

**VALORACIÓN DEL IMPACTO
DE LA DEMORA EN LA ENTRADA
EN FUNCIONAMIENTO DEL CORREDOR
FERROVIARIO MEDITERRÁNEO EN LA
COMUNIDAD VALENCIANA**



**VALORACIÓN DEL IMPACTO
DE LA DEMORA EN LA ENTRADA
EN FUNCIONAMIENTO DEL CORREDOR
FERROVIARIO MEDITERRÁNEO EN LA
COMUNIDAD VALENCIANA**

© ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS (AVE), Noviembre 2014

Imprime: Fernandogil Artes Gráficas
Av. Cortes Valencianas, 102
Tavernes Blanques · 46016 · Valencia
Tel. 96 317 10 97 · info@fernandogil.com

Diseño y maquetación: AVE

Todos los derechos de propiedad industrial e intelectual de la presente obra son de titularidad de la ASOCIACIÓN VALENCIANA DE EMPRESARIOS (AVE). Los contenidos están protegidos por el REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Propiedad Intelectual.

CÉSAR CAMISÓN ZORNOZA

Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales
Catedrático de Organización de Empresas de la Universitat de València

JOSEP VICENT BOIRA MAIQUES

Doctor en Geografía por la Universitat de València
Profesor de Geografía de la Universitat de València

Resumen ejecutivo	9
1. Oportunidades y expectativas en relación al Corredor Ferroviario Mediterráneo	13
2. La importancia del Arco Mediterráneo	17
3. La dinámica de la competitividad internacional de la Comunidad Valenciana	23
4. La importancia del Corredor Ferroviario Mediterráneo para la competitividad regional y nacional	27
5. Las razones geo-estratégicas del CFM	35
6. Las infraestructuras en una visión amplia	39
7. El reto de la empresa, la conexión y la localización. Un factor estratégico	43
8. El CFM y los escenarios de futuro	49
9. ¿Mapas reales? Los mapas de actividad vistos desde Europa	53

Resumen ejecutivo

1. El **Corredor Ferroviario Mediterráneo (CFM)** no sólo debe contemplarse como una exigencia propia de las regiones y sociedades que atraviesa, sino como la materialización de la estrategia europea de base territorial. El CFM responde a los tres criterios que plantea la UE al respecto: mejora la accesibilidad, aumenta la productividad e incrementa la inserción de los territorios de la Unión.
2. El CFM va más allá de una mera infraestructura para convertirse en el instrumento de la estrategia europea en materia de infraestructuras, cooperación regional y transporte y responde a los cinco retos de la Unión y sus estrategias macro-regionales iniciadas recientemente: integración, coordinación, cooperación, gobernanza multinivel y asociación.
3. El CFM se debe comparar con lo que fue en su día el proyecto de Autopista del Mediterráneo. Como ésta, el éxito del CFM radica en una lectura atenta del contexto económico y social de la obra pero también de un análisis de fondo de las tendencias que se producen en nuestro entorno.
4. La culminación del CFM en su diseño aprobado por la Unión Europea dependerá en gran medida de la voluntad política del gobierno central para asignar la inversión pública necesaria; y de la presión política, social y empresarial desde la Comunidad Valenciana, para demandar una distribución presupuestaria que colabore en vertebrar el territorio y sea proporcional a su dinamismo económico y poblacional.
5. Los centros económicos y productivos radicados a lo largo del Arco Mediterráneo que serían conectados por el CFM constituyen una base esencial del sistema productivo y del potencial exportador de la economía española, y su capacidad de crecimiento y su competitividad se verán seriamente amenazados si no consiguen disponer de un sistema de comunicación con Europa de altas prestaciones para el transporte de pasajeros y mercancías.
6. Para que la Comunidad Valenciana mantenga los ritmos de expansión de las regiones más pujantes en España y Europa, y logre revertir la tendencia decreciente de su participación en la producción y la exportación nacionales, deberán modificarse las condiciones de intercambio para que el precio relativo de los mercados disminuya. Este efecto no surgirá espontáneamente. Antes al contrario, exige subsanar aquellas debilidades que castigan su competitividad internacional. El déficit histórico de infraestructuras, y en concreto de la red ferroviaria, es uno de los puntos débiles cuya corrección debe abordarse de la forma más rápida posible.
7. La puesta en funcionamiento del CFM hasta Castellón y Valencia en 2015 y hasta Alicante en 2016 es un objetivo irrenunciable para alcanzar un sistema territorial y logístico competitivo, que evite el desplazamiento de la producción industrial (en sectores como el automovilístico) hacia áreas mejor comunicadas y posibilite colocar a la Comunidad Valenciana en el eje vertebral que aglutine el comercio intracomunitario e interoceánico.

8. La entrada en marcha del CFM en los plazos preestablecidos es esencial para frenar la pérdida de ventajas competitivas en costes y lograr avances en la calidad del servicio en todas las actividades económicas, y singularmente en sectores en los que la deslocalización no es una alternativa, como la agricultura y el turismo.
9. El CFM debe nacer de una estrategia de especialización inteligente territorializada que cree una gran plataforma económica y productiva articulada por un sistema urbano potente en el eje mediterráneo.
10. El CFM se ajusta bien a tres procesos nucleares que se están produciendo en la actualidad: la revalorización de la localización (estratégica en el caso del trazado del CFM), el papel esencial de la armadura urbana de ciudades y áreas metropolitanas en la economía del futuro (factor íntimamente ligado a su propio trazado) y la tendencia global a la "re/regionalización" de la producción (fenómeno asociada a su apertura exterior en agroindustria e industria fabril).



1. Oportunidades y expectativas en relación al Corredor Ferroviario Mediterráneo

1. Oportunidades y expectativas en relación al Corredor Ferroviario Mediterráneo

La aprobación por la Unión Europea en octubre de 2011 de la integración del **Corredor Ferroviario Mediterráneo (CFM)** en la red ferroviaria transeuropea TEN-T fue celebrada en la Comunidad Valenciana como una victoria decisiva para la modernización de su red de infraestructuras y para salvar los históricos problemas de interconexión no ya sólo con el resto de España e incluso entre las provincias de la región. El proyecto suponía la inversión de 19.424 millones de euros hasta 2030 y sólo bajar la frontera sur del CFM hasta Alicante ya requiere una inversión que hemos cifrado en 5.472,7 millones de euros.

En su diseño aprobado por la Unión Europea y el Gobierno Central, el CFM se configura como un eje ferroviario con dos líneas paralelas de altas prestaciones, de ancho europeo y de doble vía para cada una de ellas. La primera línea está orientada al transporte de pasajeros con velocidades de 350 kilómetros / hora que permitiesen adaptarla a la red AVE. La segunda es una línea exclusiva para el tráfico de mercancías ligeras a gran velocidad, y que incluiría plataformas logísticas y estaciones intermodales ubicadas en los puertos y en los principales ejes logísticos regionales.

Sin embargo, la preocupación por la planificación del gobierno central sigue viva dada la incertidumbre sobre la posición del Ministerio de Fomento en relación a las prioridades presupuestarias que establecerá para el desarrollo de los distintos corredores españoles aprobados en el mismo paquete, al considerarlos todos compatibles e igualmente irrenunciables. No menos inquietud han suscitado las noticias que han ido apareciendo sobre los planes para nuevas infraestructuras en principio excluidas. Entre ellas, pueden destacarse el Corredor Central de los Pirineos fuertemente apoyado por las comunidades autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha, Extremadura y Aragón, que motivaron la solicitud a la UE de incluir el llamado Eje 16 en la TEN-T hasta ahora descartada.

Otro motivo para la desazón ha sido el nuevo Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda elaborado por el Ministerio de Fomento, que puede estar dotado con hasta 77.400 millones de euros, que se destinarán en lo ferroviario esencialmente a culminar los trayectos AVE actualmente en construcción, e incluye sólo una inversión de 6.543 millones de euros en el Corredor Mediterráneo hasta 2024, así como de 800 millones para el enlace Valencia-Castellón. Para dar una idea de lo raquítico de este presupuesto, citar que los corredores presentados y aprobados supondrán una inversión para España de 49.800 millones de euros hasta 2020. Luego la inversión de 7.343 millones hasta 2024 es menos de la mitad del presupuesto juzgado necesario para todo el Corredor Mediterráneo y no permitía siquiera cubrir la extensión hasta la Comunidad Valenciana en 2015 salvo que se hubiese aplicado de forma prioritaria en los presupuestos de los años 2013-15, lo que no ha sucedido.

Ante las pesimistas expectativas, la Generalitat Valenciana decidió en 2012 impulsar el tercer raíl ferroviario como una solución provisional que permitiese la conexión europea para el transporte de mercancías con altas prestaciones hasta Valencia en 2015 y Alicante en 2016. Si el ritmo de ejecución del tercer carril ya es lento y suscita dudas de que se demore más allá de las fechas programadas, la posible solución que ofrecía este avance se ha transformado en un nuevo problema, pues voces autorizadas del Ministerio de Fomento ya han anticipado que la doble plataforma del CFM sólo se hará si se estima que la evolución futura del tráfico de mercancías lo hace imprescindible. En sus previsiones enunciadas en 2013, el tercer carril sería totalmente suficiente al menos durante 10 años.

Por tanto, mientras Cataluña parece tener asegurada la vertebración de su territorio a través de este eje ferroviario, y con él una posición privilegiada en el transporte internacional e intermodal de mercancías por vía marítima y terrestre, las dudas sobre la llegada plena del CFM a toda la Comunidad Valenciana siguen en pie. Aunque de las 17 obras que el proyecto incluye dentro de territorio autonómico 15 ya están adjudicadas, sólo se tiene constancia de ejecución de obras en dos de ellas (los tramos San Isidro-Fuente de San Luis y Moncófar-Castellón)

Para añadir más motivos de inquietud, el mismo dirigente recordó que el Gobierno Central sigue trabajando con los corredores Central y Atlántico. De hecho, en octubre de 2014 se ha sabido que el Gobierno Central ha concedido 728 millones de euros de Fondos Feder al tramo del eje central Algeciras-Córdoba-Madrid, inicialmente excluido de las prioridades de financiación por Europa y más tarde añadido por el Gobierno Central como trazado interior del CFM.

Estos datos conducen a concluir que la batalla política y social por hacer del CFM un hecho sigue abierta, y que por ello sigue siendo necesario difundir y ampliar las razones que hacen de esta inversión un proyecto de gran calado que no debiera fracasar. AVE, la Fundación Pro-AVE y otras instituciones como patronales, cámaras, autoridades portuarias, etc. llevan insistiendo desde 2013 en que el tercer raíl no sólo debería estar terminado en 2015, sino que debería garantizar el CFM al cual no renuncian. Admitiendo que se trata de una solución realista adaptada a las posibilidades presupuestarias que vivimos, sólo puede ser una medida temporal orientada a ganar tiempo porque no podrá ofrecer las prestaciones logísticas que la sociedad en general y el mundo empresarial en particular demandan.

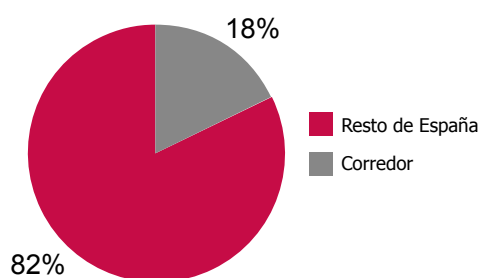
2. La importancia del Arco Mediterráneo

2. La importancia del Arco Mediterráneo

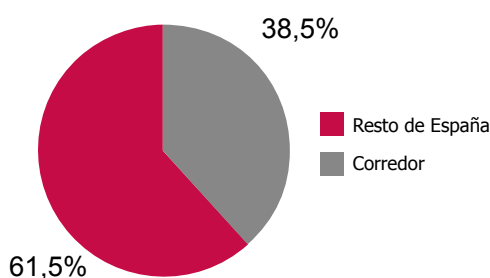
El Arco Mediterráneo formado por las cuatro comunidades autónomas peninsulares con proyección a este mar (Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana y Cataluña) es un área clave de la economía española y un balcón geoestratégico privilegiado sin cuyo concurso el progreso nacional se vería seriamente debilitado. En su seno se sitúan cinco de las 10 mayores áreas metropolitanas del país y 11 provincias de cuatro comunidades autónomas que, con apenas el 18% de la superficie nacional, absorben casi el 40% de la población española (gráfico 1).

Gráfico 1. El peso territorial y poblacional del Arco Mediterráneo.

Peso del Arco Mediterráneo en la superficie española (Km2)



Peso del Arco Mediterráneo en la población española (hab. 2010)



Además, el territorio por el que transcurre el Arco Mediterráneo es un área de gran potencia económica. Las cuatro regiones en él integradas absorben el 44,4% del PIB español y el 47,2% del PIB del sector manufacturero con datos de 2013 (gráfico 2). El peso económico del Arco Mediterráneo en la economía española se ha mantenido alrededor del 44% desde 1995. Está igualmente consolidada la participación industrial, que es casi 3 puntos superior al peso sobre el total de sectores, si bien ha cedido dos puntos desde 1995.

La salida al exterior debe constituirse en una práctica duradera y creciente de la estrategia de todas aquellas empresas que aspiren a conseguir un posicionamiento competitivo en los mercados. Las regiones y naciones también precisan un sistema productivo capaz de penetrar en los mercados internacionales, y no sólo como elemento de compensación del declive de la demanda y el consumo internos, sino como cimiento de un plan para construir una economía potente y garantizar el nivel de renta de sus ciudadanos.

Así lo están entendiendo la economía y la empresa españolas, cada vez más comprometidas en la economía mundial. Esta tendencia ha sido evidente durante las dos últimas décadas. Sólo recordar que durante la década de oro 1996-2007, las exportaciones de la economía española aumentaron a un ritmo medio anual del 9,2%. E incluso durante el periodo más álgido de la recesión (2008-2013), la exportación ha sido una de las pocas macromagnitudes que han exhibido una evolución positiva, creciendo anualmente a una media del 3,9%. La consecuencia de este cambio estructural es que el peso de las exportaciones en el PIB nacional se ha duplicado entre 1990 y 2013, subiendo del 16% al 34%.

Gráfico 2. Peso económico del Arco Mediterráneo en el PIB español, 1995-2013

	PIB a precios de mercado (miles de euros)							
	Andalucía	Cataluña	Com. Val.	Murcia	Arco Med.	España	% Arco / España	% CCVV / España
1995	60.209.661	84.245.928	42.245.425	10.264.996	196.966.010	447.205.000	44,04%	9,45%
2000	83.835.196	119.272.572	60.899.487	15.176.982	279.184.237	629.907.000	44,32%	9,67%
2005	126.289.269	169.618.089	89.367.814	23.667.791	408.942.963	909.298.000	44,97%	9,83%
2006	136.567.352	183.626.896	97.433.398	25.811.766	443.439.412	985.547.000	44,99%	9,89%
2007	145.360.502	195.707.717	103.947.799	27.889.864	472.905.882	1.053.161.000	44,90%	9,87%
2008	148.863.486	200.807.804	107.433.280	29.105.652	486.210.222	1.087.788.000	44,70%	9,88%
2009	142.625.327	193.054.099	101.241.138	27.641.012	464.561.576	1.046.894.000	44,38%	9,67%
2010 (P)	141.648.319	194.165.241	100.355.746	27.779.314	463.948.620	1.045.620.000	44,37%	9,60%
2011 (P)	141.603.136	194.285.212	99.371.504	27.177.279	462.437.131	1.046.327.000	44,20%	9,50%
2012 (A)	138.960.070	192.587.012	97.648.543	26.642.949	455.838.574	1.029.279.000	44,29%	9,49%
2013 (1ªE)	138.300.676	192.544.852	97.332.824	26.349.753	454.528.105	1.022.988.000	44,43%	9,51%

	Industria manufacturera (miles de euros)							
	Andalucía	Cataluña	Com. Val.	Murcia	Arco Med.	España	% Arco / España	% CCVV / España
1995	6.171.993	20.192.013	8.610.492	1.485.602	36.460.100	74.147.000	49,17%	11,61%
2000	8.716.917	26.833.098	11.581.178	2.419.685	49.550.878	102.077.000	48,54%	11,35%
2005	11.766.777	30.947.415	13.655.593	3.124.544	59.494.329	124.227.000	47,89%	10,99%
2006	12.219.695	32.333.196	14.302.717	3.249.540	62.105.148	130.906.000	47,44%	10,93%
2007	12.483.467	33.108.970	14.840.425	3.380.257	63.813.119	135.993.000	46,92%	10,91%
2008	12.230.271	33.281.184	14.817.729	3.399.968	63.729.152	137.449.000	46,37%	10,78%
2009	9.910.795	29.358.896	12.707.483	2.982.905	54.960.079	119.820.000	45,87%	10,61%
2010 (P)	10.810.279	30.501.788	13.010.022	3.065.501	57.387.590	124.483.000	46,10%	10,45%
2011 (P)	11.099.310	30.522.770	13.782.144	3.159.361	58.563.585	128.052.000	45,73%	10,76%
2012 (A)	11.470.194	30.257.411	13.763.119	3.151.259	58.641.983	125.912.000	46,57%	10,93%
2013 (1ªE)	11.431.732	30.541.918	14.020.072	3.081.317	59.075.039	125.132.000	47,21%	11,20%

Fuente: Contabilidad Regional de España. INE. Elaboración propia. La serie 2000-2013 corresponde a la Base 2008 mientras que los datos de 1995 son de Base 2000. Los datos de 2010 y 2011 son estimaciones provisionales, los de 2012 una estimación avance y los de 2013 una primera estimación.

Las regiones que comprenden el Arco Mediterráneo son una pieza decisiva de la orientación exterior de la economía española, pues generan más del 50% de las exportaciones nacionales. Su participación en las exportaciones españolas se ha mantenido en este nivel desde 1995, y aunque entre 2007 y 2011 disminuyó 2 puntos porcentuales, los ha recuperado rápidamente desde 2012 (gráfico 3). En el sector agrario, el 90% de la producción de frutas y hortalizas proviene del Arco Mediterráneo que va desde Alicante a Almería, como recientemente ha recordado Fepex (Federación de Productores Exportadores). El eje mediterráneo copa sistemáticamente tres entre los cinco primeros lugares del ranking regional exportador, ocupados por este orden por Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana (antecedidos los dos últimos por Madrid).

Se trata pues de centros económicos fuertemente productivos e internacionalizados, sin cuyo concurso la economía española sufriría un serio declive.

Gráfico 3. Peso del Arco Mediterráneo en las exportaciones españolas, 1995-2013.

	Andalucía	Cataluña	Com. Valenciana	Murcia	Arco Med.	España	% Arco/España
1995	6.103.865,92	17.973.856,6	9.860.749,42	1.710.133,98	35.648.605,9	69.962.210,9	50,95%
2000	10.115.760	33.538.335,2	15.255.469	3.184.763,94	62.094.328,1	124.177.336	50,00%
2005	14.196.520,9	42.360.915,7	16.956.726,4	3.974.310,48	77.488.473,4	155.004.734	49,99%
2006	15.771.582	46.775.850,9	18.176.363,2	4.157.047	84.880.843,1	170.438.627	49,80%
2007	15.965.997,9	49.678.311,9	19.650.241,5	4.410.828,69	89.705.380	185.023.218	48,48%
2008	16.832.877,9	50.514.433,4	19.293.282,5	4.588.273,34	91.228.867,2	189.227.851	48,21%
2009	14.477.561,1	41.460.903,9	16.962.166,6	4.367.759,71	77.268.391,3	159.889.550	48,33%
2010	18.772.152,3	48.866.294,6	18.732.322,5	4.994.919,86	91.365.689,2	186.780.071	48,92%
2011	22.961.436,1	54.954.921	20.243.283	5.470.124,65	103.629.765	215.230.371	48,15%
2012	25.239.832,4	58.853.248,4	20.941.195,7	8.956.223,44	113.990.500	226.114.594	50,41%
2013	25.969.723,3	58.358.685,6	23.678.345,1	9.299.846,53	117.306.601	234.239.799	50,08%

Fuente: Datacomex. Estadísticas del comercio exterior español, Secretaría de Estado de Comercio, Ministerio de Economía y Competitividad. Elaboración propia.



3. La dinámica de la competitividad internacional de la Comunidad Valenciana

3. La dinámica de la competitividad internacional de la Comunidad Valenciana

Este positivo panorama debe matizarse para el caso de la Comunidad Valenciana, pues mientras que las regiones interconectadas por el Corredor Ferroviario Mediterráneo (CFM) han conseguido mantener su participación en las exportaciones españolas y su posición de privilegio en el ranking exportador, la Comunidad Valenciana ha perdido pujanza en términos relativos (gráfico 4). Este menor dinamismo se aprecia tanto en la pérdida de cuota sobre las exportaciones nacionales como en el retroceso dentro del ranking exportador.

- El peso de las exportaciones valencianas ha disminuido en cuatro puntos porcentuales entre 1995 y 2013. Esta disminución se produce entre 1995 y 2005, es decir, durante el periodo más próspero de la economía española y aunque en la fase final del periodo recesivo, la cuota regional llega a bajar hasta el 9,26% (2012), en 2013 ha vuelto a recuperar el nivel que había tenido en 2008 situándose en el 10,11%.
- Dentro del ranking exportador, la Comunidad Valenciana mantiene un segundo puesto tras Cataluña hasta 2007, cuando lo cede a Madrid. El año siguiente baja otro peldaño superada por el País Vasco, y aunque en 2009 lo recupera, en 2010 vuelve al cuarto lugar rebasada ahora por Andalucía. Incluso durante 2011 y 2012 cae al quinto puesto superada por estas dos regiones. En 2013 finaliza en el cuarto lugar tras Cataluña, Madrid y Andalucía.

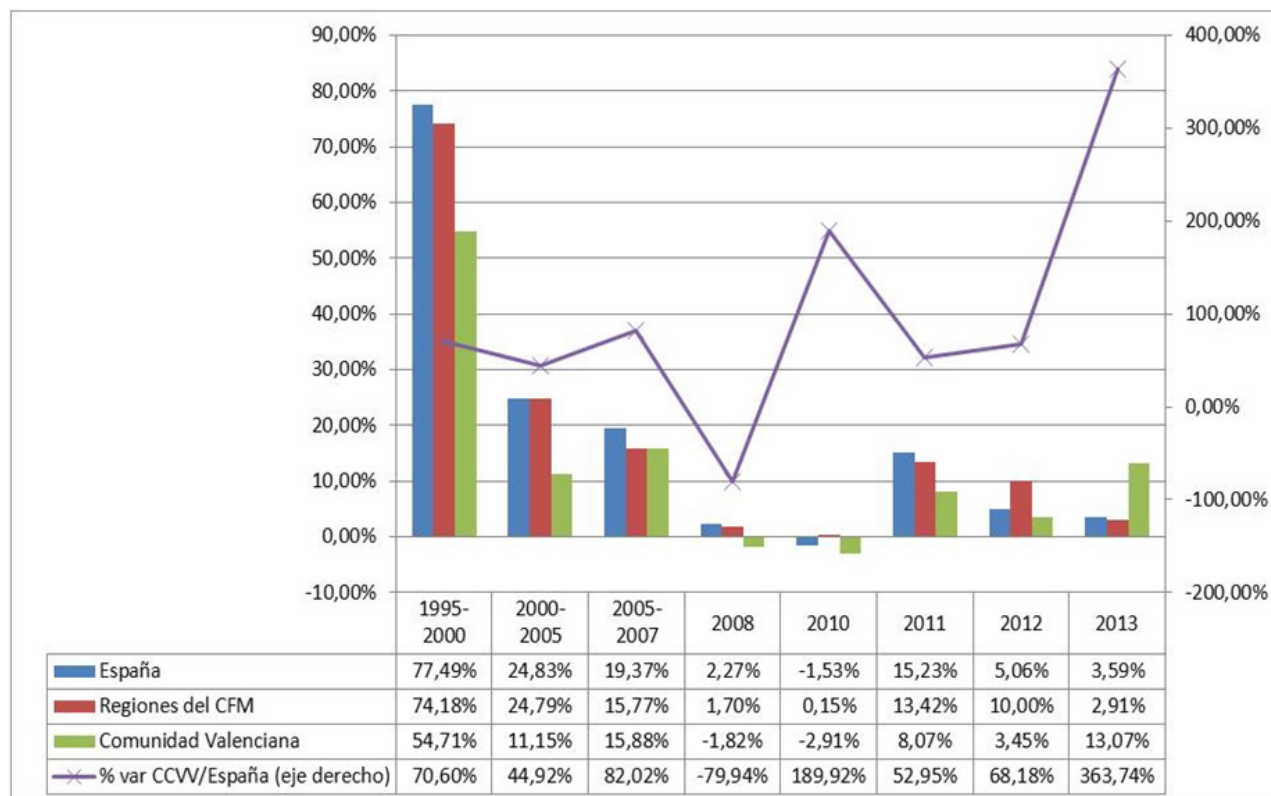
Gráfico 4. Peso de la Comunidad Valenciana en las exportaciones españolas, 1995-2013.

	Andalucía	Cataluña	C. Valenciana	Murcia	% CV/España
1995	4	1	2	9	14.09%
2000	5	1	2	9	12.29%
2005	4	1	2	10	10.94%
2006	5	1	2	10	10.66%
2007	6	1	3	10	10.62%
2008	5	1	4	10	10.20%
2009	5	1	3	10	10.61%
2010	3	1	4	10	10.03%
2011	3	1	5	10	9.41%
2012	3	1	5	8	9.26%
2013	3	1	4	8	10.11%

Fuente: Datacomex. Estadísticas del comercio exterior español, Secretaría de Estado de Comercio, Ministerio de Economía y Competitividad. Elaboración propia.

Se aprecia que el crecimiento de las exportaciones de la Comunidad Valenciana es significativamente menor al promedio nacional durante todo el periodo analizado. El año 2013 es una excepción en esta tendencia que deberá controlarse para ver si apunta un cambio de tendencia o es sólo una anomalía de la serie de datos (gráfico 5). Estas cifras revelan pues los problemas de la economía valenciana para mantener el ritmo de crecimiento exterior de España, e incluso del resto de regiones integradas en el Arco Mediterráneo.

Gráfico 5. Ritmo de crecimiento exportador de la Comunidad Valenciana en comparación con España y las regiones del CFM



Un reciente estudio prospectivo de *PwC, España goes global*, analiza las tendencias del comercio exterior español hasta 2033, y predice que crecerán a un ritmo anual del 4% entre 2014 y 2020, y a un 5% desde 2021 a 2033. Este proceso de crecimiento exterior durante las dos próximas décadas se visualiza tanto en las mercancías, cuyas exportaciones podrán multiplicarse por 2,3, como en los servicios, cuyo ritmo de crecimiento puede multiplicarse por 2,8.

La Comunidad Valenciana tampoco ha logrado mantener su peso dentro de la producción nacional, habiendo perdido casi medio punto de participación en el PIB español entre 2006 y 2013 y en el PIB manufacturero entre 1995 y 2013 (gráfico 2).

Para que la Comunidad Valenciana participe del esperado crecimiento internacional y al menos mantenga los ritmos de expansión de las regiones más pujantes económicamente, es necesario que la tendencia poco alentadora de la exportación y la producción autonómicas cambien definitivamente de signo. Y ello no se va a producir de forma espontánea, sin que se modifiquen las condiciones de intercambio y se mejore el precio relativo de los factores.

La Comunidad Valenciana cuenta con una importante cartera de fortalezas y activos estratégicos que serán claves para retornar la competitividad a una región tradicionalmente caracterizada por su gran prosperidad. Sin embargo, el impulso del dinamismo económico y la modernización del tejido productivo de este territorio se ven frenados por ciertas debilidades, entre las que justamente sobresale el déficit histórico en infraestructuras, y en concreto la red ferroviaria para el transporte tanto de viajeros como de mercancías. El Corredor Ferroviario Mediterráneo es un proyecto crucial para iniciar la senda de subsanación de esta brecha que merma la competitividad regional.



4. La importancia del Corredor Ferroviario Mediterráneo para la competitividad regional y nacional

4. La importancia del Corredor Ferroviario Mediterráneo para la competitividad regional y nacional

El transporte es **un componente importante de la competitividad internacional**. Por consiguiente, la inversión pública debería priorizar aquellos proyectos que contribuyan de forma relevante a mejorar las condiciones del transporte en calidad y coste.

Por un lado, el potencial económico y exportador del Arco Mediterráneo se ve castigado por el déficit de infraestructuras que permitan canalizar la producción industrial y agraria con altas prestaciones. Por ejemplo, los más de 4,5 millones de toneladas de la producción hortofrutícola valenciana (que ascienden unos 9 millones de toneladas si les añadimos los contingentes murciano y almeriense) que son actualmente canalizados preferentemente en camiones, tropiezan con problemas cada vez más acusados para ser transportados hacia los mercados europeos debido a los costes de transporte y derivados de las altas tasas europeas anti-contaminación, a los obstáculos de congestión vial que ocasionan y a la pérdida de prestaciones nacida de las malas condiciones climatológicas y de las restricciones al tráfico (por ejemplo en fines de semana). Gráficamente, se ha apuntado que si colocasen todos los camiones que usan en fila india, llegarían a San Petersburgo.

La reducción del coste del transporte puede contribuir a acrecentar de forma notable la competitividad de la empresa valenciana y a impulsar su capacidad exportadora. Por ello, es importante trabajar para minorar este coste del factor transporte. El problema va a estar en que las previsiones del coste del transporte apuntan a un fuerte crecimiento, derivado sobre todo del precio de la energía y del efecto fiscalidad. La única salida que parece vislumbrarse para la reducción del coste del transporte se descansa en la mejora de las infraestructuras de transporte que posibiliten un desplazamiento modal hacia medios más eficientes.

27

El frente mediterráneo del territorio español que el CFM atravesará dispone ya de una infraestructura viaria por carretera consolidada y de un sistema portuario y aéreo de gran potencia, que pueden verse notablemente beneficiados de la transformación de la red ferroviaria para construir un sistema inter-modal plenamente operativo. **El CFM permitirá impulsar la eficacia global de todas estas infraestructuras, integrando puertos, nodos logísticos y centros industriales (en la línea de la inter-modalidad), mejorando así la competitividad del sistema territorial y logístico** y contribuyendo a aumentar la fiabilidad de la distribución (tiempo) así como a reducir el coste por unidad transportada.

El estudio sobre *Efectos del Corredor Mediterráneo en la Competitividad de la Economía Valenciana* publicado por AVE en 2012 calculó que con la entrada en funcionamiento del CFM en 2015, la empresa valenciana podría alcanzar una **contracción del coste del transporte** del 20,8%, que podría ensancharse con otro 10,8% entre 2015 y 2020 y con un 7,9% entre 2020 y 2015. El efecto ahorro en esta partida podría pues alcanzar el 39,5% entre 2015 y 2025 (gráfico 6).

Gráfico 6. Cambio en el coste del transporte de mercancías hacia Europa en el horizonte 2011-2025 para la empresa de la Comunidad Valenciana en la hipótesis de la entrada en funcionamiento del CFM en 2015.

Periodo observado	2011-2015	2015-2020	2020-2025
CONJUNTO DE SECTORES			
Cambio observado en el coste del transporte	-20,83%	-10,77%	-7,88%
Efecto calidad infraestructuras transporte	-38,16%	-18,33%	-29,07%
Carretera	-0,04%	-0,36%	-2,78%
Marítimo	-7,73%	-2,27%	-4,05%
Aéreo	-1,35%	-1,27%	-1,49%
Ferroviario	-29,04%	-14,43%	-20,75%
Efecto modo de transporte	-16,92%	-19,22%	-21,33%
Efecto flujos comerciales	-5,96%	+0,04%	+1,99%
Efecto ruta	+2,04%	-0,88%	+1,43%
Efecto producto	+0,93%	+0,04%	-0,47%
Efecto empresa	+10,03%	+3,27%	+3,56%
Efecto precio de la energía	+19,63%	+20,55%	+36,49%
Efecto fiscalidad	+12,25%	+2,50%	+1,57%
Inobservables	-4,67%	+1,26%	-2,05%
CERÁMICA	-24,04%	-13,04%	-6,07%
AGROALIMENTACIÓN	-20,72%	-15,04%	-8,87%
AUTOMOCIÓN	-27,14%	-14,06%	-7,15%
MUEBLE	-17,70%	-9,05%	-5,33%
QUÍMICA	-14,14%	-10,09%	-3,27%

Fuente: Camisón, C. (dir., 2012), *Efectos del Corredor Mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*. Asociación Valenciana de Empresarios AVE, Valencia

Este mismo estudio constata que el factor determinante de la disminución de los costes de transporte es la mejora de la calidad de las infraestructuras de transporte, a la cual cabría achacar el 38,2% del ahorro si entrase en funcionamiento en 2015 respecto a los niveles de 2011. Una vez el Corredor haya sido inaugurado, el desarrollo de la red ferroviaria transfronteriza europea seguirá aportando ventajas en costes que se acumulan al primer impacto, y que podrían cifrarse en un 18,3% entre 2015 y 2020 y en otro 29,1% entre 2020 y 2025. Este efecto intenso y mantenido debería estar ligado a la creciente disponibilidad de una red capilar de altas prestaciones para el transporte de mercancías por toda Europa. La mejora de la tarifa por el servicio nacería casi exclusivamente del progreso en las infraestructuras marítimas y, sobre todo, de la red ferroviaria, la cual originaría el 29% de la bajada en la primera etapa, a la que se añadirían efectos del 14,4% y 20,8% en los dos lustros siguientes. Tampoco es despreciable el efecto ahorro ligado al cambio intermodal marcado por el fuerte desplazamiento de carga hacia el ferrocarril. Dado que el efecto del resto de factores observados (con la excepción del efecto flujos comerciales) contribuye de forma negativa encareciendo el coste del transporte, la reducción total del mismo cabe atribuirse casi en exclusiva a la disponibilidad de una red ferroviaria competitiva.

El impacto de la entrada en funcionamiento del CFM se aprecia en todas las industrias analizadas (gráfico 6), manteniéndose en lo sustancial el patrón aunque con algunas asimetrías. La entrada en funcionamiento del Corredor para 2015 podría determinar reducciones del coste del transporte importantes en las cinco

industrias. Las que manifiestan mayor elasticidad en esta primera etapa son automoción y cerámica, donde el ahorro podría alcanzar el 27,1% y el 24% respectivamente. La expectativa de economía en agroalimentación se sitúa en el 20,7%, descendiendo hasta el 17,7% en el mueble y quedando química en último lugar con un potencial limitado al 14,2%. Esta positiva contribución de la puesta rápida en marcha del Corredor se mantiene en el tiempo, aunque lógicamente la mejora de la eficiencia ya es más moderada. A destacar que el sector agroalimentario se sitúa en dos escenarios temporales adicionales que se han contemplado como la industria que más se beneficia de la reducción del coste del transporte, con tasas de ahorro superior al 15% entre 2015 y 2020 y de casi un 9% entre 2020 y 2025. Automoción y cerámica alcanzan para los mismos horizontes niveles de ahorro del 13%-14% y 6%-7%. Las actividades del mueble y la química siguen revelándose como las menos proclives a aprovechar las oportunidades de mejora de la eficiencia logística que el Corredor promete.

En cambio, **la demora de la llegada del CFM más allá de 2015 ocasionaría un impacto muy negativo sobre la competitividad en costes de la empresa valenciana al no poder atajar el aumento del coste del transporte** (gráfico 7). En términos generales, el retraso en la conexión ferroviaria de altas prestaciones con Europa hasta 2020 y 2025 podría suponer un aumento del coste del transporte en relación a 2011 del 37% y del 55,8% respectivamente.

Gráfico 7. Cambio en el coste del transporte de mercancías hacia Europa en el horizonte 2011-2025 para la empresa de la Comunidad Valenciana en las hipótesis de la demora a la entrada en funcionamiento del CFM.

Entrada servicio CFM	2020	2025
Periodo observado	2011-2015	2015-2020
CONJUNTO DE SECTORES		
Cambio observado en el coste del transporte	+36,99%	+55,79%
Efecto calidad infraestructuras transporte	-28,86%	-24,10%
Carretera	-1,23%	-3,06%
Marítimo	-3,74%	-4,68%
Aéreo	-2,55%	-1,98%
Ferrovioario	-21,34%	-14,38%
Efecto modo de transporte	-14,20%	-13,38%
Efecto flujos comerciales	-6,28%	-12,07%
Efecto ruta	+1,77%	+2,71%
Efecto producto	+0,66%	+0,87%
Efecto empresa	+11,28%	+8,95%
Efecto precio de la energía	+46,39%	+60,39%
Efecto fiscalidad	+14,71%	+16,35%
Inobservables	+11,52%	+16,07%
CERÁMICA	+36,04%	+58,30%
AGROALIMENTACIÓN	+35,37%	+53,29%
AUTOMOCIÓN	+39,44%	+60,35%
MUEBLE	+30,05%	+51,14%
QUÍMICA	+31,62%	+52,34%

Fuente: Camisón, C. (dir., 2012), *Efectos del Corredor Mediterráneo en la competitividad de la economía valenciana*. Asociación Valenciana de Empresarios AVE, Valencia

Todos los sectores se ven impactados por un crecimiento importante del coste final del transporte en este escenario de dilación de entrada en funcionamiento del CFM. El encarecimiento del precio del servicio podría oscilar en su magnitud entre el 30,1% del sector del mueble y el 39,4% en automoción, si bien de las cinco industrias específicas analizadas esta última es la única que supera el promedio regional. Si la demora se prolonga hasta 2025, el aumento de las tarifas por el servicio de transporte de mercancías hacia Europa aun sería más intenso y bajaría entre el 51,1% en el mueble y el 60,4% en automoción; en este caso, tanto la cerámica como el automóvil se colocarían por encima de la media autonómica. El sector agroalimentario se ve asimismo duramente perjudicado por sobrecostes en esta partida que pueden alcanzar el 35,4% y el 53,3% según la demora se traslade hasta 2020 y 2025 respectivamente. Este daño es especialmente inquietante dado que la producción agrícola no es deslocalizable.

Así pues, **los beneficiosos efectos de una activación temprana del Corredor y el perjuicio de un desarrollo tardío para la competitividad en costes de las industrias fundamentales de la Comunidad Valenciana** están claramente confirmados en el estudio realizado.

El CFM puede ser también un revulsivo significativo para la dinamización del tejido productivo y del crecimiento internacional regional (gráfico 8). La integración de carreteras, puertos y ferrocarril de altas prestaciones es una excelente oportunidad para las empresas valencianas de acceder a un modo de distribución más económico, rápido, frecuente, fiable y seguro, y como consecuencia de ello cabe esperar el desplazamiento de una parte significativa de la demanda de transporte de mercancías hacia esta alternativa por su creciente utilidad para prestar un servicio de distribución más competitivo en los mercados internacionales.

Gráfico 8. Efectos de la entrada en funcionamiento del Corredor Ferroviario Mediterráneo sobre comercio, producción y empleo de la Comunidad Valenciana, según fecha de entrada en funcionamiento y escenario económico

ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL CORREDOR EN 2015					
ESCENARIO	Efecto sobre las exportaciones	Efecto sobre el comercio exterior	Crecimiento anual adicional	Reducción de la tasa de desempleo	Creación de empleo (promedio anual)
OPTIMISTA	31,74%	46,11%	1,15%	6,23%	33.128
PESIMISTA	6,17%	9,05%	0,26%	1,51%	8.014
REFERENCIA	23,15%	37,09%	0,87%	3,36%	17.900
ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL CORREDOR EN 2020					
ESCENARIO	Efecto sobre las exportaciones	Efecto sobre el comercio exterior	Crecimiento anual adicional	Reducción de la tasa de desempleo	Creación de empleo (promedio anual)
OPTIMISTA	10,94%	15,27%	0,37%	2,87%	15.268
PESIMISTA	-30,74%	-24,66%	-0,35%	-4,22%	-22.450
REFERENCIA	3,80%	6,18%	0,11%	-0,02%	-1.047
ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL CORREDOR EN 2025					
ESCENARIO	Efecto sobre las exportaciones	Efecto sobre el comercio exterior	Crecimiento anual adicional	Reducción de la tasa de desempleo	Creación de empleo (promedio anual)
OPTIMISTA	-2,89%	-5,93%	-0,12%	-1,73%	-9.177
PESIMISTA	-38,45%	-40,66%	-0,54%	-18,56%	-98.762
REFERENCIA	-12,14%	-17,04%	-0,25%	-6,63%	-35.263

La creación de un sistema intermodal eficiente también es decisiva para **permitir a los puertos valencianos competir directamente con los puertos del norte de Europa** que capturan la mayor parte del tráfico marítimo de mercancías por la carencia de infraestructuras que permitan hacerlas llegar desde España al interior continental. **El CFM puede ser un impulso decisivo para la estratégica red logística articulada en la Comunidad Valenciana, colocándola en el eje vertebral que aglutinará el comercio intracomunitario e intercontinental**, abriendo entradas marítimas principales para los tráficos procedentes de América pero sobre todo de Asia de donde proviene la mayor parte del tráfico mundial de contenedores. Mientras que los puertos europeos septentrionales capturan actualmente el 72% del tráfico interoceánico, el sur se limita al 28%. Esta distribución podría cambiar a un 60%-40% en 2020 si el CFM estuviese finalizado en esa fecha.

La necesidad de priorizar el Corredor Ferroviario Mediterráneo para **frenar la pérdida de ventajas competitivas en costes** subyace al manifiesto conjunto suscrito en 2011 por Ford, Seat y Nissan reclamando a la CE que se diese prioridad a esta infraestructura en su revisión de los planes de inversión en las grandes redes continentales de transporte ferroviario, amenazando en caso contrario con deslocalizar sus plantas de producción al este de Europa. El texto enmarcaba la situación en estos términos: "España es el segundo productor de automóviles de Europa. Cataluña y la Comunidad Valenciana han creado las condiciones para acoger uno de los clusters del sector más potentes de Europa. Cerca del 50% de la producción procede de fábricas ubicadas en estos territorios, aportando el 10% y el 21% de sus economías respectivamente. 160.000 puestos de trabajo directos e indirectos dan consistencia a un sector con una clara vocación exportadora -cerca del 80% de la producción se destina a los mercados europeo y americano- muy competitiva en los mercados exteriores". Tras este proemio, los fabricantes automovilísticos se lamentan de "la precariedad del ferrocarril, que todavía no está adaptado al ancho de vía europeo y se interrumpe entre Castellón y Tarragona", así como del transporte por carretera y singularmente del atasco permanente de La Jonquera, que suponen una lacra para su productividad y originan que el 18% de los costes de producción de sus plantas sean costes logísticos. Desde la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción se reiteró en noviembre de 2013 el daño que hacen los elevados costes de la energía y logísticos a la competitividad de la industria española, considerando incomprensible la demora en la ejecución del CFM por el cual canalizan el 60% de sus exportaciones y que contribuiría decisivamente a mejorar su desempeño en estos puntos. En la misma línea se han pronunciado desde Ford España quienes para avanzar en la mejora de la logística y la reducción de costes valoran como absolutamente vital el CFM.

Las mejoras en competitividad en costes de la empresa valenciana y la articulación de un sistema logístico dinámico y eficiente podrían contribuir, en el caso de una rápida inauguración durante la primera parte de este decenio, **a un crecimiento de las exportaciones** que en el escenario normal podrían subir un 23,2%, así como a una expansión del comercio exterior canalizado a través de la región del 37,1%. La intensidad de los flujos exteriores puede contribuir al **crecimiento del PIB** en una media anual de 0,87puntos adicionales y a la **creación de empleo** en una magnitud de alrededor de 17.900 puestos de trabajo, que equivalen a un 3,4% del desempleo actual. Las cifras podrían ser incluso mejores en el escenario optimista, pero si fuese el escenario pesimista el CFM podría ser también una pieza clave para mantener el dinamismo económico de la Comunidad Valenciana.

La **predicción del impacto económico del Corredor cambia sustancialmente de carácter si consideramos que no entrase en funcionamiento en 2015 y se demorase**. La estimación para el horizonte 2020 tiene un alcance sobre los flujos comerciales hacia Europa apenas del 3,8%, perdiéndose pues prácticamente todas las oportunidades de crecimiento en el mercado europeo que brindaría la rápida interconexión ferroviaria. La causa está en que la dilación de la apertura en un quinquenio supone un aumento de los costes medios del transporte de hasta el 37%. El efecto estimulante de las exportaciones podría ser mayor en un escenario optimista, cuando podrían crecer un 10,9%. Sin embargo, en un escenario pesimista la caída del flujo comercial podría suponer el 30,7%. Si la inauguración de la infraestructura se demora más aún hasta 2025, el efecto pasa a ser negativo hasta el 12,1% respectivamente, siendo la fuerza

determinante el crecimiento del coste del servicio en un 55,8%. El retroceso del comercio es un escenario pesimista superaría el 38%. Ni siquiera en el mejor escenario el CFM podría revitalizar las exportaciones que descenderían casi un 3%.

Tenemos pues dos evidencias empíricas interesantes. Por un lado, la ecuación de comercio nos dice que el efecto determinante sobre las exportaciones del coste del transporte es significativamente superior al de la simple mejora de la infraestructura. Además, ese efecto determinante sobre el comercio del coste del transporte decrece continuamente con el alejamiento en el tiempo de la fecha de entrada en servicio del CFM. La clave del efecto del CFM sobre las exportaciones está pues no sólo en la infraestructura misma sino en su rápida ejecución para poder beneficiarse de los ahorros en costes que conlleva e impulsar así el comercio exterior regional.

El CFM no sólo reforzaría la internacionalización de la economía valenciana, sino que además ayudaría a dinamizarla y diversificarla. Las infraestructuras de comunicación pueden incentivar la **construcción de una economía más diversificada y enfocada en actividades de alto valor añadido**. Si a los atractivos naturales, turísticos y de calidad de vida que la Comunidad Valenciana ya ofrece, se agregan las oportunidades de acceso en estándares de tiempo y coste competitivos a nivel internacional, cabe prever la recepción de inversiones para nuevos negocios que giren alrededor de la actividad logística, pero también otras que decidan esta localización atraídas por un ecosistema engarzado en las redes mundiales y europeas.

5. Las razones geo-estratégicas del CFM

La situación actual de debate sobre el corredor ferroviario mediterráneo nos recuerda a otra gran decisión que se tomó en los años sesenta del siglo pasado en referencia a una gran obra de infraestructura por la costa mediterránea española: la Autopista del Mediterráneo (hoy AP-7, E-15). El 3 de agosto de 1962, Eugene R. Black, presidente del *World Bank* (1949-1963) remitía al ministro de Asuntos Exteriores de España un informe sobre la situación económica del país elaborado por el *International Bank for Reconstruction and Development*. Este documento hacía referencia a amplias reformas que el gobierno debía llevar a cabo. Una de ellas era la que afectaba a sus infraestructuras. En el capítulo correspondiente a las mismas, podemos leer: "La única pieza importante de nueva construcción que probablemente será necesaria en un futuro próximo es la autopista de la costa de Levante, carretera moderna de acceso limitado, de trazado nuevo a lo largo de la costa del Mediterráneo desde la frontera francesa hasta Murcia, con una longitud de kilómetros 730". La argumentación a favor de esta nueva carretera era geoestratégica: "A primera vista hay razones poderosas a favor de la construcción de esta carretera. Atravesaría zonas de máxima densidad de tráfico en España y donde el tránsito aumenta con mayor rapidez. Pasa a través de importantes zonas industriales y agrícolas y sirve a algunas de las zonas de turismo más importantes del país". Y faltaba decir que conectaba, lógicamente, con el corazón de Europa vía Francia.

La actualidad del mensaje es evidente: la importancia de aquella autopista (y su éxito) radica no sólo en una lectura atenta del contexto económico y social de la propia obra, sino también de un análisis de las tendencias de fondo que se estaban produciendo en Europa en aquellos momentos: unificación económica, desarrollo productivo, auge del turismo, internacionalización económica, interconexión viaria, importancia del transporte privado... Así pues, Eugene R. Black y su equipo supieron adelantarse a los tiempos. En 1962, cuando este escrito llegó al ministro de Asuntos Exteriores, importantes piezas de lo que iba a ser la economía valenciana no estaban construidas. Vinieron luego, como la factoría de FORD, uno de los motores fundamentales de nuestra realidad productiva, o como la internacionalización del puerto de Valencia. Pero aquel documento supo mantener el equilibrio entre atender a la realidad existente (la Comunitat Valenciana, y en general el Mediterráneo español como zona de alta actividad y generadora de tráfico y región industrial, agrícola y turística) y la visión de un futuro todavía por llegar (la Comunitat Valenciana, y en general el Mediterráneo español como polo de atracción de la industria automovilística, de grandes puertos oceánicos y de concentración logística).

Hoy, cuando se debate la importancia del corredor ferroviario mediterráneo (CFM) nos enfrentamos a un debate similar: no sólo debemos reconocer los efectos positivos que supondría para la estructura económica valenciana actual esta obra (y los "lucros cesantes" que su no existencia causa a la economía valenciana), sino sus consecuencias, hasta cierto imprevisibles, sobre la economía y la sociedad del mañana, navegando entre una visión apegada a los datos y una visión geoestratégica de futuro. Mantener la media distancia entre los micro y lo macro, entre el hoy y el mañana, es la mejor posición para comprender la relevancia de un CFM.

6. Las infraestructuras en una visión amplia

Hablar de infraestructuras significa hablar de para qué las queremos. Demasiadas veces se han construido obras en España sin que ambos planos hayan ido parejos. Por ello, la obra pública debe ser contemplada dentro de una relación estratégica de las interacciones entre territorio, sociedad y economía. El CFM debe nacer en el seno de una estrategia de especialización inteligente territorializada y sólo así otorgaríamos valor a la infraestructura en cuestión. La articulación de facto de una gran plataforma económica y productiva de base territorial servida por potentes infraestructuras (una especie de *super-city network* en la costa oriental de España) debería ser el modelo al que las economías regionales españolas deberían aspirar. De esta manera, las economías más adaptadas al futuro serán aquellas que se integren en complejos geoeconómicos potentes y más amplios, bien conectados y armados por infraestructuras modernas, regiones económicas que se articulan internamente y que se orientan, en nuestro caso, hacia la apertura exterior.

Cualquier infraestructura, por tanto, debe estar al servicio de la economía productiva real (y no al revés, como a menudo se ha hecho) y ser capaz de prever en un horizonte estratégico su viabilidad futura. Y para ello es necesario también realizar un análisis de su localización en un mapa más amplio que el estrictamente regional e incluso el español. El corredor mediterráneo disfruta de una situación geográfica estratégica a escala europea y mundial (ruta del Canal de Suez), de unas buenas condiciones agroalimentarias (las exportaciones agroalimentarias de España se situaron a la altura de la exportación de vehículos en el año 2013) y de un saber hacer demostrado en numerosos procesos de adaptación flexible a las nuevas condiciones de producción, para no hablar de la presencia de la creatividad y del valor añadido cultural, histórico y artístico.

Por todo ello, proponemos una visión estratégica de la alianza entre territorios, infraestructura y economía al avanzar hacia planes de especialización inteligente territorializada. En esta línea, habría que poner en marcha una visión a medio y largo plazo, tanto sectorial como territorial, es decir, promover un enfoque global para anticipar y facilitar las transformaciones a escala interregional. El eje mediterráneo es un eje estratégico y hay que hacer consecuente con esta consideración tanto el marco normativo y de inversiones como el financiero, estatal y autonómico, y, dentro de esta visión, es esencial entender las infraestructuras como instrumentos para conseguir una dinámica macroregión económica. Una megaregión es definida como una red de ciudades y de territorios agregados o agrupados que puede variar de los 7 a los 60 millones de personas: en este sentido, la organización America 2050, enumera 11 megaregiones en los Estados Unidos y en Canadá¹. Un ejemplo de las mismas podría ser la *Northeast Megaregion*², cuyo estudio preliminar en noviembre de 2007 patrocinó, entre otras instituciones, la *Rockefeller* y la *Ford Foundation*³.

1 <http://www.america2050.org/megaregions.html>

2 <http://www.america2050.org/northeast.html>

3 http://www.rpa.org/pdf/Northeast_Report_sm.pdf



7. El reto de la empresa, la conexión y la localización. Un factor estratégico

7. El reto de la empresa, la conexión y la localización. Un factor estratégico

Defendemos, pues, una infraestructura como instrumento de conexión, es decir, una visión que hace de las infraestructuras un medio y no una finalidad en sí misma. Y esta visión debe interesar a la empresa, pues se asienta sobre tres principios fundamentales: la revalorización de la localización, el papel esencial de los espacios urbanos y metropolitanos y la nueva escala productiva dentro de una tendencia global que indica un regreso a una cierta "re/regionalización" de la producción. Los tres fenómenos otorgan nuevas posibilidades a las empresas valencianas y a la sociedad valenciana en general. Y de los tres deberíamos derivar consecuencias para el mundo de las infraestructuras de transporte y comunicación como el CFM.

- 1. El papel de la localización.** "Para saber qué pasó ayer, la localización no importa; para saber qué pasará mañana, sí" ha afirmado acertadamente Anil K. Gupta, de la *Smith School of Business* de la Universidad de Maryland⁴ o, en otras palabras, "la geografía es el destino" (Francisco G.Basterra⁵). La reflexión sobre el territorio, sobre el espacio, sobre el lugar en el que la empresa se sitúa (a diferentes escalas, desde la local a la global, pasando por la regional) se nos presenta como un indicador de gran potencia explicativa y predictiva. En un entorno global, la empresa no puede vivir al margen del análisis de su localización y de los factores que influyen en ella, como la conexión y la accesibilidad. La potenciación de la globalización y la potenciación de la localización los dos vectores que, conjuntamente, están rediseñando nuestro ambiente de trabajo y el tejido mismo de nuestra comunidad (Enrico Moretti). Estos dos vectores tienen, también, una tendencia que no podemos olvidar: "Apenas en el momento en que las mercancías y la información se mueven de un punto a otro del planeta a una velocidad siempre más vertiginosa, estamos asistiendo a la intensificación de una pulsión de signo opuesto, una fuerza gravitacional que dirige innovación y prosperidad hacia específicos centros urbanos" (Moretti, 2013⁶). En resumen, los empresarios deben entender el potencial de la localización, sus fortalezas y sus deficiencias, como un factor más de análisis del entorno.
- 2. El papel protagonista de los sistemas urbanos.** Debemos volver nuestra mirada hacia los centros urbanos y metropolitanos como escenarios de innovación y de prosperidad. Las ciudades, las áreas metropolitanas, las regiones urbanas son los *hubs* sobre los que la economía productiva se articulará. Es fácil concluir qué consecuencias debería tener este hecho sobre el diseño de infraestructuras y, especialmente, sobre la articulación de redes de infraestructuras que conecten espacios urbanos y metropolitanos. En resumen, estamos evolucionando hacia lo que B.Katz y E. Conrad denominan una "Geografía de Metrópolis" (Conrad, 2014⁷) y esta geografía urbana y metropolitana afectará a la forma de hacer empresa y de hacer negocio. Hoy en día, 9 de cada 10 valencianos viven en núcleos mayores de 10.000 habitantes, porcentaje que sube a casi la mitad (45'5%) si se consideran los municipios de más de 50.000 habitantes y que llega a un tercio de la población valenciana (en concreto un 32'1%) si hablamos de ciudades de más de 100.000 habitantes.

⁴ *La Vanguardia*, 9 de marzo de 2014.

⁵ "¿La frontera de Europa?", *El País*, 31 de enero de 2014.

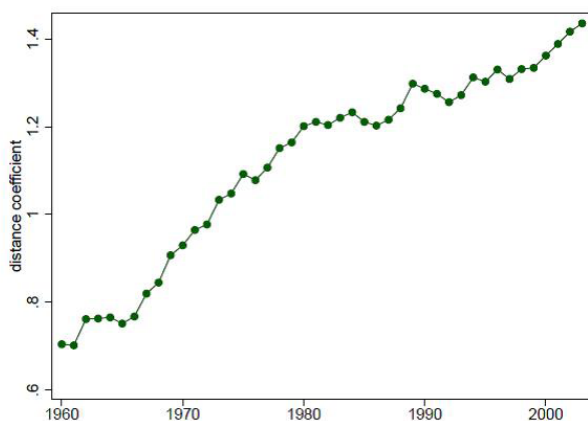
⁶ ENRICO MORETTI: *La nuova geografia del lavoro*. Mondadori, Milano: 2013.

⁷ BRUCE KATZ AND JESSICA CONRAD: *The metropolitan revolution: how cities and metros are fixing our broken and fragile economy*. Brookings Institution, Washington: 2013.

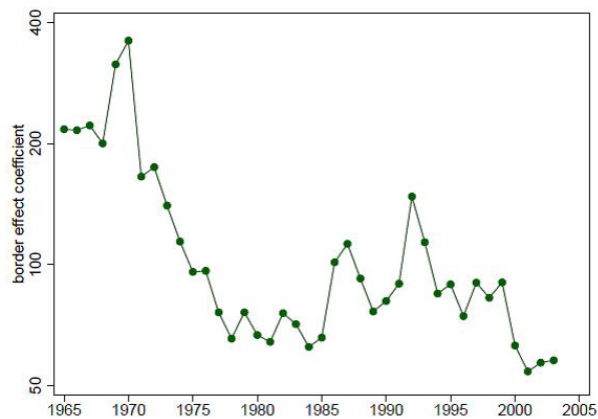
3. La re-regionalización de la producción. Tres documentos recientes permiten obtener una cierta visión de aquello que serán los escenarios de futuro de la empresa en relación, especialmente, con el territorio y, por lo tanto, con las comunicaciones e infraestructuras de transporte. Los tres pertenecen al grupo empresarial *DHL-Deutsche Post AG*⁸, especializado en el mundo de la logística y del transporte. Una lectura de los mismos certifica que el factor *distancia* sigue siendo importante y que su efecto es más importante que el efecto *frontera* (véase figura 1). Estas se superan con facilidad en un mundo global, pero los movimientos de mercancías todavía dependen mucho de la distancia y del tiempo que se tarde en recorrerla. Estos estudios constatan que nos dirigimos hacia mercados "semiglobales", con una integración económica real pero parcial, muy regionalizada. Relacionada también con procesos de "customización" (o personalización) de la producción que gana terreno a la estandarización: producciones más ajustadas, más pendientes del gusto del consumidor, con series más pequeñas en las que sea posible introducir cambios sobre la marcha y atender una demanda específica cambiante. Esto, digámoslo claro, no es posible fabricando a decenas de miles de kilómetros de distancia del centro de consumo y con grandísimos volúmenes de producto estándar. Avanzamos, pues, hacia una globalización regionalizada, con mayor papel de los territorios productivos y de consumo que puedan articularse internamente en un radio de unos 3.500 o 4.000 kilómetros, es decir, la ruta entre Almería y Moscú o entre Málaga y Minsk (Bielorrusia) (figura 2).

Figura 1. Diferencia entre el efecto distancia y el efecto frontera sobre el comercio.

EFECTO DISTANCIA



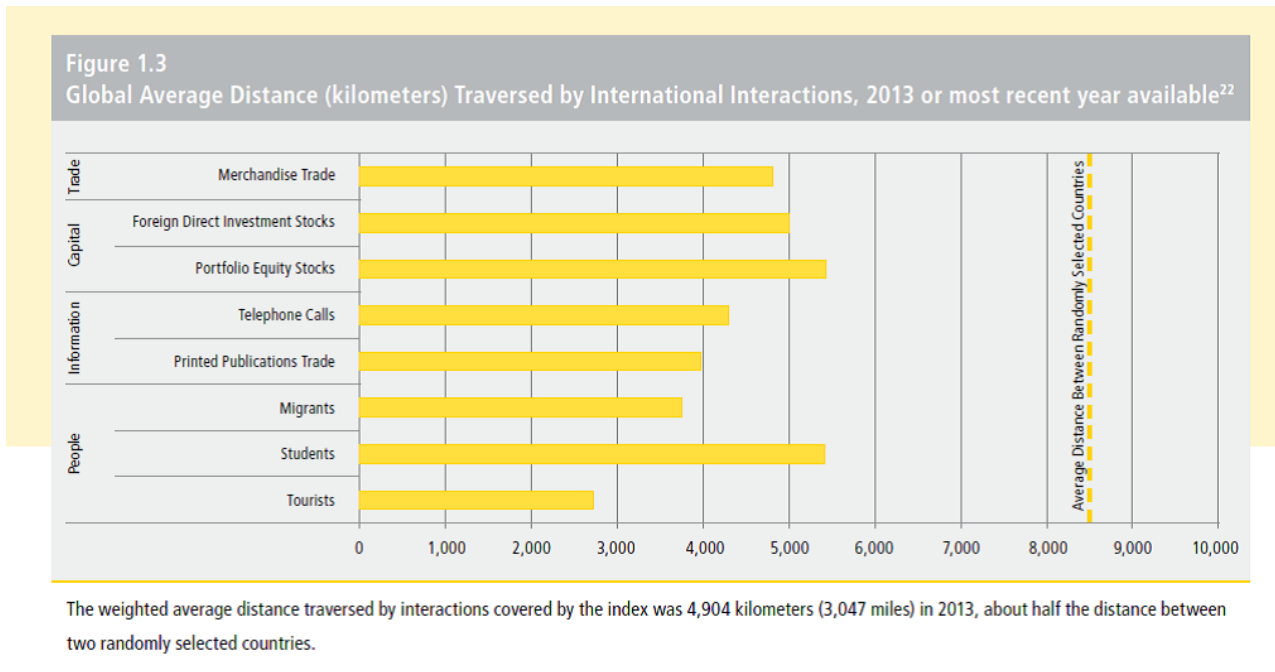
EFECTO FRONTERA



Fuente: Thierry Mayer, 2009. *Market Potential and Development*. Centre d'Études Prospectives et d'Informations Internationales (CEPII), 2009-24.

⁸ PANKAJ GHEMawatand STEVEN ALTMAN: *DHL Global Connectedness Index 2012. Analyzing global flows and their power to increase prosperity*, 2013; JAN D. MÜLLER: *Delivering Tomorrow. Logistics 2050. A Scenario Study*, Deutsche Post AG, Bonn: 2012 y PETER SCHWARTZ: "Winning is an uncertain future through scenario planning". *Delivering Tomorrow. Logistics 2050. A Scenario Study*, Deutsche Post AG, Bon: 2012, pp.27-33.

Figura 2. Distancia (km) media global que recorren las interacciones internacionales, 2013 o año más reciente disponible.



Fuente: DHL Global Connectedness Index 2014.
http://www.dhl.com/en/about_us/logistics_insights/studies_research/global_connectedness_index/global_connectedness_index.html#.VHRz-NKG-Sp

8. El CFM y los escenarios de futuro

Así pues, es preciso que todo análisis sobre el CFM se inserte en un análisis de escenarios donde se estudie el futuro productivo de la economía valenciana, atendiendo a los procesos observados en otros lugares y los más genéricos que afectan las dinámicas globales. En este caso, si es cierto que se ha producido una caída de los costes absolutos del transporte, especialmente los de transmisión de mercancías y bienes a escala global, los costes de oportunidad asociados con la variable *tiempo* no han dejado de aumentar (Mc Cann, 2011⁹). Esto quiere decir que el coste asociado a la *distancia* todavía es importante. Por eso, cualquier plan de transportes de una economía regional tiene que estar conectado a su modelo productivo y hay que diseñar unas infraestructuras que puedan operar en la interconexión de estos espacios productivos. En nuestro caso, conectar el territorio valenciano con los grandes corredores de infraestructuras y transporte europeos, que a su vez, están siendo diseñados como instrumentos de conexión con la estructura productiva global.

En este nuevo escenario, las empresas se deben encontrar más cerca de los nodos de transporte, más conectadas a las redes y más integradas en una accesibilidad interna y externa favorecedora, más implicadas en un escenario urbano y metropolitano determinante. En este escenario, las ciudades y las áreas metropolitanas se nos presentan como la manifestación espacial por excelencia de la actividad económica. Son en estos espacios donde los negocios y las empresas se sitúan para obtener beneficios por la proximidad a otros negocios y empresas, para construir economías externas de escala agrupadas en grandes regiones económicas como plataformas territoriales productivas.

⁹ PHILIP MCCANN: "Globalization: countries, cities and multinationals". *Regional Studies*, 45 (1), 2011, pp.17-32.



9. ¿Mapas reales? Los mapas de actividad vistos desde Europa

9. ¿Mapas reales? Los mapas de actividad vistos desde Europa

El CFM responde perfectamente a tres exigencias de la nueva visión geoestratégica europea: mejorar la accesibilidad, aumentar la competitividad e incrementar la inserción regional y territorial. La preocupación europea sobre las dinámicas macroregionales se ha plasmado recientemente en un documento fundamental¹⁰. Esta estrategia se basa en un marco integrado que aborda retos comunes y se beneficia de la cooperación reforzada para la cohesión económica, social y territorial. El concepto, según el propio documento, incorpora también los principios de integración, coordinación, cooperación, gobernanza multinivel y asociación. Por ello, aunque generalmente, el CFM se ha visto como una exigencia de los territorios por los que lo atraviesa (una perspectiva endógena, cosa que es cierta), también debería ser observado desde fuera, desde la visión europea, puesto que el CFM sirve a los fines que las estrategias europeas están diseñando, tanto en el ámbito de las estrategias territoriales, de cooperación regional y de transporte. De hecho, el territorio europeo se está articulando como muestra esta imagen de la NASA (figura 3) y en función de ello se debería actuar. En esta imagen nocturna de la península Ibérica y de parte del resto de Europa se aprecia claramente la ruta de actividad que conforma el eje mediterráneo español y su prolongación hacia el corazón del continente europeo. Esta evidencia es la que debería aconsejar hacer del CFM un elemento estratégico de vertebración y de inserción territorial. El papel de los puertos mediterráneos en una dimensión global de la economía, en conjunción con este CFM, otorgarían un papel relevante a esta macroregión mediterránea que dibujan las imágenes de los satélites desde el espacio. La confrontación de esta realidad con las políticas radiales tradicionales del estado español en materia de infraestructuras dejan en entredicho éstas y apuntan a la necesidad de repensar el mapa de las comunicaciones español que debe, ahora más que nunca, conectarse con las realidades productivas, urbanas y demográficas del resto de Europa.

El CFM debe ser observado desde una estrategia inclusiva que recoja tanto los efectos sobre la economía actual como los que puedan surgir de una tendencia futura. Para ello, se deben abandonar posiciones tácticas cortoplacistas para diseñar una visión compartida que implique la puesta en común de objetivos y capacidades de la región mediterránea a largo plazo. Como señalaba recientemente Javier Solana¹¹, la ausencia de una visión estratégica en cualquier tema genera por definición "realidades inconexas y desacompañadas" que afectan al mundo económico, político y social de los territorios y de los países. Esto nos ha pasado a nosotros. Necesitamos, pues, una visión estratégica constructiva. Y en ella, el CFM juega un papel importante, visto desde dentro pero también visto desde la escala europea.

¹⁰ Informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones relativo al valor añadido de las estrategias macroregionales. Bruselas, 27.6.2013 COM(2013) 468 final.

¹¹ "Los años que vivimos tácticamente", *El País*, 27 de octubre de 2014.

Figura 3. Imagen nocturna de Europa meridional.



Fuente: Highly detailed Earth, illuminated by moonlight. The glow of cities sheds light on the detailed exaggerated terrain. Night Earth, South of Europe. Elements of this image furnished by NASA. © Anton Balazh. With permission Colourbox Copyright. With permission Colourbox.

