

MESA TRANSVERSAL
INFRAESTRUCTURAS DE
COMUNICACIONES

Plan REGIÓN DE MURCIA 2020

PLAN ESTRATÉGICO DE LA REGIÓN DE MURCIA 2014-2020

ÍNDICE

1.	BREVE REFLEXIÓN SOBRE EL ÁMBITO DE DEBATE	3
2.	MATRIZ DAFO	6
3.	CUESTIONES CLAVE	8
4.	ESCENARIO FINANCIERO	11
5.	PRIMERA PROPUESTA DE MEDIDAS PARA DEBATIR	15
6.	DINÁMICA DE LA MESA.....	18



1. BREVE REFLEXIÓN SOBRE EL ÁMBITO DE DEBATE

En la presente Mesa de Trabajo se pretende reflexionar sobre la presencia de elementos relacionados con las Infraestructuras de Comunicaciones en la estrategia regional.

En un escenario de compromiso de estabilidad presupuestaria y contención del déficit público, el Gobierno Regional desea establecer prioridades para responder a la necesidad de fortalecimiento de este tipo de infraestructuras con la convicción de que la intervención en esta materia es instrumental para potenciar el desarrollo económico y la competitividad territorial, amén del aumento de calidad de vida de sus habitantes.

Es sabido que en las últimas décadas se ha dado un salto cualitativo y cuantitativo importante en la dotación de infraestructuras y equipamientos ligados al desarrollo socio económico de la Región de Murcia. Junto a ello, la reciente inclusión de esta región entre las beneficiarias del Corredor Mediterráneo de mercancías y de pasajeros con un ancho internacional de vía y conectando el polo de desarrollo económico del Levante español con el centro de Europa, permite aventurar un gran dinamismo económico y social. Y en concreto se beneficiarán los principales sectores que actualmente son tractores de la actividad económica murciana como el agroalimentario y el turismo, junto a actividades productivas relacionadas con los sectores de química y plástico y metal-mecánica.

Todos estos productos y servicios asociados requieren para su adecuado funcionamiento contar con rápidos sistemas de transporte de gran capacidad y que aporten agilidad. Asimismo, estas dotaciones deben complementarse con sistemas integrales de gestión logística en zonas especialmente habilitadas que atraigan a las empresas y optimicen los servicios de intermodalidad. Una adecuada dotación de infraestructura logística implica una reducción de los costes de transporte que convierte a los productos en más competitivos en los mercados nacionales e internacionales. Para conseguirlo es necesario que las infraestructuras logísticas funcionen adecuadamente, fomentando la conexión entre los diferentes modos de transporte, en un entorno de carácter intermodal. Es necesario disponer de terminales que faciliten la integración de la mercancía y ofrezcan otros servicios como el almacenaje, fraccionamiento y agrupamiento de la mercancía, el etiquetado, la contratación de seguros o los servicios financieros

En definitiva, todas estas infraestructuras e inversiones favorecen la integración urbana-territorial de nuestra Comunidad Autónoma y sirven para corregir parte de los problemas de accesibilidad a los grandes mercados nacionales e internacionales que están asociados a su ubicación periférica.

Pero parece claro que es necesario seguir avanzando en la consolidación de las principales infraestructuras de comunicaciones en curso, en especial las de transporte (viario, por ferrocarril, marítimo o aeroportuario) que son clave a la hora de mejorar el posicionamiento de la región con el exterior en un contexto donde se desea apostar a fondo por la internacionalización de la economía regional.

Actualmente la Región goza de una red de carreteras de más de 3.700 km. de excelente calidad, la cual va transformándose en infraestructuras de gran capacidad con un incremento exponencial en los últimos años de los km. de autopistas y autovías. En la mayor parte de dicha red tiene competencia la Región de Murcia (86,12%), siendo de competencia estatal 519 km de carreteras (13,87%), pero según los compromisos adquiridos por el Ministerio de Fomento en 2012 están pendientes de construcción otros 77 km de nuevas autovías y 6 km de nuevos carriles de autovías en servicio.

Asimismo, se dispone de unas dotaciones portuarias con una actividad y relevancia creciente en materia de transporte de mercancías, en especial de contenedores y grandes líquidos y productos petrolíferos, todo lo cual contribuye al desarrollo de las industrias de la Región. En los últimos años se ha realizado un importante esfuerzo por seguir impulsando las infraestructuras portuarias centradas en el Puerto de Cartagena (el sexto más importante de España en el tráfico de volumen de carga), con la ampliación del Puerto de Escombreras, así como el proyecto de la Nueva Dársena de Contenedores y las actuaciones en la Zona Logística de Cartagena.

Por su lado, el desarrollo aeroportuario parece clave para actuar como palanca del crecimiento del sector turístico. 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. Por ahora parte de estos viajeros acceden hasta Murcia por el aeropuerto de San Javier, fundamentalmente en vuelos chárter, mientras que los vuelos regulares nacionales tienen muy poca presencia. Cuando entre en funcionamiento el nuevo aeropuerto internacional de Corvera 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.

Queda todavía pendiente la mejora de las comunicaciones ferroviarias que cuentan con una menor evolución aunque la previsión de la llegada a Murcia en 2014 del AVE para pasajeros, permitirá un importante salto en el desarrollo de esta importante infraestructura.

Por otra parte, como decíamos, la firma por parte del Gobierno español del acuerdo en el mes de marzo del 2013 en Bruselas para impulsar la ejecución del Corredor Ferroviario número seis en el Marco de la Unión Europea da un paso hacia adelante en la interoperabilidad del sistema de transporte ferroviario, el cual 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. Se trata de un sistema de alta calidad: doble vía con prioridad de mercancías, aplicación de sistema ERTS, apartaderos o terminales de trenes de hasta 1.500 metros. El Ministerio de Fomento tiene prevista la licitación de las obras del Corredor Mediterráneo para el tramo entre Valencia y Cartagena, pasando por Alicante y Murcia para el segundo semestre del año y la conclusión de la construcción en 2016, año en el que también está prevista la conexión de la red ferroviaria con los puertos de Murcia (puerto seco) y Cartagena potenciando las actividades logísticas y por ende nuevas oportunidades de negocio y de generación de empleo.

En la actualidad, la Región de Murcia cuenta con la red gestionada por el Administrador de Infraestructura Ferroviaria que permite que circulen trenes de hasta 450 metros que conectan Cartagena y Murcia, y desde Murcia con Madrid y Alicante.

El Plan Estratégico para el impulso del transporte ferroviario de mercancías en España del Ministerio de Fomento, plantea dos Zonas de Actividad Logística en la región de Murcia: una junto a la capital murciana y otra junto a la terminal de contenedores de El Gorguel. Estas ZAL deberían conectarse con la red de infraestructuras de transporte tanto portuarias, aeroportuarias, ferroviarias y viarias.

También hay que destacar los trabajos finalizados por el INFO sobre “nodos 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” (con el parque empresarial del Oeste, el Polígono de las Salinas, el Parque Industrial de Los Camachos de Cartagena, entre otros) son proyectos que deben 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.

A partir de la información hasta ahora recogida, parece claro que la primera apuesta se concentra en atender a la culminación de las infraestructuras ya en curso que estén más directamente vinculadas a actividad productiva sin dejar de lado la necesidad de que sean gestionadas de forma eficaz y eficiente, así como a garantizar el mantenimiento y la conservación del patrimonio en infraestructuras existente.

2. MATRIZ DAFO

La situación de la Región de Murcia en cuanto a las infraestructuras de comunicaciones tiene sus luces y sus sombras. A continuación se muestra una relación de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades:

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • La Región de Murcia se caracteriza por su localización geográfica excepcional, con unas condiciones naturales y climáticas privilegiadas lo que la convierte en un lugar muy atractivo para el turismo y para la calidad de vida. • Por su carácter uniprovincial tiene distancias manejables (el territorio regional ocupa una superficie relativamente pequeña de 11.313 km², la cual representa el 2,24% de España). 	<ul style="list-style-type: none"> • Sin embargo, en el territorio se observan importantes contrastes topográficos y diferentes elementos de relieve. En conjunto, la Región de Murcia es bastante accidentada, con la presencia de numerosas sierras, alineadas en dirección ENE-WSW (la dirección general de las Cordilleras Béticas) y que con frecuencia superan los 1.000 m de altitud. Junto a las sierras existen valles, cubetas, depresiones, corredores intra- montañosos, llanuras y altiplanos. Todo ello ha configurado una topografía contrastada y diversas unidades de paisaje que hacen de la Región de Murcia un territorio singular de gran variedad paisajística. • Además su condición periférica en el conjunto del territorio español la aleja de los centros de decisión en comparación con otras CCAA más próximas o mejor comunicadas con las capitales políticas y económicas del país.
<ul style="list-style-type: none"> • Posicionamiento de Murcia dentro del Arco Mediterráneo: fuertes inversiones en infraestructuras viarias que han sacado finalmente a la Región de Murcia del aislamiento con España y Europa y avance entre las comunicaciones interregionales (red de carreteras extensas y seguras). • Avances en el transporte aéreo, además del aeropuerto de San Javier, se han terminado ya las obras del Aeropuerto internacional de Corvera que se destinará al transporte de viajeros y mercancías. • Importantes inversiones en ampliación del Puerto de Cartagena-Escombreras, en la zona de actividades logísticas de Cartagena y en la terminal de pasajeros que están favoreciendo por un lado la aparición de nuevos proyectos de inversión en la zona y por otro el incremento en el tráfico portuario tanto de mercancías como de pasajeros, con importantes implicaciones sobre el comercio, la industria y la actividad turística de la zona. • Avances en las grandes infraestructuras que requiere la Región, como la dotación suficiente de espacios equipados para la instalación de empresas (parques empresariales, polígonos industriales, etc.). En concreto, el parque tecnológico de Fuente Álamo es clave para el desarrollo de la Región, mejorando el potencial de las empresas ahí implantadas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta por completar la red de carreteras en el norte de la Región que permita el desarrollo equilibrado de las infraestructuras. • Las conexiones áreas son limitadas. Hay escasa actividad en el transporte de mercancías por avión, cuyo volumen ha caído sensiblemente en la última década. Falta por consolidar el funcionamiento del nuevo aeropuerto de Corvera. • Sistema ferroviario deficiente, con escasas inversiones en las últimas décadas. Se han perdido parte de los servicios existentes respecto a la conexión con el Sur (desapareciendo el papel de nodo vertebrador entre el Este y Sur de la Península a mediados de los 80'). 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. • El acceso marítimo que no ha conseguido despegar todo su potencial a pesar de la ubicación privilegiada de la Región. Falta por consolidar el Puerto de Escombreras y vincularlo al transporte ferroviario. • Ausencia de una visión conjunta del transporte metropolitano que incluya las dos grandes áreas (frenada por la situación de crisis).

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • La incertidumbre por recursos en la financiación procedente del Estado y/o Comunidad Autónoma de la región de Murcia. Mayor dificultad de financiación en un proceso de consolidación fiscal y reducción del déficit. • Cambio de foco en las ayudas europeas, con la oposición de varios países líderes a las tradicionales inversiones en infraestructuras de transporte a las que se han destinado la mayoría de los fondos FEDER. 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo previsto del Corredor Mediterráneo de transporte ferroviario de mercancías a escala nacional. Una vez se desarrolle totalmente el Corredor, la Región de Murcia podrá convertirse en un nudo estratégico de comunicaciones que habrá que saber aprovechar. 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 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) liderado por el Ministerio de Fomento tiene como objetivo dotar a Murcia de la Alta Velocidad. En este sentido el Ministerio de Fomento mantiene su compromiso para 2014. • El Plan Nacional de Reformas (PNR) 2013 habla de liberalizar el transporte ferroviario de viajeros de forma progresiva y ordenada, dando prioridad al de viajeros con finalidad turística. Asimismo el PNR propone un nuevo modelo de gestión de las infraestructuras aeroportuarias más rentable y dando entrada al capital privado; incluye un nuevo marco de planificación estratégica de las infraestructuras del transporte potenciando la red de alta velocidad en varias CCAA entre las que se encuentra Murcia e impulsando la intermodalidad. • Entrada de inversiones extranjeras que aprecien en la Región de Murcia buenas oportunidades de negocio.

3. CUESTIONES CLAVE

Una economía avanzada no podrá seguir desarrollándose y por tanto seguir siendo competitiva, si deja de invertir en infraestructuras, tal y como señalaba la Comisión Europea en su Libro Blanco sobre el Crecimiento, Competitividad y Empleo *“La cuestión no puede ser más obvia: los embotellamientos..., suponen un gran coste para la productividad europea. Infraestructuras con cuellos de botella y en las que faltan eslabones; deficiencias de interoperabilidad entre nodos y sistemas. Las redes son las arterias del gran mercado. Sus fallos se traducen en una falta de oxígeno para la competitividad, en ocasiones desaprovechadas de crear nuevos mercados y en una creación de empleo inferior a nuestro potencial”*.

Las regiones del mundo están lanzando enormes y ambiciosos programas de modernización del transporte e inversión en infraestructuras, siendo crucial que el transporte europeo continúe evolucionando para mantener su posición competitiva.

Así las cosas ¿dónde hay necesidad de actuar? La reciente publicación del Programa Nacional de Reformas (PNR) de España 2013, puede servir de marco de referencia, al recoger una serie de reformas propugnadas por el Gobierno de la nación, encaminadas hacia:

- Nuevo modelo de gestión de infraestructuras aeroportuarias, dando continuidad a la adaptación del sistema tarifario al coste real del servicio y se eliminarán obstáculos al mercado interior para fomentar una mayor competencia y se adecuará la oferta de servicios a la demanda real en aras de mayor eficiencia de estas infraestructuras y posteriormente permitir la entrada de capital privado en el sector.
- Nuevo marco de planificación estratégica: Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) tratando de dar respuesta a las nuevas necesidades de movilidad de la ciudadanía dentro del cual se potenciará la red de alta velocidad y destacando la importancia del Corredor mediterráneo desde Algeciras/Sevilla hasta la frontera francesa atravesando la Región de Murcia. Además pretende alcanzar un alto nivel competitivo en los grandes ejes del transporte en cuanto a los flujos de mercancías con una mejor gestión de la prestación del servicio y potenciando el trasvase modal hacia el ferrocarril desde la carretera.
- Impulso a la intermodalidad. Se crea una Unidad logística, que a partir del estudio de las necesidades de movilidad existentes pretende favorecer la coherencia y coordinación de todas las actuaciones logísticas en España a través del diálogo, la concertación con las Administraciones Públicas, operadores y usuarios.

Desde la Región de Murcia habrá que seguir avanzando en la consolidación de las infraestructuras de transporte con el mantenimiento de las existentes y el desarrollo de las ya en curso, priorizando aquéllas que mejoran el posicionamiento de la Región de Murcia hacia el exterior y por ende la competitividad del sistema económico regional (tanto desde el punto de vista de transporte de mercancías, como del transporte de viajeros), además de facilitar la comodidad y confortabilidad de los núcleos de población.

Así, está pendiente la mejora de las comunicaciones ferroviarias, que están en fase incipiente y alguna otra infraestructura planificada. La recomendación es que antes de acometer ninguna obra nueva, se mejoren y consoliden las ya existentes (AVE, Corredor Mediterráneo, Dársena de El Gorguel, ZAL de Murcia, etc.).

Las necesidades están identificadas:

- La mejora del transporte ferroviario, no sólo con la esperada puesta en marcha de la línea de alta velocidad, sino con la electrificación del conjunto de la red de cercanías.
- Faltan operadores integrales capaces de responder al conjunto de la cadena logística y la evolución clara hacia la intermodalidad.
- Los sectores sobre los que se asienta la economía murciana, y fundamentalmente el complejo agroalimentario y el turismo, requieren rápidos sistemas de transporte de gran capacidad. Por otra parte, cabe mencionar el caso especial del sector químico, que precisa que las infraestructuras de transporte se adapten a los requerimientos un tanto especiales de los productos que necesitan transportar (mercancías peligrosas).
- El transporte de viajeros requiere de una mayor atención. Faltan infraestructuras para facilitar el acceso de los turistas internacionales y una mayor homogeneización en la gestión.

Son estas debilidades las que deberán orientar las medidas prioritarias que se incluyan en el PERM 2014-2020. Las políticas que se diseñen al respecto han de dirigirse a maximizar el impacto positivo en el crecimiento económico y minimizar el impacto negativo sobre el medio ambiente. Algunas propuestas de mejora parecen dirigirse hacia los siguientes términos:

- Seguir avanzando en la consolidación de las infraestructuras de transporte en curso, especialmente aquellas que van íntegramente ligadas al desarrollo de ciertos sectores tructores (agroalimentario, turismo, etc.), mejorando el posicionamiento de la Región de Murcia con el exterior, con clara incidencia en el incremento de la competitividad de la economía regional y mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.
- Es necesaria la intermodalidad y la interoperabilidad entre todos los modos de transporte para lograr el buen funcionamiento de la cadena logística que permita la conexión no solo con Europa sino con los países de la Cuenca Mediterránea: El Corredor Ferroviario nº 6, así como la definitiva puesta en funcionamiento del Puerto de El Gorguel. Las plataformas logísticas y las terminales de transportes (marítimo, portuario, aeroportuario y ferroviario) deben contar con una adecuada accesibilidad viaria y sistemas de información centralizada de carga, de pasajeros, etc. Asimismo es preciso potenciar el corredor ferroviario con Madrid. Todo ello es vital de cara a la expansión del transporte de mercancías, en especial del sector hortofrutícola donde se esperan soluciones como las del “ferroustage”
- Asimismo, existe la posibilidad de activar o mantener actuaciones de partenariado público-privado sostenibles en un escenario cambiante e independientes de signo político alguno, y que aparte de fórmulas de financiación, establezcan intercambio de metodologías e innovaciones técnicas (ejemplo: sistema de peaje en sombra) y sistemas de gestión compartida (ejemplo: ZAL con operadores de transporte intermodal). La Unión Europea considera este tipo de colaboración como un instrumento esencial para obtener competitividad y desarrollo en todo el territorio de la Unión (Informe Prodi sobre la iniciativa para el crecimiento). Por su parte, el Gobierno español, tanto en el marco del PNR 2013, como en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), elaborado por el Ministerio de Fomento, también contempla la colaboración público privada como instrumento a ser tomado en consideración a la hora de desarrollar las infraestructuras.
- Reconociendo la importancia de la internacionalización de nuestras empresas y productos es necesario derribar alguno de los obstáculos existentes a la hora de que éstos viajen hacia los mercados internacionales. Por lo tanto para optimizar el uso de las infraestructuras mencionadas

habrá que seguir trabajando por la ordenación de la gestión en materia de política fiscal o sobre la necesidad de flexibilización u homologación de ciertas normas y transmitir al Ministerio de Fomento la preocupación por la disparidad en la reglamentación normativa en comparación no sólo con muchos de los países con los que se opera por lo que se requeriría una acción de presión ante la UE sino también entre las diversas Comunidades Autónomas.

Como puede verse, no todas las actuaciones de mejora deben suponer inversión. Hay cuestiones que afectan a la gestión. Y aunque no siempre las competencias y la capacidad de decisión son regionales, siempre se puede impulsar el cambio y la adopción de mejoras desde la región.

Así pues, el desarrollo y consolidación de las infraestructuras, ahora más que nunca, desempeña un papel determinante para hacer de la Región de Murcia el lugar perfecto para vivir e invertir. La sociedad murciana y el tejido productivo demandarán, cada vez más, un mayor desarrollo y calidad de todo tipo de infraestructuras.

4. ESCENARIO FINANCIERO

a) Consolidación fiscal

El conjunto de las Administraciones Públicas españolas cerró el año 2012 con un déficit de 73.298 millones de euros, lo que representa el 6,98% del PIB, cifra que fue remitida por el Gobierno a la Comisión Europea el pasado día 27 de marzo. Tres meses después, el Estado cerró con un déficit trimestral en términos de contabilidad nacional de 17.092 millones de euros, lo que equivale al 1,63% del PIB, lo que supone un 16% menos que el registrado en el mismo periodo de 2012, es decir, la necesidad de seguir reduciendo el déficit existente se mantiene tanto para ganar confianza en la economía española como para evitar mayores cargas financieras a futuro por la acumulación de una alta deuda.

En este contexto de consolidación fiscal a nivel nacional, la Región de Murcia sigue una senda de reducción constante de su déficit, pero vinculada a unas necesidades mucho mayores que otras Comunidades Autónomas dado que parte de una mayor divergencia entre ingresos y gastos (en el año 2010 alcanzó la cifra de -4,95%). Los resultados obtenidos hasta el segundo mes de 2013 sitúan a la Región de Murcia¹ como una de las comunidades donde la corrección con respecto a hace un año es mayor (50% menos que el presentado tras los dos primeros meses del año 2012²). Aun así, la comunidad sigue teniendo que hacer frente a unas elevadas necesidades de financiación externa debido, en gran medida, a la fuerte reducción de ingresos que se ha venido produciendo en los últimos años y que parece corregirse ligeramente en el presente (+2,04% con respecto a la recaudación en los dos primeros meses del año anterior).

En este mismo sentido, otro aspecto esencial para entender la importancia del proceso de consolidación fiscal es valorar adecuadamente los procesos de reordenación que ha experimentado el sector público autonómico en función de los objetivos planteados. Así, según la última información facilitada³ los principales efectos estimados por los procesos de reordenación señalaban que el Gobierno regional ha suprimido 18 entidades antes del 1 de octubre de 2012 y otras 9 están en proceso de disolución, liquidación o han cesado en sus actividades de un total previsto neto de 49 entidades a extinguir.

Pero más allá de la evolución y de la cifra de déficit máximo permitido, todavía pendiente de aprobación, que se le otorgará al Gobierno de la Región de Murcia de cara al 2013⁴, la necesidad de seguir ahondando en la consolidación fiscal es una imperiosa necesidad que debe producirse para alcanzar la sostenibilidad de las finanzas públicas a medio plazo tal y como exige la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera. Por ello, el Gobierno regional sigue planteando medidas de ajuste presupuestario, hecho que debe tenerse en cuenta para analizar las propuestas de futuro, las cuales deben plantearse desde la óptica de una sostenibilidad y rigor sobre la disponibilidad de fondos.

¹ Consulta de datos de ejecución presupuestaria <https://serviciostelematicos.minhap.gob.es/cimcanet/consulta.aspx>

² El déficit de los dos primeros meses del año 2013 que presenta el Gobierno de la Región de Murcia es de 93 millones de euros, que equivale al 0,34% de su PIB.

³ Informe sobre la reordenación del Sector Público Autonómico Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Secretaría General de Coordinación Autonómica y Local. =1/10/2012

⁴ El Programa de Estabilidad 2013-2016 del Reino de España recientemente enviado a la Comisión Europea prevé un déficit máximo del 1,2% del PIB para las Comunidades Autónomas. No obstante, dicho objetivo podría modularse según las Comunidades Autónomas para que no todas tuvieran la misma meta anual, aunque quizás si el mismo esfuerzo fiscal.

b) Nuevas oportunidades de financiación futura

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

- Financiación con fondos de entidades públicas suprarregionales.
- Financiación mediante colaboración público privada.
- Financiación por uso del servicio público.
- **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 Europea y Agencias) y fondos patrimoniales (BEI-FEI) para el lanzamiento de convocatorias y desarrollo de proyectos destinados a atender asuntos de interés Comunitario, cifra que por otro lado ha venido creciendo en cada ciclo presupuestario y que de cara al siguiente periodo de programación 2014-2020 podría superar ampliamente el 25% (actualmente, en torno al 22%).

Los programas europeos⁵, tanto en el actual periodo de programación 2007-2013 como en el próximo periodo 2014-2020, se caracterizan por los siguientes elementos:

Son gestionados directamente por la Comisión Europea o por alguna de sus agencias.	Se accede a ellos a través de convocatorias de contratos y subvenciones o convenios.
Versan sobre temáticas de interés general para la Unión Europea, en la línea marcada por las prioridades estratégicas comunitarias: Estrategia Europa 2020.	Financian proyectos innovadores, que tengan un claro valor añadido comunitario.
La Comisión cofinancia una parte del proyecto, debiendo la otra ser aportada por el promotor.	

Por otro lado, el Banco Europeo de Inversiones⁶ pide prestado dinero en los mercados de capital y lo canaliza, a su vez, a un tipo de interés bajo a proyectos destinados a mejorar las infraestructuras, el suministro de energía, las condiciones medioambientales o la mejora de la competitividad empresarial. Los servicios que presta están vinculados principalmente a:

⁵ <http://europa.eu/policies-activities/funding-grants/>

⁶ <http://www.eib.org/products/index.htm>

Créditos: concedidos a programas o proyectos viables de gasto de capital en los sectores público y privado. Entre sus destinatarios se encuentran desde grandes empresas a municipios y pequeños negocios.

Garantías: disponibles para una amplia serie de organismos, como, por ejemplo, los bancos, las sociedades de leasing, las instituciones de garantía, los fondos de garantía recíproca, los fondos de titulización y otros.

Asistencia técnica: proporcionada por un equipo de expertos economistas, ingenieros y especialistas con el fin de complementar los mecanismos de financiación del BEI.

Capital riesgo: las peticiones de capital riesgo deben dirigirse directamente a un intermediario.

- ❑ **Financiadas por colaboración con el sector privado:** colaboraciones público-privadas de distinto tipo, tales como consorcios, concesiones, subcontrataciones, project finance o fórmulas más novedosas y 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.

Eso sí, un compromiso oficial con la fórmula de colaboraciones público-privadas (PPP) supone tener una visión más amplia de sus ventajas potenciales que vaya más allá del ahorro de gasto público; y comunicar esta visión a los agentes económicos y los ciudadanos.

¿Por qué se implica al sector privado en aquellos servicios que han venido siendo tradicionalmente públicos? Las consideraciones son varias. Principalmente, existe la convicción desde la teoría económica de que el sector privado en general utiliza mejor los recursos que el sector público siempre que tenga los adecuados incentivos para garantizar el servicio. Las mejoras en coste, calidad, precio e incluso empleo que se obtienen cuando se permite la competencia en vez del monopolio (a menudo público); y la eficiencia que se obtiene cuando una empresa opera bajo el examen de los mercados de capitales, entre otros, suele ser mayor que la gestión pública. La investigación a lo largo del tiempo ha confirmado que estas ventajas se materializan, eso sí, no en todos los casos y depende del buen hacer de la Administración para gestionar los servicios, principalmente, de regulación, supervisión e incentivos.

¿Qué desventajas pueden tener estos procesos? Hay ciertos sectores o servicios donde el sector privado no parece razonable que entre a participar, porque sus características dificultan la obtención de beneficios razonables, en este grupo estarían los bienes públicos que por indivisibles no permite la exclusión del servicio. Tal sería el caso de la defensa nacional o la seguridad pública. Existen además otros servicios donde las economías de escala derivadas de las elevadas inversiones iniciales dificultan la entrada de competidores, generándose los llamados “monopolios naturales” y donde el sector público tiene que implicarse de alguna manera para reducir el coste medio y garantizar un servicio universal. Finalmente, encontramos los servicios generales que exigen cierta implicación de la Administración Pública para su provisión. Cuando un servicio exhibe una o varias de estas características, puede ser más beneficioso para los ciudadanos y la economía en general que el sector público se convierta en su proveedor o en el garantizador/regulador del servicio según el caso.

Por ello, las formas, los modelos y las casuísticas para activar una mayor participación privada en la provisión de servicios públicos es grande y debe tratarse caso por caso y buscando siempre el doble objetivo de obtener ventajas en coste y calidad, pero manteniendo los criterios de universalidad y servicio social. Y en ese entramado, las PPP son una posible solución.

- ▣ **Financiación por uso de servicios públicos por parte del cliente.** Algunos servicios públicos hacen recaer actualmente una parte de su coste sobre sus usuarios. Desde la óptica económica, esta vía de financiación tiene ventajas *recaudatorias*, pero debe plantearse de manera *racional* de forma que se consiga un correcto uso y disfrute del servicio alcanzando los objetivos para los que fue implementado.

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.

5. PRIMERA PROPUESTA DE MEDIDAS PARA DEBATIR

De la información recogida hasta la fecha ya existe una primera propuesta de medidas y actuaciones. El contexto económico actual requiere que cualquier propuesta que se incluya en el Plan Estratégico por parte de la Región de Murcia conlleve un compromiso presupuestario realista. Es por ello que en la presente Mesa de trabajo habrá que priorizar dónde concentrar los esfuerzos en la región.

MEDIDAS PROPUESTAS
Transporte viario
<p>Actualmente la Región de Murcia goza de una red de carreteras de excelente calidad. Así pues, se propone actuar en los siguientes ámbitos:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Conservación de carreteras: mantener las inversiones realizadas en buen estado.▪ Seguridad vial: eliminación de tramos de concentración de accidentes (ej.: traducción de cruces en rotondas, etc.).▪ Red de alta capacidad: falta equilibrar la Región con una red de alta capacidad del Norte.▪ Transporte urbano e interurbano: apoyar al transporte y fomento del transporte público, con el fin de unificar tarifas y criterios, contando con la participación de los ayuntamientos y operadores. Es importante que en esta concepción del transporte, se tenga muy en cuenta a las zonas rurales.▪ Potenciar las inversiones en infraestructura viaria que la Administración Central tiene en marcha o en previsión y que la Región demanda. En marzo del 2012 el Ministerio de Fomento anunció que hasta el año 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 (A33 Autovía del Altiplano, que conecta Murcia 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:<ul style="list-style-type: none">- Ejecutar la Autovía Arcos Norte y Noroeste de Murcia.- Ejecutar la Autovía del Reguerón- Hacer efectivos los acuerdos para la conexión Zeneta Santomera (que permitiría hacer operativa la autovía Santomera-San Javier).▪ Subsancar la deficiencia ocurrida tras la realización del ramal que une RM-30 con la MU-30 en el Puerto de La Cadena, donde el Centro Integrado de Transportes (CITMUSA) se quedó sin el acceso directo que tenía dirección Alcantarilla-El Palmar.▪ Diseñar un plan de infraestructuras con una Red Transeuropea para el transporte por carretera que contemple carriles exclusivos para la circulación de camiones como ya se está poniendo en práctica en Estados Unidos, ya que el crecimiento del transporte por carretera, a pesar de mejorar las infraestructuras ferroviarias en toda Europa, es imparable. Si no se mejora la Red Transeuropea, en pocos años puede producirse un colapso de las carreteras.
Transporte ferroviario
<p>Las infraestructuras ferroviarias son actualmente el verdadero cuello de botella de las comunicaciones regionales y un freno para el desarrollo logístico y económico al no haber experimentado grandes avances en las últimas décadas. Así pues se precisa actuar en los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Corredor mediterráneo: activar la puesta en marcha de esta potente infraestructura y sus sinergias con el

AVE y la apuesta por la intermodalidad:

- AVE: Obtener la confirmación y compromiso del Ministerio de Fomento sobre la fecha de 2014 y plantear la posibilidad de que no se desvíe por Chinchilla (para acortar 80 Km de recorrido). La propuesta ferroviaria 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).
- Intermodalidad: Mejorar las conexiones ferroviarias entre los diferentes nodos y plataformas logísticas y centros logísticos multimodales (Puerto del Gorguel, Puerto de Cartagena, ZAL de Murcia, etc.)
- Red ferroviaria de cercanías: electrificación de la vía, invertir en un sistema de seguridad que regule las circulaciones y cambios de agujas.
- Estudiar en mayor profundidad la apuesta por el “ferroustage” (transporte de camión en vagones de tren).

Aeropuertos

La Región dispone de un aeropuerto internacional que le puede permitir potenciar y desarrollar el turismo y ser atractivo para la instalación de algún proyecto emblemático. Así pues y aunque no todo dependa de las competencias regionales, se precisa actuar en los siguientes aspectos:

- Entrada en funcionamiento del aeropuerto internacional de Corvera.
- Atraer empresas que deseen operar vuelos en dicho aeropuerto.
- Prever actuaciones que eviten el riesgo de infrautilización del aeropuerto como servicios *transfer* aeropuerto-hotel-aeropuerto o con otras modalidades de transporte como el ferroviario.

Puertos

En las últimas décadas se ha conseguido un impulso importante en infraestructuras de transporte portuario, gracias a las inversiones realizadas en el Puerto 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 de la actividad turística y comercial de la ciudad de Cartagena y su entorno. Otro proyecto importante es la construcción de una gran dársena de contenedores en el Puerto de Cartagena. Se propone actuar en los siguientes ámbitos:

- Ampliación del Puerto de Cartagena con la construcción de la nueva Dársena de El Gorguel. Consolidar todas estas inversiones las cuáles permitirán una ganancia en la cuota de mercado del puerto gracias al posicionamiento estratégico de la Región de Murcia en el exterior.
- Obras de mantenimiento y mejora de infraestructuras en puertos (obras de abrigo, atraque, etc.).

Relaciones de las infraestructuras del comunicaciones con la actividad logística

Como ya se ha mencionado las actividades logísticas necesitan apoyarse en infraestructuras de transporte.

- Potenciar los nodos y plataformas logísticas y centros logísticos multimodales (parque empresarial Oeste, centro integrado de transportado de Transportes de Murcia, MedFood, etc.).

De carácter transversal

- Ampliar la capacidad de diálogo de la Administración regional con la Administración.
- Propiciar la agrupación de las empresas del sector del transporte y de la logística orientada hacia la constitución de operadores logísticos que realicen el proceso completo de la actividad logística, deben

realizarse pensando en la intermodalidad (ferrocarril-camión-marítimo).

- Propiciar la homologación de requisitos: trabajar bajo estándares de gestión y explotación de las infraestructuras y unificar los requisitos exigidos por los diferentes lugares por donde atraviesa la mercancía.
- Propiciar la colaboración público-privada para determinados proyectos viables contando con estrategias de cofinanciación público-privada siempre que se realicen para infraestructuras con sólidos estudios de viabilidad y que respondan a una necesidad y prioridad que repercuta positivamente sobre la economía regional.

6. DINÁMICA DE LA MESA

Tarea	Tiempo	ACTIVIDAD	Responsable
1	10'	Bienvenida y Breve introducción al PERM 2014-2020 y fase actual	Consejería de Economía y Hacienda
2	5'	Breve Presentación genérica de los participantes	Consejería que Preside la Mesa
3	10'	Planteamiento de los Objetivos y de la dinámica de la mesa y presentación de una síntesis del documento base. (Apoyo Powerpoint para tal efecto)	Red2Red
4	60'	Participación y aportaciones	Asistentes
5	10'	Sistematización de aportaciones	Consejería que Preside la Mesa / Red2Red
6	10'	Votación para la priorización por escrito	Asistentes
7	10'	<i>(Recopilación y codificación de priorización de medidas)</i> Valoración de Proyectos Emblemáticos	Red2Red Asistentes
8	10'	Presentación gráfica de los Resultados de la Votación	Red2Red
9	10'	Comentarios finales de Presidencia de la Mesa	Consejería que Preside la Mesa
10	5'	Cierre	Consejería de Economía y Hacienda