

DOCUMENTO BASE
MESA VERTICAL DE
LOGÍSTICA Y TRANSPORTE
REGIÓN DE MURCIA (2014-2020)

ÍNDICE

1.	PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2007-2013	2
2.	PROGRAMA DE LA SESIÓN DE TRABAJO	4
3.	CARACTERIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN LA REGIÓN DE MURCIA	5
	3.1. <i>Sector del Transporte</i>	5
	3.2. <i>Sector logístico</i>	15
4.	PRINCIPALES LAGUNAS Y OBSTÁCULOS PARA EL SECTOR	17
5.	TENDENCIAS Y BENCHMARKING	18
6.	ESCENARIO FINANCIERO	19
7.	ANEXO: CUESTIONES A DEBATIR	21



1. PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2007-2013

El Plan Estratégico de la Región de Murcia (PERM) pretende ser **nuestra hoja de ruta** para el periodo que se inicia de aquí hasta el 2020.

La situación de partida difiere enormemente de la que había hace siete años cuando se trabajó en la definición del Plan Estratégico de la Región de Murcia 2007-2013. Los principales indicadores socioeconómicos se encuentran en una situación mucho más desfavorable que entonces debido principalmente a los estragos que la crisis ha generado con especial virulencia en nuestro país.

En este contexto, **se presenta un reto** esencial: entender correctamente la evolución económica, fiscal, ambiental y social de la Región de Murcia en los últimos años y lograr determinar los factores clave.

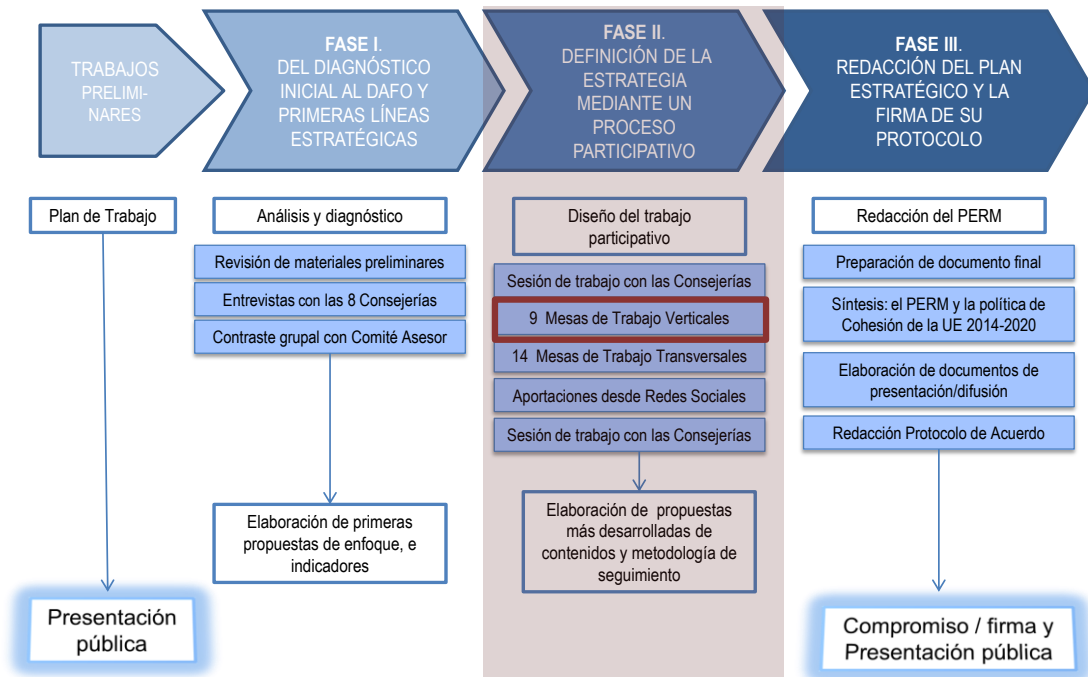
La situación de crisis actual requiere un **cambio de modelo** que nuestra Región pretende abordar con energía y contando con la máxima participación de todos los agentes involucrados (asociaciones empresariales y sindicales, universidades, colegios de profesionales, partidos políticos, entidades financieras, asociaciones juveniles, ONG, personas expertas en distintas temáticas, etc.) y la ciudadanía en general.

No se plantean grandes cambios, sino una transformación gradual del modelo de desarrollo económico de la Región de Murcia, a través de la consolidación e impulso de los sectores tradicionales en los que la Región es un referente (con adecuadas políticas que incrementen su nivel de productividad y aseguren su posicionamiento en el mercado) y con la apuesta por algunos sectores de futuro, generadores de mayor valor añadido y productividad en los que la Región pueda tener cierta ventaja competitiva, en un contexto de firme compromiso de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

La elaboración del nuevo Plan Estratégico, incluye la **utilización conjunta de técnicas de trabajo de gabinete** y el **desarrollo de técnicas participativas**, que ayuden a complementar dicho análisis con la participación de las personas expertas y agentes socioeconómicos relevantes de la Región, y, en algunos casos, de la ciudadanía en general, con incidencia especial sobre el personal encargado de los diversos ámbitos de debate en las distintas Consejerías del Gobierno de la Región de Murcia.

El cruce de estos dos procedimientos proporcionará los elementos de juicio para el diagnóstico de la posición estratégica y perspectivas de la Región de Murcia, la definición de prioridades estratégicas, la formulación de líneas de acción y las propuestas de gasto.

El esquema de este proceso se representa gráficamente como sigue:



Encontrándonos en la Fase II estamos en el punto de continuar con los trabajos de participación, llevando a cabo la celebración de **mesas de trabajo verticales y transversales**, en el que las personas más relevantes de la Región de Murcia tratarán de dar su visión particular en relación con la situación actual y perspectivas futuras de ciertos sectores en la Región.

Los integrantes de estas mesas son representantes del mundo empresarial, de las instituciones de la Región, agentes sociales, universidades, y largo etcétera que, en conjunto, conforman el amplio tejido social de esta Comunidad.

Se trata de **23 mesas sectoriales, 9 de ellas verticales y 14 transversales**.

Las mesas verticales, que son las que se están celebrando durante este mes, versan sobre sectores, o grupos de sectores, concretos de actividad económica (Complejo agroalimentario, Construcción, Complejo energético, Comercio, Logística y Transporte, Turismo, Industrias tradicionales, Nuevos sectores y Competitividad).

Así pues, se ha preparado este documento que resume la temática a tratar en esta mesa y para que los participantes dispongan de una información general de contexto.

2. PROGRAMA DE LA SESIÓN DE TRABAJO

Tarea	Tiempo	ACTIVIDAD	Responsable
INTRODUCCIÓN			
1	5´	Bienvenida y Agradecimientos e Introducción al PERM 2014-2020.	Consejería de Economía y Hacienda
2	10´	Planteamiento de los Objetivos de la mesa y explicación de la dinámica de funcionamiento	Red2Red
3	5´	Breve Presentación genérica de los participantes (enunciar perfiles de los asistentes)	Consejería que Preside la Mesa
DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN DEL SECTOR			
4	10´	Breve presentación de la caracterización del sector (partiendo del Documento Base)	Red2Red
5	40´	Recogida de elementos relevantes del diagnóstico presentado : cada participante trae escritas en un papel las 3 ideas prioritarias de su perspectiva del diagnóstico	Cada participante ... (ver siguiente tarea)
DEBATE SOBRE LAS PRIORIDADES DE ACTUACIÓN DE MEJORA DE LA SITUACIÓN DEL SECTOR EN EL CONTEXTO DEL CAMBIO DE MODELO ECONÓMICO			
6	50´	Recogida de aportaciones : cada participante trae escritas escribe en el mismo papel las 3 ideas prioritarias de las acciones a proponer. (Tarea 5+6): Se hace una ronda de exposición sobre lo escrito en el papel dando un turno de palabra de unos 2-3 min. por persona.	... Cada participante (ver tarea anterior)
7	30´	Debate sobre las prioridades del sector y las principales vías de actuación propuestas	Todos
CIERRE			

3. CARACTERIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LOGÍSTICA EN LA REGIÓN DE MURCIA

3.1. Sector del Transporte

El transporte ha sido uno de los principales elementos de dinamización económica. La inversión realizada en los últimos años ha conseguido que Murcia supere su condición de región periférica y haya podido aprovechar mejor los recursos derivados de su posición estratégica en el Arco Mediterráneo.

Hay que tener en cuenta su importancia en la actividad productiva en su conjunto, pero especialmente en la distribución de productos agroalimentarios y en el turismo. De hecho, la base de funcionamiento del sector transporte descansa en la actividad turística y agroalimentaria. Igualmente, ciertas actividades en la región serían impensables sin el apoyo del sistema de transporte. Se ha convertido en una industria estratégica para una económica globalizada, de la que es imposible prescindir.

El gran impulso de las infraestructuras viarias favorece la integración urbana-territorial de la región y sirven para corregir parte de los problemas de accesibilidad a los grandes mercados nacionales e internacionales. Además, el desarrollo aeroportuario actúa como palanca del crecimiento del sector turístico y las infraestructuras portuarias contribuyen al desarrollo de las industrias de la Región.

A pesar de los pasos avanzados aún quedan algunos aspectos que convendría reforzar en ciertas modalidades de transporte. Este es el caso de la red ferroviaria, tanto en el transporte de viajeros como de mercancías que tienen actualmente un escaso peso, al igual que la alta velocidad para realizar las conexiones del Arco Mediterráneo y con Madrid. A continuación se van a analizar cada uno de estos modos de transporte.

Transporte por carretera

Para analizar la situación del transporte por carretera es necesario revisar algunos de los condicionantes que determinan las características de este sector. Uno de ellos es la motorización de la Región de Murcia. Según los últimos datos el índice de motorización se encuentra en 670,4 veh/ 1.000 hab. El parque de vehículos se distribuye según tipología de la siguiente forma:

Tabla 1. Parque de vehículos de la Región de Murcia (2010)

Tipo de vehículos	Número
Motocicletas	87.621
Turismos	688.004
Camionetas y furgonetas	160.718
Autobuses	1.761
Tractores industriales	11.623
Remolques y semirremolques	19.235
Otros vehículos	11.078
TOTAL	980.040

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

Las cifras del tráfico viario en la Región de Murcia son similares a las de las autonomías un provinciales como Cantabria o Asturias.

Tabla 2. Tráfico viario en la Región de Murcia (2010)

Tráfico viario	Millones vehículos/km
España	3.900,6
% Pesados	12,3%
Región de Murcia	3.230,9
% Pesados	7,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

Actualmente en el transporte por carretera en la Región tiene un peso muy destacado el tráfico de mercancías frente al desplazamiento de personas. De hecho, la carretera es la fórmula más significativa para dar salida a los productos agroalimentarios, especialmente los frescos. En este sentido, hay que señalar que el transporte internacional murciano cuenta con grandes prestaciones, sobre todo en el modelo de transporte frigorífico, en el que además se han incorporado nuevas tecnologías con (sistemas GPS de comunicación, sistemas de seguridad y calidad del servicio) y un renovado parque de vehículos. Este transporte internacional se realiza principalmente con los países de la Unión Europea.

A pesar de esta buena situación de partida, la crisis económica ha tenido sus efectos en las operaciones de transporte reflejándose en un descenso significativo en los últimos años.

Tabla 3. Evolución de las operaciones de transporte según tipo de desplazamiento (2010)

	2006	2007	2008	2009
TOTAL	15.482.134	15.661.012	13.641.422	9.942.877
Origen Murcia	13.228.296	13.288.408	11.589.365	8.179.242
Destino Murcia	13.164.315	13.250.195	11.501.463	8.086.031
T. INTRARREGIONAL	10.910.477	10.877.591	9.449.406	6.322.396
Intramunicipal	5.718.613	5.454.022	4.825.959	3.017.936
intermunicipal	5.191.864	5.423.569	4.623.447	3.304.460
T.INTERREGIONAL	4.390.652	4.583.898	4.011.290	3.437.385
Expedido	2.171.908	2.257.898	1.994.475	1.715.049
Recibido	2.218.744	2.326.000	2.016.815	1.722.336
T.INTERNACIONAL	181.005	199.523	180.726	183.096
Expedido	145.911	152.919	145.484	141.797
Recibido	35.094	46.604	35.242	41.299

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

Lo mismo ocurre con el transporte de mercancías por carretera donde ha descendido el número de vehículos autorizados así como la capacidad de carga, concentrándose en el transporte nacional.

Tabla 4. Transporte de mercancías por carretera (2010)

	2009	2010
Nº vehículos autorizados	23.019	21.101
Transporte Nacional	16.973	14.702
Transporte Privado	6.046	6.399
Capacidad de carga (TN)	370.749	336.578
Transporte Nacional	302.847	264.851
Transporte Privado	67.902	71.727
Empresas autorizadas para realizar el transporte por carretera	7.264	7.057

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

En cuanto a los destinos interiores de las mercancías por carretera en el año 2010 el volumen global aumenta, aunque la distribución de las mercancías en algunas Comunidades Autónomas ha descendido. Este es el caso de Aragón, Asturias, Cantabria, Castilla León, Navarra y La Rioja, tal y como se puede observar en la siguiente tabla.

Tabla 5. Transporte de mercancías por carretera (2010)

CCAA	2009		2010	
	Tn	Tn/km	Tn	Tn/km
Andalucía	2.561	705	3.803	908
Aragón	175	103	114	68
Asturias	41	36	30	28
Cantabria	18	16	5	4
Castilla La Mancha	1.977	533	2.664	628
Castilla León	393	240	282	188
Cataluña	818	509	904	560
C. Valenciana	7.134	949	7.836	933
Extremadura	64	44	104	71
Galicia	85	89	188	192
Comunidad Madrid	810	342	925	390
Murcia	41.219	1033	43.840	849
Navarra	84	62	72	50
País Vasco	133	107	271	220
La Rioja	81	61	55	39
TOTAL	55.593 (otras CCAA: 14.413)	4.829	61.093 (Otras CCAA: 17.266)	5.128

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

En cuanto al tráfico en las autopistas de peaje se cuenta con los datos de la Concesión Cartagena-Vera en los que se ha producido un importante descenso del tráfico.

**Tabla 6. Tráfico en la autopista concesionaria Cartagena-Vera
Intensidad media diaria (total vehículos)-2010**

	2007	2008
Ligeros	2.873	2.130
Pesados	316 (9,9%)	288 (11,91%)
Total	3.189	2.418

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

La situación ha empeorado en el año 2012, teniéndose que acoger la empresa concesionaria Aucosta a la declaración voluntaria de acreedores¹.

En relación a las autorizaciones de transporte de viajeros por carretera en la Región de Murcia hay que señalar que con los datos disponibles se observa un ligero crecimiento.

¹ Fte. Cinco Días. 7 marzo 2013

Tabla 7. Autorizaciones de transporte de viajeros por carretera en la Región de Murcia (2010)

	2009	2010
Empresas autorizadas para transporte de viajeros	920	951
Autotaxis y gran turismo	766	785
Ambulancias	20	20
Autobuses interurbanos	142	156
Serv. Público	98	102
Serv. Privado	44	54
Mixto	1	0
TOTAL	1991	2068

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

Aunque el transporte urbano no es objeto de este análisis parece interesante reseñar que se ha producido un descenso del número de viajeros que seguramente va asociado a la crisis económica al afectar a una ralentización de la actividad en todos los sentidos, y también en la reducción de viajes por distintos motivos.

Tabla 8. Evolución del transporte urbano de viajeros en la Región de Murcia (2005-2010)

Año	Número de viajeros
2005	21.917.000
2007	20.687.000
2008	18.682.000
2009	17.158.000
2010	17.257.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

En cuanto a las Infraestructuras Viarias, hay que destacar la evolución producida desde los años 1990 cuando la Administración Central y la Autonómica comenzaron a realizar fuertes inversiones en infraestructuras viarias que han permitido una notable transformación en la accesibilidad regional y en su vertebración territorial. La actual configuración se basa en una red de titularidad estatal (que engloba la alta capacidad), una red autonómica y una densa red de titularidad municipal.

La Red de Carreteras del Estado tiene una longitud de 521 km y está formada por:

- Autovía A7 del Mediterráneo, conecta Murcia y Lorca con Andalucía.
- Autovía M30, de Cartagena a Albacete, articula la región de Norte a Sur.
- Autovía del Altiplano A33, de Murcia a Valencia por el interior, con tres corredores de gran importancia entre el centro peninsular y Levante:
 - La A31 de Albacete a Alicante

- La A30 de Cartagena a Albacete
- Y la A35 de Valencia a Albacete.
- Autovía A91, comunica la región con Granada y Sevilla.
- Autopista de Peaje AP7 Cartagena – Vera que se constituye como un eje costero que conecta los grandes núcleos urbanos del sur de la Región (San Javier, La Unión, Mazarrón y Águilas).
- Redes Arteriales de Murcia y Cartagena: MU30 (El Palmar- Alcantarilla), MU31, CT32 (Acceso Este a Cartagena), CT33 (Intersección A30 con el Puerto de Cartagena) y CT34 (intersección entre la A30 y la N-343, Alumbres-Escombreras).
- Carreteras convencionales. N-344 (Almería-Valencia por Jumilla y Yecla) y N-345 (La Unión-Portman)

La Red de Carreteras Autonómica tiene una longitud de 2.988 km y esta jerarquizada en tres niveles:

Mapa 1: Red de carreteras de la Región de Murcia



Fuente: Logística y transporte internacional en la Región de Murcia, 2011. Instituto de Fomento de la Región Murciana

- Red de Primer Nivel con 665 km. Son los itinerarios destinados a soportar los itinerarios de mayor intensidad de tráfico y tienen un carácter estructurante y equilibrador del territorio. En este nivel se encuentran las autovías, las carreteras desdobladas y las carreteras de alta capacidad de titularidad autonómica:
 - RM1, autovía Santomera-San Javier.
 - RM2, Autovía Alhama-Campo de Cartagena.

- RM3, Autovía Totana-Mazarrón.
- RM11, Autovía Lorca- Águilas.
- RM12, Autovía de La Manga.
- RM15, Autovía del Noroeste – Río Mula.
- RM19, Autovía del Mar Menor.
- RM23, Autovía de conexión RM2 y RM3
- Accesos al Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia, RM16 y RM17.
- Red de Segundo Nivel con 729 km. Constituida por itinerarios con función intercomarcal, conectando todos los núcleos municipales con la red de primer nivel, soportando tráficos de corto y medio recorrido e intensidades medias.
- Red de Tercer Nivel con 1.594 km constituida por itinerarios que completan las redes anteriores, garantizando accesibilidad a los pequeños núcleos de población. Forma la red de carreteras de carácter rural dotando de red a las comarcas que no la poseen.
- Finalmente, existe una densa trama viaria de redes municipales cuya titularidad corresponde a cada municipio y cuya longitud supera los 6.000 km.

El año pasado (marzo del 2012) el Ministerio de Fomento anunció que hasta el 2024 las actuaciones se centrarían en la red de alta capacidad con la construcción de 77 km de nuevas autovías y 6 km de nuevos carriles de autovías en servicio:

- Nuevas autovías, A33 Autovía del Altiplano, que conecta Murcia y con Valencia
- Ampliación de la capacidad en autovías consolidadas como la A7, la autovía periurbana MU30 y A30.
- Y realizar otras actuaciones en entornos urbanos como:
 - Ejecutar la Autovía Arcos Norte y Noroeste de Murcia.
 - Ejecutar la Autovía del Reguerón
 - Se estudiará la firma de futuros acuerdos para la conexión Zeneta Santomera (que permitiría hacer operativa la autovía Santomera-San Javier).

Transporte Aéreo

Una región como Murcia, que tiene una gran parte de su actividad económica basada en el turismo, tiene una relación imprescindible con el tráfico aeroportuario. Más en este caso donde el turismo predominante hasta el momento, es de sol y playa y donde los visitantes proceden de países del norte

y centro de Europa (Alemania, Gran Bretaña, etc.). Estos viajeros acceden hasta Murcia fundamentalmente en vuelos *charter*, mientras que los vuelos regulares nacionales tienen muy poca presencia. Se observa cómo a partir del 2009 y 2010 desciende el tráfico tanto el interior como el internacional. En la misma situación se encuentra el tráfico de mercancías.

Tabla 9. Tráfico aeroportuario en la Región de Murcia

Miles de pasajeros	2009	2010	
TOTAL	1.630.000	1.349.000	
Destinos de Interior	116.000	112.000	
Destinos Internacionales	1.514.000	1.237.000	

Toneladas de mercancías	2008	2009	2010
Mercancías Aéreas	3 tn	8 tn	2 tn

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

El siguiente cuadro muestra la evolución del tráfico comercial en el aeropuerto de San Javier.

Tabla 10. Evolución del tráfico comercial en el aeropuerto de San Javier; Región de Murcia (1999-2010)

Años	Total pasajeros	Nº Pasajeros Internacional	Mercancías (Kg)
1999	144.451	53.825	85.779
2000	155.266	53.083	68.647
2001	215.577	82.900	21.067
2002	309.338	167.319	15.108
2003	540.401	401.390	74.617
2004	838.799	747.026	19.101
2005	1.409.701	1.277.097	4.832
2006	1.344.028	1.219.360	4.373
2007	1.994.206	1.808.784	1.728
2008	n.d.	1.717.000	3.000
2009	1.630.000	1.514.000	8.000
2010	1.349.000	1.237.000	2.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento (n.d.: dato No disponible)

En cuanto a las Infraestructuras Aeroportuarias, se han realizado importantes inversiones en el Aeropuerto de San Javier, que es el que está actualmente en funcionamiento. Por otro lado, aunque ha finalizado la construcción del Aeropuerto Internacional en Corvera, aún se está a la espera de las autorizaciones aeroportuarias necesarias para su navegación de los Ministerios de Defensa y Fomento (en el 2007 se firmó un contrato de concesión administrativa para la construcción y explotación). Con

esta nueva infraestructura se prevé un volumen de viajeros de 1,5 millones al año en la primera fase, siendo capaz de albergar 15.000 operaciones anuales entre rutas nacionales e internacionales.

Transporte marítimo

En relación al transporte marítimo, según los datos disponibles del Anuario Estadístico del Ministerio de Fomento, en general, el sector presenta una evolución con negativa con descensos que se iniciaron antes del estallido de la crisis, entre los años 2005 y 2006, pero la situación parece recuperarse en el último año 2010 del que se dispone información.

Tabla 11. Evolución del sector transporte marítimo en la Región de Murcia (2010)

Evolución del sector del transporte marítimo en la Región de Murcia

Año	Nº buques (Miles de tn)	Trafico mercancías (tn)	Grandes líquidos	Grandes sólidos	Tráfico de contenedo res	Trafico avituallami ento local (miles de tn)	Tráfico de mercancía s en el exterior	Pasajeros todos los pasajes (línea regular + cruceros)
1990	1.265	13.795	11.245	1.289	247	110	13.684	-
1995	1.015	10.919	8.188	2.295	261	87	7.845	2.000
2000	1.559	17.349	13.751	3.000	355	114	7.694	-
2005	1.690	26.908	20.848	5.082	391	136	9.830	29.000
2006	1.648	25.660	19.349	5.173	435	137	13.772	29.000
2007	1.502	24.047	17.532	5.371	525	107	13.725	40.000
2008	1.330	25.753	20.110	4.629	458	103	13.087	35.000
2009	1.387	20.580	16.169	3.616	590	65	13.531	68.000
2010	1.403	19.230	15.122	3.114	741	56	-	104.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

De hecho, en los últimos años se ha realizado un importante impulso en las infraestructuras portuarias centradas en el Puerto de Cartagena, la ampliación del Puerto de Escombreras y las actuaciones en la Zona Logística de Cartagena.

En este contexto cabe citar nuevos proyectos como la actuación en la Terminal de Pasajeros que tiene importancia para el crecimiento del tráfico de cruceros y en la actividad turística y comercial de la ciudad de Cartagena y su entorno. Otro proyecto importante es la Ampliación del Puerto de Cartagena mediante la construcción de una gran dársena de contenedores. Esta inversión permitirá una ganancia en la cuota de mercado del puerto gracias al posicionamiento estratégico de la Región de Murcia en el exterior.

Transporte por ferrocarril

En cuanto al transporte ferroviario, éste se ha convertido en la gran esperanza de la mayoría de los sectores productivos y que ayudaría a cumplir los objetivos reglamentarios de la Unión Europea.

La tabla siguiente muestra la evolución del transporte ferroviario en cuanto al número de pasajeros respecto a sus dos corredores principales.

	Corredor Cartagena / Murcia-Madrid	Corredor Cartagena/ Murcia-Barcelona
1998	495.698	-
1999	522.839	-
2000	546.475	-
2001	557.340	-
2002	555.351	-
2003	509.025	-
2004	476.756	-
2005	510.364	762.125
2006	539.260	740.084
2007	552.062	678.434

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Anuario Estadístico 2010. Ministerio de Fomento

Las infraestructuras ferroviarias en la Región de Murcia han avanzado poco en los últimos 20 años. En realidad, se han perdido parte de los servicios existentes como ocurrió con la supresión de la conexión con Andalucía a mitad de los años 1980, desapareciendo el papel de nodo vertebrador entre el Este y Sur de la Península. En los últimos años no se ha realizado renovación de la red ni del material móvil. La red continúa sin electrificar y apenas cuenta con tramos de doble vía, lo que supone un estrangulamiento de las comunicaciones y una reducción de las frecuencias.

La red regional tiene carácter de red secundaria manteniéndose comunicaciones únicamente entre Cartagena y Madrid, Murcia y el Corredor del Mediterráneo y Alicante –Águilas.

La propuesta ferroviaria para esta zona es conectar por un lado el Corredor Mediterráneo mediante AVE (o tren de altas prestaciones), tanto para pasajeros como para mercancías. Y enlazar la región con el centro de la Península a través de una plataforma de doble vía, de ancho internacional que puedan utilizar tanto los trenes de alta velocidad como los de cercanías (estos últimos enlazarían con Alicante). La propuesta para el 2014 es:

- Línea Murcia-Almería de ancho internacional (aparecía en el PEIT) para tráfico mixto (aún no tiene fecha).
- Línea Cartagena-Murcia-Chinchilla que conecta con el centro de la Meseta. El Ministerio de Fomento se ha comprometido a adecuar esta línea a las características de la alta velocidad.

- El Corredor del Mediterráneo ha sido declarado como prioritario dentro de las Redes de Transporte Transeuropeo de la Unión Europea, y constituye una infraestructura de vital importancia para la economía murciana por dos razones:
 - Por un lado, colaborará en el incremento de la competitividad del Puerto de Cartagena y en el desarrollo del Sector Logístico de la región.
 - Y por otro, puede ser una alternativa más barata en el transporte de mercancías por carretera ante la entrada en vigor este año 2013 de la Euroviñeta.
- El proyecto ferroviario del Corredor Mediterráneo se prevé que una Algeciras con la frontera francesa. Se ejecutará por fases, y en estos momentos se encuentra en la siguiente situación de acuerdo a cada tramo:
 - Tramo Valencia – Barcelona, existe compromiso del Gobierno Central.
 - Tercer Carril desde Alicante hasta la Frontera Francesa que finalizará en el 2016. Actualmente se está trabajando en el proyecto constructivo y en el análisis económico.
 - Conexión Murcia – Algeciras, no tiene fecha.

3.2. Sector logístico

El sector logístico representaba en el año 2002 el 21,13% del valor añadido bruto de la Región (unos 3,25 millones de euros) y un 22,06% del empleo (100.200 empleos).²

Hay que tener en cuenta que las infraestructuras de transporte que se han mencionado en los apartados anteriores son el factor clave para el crecimiento y la funcionalidad de los espacios industriales, jugando las actividades logísticas un papel muy importante. La dotación de espacios equipados para la instalación de empresas es un elemento básico para facilitar el desarrollo de la actividad productiva en la Región.

Se han desarrollado actividades a través de las Directrices de Ordenación del Suelo Industrial y Logístico y el Complejo de Actividades Económicas y Dotación Industrial (CAEDI) en colaboración con los Ayuntamientos.

Entre las actuaciones más relevantes por su tamaño y su posición estratégica destacan:

- Parque Empresarial Oeste, situado cerca de la capital (3 mill m²) donde existe una elevada concentración de empresas. Aporta carácter terciario-comercial a una zona tradicionalmente industrial y de transportes, debido principalmente a la presencia del polígono industrial Oeste, el más grande de la región y al Centro Integrado de Transporte de Murcia (CITMUSA). Dispone de instalaciones de altas prestaciones tecnológicas, superficies dedicadas a usos no económicos y flexibilidad de usos.

² Los únicos datos generales corresponden al ejercicio del 2002, escasamente válidos para un decenio posterior.

- Polígono Las Salinas (Alhama de Murcia), con 2 millones m² de superficie. Está ubicado en un nudo estratégico de comunicaciones entre Murcia, Lorca, Cartagena y la conexión con la A7. Dispone del edificio CIDE (Centro Industrial Alhama de Desarrollo Empresarial) para prestar servicios al tejido empresarial. En esta zona también se ubica el Centro Tecnológico del Calzado y del Plástico.
- Parque Industrial Los Camachos (Cartagena), se trata de la mayor reserva de suelo industrial con 6 millones m² (1,5 millones están ya urbanizados).
- Parque Tecnológico de Fuente Álamo (80.000 m² útiles) orientado hacia sectores tecnológicos muy especializados (biotecnología, microelectrónica, energías renovables, tecnología láser, aeronáutica, robótica, telecomunicaciones, plásticos industriales, etc.). Tiene una situación estratégica al estar próximo al Aeropuerto de Corvera, junto a la autovía Alhama –Campo de Cartagena.
- Ampliación del P.I. Saprelorca (Lorca), con 2 millones m², con buena accesibilidad al estar bordeado por la Autovía del Mediterráneo, con conexión directa en ambos sentidos.
- Centro integrado de Transportes de Murcia (CITMUSA) con 400.000 m² ya urbanizados más su actual ampliación de 350.000 m². Es el primer parque empresarial especializado en logística. El objetivo básico es dotar a Murcia y su región de una moderna Plataforma Logística Multimodal, insertada en la red Española de Plataformas Logísticas y en la Red Europea de Transporte combinado, potenciando y desarrollando la multimodalidad e integrando a Murcia en el Eje Mediterráneo de la Red de Transporte Combinado Internacional. Su emplazamiento es estratégico, con conexión directa a la Autovía Alcantarilla- El Palmar, junto al P.I. Oeste, teniendo conexión directa con al A7, al Autovía de Andalucía y la Madrid-Cartagena. Próximo a la estación de Mercancías de Nonduermas y con buenas comunicaciones con el Puerto de Cartagena y el Aeropuerto Internacional de Corvera.
- Zona Actividad Logística del Gorguel (Valle de Escombreras): 2 millones m² al servicio de la logística industrial.
- Proyecto de la Ciudad Agroalimentaria (MED FOOD), actualmente en fase de definición y estudio, que junto a la nueva zona de Actividades Logísticas de Murcia ocuparán 2,5 millones m² de suelo, más 1 millón de m² de reserva para futuros desarrollos.

Hay que destacar los trabajos finalizados por el INFO sobre “nudos logísticos” que dibujan la planificación actual y futura de los desarrollos logísticos de la Región de Murcia y que están ligados a los principales ejes de producción, distribución y consumo de la Región: Puerto Cartagena, Murcia, Valle del Guadalentín, Altiplano – Noroeste, Eje del Campo de Cartagena- Mar Menor y futuro Aeropuerto Internacional. Esta red de “nodos” debe facilitar la expansión de las plataformas regionales ubicadas en las principales zonas de producción y distribución de la comunidad que serán fundamentales para canalizar las exportaciones hacia el mercado interior y europeo.

4. PRINCIPALES LAGUNAS Y OBSTÁCULOS PARA EL SECTOR

- ❑ La incertidumbre en la financiación procedente del Estado y/o Comunidad Autónoma de la región de Murcia.
- ❑ Como consecuencia de la crisis económica, se ha registrado una reducción de la demanda de algunos sectores fundamentales muy relacionados con la necesidad de transportar o de ser transportados. Se trata del sector del turismo y de la demanda de productos agrícolas desde la Región de Murcia, lo que supone un descenso en el nivel de negocio.
- ❑ Falta por completar la red de carreteras al norte de la Región.
- ❑ El sistema ferroviario es todavía deficiente, contando con limitadas conexiones (especialmente con las aéreas) y el transporte aéreo no ha conseguido despegar del todo.
- ❑ La finalización del actual periodo de programación de los Fondos de Desarrollo Regional y las recomendaciones de la Comisión al gobierno español para no realizar entre otras actuaciones infraestructuras viarias.
- ❑ La falta de flexibilidad del sector del transporte por carretera para adaptarse a las estrategias de innovación de la Unión Europea.

5. TENDENCIAS Y BENCHMARKING

La situación peculiar de la Región de Murcia, localizada en un espacio geográfico muy periférico hace que algunas buenas prácticas como las del centro y norte de Europa no se ajusten a circunstancias similares.

Existe una experiencia en Flandes que impulsa la innovación en ocho sectores con alta competitividad:

Actuaciones	Detalle de las actuaciones
Apoyo a las exportaciones e importaciones	Creación de una Agencia Gubernamental de da apoyo financiero y asesora a las empresas
Mejora de las prestaciones portuarias	Potenciación del puerto de Amberes, reduciendo costes, gestionar mejor el tiempo de viaje y espera de las mercancías, y oferta de servicios adicionales que completan la red de puertos del estado
Interconexión del puerto de Amberes con diferentes medios de transporte	Conexión directa por autovía con los países vecinos y conexión ferroviaria. Creación de un convenio entre la autoridad portuaria y las empresas operadoras de transporte marítimo.
Fomento de la industria de biotecnología	Para impulsar la innovación de procesos y productos, servicios y estructuras. Acercamiento entre la universidad y las empresas.
Apoyo a la innovación en la ciencia y en la tecnología	Creación de una Agencia Internacional para apoyar la innovación en la ciencia y la tecnología (financiación de proyectos, asesoría, potenciación de redes de contacto y estudia las medidas de las administración.

Fuente: Benchmark detallado por regiones: lecciones aprendidas y principales proyectos palanca. BCG The Boston Consulting Group. 2011

Por otro lado el Programa Marco Polo de la UE recoge en una de sus publicaciones experiencias exitosas sobre cómo las empresas han mejorado con la implantación de algunos sistemas innovadores en relación con los proyectos ferroviarios, de transporte marítimo de corta distancia y de navegación interna como una alternativa ecológica para la manipulación de mercancías.

El mensaje es sencillo: para tener éxito sus proyectos tuvieron que ser razonables en términos económicos, así como en términos ecológicos. Muchos usuarios del transporte por carretera dudan a la hora de cambiar de modo de transporte si esto no supone un beneficio económico. Todos los que colaboraron dicen que los proyectos hubieran tenido que recortarse o no se hubieran podido lanzar si no hubieran contado con la financiación Marco Polo durante la crítica fase inicial. Esto les ayudó a exponer a los clientes los argumentos a favor del cambio al ferrocarril, a las rutas de transporte marítimo de corta distancia o a las vías de navegación interior. Sin embargo, esta publicación también muestra cómo la ayuda del Programa también colaboró a reforzar la credibilidad de los proyectos al tiempo que mejoró las credenciales ecológicas de los participantes.

6. ESCENARIO FINANCIERO

El **Gobierno de la Región de Murcia** consiguió, durante la fase expansiva, un comportamiento ligeramente mejor que la media de las comunidades autónomas españolas. Desde entonces, el mayor impacto de la crisis en la Región ha comportado déficits mayores que en la media, hasta alcanzar el -4,3% del PIB en 2011, solamente por detrás de Castilla-La Mancha, la Comunidad Valenciana y Extremadura.

Durante los últimos meses, las **perspectivas económicas** para España se han deteriorado significativamente. Desde mediados de mayo de 2012 se ha asistido a un nuevo episodio de recrudescimiento de las tensiones financieras en Europa, en el que se han incrementado tanto el coste como las dificultades de acceso a la financiación externa de la economía española y regional. A pesar de la recapitalización de las entidades financieras vía Mecanismo Europeo de Estabilidad (MEDE) y el anuncio del Banco Central Europeo sobre una compra ilimitada de deuda pública, sujeta a la esterilización de las operaciones y a una condicionalidad estricta, no se han logrado disipar las dudas sobre la credibilidad de la economía española (y por ende la regional) para cumplir con los compromisos adquiridos.

En este entorno, el **Gobierno de la Región de Murcia** está haciendo un **gran ajuste fiscal** con el que empieza a resituar las cuentas públicas y reducir el déficit fiscal, no obstante, la posición de las cuentas regionales sigue siendo relativamente complicada, tanto por el elevado nivel de déficit como por las necesidades de financiación a corto plazo. En este último año 2012, el esfuerzo ha permitido reducir el déficit en aproximadamente 450 millones de euros que no deberán ser financiados con nueva deuda, situándose en un déficit total que alcanza el -3,02% del PIB regional principalmente motivado por la caída de ingresos públicos que continúa su declive.

Además, la **Ley Orgánica 2/2012 de 27 de abril, de Estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera** hace que la garantía de estabilidad presupuestaria siga siendo una de las claves de la política económica de la Región de Murcia, que seguirá esforzándose por reducir su déficit, pero debe ir de la mano del reforzamiento de la confianza en la economía regional, contribuyendo a recuperar la senda de crecimiento económico y de creación de empleo.

En este escenario, las **oportunidades de financiación futura** deben pasar también por oportunidades existentes fuera del presupuesto regional, es decir, la captación de inversiones:

- ❑ **Financiadas por las Instituciones Europeas:** hasta ahora, el interés principal del Gobierno de la Región de Murcia ha estado en los llamados fondos de gestión compartida entre Estado Miembro y Comisión Europea (FEDER, FSE, FEADER, FEAGA), pero, las Instituciones Europeas cuentan con reservas de créditos (Comisión y Agencias) y fondos patrimoniales (BEI-FEI) para el lanzamiento de convocatorias para proyectos destinados a atender asuntos de interés Comunitario, cifra que ha venido creciendo en cada ciclo presupuestario, que actualmente alcanza el 22% y que de cara al siguiente periodo de programación 2014-2020 podría superar ampliamente el 25%.
- ❑ **Financiadas por colaboración con el sector privado:** las colaboraciones público-privadas de distinto tipo, tales como consorcios, concesiones, subcontrataciones, project finance o fórmulas más novedosas donde la responsabilidad última de su prestación es la Administración (fijando precio, condiciones y calidad). Así pues, existe un conjunto de posibilidades, más allá de la pura privatización de servicios, que deberán ser tenidas en cuenta dentro del conjunto de oportunidades.

En cualquier caso, también en el ámbito de financiación de actuaciones **las alianzas son claves** (alianzas entre distintas Administraciones, alianzas entre empresas dedicadas a un mismo sector, alianzas entre sector público y privado), con el fin de concentrar esfuerzos y diferir riesgos que favorezcan la inversión en activos regionales, públicos y privados.

7. ANEXO: CUESTIONES A DEBATIR

Recogida de comentarios sobre el diagnóstico presentado: Por favor exprese aquí por escrito para aportar en la Mesa las tres ideas que, en su opinión, representan los aspectos más destacados de la realidad actual del sector, tanto positivos como negativos:

1)

2)

3)

Recogida de aportaciones sobre las prioridades de actuación de mejora de la situación del sector en el contexto del cambio de modelo económico: Por favor exprese aquí por escrito para aportar en la Mesa las tres ideas que en su opinión, representan las actuaciones prioritarias incorporar al Plan Estratégico de la Región de Murcia 2014-2020:

1)

2)

3)

