

Nosotros queremos Corredor Mediterráneo

Tal como todos conocemos, los 3500 Km de red transeuropea que unirá el Corredor Mediterráneo, vertebrarán Europa de Norte a Sur, concentrando el 66 % del PIB y el 54% de la población, permitiendo el desarrollo económico del sur de Europa y del eje mediterráneo y potenciando sectores de producción, logística, transporte y turismo.

Actualmente, desde un aspecto económico, se vienen a vislumbrar nubarrones con relación a la recuperación, que empiezan a marcarse en base a signos de desaceleración y diferencias entre comarcas y áreas empresariales e industriales, que pueden conllevar desequilibrios entre empleo y productividad.

Riesgos que irán en aumento por:

Incertidumbre política:

- las crisis políticas y sociales, de determinada zona afectada por el trazado del Corredor, no son buena noticia para la ciudadanía de nuestro país.
- un año electoral, el del 2019, con elecciones locales, autonómicas, europeas y, posiblemente, nacionales.
- las negociaciones del Brexit, que tienen en vilo a una economía como la nuestra.

Incertidumbre económica:

- por la finalización del programa Quantitative Easing (QE) de compra de deuda por parte del BCE.
- un posible alza de los actuales tipos bajos en septiembre del 2019, siguiendo el BCE la estela de la FED, que perjudiquen a las economías con altos niveles de endeudamiento,
- el aplanamiento del rendimiento de la deuda a corto y largo plazo, como indicador más que fiable de inminente desaceleración económica global. Como ejemplo, indicar la actual inversión de la curva de rentabilidades de los bonos de EEUU, que no se deba desde el 2007.
- la guerra comercial entre potencias como China y EEUU, que perjudican la economía de la UE por un celo proteccionista en lo comercial y que lastran las exportaciones.

- el incremento de los costes energéticos, que perjudican la competitividad empresarial y provocan una subida de precios al consumo.

En términos domésticos, nos encontramos con:

- un tejido empresarial constituido por unidades productivas de pequeñas y medianas empresas (PYME) y trabajadores autónomos.
- dificultad en la aproximación y adaptación a los retos derivados de la transformación digital y la industria 4.0.
- un elevado paro de los menores de 25 años (alrededor 34%) desincentivados para formarse y capacitarse profesionalmente en sectores industriales y de valor añadido.

Naturaleza de un ecosistema con problemas de economía de escala y con necesidad de contar con talento digital, unido a una falta de acceso a financiación, capacidad limitada de innovación y dificultades de exportación, que provocan que sea difícil afrontar los retos de las transformaciones de nuestro tiempo.

Es por ello que debemos mirar más allá y conocer las ventajas de una infraestructura como el Corredor Mediterráneo en aspectos como:

- El económico, con ventajas exportadoras en sectores como el hortofrutícola, con ahorro de 3 céntimos por cada 1.000 Km recorridos o, en términos de ahorro medio, de 6 céntimos/kilo de los envíos a Europa desde Almería, Murcia o Alicante.
- Logístico y transporte, con una cuota de menos del 5% del tráfico de mercancías por ferrocarril en España, encontrándonos lejos del 11% existente entre Francia e Italia. Frente a un 99% de exportaciones hortofrutícolas por carretera, sólo un 0,07% emplea el transporte ferroviario.

Con el Corredor en funcionamiento harían falta entre 7 y 16 trenes diarios para exportar la producción de 5,6 millones de toneladas anuales de frutas y hortalizas que se producen en Almería, Murcia y Alicante. Eso supondría cerca de 5.000 trenes al año.

Pero no sólo en transporte, a nivel logístico se crearían y actualizarían nodos y parques empresariales con necesidad de conexión a la red ferroviaria,

convirtiéndose en motores de crecimiento económico y de empleo estable y de calidad.

- El medioambiental, puesto que el Corredor Mediterráneo supondrá una reducción de 900.000 toneladas de emisiones de CO₂ al año, lo que equivale a la contaminación que generan 130.000 coches dando la vuelta al mundo.

Profesionalmente, como Ingenieros Superiores Industriales, año tras año, mostramos en el Observatorio Industrial que elaboramos, nuestra preocupación por el desarrollo del Corredor Mediterráneo, pasando de un 9% de encuestados de considerarla muy importante en el 2015, al 86 % en este 2018.

El Corredor es una infraestructura capital para el desarrollo económico de nuestro arco mediterráneo y es por ello que nuestro Colegio Oficial de Ingenieros Industriales viene participando activamente con FERRMED y AVE para que, cuanto antes, sea una realidad y no se quede, exclusivamente, en un debate político nacional puesto que afecta, directamente, al futuro desarrollo de la industria y de la competitividad de nuestra economía.

Hemos de seguir trabajando para que no sólo se asignen sino que se ejecuten los presupuestos que permitan conectar el tráfico de mercancías con Francia, con el eje Cantábrico y el eje central, con el fin de evitar el proceso de tercerización de la economía que, actualmente se encuentra entorno al 75% del PIB, ocupando al 76,2% de los puestos de trabajo, según datos INE. Condición que nos lleva a ser una economía muy expuesta a los vaivenes geoeconómicos y a sufrir las crisis con mayor virulencia.

Debemos de ser conscientes de la oportunidad que nos viene con el Corredor en relación a la más que necesaria transformación de la economía hacia sendas de modelos que nos permitan un nivel de competencia acorde a la realidad. Necesitamos mirar al día después de la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo con un modelo económico que se apoye en activos tangibles, que den valor añadido a lo ya conocido y nos permitan competir, con una cierta ventaja, en el mercado global. Debemos potenciar, más allá de los cluster, los “hub” o concentradores en áreas como:

- Sector industrial, con una necesidad imperiosa de industrialización como motor de desarrollo en base a una especialización e innovación de las industrias,

promoviendo actividades de I+D+i y el emprendimiento en negocios innovadores e internacionalizables.

- Logística y el transporte, con mejora de la eficiencia en las infraestructuras de movilidad y transporte de primer nivel, y por ello, el corredor mediterráneo no sólo debe ser un eje vertebrador entre los diferentes puertos comerciales del eje mediterráneo sino que nos debe servir de conexión y puerta de entrada y salida a los mercados internacionales.

- En la construcción de hubs tecnológicos y redes de comunicación, con escalabilidad, largo alcance, conectividad bidireccional y muy alta capacidad, pero sin olvidarnos de los sistemas de protección de las mismas.

Gran reto que debe suponer una transformación de nuestra industria y, por tanto, de nuestra economía y por lo que nosotros, los Ingenieros Superiores Industriales, decimos que Sí Queremos Corredor.

Salvador Puigdengolas Rosas

Decano

Colegio Oficial Ingenieros Industriales de la Comunitat Valenciana