual en el nuevo escenario económico, social y político del mundo crecerá incesantemente en las décadas próximas. Añade que, de seguir por estos derroteros, este será el primer siglo en el que Europa no tendrá influencia significativa alguna. Todavía —afirma— en el siglo XX, el de la preponderancia de lo “americano”, Europa aún tenía algo que decir, y lo dijo, en importantes desarrollos tecnológicos o en la introducción de nuevos paradigmas científicos y económicos, por ejemplo, de la mano de Einstein y Keynes.

Pero lo cierto es, como señala Ganesh, que en el presente siglo Europa ya ha acumulado un apreciable retraso tecnológico respecto a actores tan relevantes como EE. UU. y China, que, entre otras razones, dificultará la consolidación del modelo económico y social que caracteriza al proyecto europeo. Esta es la situación que Draghi llega a calificar en su informe como “reto existencial”, a quien hay que reconocer que algo sabe de retos de esta naturaleza.

Aunque parezca paradójico, esta previsible falta de relevancia y progresivo declinar de Europa en el mundo coincide con la preferente popularidad que ha adquirido, y que va en aumento, como el área geográfica elegida para ser visitada y disfrutada. Su incomparable modelo económico y social, su diversa y atractiva geografía y, en fin, su historia y su ingente patrimonio cultural así lo justifican. Como se ha dicho, en la UE en su conjunto la industria turística representa el 10 % del PIB y en España este 2024 alcanzará una cifra próxima al 15 %.

Pues bien, son muy pocos los países desarrollados, quizás el único sea Nueva Zelanda, fuera del ámbito de la UE, que superan para su industria turística la cifra del 3 % del PIB. Se entiende por países desarrollados aquellos que ocupan los 60 primeros lugares en la clasificación por su índice de desarrollo humano, de acuerdo con la definición elaborada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. Este índice está compuesto, básicamente, por la esperanza de vida, el nivel educativo y la renta per cápita.

Como las cifras ponen de manifiesto, los países de la UE tienen predilección por ellos mismos, representada por el turismo intracomunitario, pero también despiertan igual demanda por parte de otros países, explicada por el turismo internacional, que crece a tasas mayores que el intracomunitario. A la UE llega algo más de la mitad del turismo internacional.

Esta situación de “admiración” hacia Europa no solo se concreta en una importante contribución a su crecimiento económico, sino también, como se señala en el citado artículo del *FT*, en hechos tales como que cuando uno de esos ricos países árabes y “amigos” de Occidente quiere lavar su imagen de autócrata compra equipos como el Paris Saint-Germain o el Manchester City, y no como Los Angeles Lakers o los Chicago Bulls. O cuando la emergente clase pudiente china quiere aparecer como tal lo hace adquiriendo productos de la multinacional francesa LVMH, que representa, por definición, el lujo y la exclusividad europea en marcas tales como Christian Dior o Louis Vuitton. Eligen mayoritariamente bienes de esta procedencia y no sus equivalentes americanos. Estamos, en cierta medida, ensimismados en lo que fuimos y en lo que nos admiran. Y esta no es una actitud sensata, ya que conduce a la debilitación y a un progresivo declinar.

Desde luego, haríamos mal en no monetizar este “prestigio” y en no potenciar la parte más competitiva de la industria turística. Pero la pregunta relevante es si debemos concentrar una parte tan significativa de inversiones y, sobre todo, de recursos humanos, que cada año va en aumento, en una industria que se caracteriza, en términos agregados, por una baja productividad y por un empleo tan joven como poco cualificado. Sobra decir que dentro de los países

de la UE esta cuestión es tanto más significativa cuanto mayor es esta industria en su economía, tal y como sucede en el caso de España.

La industria turística genera, como gran parte de las actividades económicas, una variedad de externalidades¹ negativas que, en mi opinión, a diferencia de otros sectores, no están bien internalizadas. A este problema me referiré más tarde. Por el momento solo quisiera resaltar que el destacado apoyo que el turismo representa para el crecimiento de nuestras economías puede conllevar algunos incentivos perversos.

No es esta una situación desconocida en los procesos de desarrollo económico. De hecho, tiene muchas similitudes con la que se conoce como la “maldición de los recursos naturales”. Hay abundante evidencia empírica que pone de manifiesto que la gran mayoría de los países con gran riqueza de recursos naturales —los relacionados con la energía fósil y ciertos minerales— han tenido un desarrollo económico y social muy pobre.

El denominador común de todos ellos es una pobre gobernanza en el proceso de extracción de las rentas que generan esos recursos naturales y, también, una degradación de los espacios naturales y contextos sociales en los que tienen lugar.

Al fin y al cabo, las energías fósiles y determinados tipos de minerales no son tan diferentes a ciertos espacios naturales, ciudades y monumentos que son el producto básico de la industria turística. Ambos son escasos —de ninguno de ellos se puede fabricar más— y también están concentrados en determinadas áreas geográficas.

Pero, además, una singularidad de espacios naturales y una riqueza arquitectónica y cultural tan inmensa como la europea y, en particular, la española puede crear una trampa económica, por el importante crecimiento económico que generan. Cuando una sola industria y aquellas con las que interacciona atraen una parte tan sustancial del capital humano —especialmente el joven y poco cualificado— y también del capital financiero de una economía, pueden desplazar la inversión en otros sectores, impidiendo en última instancia la diversificación sectorial y menoscabando la competitividad general.

¹ Existen externalidades cuando no todos los costes o los beneficios de una actividad pueden ser asignados exclusivamente a su titular y, por tanto, este puede no tenerlos en cuenta a la hora de tomar decisiones sobre la asignación de sus recursos. Generalmente, la presencia de externalidades da lugar a que el equilibrio que se alcanza en el marco de un sistema competitivo no sea óptimo. Así, las ineficiencias surgen porque, al considerar exclusivamente sus propios costes, el productor del bien que genera la externalidad produce una cantidad de este bien inferior, en el caso de externalidades positivas, o superior, en el caso de externalidades negativas, a la que correspondería a la situación óptima.

Alguna evidencia empírica hay al respecto. Un reciente trabajo de Giuseppe Di Giacomo —de la Universidad de Lugano— y de Benjamin Lerch —del Ministerio de Finanzas suizo— demuestra que el crecimiento de la actividad turística en Italia entre 2010 y 2019 redujo la demanda de educación, lo que resultó en menores tasas de matriculación y finalización de estudios. Existen también trabajos que demuestran que el abandono escolar temprano dificulta la movilidad laboral futura de las personas, sobre todo cuando las nuevas oportunidades de trabajo se encuentran en lugares con un coste de vida más alto; véase Diamond y Moretti (2024). Como recientemente se afirmaba en *The Economist*, a los 18 años puede ser atractivo trabajar como camarero sirviendo pizzas en la plaza de San Marcos en Venecia —o en la Rúa do Vilar de Santiago de Compostela, añado yo—, para así poder conseguir una cierta autonomía económica; pero esa misma persona con 40 años puede echar de menos no haber aprovechado aquellos años para incrementar su formación y capacitación profesional.

Un fenómeno análogo hemos vivido en España cuando la tasa de abandono escolar llegó a ser el 32 % en el año 2008, que fue el zenit de la burbuja inmobiliaria, que se había empezado a formar en el año 1996 sobre la base de un disparatado crecimiento de la deuda privada. En el año 2014 esta tasa se había reducido al 22 %, y la causa principal de tan drástica reducción fue, básicamente, el final de nuestros excesos inmobiliarios. En esta nueva situación ya no había un entorno de salarios aceptables para empleos de bajos niveles educativos que incentivara a los alumnos a abandonar de modo prematuro su formación para incorporarse al sector de la construcción. Esta es parte de la trampa económica que crean sectores intensivos en empleos de baja cualificación como es el caso del turismo.

Es bien sabido que el Plan de Estabilización del año 1959 representó un cambio de rumbo drástico en el modelo de desarrollo económico de entonces con el abandono de la autarquía y la liberalización de la economía. Este proceso supuso un notable freno de la producción española que provocó un incremento muy notable de la emigración, fundamentalmente hacia Europa, con las consiguientes y muy altas cifras de remesas de cientos de miles de españoles. Este proceso ayudado por un despegue de la inversión extranjera y por el comienzo de la llegada del turismo de masas a España condujo a que, hasta la crisis del petróleo de 1973, la economía creciera a un ritmo anual medio cercano al 7 % y consolidara una amplia clase media.

Desde entonces el turismo es un sector clave en nuestro proceso de crecimiento y representa, como se ha dicho, nuestro principal sector productivo. También desde entonces su peso en nuestra economía no ha dejado tendencialmente de aumentar hasta tal punto que instituciones muy representativas del sector, como el Consejo Mundial de Viajes y Turismo

(WTTC, por sus siglas en inglés) indican que en el año 2030 llegará al 17 % del PIB, cuando a final del presente año podrá alcanzar ya el 15 % del PIB. En el actual 2024 se prevé que el PIB turístico crezca alrededor del 5 %, aproximadamente el doble de la economía en su conjunto

Además, la actividad turística genera un claro efecto arrastre en otros sectores económicos tales como el de alimentos y bebidas, el del comercio y el inmobiliario, entre otros. El servicio de estudios del Banco de España afirma que por cada euro adicional que se factura en las ramas de turismo se facturan dos euros adicionales en el conjunto de ramas de la economía. Por otra parte, también es conocido que la industria turística presenta unos niveles de productividad y de innovación inferiores a la media nacional, quizá como consecuencia de que tiene la mayor concentración de empleados jóvenes (de 15 a 24 años) y de baja cualificación, con un alto grado de temporalidad y actividad a tiempo parcial. En España la tasa de empleo joven, en esta industria, casi triplica la del resto de los sectores de la economía e igual sucede con la temporalidad. También en ella hay una mayor preponderancia de las pequeñas y medianas empresas que en el resto de la economía; véase Gavilán (2004).

Como pone de manifiesto la organización intergubernamental de la ONU en materia de turismo, que cuenta con 160 estados miembros y está radicada en Madrid (ONU Turismo), el turismo genera directa e indirectamente un aumento de la actividad económica no solo en los lugares visitados, sino también en los no visitados, fundamentalmente debido a la demanda de bienes y servicios que deben producirse y proveerse. Así pues, se debe distinguir entre la “contribución económica” del turismo, que se refiere al efecto directo del turismo y que se puede medir mediante la Cuenta Satélite de Turismo, y el “impacto económico” del turismo, concepto mucho más amplio que engloba los efectos directos, indirectos e inducidos del turismo, y que con frecuencia se estima no siempre con el rigor deseable haciendo una serie de supuestos muy *ad hoc*. Puesto que las cifras que aquí manejaremos están tomadas de la Cuenta Satélite, hay que señalar que el “impacto económico” de la actividad turística es superior al que ellas expresan.

Llegados aquí vale la pena hacer algunas consideraciones sobre la “manera de crecer” que tiene la economía española. Como en alguna otra ocasión ya he señalado, tengo el convencimiento de que a muchas variables económicas y sociales, por ser de difícil medición o interpretación, no se les da la importancia que debieran tener. Pienso que esto es lo que sucede cuando no reparamos en la muy deficiente evolución de nuestra productividad, preocupados, meramente, por el proceso de crecimiento de nuestra economía y por la creación de empleo. Nos sucedió en el período de crecimiento de los años 1996 a 2008 y nos puede volver a suceder ahora.

Entonces y ahora el crecimiento está sostenido fundamentalmente por el factor trabajo, con una contribución muy pobre de la productividad en relación con los valores de la UE, y desde luego en relación con los de EE. UU. Es este uno de los principales problemas que tiene la economía española a medio y largo plazo. Sin embargo, esta situación no ofrece grandes incentivos para ser tratada en el debate político, que suele centrarse preferentemente en aspectos que incorporan cifras más visibles, como crecimiento y empleo, así como recompensas a corto plazo.

Veamos las cifras más recientes. Se repite, una y otra vez, que nuestra economía está creciendo casi cuatro veces más que la media europea con un nivel de empleo que alcanza sus valores máximos. Así es, pero también hay que reparar en que este crecimiento se consigue, básicamente, por una incorporación de más fuerza laboral al mercado de trabajo, especialmente mano de obra extranjera. De tal forma, que desde el último trimestre de 2019 —el año anterior a la crisis del COVID— hasta el tercer trimestre del presente año de 2024 el PIB se ha incrementado un 6,6 %, y el empleo un 9,3 %. Cifras que ponen de manifiesto, por sí solas, una caída de la productividad por ocupado. Entretanto, la renta per cápita ha crecido solamente un 1,4 % en el mismo período, lo que representa cinco veces menos de lo que ha crecido el PIB, y los salarios reales han perdido poder adquisitivo. Sectores de baja productividad como el turístico no son ajenos a esta “manera de crecer” de nuestra economía, que difícilmente nos permite competir con países con niveles salariales más altos.

Hay que recordar, una vez más, que la evolución de la productividad está en la base del crecimiento y del bienestar económico, ya que, a largo plazo, determina el crecimiento de la renta per cápita. Es, también, un factor determinante en la atenuación de los conflictos sociales derivados de las demandas sobre la distribución de rentas. Sabemos que el crecimiento de la productividad y el crecimiento de los salarios reales están estrechamente relacionados. Por consiguiente, productividades bajas o decrecientes, sostenidas en el tiempo, tienden a aumentar la conflictividad social, ya que no permiten incrementos salariales compatibles con el control de precios y la competitividad de la economía.

También en las últimas décadas la industria turística ha tenido un papel relevante en el equilibrio de nuestro sector exterior, ayudando sobremano a aumentar la capacidad de financiación de la economía española. Y así sigue siendo, ya que en los nueve primeros meses de 2024 este sector, especialmente las exportaciones netas de los servicios turísticos, ha sido el principal soporte del crecimiento de nuestra economía.

Después del trabajo pionero y ya clásico de Imbs y Warcziag (2003) sobre las etapas de diversificación de una economía a medida que se desarrolla, muchos fueron los trabajos empíricos publicados tratando de validar o generalizar sus resultados. No voy a hacer referencia a ellos. Simplemente diré que, si bien la teoría económica sugiere que la especialización de una economía es la consecuencia de la apertura de un país al comercio exterior, no está tan claro cuál es el resultado del equilibrio que se alcanza cuando un país está integrado en la economía global. La relación entre progreso económico y el nivel de diversificación es altamente endógena; uno es a la vez causa y consecuencia del otro.

Aunque, desde luego, una excesiva concentración en una determinada actividad económica va en contra de principios económicos elementales que tratan de reducir el riesgo asociado a *shocks* no previsibles, tanto exógenos como endógenos. En un reciente trabajo del Banco Mundial —véase Bahar, Bustos y Yildirim (2024)—, se demuestra que una variable determinante en la renta de los países es el índice de complejidad de los productos y servicios que exportan.

Por este motivo puede ser relevante contemplar esta situación desde el punto de vista de la complejidad de nuestras exportaciones. El índice de complejidad económica (ECI, por sus siglas en inglés) es una métrica que han desarrollado Ricardo Hausmann desde la Universidad de Harvard y César Hidalgo desde el MIT. En esencia es un indicador de las destrezas productivas de los países calculado a través del análisis de la cesta de productos y servicios que exportan.

En el *Atlas of Economic Complexity* de la Universidad de Harvard se puede consultar esta herramienta de investigación y visualización de datos para comprender la dinámica económica y las oportunidades de crecimiento de todos los países del mundo. La complejidad económica se explica a través de dos conceptos: la diversidad y la ubicuidad. La diversidad mide la variedad de bienes y servicios que exporta una economía. La ubicuidad viene dada por el número de países que los exportan, de tal manera que cuanto mayor es su número mayor es la ubicuidad.

Una mayor diversificación de bienes y servicios indica capacidades productivas más sofisticadas derivadas de un mayor conocimiento y capacitación que, además, si los producen un número reducido de países serán menos ubicuos. Así, la diversificación eleva el índice de complejidad económica y la ubicuidad lo reduce.

Con los últimos datos publicados, correspondientes a 2022, España ocupa el lugar 31 en el *ranking* de 133 países, mientras que 20 años atrás ocupaba el puesto 21. Por consiguiente, nuestro país ha ido perdiendo posiciones en el

ranking de complejidad económica. Para dar una idea de los órdenes de magnitud de esta métrica cabe decir que el mayor valor es 2,26, que corresponde a Japón, y el menor es -2,44, que obtienen Guinea y Liberia. El valor de España es 0,76.

En cuanto a la complejidad de productos y servicios, los más complejos son los relacionados con la electrónica y algunos productos químicos, y los menos complejos son determinados productos agrícolas y ciertas materias primas. En este *ranking* el “turismo y los viajes” ocupan el puesto 905, con un índice de complejidad de -0,64. Dentro de las limitaciones que supone trabajar con valores medios, vemos que el turismo baja sustancialmente la complejidad de nuestras exportaciones. Es obvio que los servicios que proporciona la industria de servicios turísticos son muy ubicuos, ya que pueden ser proporcionados por multitud de países.

La intensidad de los flujos turísticos hacia nuestro país seguirá dependiendo, en cierta medida, de la evolución de las tensiones geopolíticas en algunas regiones competidoras. Por otra parte, el crecimiento del turismo mundial vendrá acompañado por una creciente competencia de los países en desarrollo, a los que se puede llegar fácilmente mediante vuelos baratos, debido, entre otras razones, al inexplicable tratamiento fiscal del transporte aéreo, al que me referiré más tarde. Estos países gozan de recursos naturales, y algunos de ellos también culturales, que son comparables a los nuestros, pero tienen precios y estándares laborales más bajos. A menos que se mejore y seleccione mejor la oferta turística, es probable que la competencia de precios bajos para los destinos turísticos empeore aún más las condiciones de empleo y salarios que la caracterizan.

Debemos tener en cuenta que los determinantes de la competitividad turística residen no solo en sus ventajas comparativas, sino también en las competitivas. En el caso de España, entre los factores que determinan su ventaja comparativa cabe señalar: la geografía y el clima, la riqueza cultural y los niveles de seguridad y estabilidad social. Además, y en cuanto a los flujos intracomunitarios, la distancia a los países emisores. En cuanto a la ventaja competitiva, esta viene dada por un conjunto de factores tales como la calidad en la gestión y del servicio de las empresas, la regulación a la que están sometidas, la gestión del medio ambiente y, en fin, por el impacto que causan sobre las costumbres sociales y condiciones económicas de los residentes.

La evidencia demuestra que se ha llegado, en muchas situaciones, a una sobreexplotación de las ventajas comparativas, con el deterioro irreversible de algunas de ellas, y poco se ha hecho para mejorar, en la industria en su conjunto, las ventajas competitivas. Basta señalar que la mayoría del sector está dominado por empresas pequeñas y medianas, muchas de las cuales

desarrollan su actividad en la economía informal, probablemente como consecuencia de la complejidad de las normas y la deficiente supervisión de la actividad.

Por otra parte, hoy parece ya evidente que los beneficios de la industria turística no han favorecido la economía de los residentes de las áreas geográficas o de las ciudades en las que opera. Así lo pone de manifiesto un exhaustivo y riguroso estudio llevado a cabo por el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE), y financiado por la Fundación Ramón Areces, con el título *Distribución geográfica de la renta de los hogares en España*; véase Herrero y Albert (2024). Se apoya fundamentalmente, y entre otras fuentes, en los datos del Atlas de Distribución de la Renta de los Hogares (ADRH) entre los años 2015 y 2021, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Entre sus conclusiones destaca la siguiente: «Las regiones, provincias y municipios que tienen una excesiva dependencia del turismo presentan niveles bajos de bienestar, posiblemente reflejando que los beneficios de esta actividad no se trasladan a la población residente en ellos». El estudio llama la atención, de manera reiterada y a la vista de una terminante evidencia empírica, sobre la excesiva dependencia del turismo (en especial, turismo de baja calidad) de municipios y áreas geográficas, ya que los réditos de esta actividad no llegan a la renta de las familias residentes en ellas. También afirma que en ciertos casos «el turismo es otra de las actividades económicas fundamentales que, sin embargo, puede llevar a un modelo de crecimiento peligroso, provocando una alta gentrificación de la ciudad». Pienso que tratándose de la primera industria del país merecería la pena seguir profundizando en análisis de esta naturaleza. Sin lugar a dudas el turismo es una oportunidad, como en su día lo fue en España, para los países en vías de desarrollo, pero quizás para los ya desarrollados como el nuestro tendría que pasar a ser un complemento, y no su principal industria, de una estructura económica que tendiera a generar un nivel de productividad y de competitividad mayor.

El incremento de la industria turística conlleva el aumento global del tráfico de pasajeros. De acuerdo con la Agencia Internacional de la Energía el sector del transporte, tanto de personas como de mercancías, es responsable de un tercio de las emisiones globales de CO₂. Sabido es que gran parte de este sector no internaliza las externalidades negativas que estas emisiones generan, y al no hacerlo los costes de transporte son artificialmente baratos, lo que conduce a un exceso de actividad respecto al equilibrio que se alcanzaría en el marco de un sistema competitivo óptimo. No pretendo aquí hacer un repaso de esta situación, simplemente quisiera ilustrar el caso del transporte aéreo, ya que es el ejemplo más llamativo.

Los combustibles utilizados en el transporte aéreo nunca han estado sujetos a impuesto especial alguno como los que de forma rutinaria se aplican a cualquier otro tipo de combustible para el transporte terrestre de pasajeros o mercancías. Además, fueron excluidos explícitamente del Protocolo de Kioto, aunque recientemente se han incluido en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE, que por su volumen están lejos de mitigar el impacto climático. Esta situación data de los acuerdos tomados en la Convención de Chicago de 1944, concretamente el del artículo 24, con el propósito de fomentar, entonces, la industria de la aviación y el transporte aéreo. Aunque originalmente hacía referencia a los vuelos internacionales, hoy tampoco se paga impuesto alguno sobre el queroseno ni en los vuelos intracomunitarios ni en los nacionales. Como es lógico, esta situación representa un crucial desincentivo al desarrollo de combustibles de aviación sostenibles (SAF, por sus siglas en inglés).

Aparte de no existir impuestos sobre el combustible de aviación, también los vuelos internacionales están exentos del IVA incluyendo, desde luego, los intracomunitarios, si bien se permite a las compañías aéreas deducir el IVA soportado. Cinco países europeos (Chipre, Dinamarca, Irlanda, Malta y el Reino Unido) aplican una tasa cero para los viajes nacionales. Los demás países aplican una tasa reducida (p. ej., Francia o Suecia) o la tasa general de IVA. En España se aplica el tipo reducido del 10 %.

No parece fácilmente justificable la distorsión impositiva que esta política conlleva, y que es anterior a la formación de la UE. Es tanto más difícil de entender cuanto que de la sexta edición de la encuesta sobre el clima del Banco Europeo de Inversiones (BEI), realizada en agosto y septiembre de 2023, se deriva un amplio consenso a favor de eliminar los subsidios y las exenciones fiscales para el sector de la aviación y las industrias que dependen en gran medida de los combustibles fósiles (UE: 74 %; EE. UU.: 78 %; China: 94 %; India: 92 %; y Japón: 71 %).

Cabe preguntarse en cuánto se encarecerían los billetes de avión si en su precio no se incluyeran el tipo de exenciones impositivas a las que hemos hecho referencia. La respuesta requeriría un cálculo riguroso e independiente, condiciones de las que carecen las industrias del sector y sus asociaciones, puesto que son parte interesada en el problema, aunque son siempre las más prestas a hacer este tipo de cálculos. Careciendo de una información fiable, se puede decir que en vuelos intracomunitarios el incremento de tarifas sería del orden del 40% respecto a las actuales. En términos proporcionales los vuelos intercontinentales se encarecerían algo menos, ya que el tráfico intracomunitario es, básicamente, el entorno de los vuelos de bajo coste.

Estos precios artificialmente bajos —junto con la incorporación de internet y sus plataformas a nuestras vidas— son una de las causas de las tasas de crecimiento del tráfico aéreo de pasajeros. Aunque originalmente estos viajes puedan emprenderse con otros propósitos, en la práctica y en muchos casos, parece como si fuera suficiente con experimentar el viaje —sea cual sea este— y la realidad social y cultural del lugar al que nos trasladamos. Se trata, simplemente, de que sea diferente, también lejano y que se pueda dejar reflejado en las redes sociales. Esta es la cultura del turismo —más bien del movimiento, diría yo— que se promueve. No es tanto para conocer, aprender o disfrutar, sino más bien para ir y venir.

Mantener este escenario durante tanto tiempo, y claramente en contra de cualquier racionalidad económica y de la opinión pública, indica la capacidad de persuasión que las industrias relacionadas con el sector tienen en los pasillos y despachos de los políticos y reguladores.

No es de extrañar que dada esta situación, y también la de los centenares de millones de personas que se incorporarán a las clases medias en países como China, India e Indonesia, el tráfico de pasajeros aumentará espectacularmente en las próximas décadas. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), nos dice que los 9,7 miles de millones de personas que volaron este año en el mundo se incrementarán en el 60 % en diez años, hasta alcanzar la cifra de 15,4 miles de millones. De estos 9,7 miles de millones de pasajeros, 4,0 corresponden a vuelos internacionales, de los que la mayoría son potenciales turistas.

En el pasado año 2023 España ocupó el puesto número 4 en el *ranking* mundial de tráfico de pasajeros, con una cifra de 288,1 millones. Solo le han superado EE. UU., China e India; téngase en cuenta la población de estos países que nos preceden. En cuanto a las previsiones de tráfico aéreo en nuestro país, la cifra de 288,1 de este año se incrementará en el 31 % en cinco años, alcanzando los 377,6 millones de pasajeros.

Las cifras y la posición de España en estos *rankings*, considerando exclusivamente los países de la UE, cambian sustancialmente cuando se considera el tráfico de pasajeros y el de mercancías. En el de pasajeros ocupamos el primer lugar y en el de mercancías el quinto, ya que tenemos por delante a Alemania, Francia, Bélgica y Países Bajos. No deja de llamar la atención este resultado, aun teniendo en cuenta que la situación geográfica de estos países facilita una mejor distribución de las mercancías al resto de la UE. Simplificando, se podría decir que mientras ellos mueven bienes nosotros movemos turistas.

Así pues, hemos visto que tanto el Consejo Mundial de Viajes y Turismo como la IATA pronostican llamativos incrementos en la participación de la industria en

nuestro PIB, con el consiguiente y muy llamativo incremento de turistas. Siendo esto así, parece razonable preguntarse: ¿estamos seguros de que esta es la trayectoria que queremos seguir? Yo pienso que sería conveniente no volver a decidir, otra vez, un ancho de vía distinto al europeo.

Ciertamente, el tipo de externalidades negativas que genera el turismo se ha empezado a poner de manifiesto en la sociedad en el momento en que el fenómeno se ha trasladado a las ciudades o a espacios concretos muy significativos por sus recursos culturales o naturales. Cuando el turismo, sobre todo el multitudinario, se concentraba en lugares geográficos específicamente diseñados y construidos para recibirlo, pocos residentes había en ellos que se vieran afectados por tamañas externalidades.

Entonces se acuñaron expresiones tales como *sobreturismo* —*overtourism*—, que el diccionario de Oxford incluyó por primera vez en su lista corta —*short list*— de palabras en 1998. La define así: ‘número excesivo de visitas turísticas a un destino que acarrea daños a lugares y al medio ambiente y una peor calidad de vida para sus residentes’.

A diferencia de las externalidades negativas que generan las emisiones de CO₂, que por su propia naturaleza son de carácter global —las que se generan en Venecia tienen el mismo efecto que las que se generan en Pekín—, la mayoría de las externalidades que se originan por el fenómeno del *sobreturismo* en las ciudades son de carácter local. Conocidas son, y muy de actualidad, las siguientes:

- el cambio en la estructura económica y social del lugar que, paradójicamente, es aquella bajo la que se desarrolló y preservó su patrimonio cultural y monumental, lo que conlleva una reordenación del espacio urbano, y cambios en la propiedad de los negocios que se traduce en una oferta más homogénea con la de otros lugares e, incluso, culturas;
- los problemas de congestión tanto en los espacios como en los servicios públicos; y
- la subida de los precios tanto para la vivienda en propiedad como para la de alquiler, no solo como consecuencia de un aumento de las plazas hoteleras, sino también, y sobre todo, por la multiplicación de pisos turísticos al margen de cualquier regulación y supervisión; todo ello con el consiguiente resultado del desplazamiento de residentes y cambios sustanciales demográficos.

La internalización de este tipo de externalidades debe abordarse desde las características específicas del lugar y del tiempo en el que surgen y, dependiendo del nivel de descentralización administrativa, ser implementadas en las instancias más próximas al problema. Algunas requieren una regulación

y supervisión más rigurosa y más transparente, como es el caso de los pisos turísticos. Otras, la mayoría, requieren el control de la actividad, que cabe realizar a través de los precios, mediante impuestos para alterar los precios relativos, o de las cantidades, limitando la oferta. En este caso siempre será preferible el impuesto al control de la oferta. El control de la oferta presenta los problemas obvios de definir los criterios para poder acceder a la ciudad o lugar concreto. Además, y aunque tanto una estrategia como la otra supondrá un incremento en los precios, si controlamos la oferta este incremento irá a parar a los operadores de la industria. Cabe añadir que las tasas que están vigentes en algunas ciudades y lugares son apenas disuasorias: difícilmente pueden serlo cuando su importe es, con frecuencia, análogo al de un café.

Una crítica habitual a este tipo de medidas es tacharla de elitista, ya que conduce a alejar a los turistas más elásticos al precio, que en la práctica coinciden con aquellos que tienen menor capacidad económica. Cuando se trae este aspecto al debate hay que tener presente que estamos frente a dos problemas distintos. El primero es el de la saturación turística en ciudades y espacios naturales en los que se estraga su estructura social y económica. El segundo es el de la igualdad de oportunidades que debe tener cualquier ciudadano a bienes básicos como pueden ser la educación, la cultura y la salud. Conviene no mezclar la solución a uno y otro.

La solución al primer problema está, como se ha dicho, en el establecimiento de un impuesto “pigouviano” que corrija las externalidades negativas que tal actividad genera, alterando los precios relativos. En cuanto al segundo, la respuesta la debe proporcionar el Estado si fuera el caso de que viajar y disfrutar de estancias en determinados lugares se considerara un derecho que, en cualquier circunstancia, debe ser financiado. No obstante, parece claro que satisfacer este “derecho” no debe hacerse fijando precios artificialmente bajos a costa del deterioro social y económico de tales lugares y sus bienes públicos, sean estos ciudades históricas, determinados monumentos o espacios naturales.

Termino. Algunas de las consideraciones hechas hasta aquí deberían ayudar a valorar mejor el impacto económico y social, claramente creciente, que la industria turística tiene en nuestro país. Se podría aducir que, dadas nuestras indudables ventajas comparativas, este es el resultado natural de una economía abierta en un mercado que es, por otra parte, muy competitivo.

Pienso que no es el caso, básicamente por dos razones: la primera es que la mayoría de las externalidades negativas que genera esta actividad no están internalizadas, y es bien sabido que en estas situaciones los mercados tienden a producir y consumir en exceso; la segunda es que, dados los umbrales a los

que ya ha llegado la industria turística, existe, a mi juicio, una excesiva concentración de recursos en una actividad que, por su propia naturaleza, se caracteriza por unos niveles de productividad bajos. Estos recursos pueden estar detrayéndose de otras alternativas que para los países de la UE el ID analiza en detalle.

Referencias (enlaces validados en noviembre de 2024)

Bahar, D., S. Bustos y M. A. Yildirim, *Stages of Diversification Revisited*, Banco Mundial, 2024.

<https://thedocs.worldbank.org/en/doc/cb82d3479c6b0d6f49d9d18a75b4e078-0050022024/original/Stages-Of-Diversification-Revisited-Bahar-Bustos-and-Yildirim.pdf>

Di Giacomo, G. y B. Lerch, *Service Jobs and Education: Evidence from Tourism Shocks in Italy*, 13 de marzo de 2023

<https://ssrn.com/abstract=4387557> o <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4387557>

Diamond, R. y E. Moretti, *Where is Standard of Living the Highest? Local Prices and the Geography of Consumption*, Working Paper, n.º 29533, National Bureau of Economic Research, edición revisada, agosto de 2024.

<https://www.nber.org/papers/w29533>

Dragui, M., *The future of European competitiveness. Part_A A competitiveness strategy for Europe*, septiembre de 2024.

https://commission.europa.eu/document/download/97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20%20A%20competitiveness%20strategy%20for%20Europe.pdf

Dragui, M., *The future of European competitiveness. Part_B In-depth analysis and recommendations*, septiembre de 2024.

https://commission.europa.eu/document/download/ec1409c1-d4b4-4882-8bdd-3519f86bbb92_en?filename=The%20future%20of%20European%20competitiveness%20In-depth%20analysis%20and%20recommendations_0.pdf

Ganesh, J., «Europe's real tourist trap», *Financial Times*, 15 de junio de 2024.

Gavilán, A., «El turismo en la economía española: Puesta en valor y retos a futuro», conferencia en la IV Convención Turespaña, Tenerife, 2 de octubre de 2004.

<https://www.bde.es/f/webbe/GAP/Secciones/SalaPrensa/IntervencionesPublicas/DirectoresGenerales/economia/Arc/Fic/IIPP-2024-10-02-gavilan-es-or.pdf>

Herrero, C. y C. Albert, *Distribución geográfica de la renta de los hogares en España*, Fundación Ramón Areces, Madrid, 2024.

<https://www.fundacionareces.es/recursos/doc/portal/2018/03/20/web-distribucion-geografica-de-la-renta-de-los-hogares-en-espana.pdf>

Imbs, J. y R. Warcziag, «Stages of Diversification», *American Economic Review*, vol. 93, n.º 1, marzo de 2003, págs. 63-86.

<https://www.aeaweb.org/articles/pdf/doi/10.1257/00028280321455160>

Letta, E., *Much more than a market – Speed, Security, Solidarity. Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens*, abril de 2024.

<https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>

Schnabel, I., *Escaping stagnation: towards a stronger euro area*. Discurso de Isabel Schnabel, miembro del Comité Ejecutivo del BCE, en una conferencia en memoria de Walter Eucken, en Friburgo, 2 de octubre de 2024.