

Cátedra de Competitividad

El "Estudio de Infraestructuras de Transporte de Mercancías en la Región de Murcia" propone una planificación estratégica de todas las infraestructuras para que, de manera conjunta y coordinada, actúen como motor de desarrollo económico.

La Cátedra de Competitividad del Colegio de Economistas ha presentado la publicación "Estudio de infraestructuras de transporte de mercancías en la Región de Murcia". La investigación ha sido realizada por dos catedráticos de la UMU: Joaquín Aranda Gallego, Departamento de Métodos Cuantitativos para la Economía; y Micaela Martínez Costa, Organización de Empresas y Finanzas

Este trabajo ha llevado a cabo un estudio empírico basado en entrevistas en profundidad. Se ha preguntado a diversos agentes institucionales y a operadores logísticos de relevancia en la Región acerca de las necesidades de las infraestructuras de distintas modalidades de transporte: carretera, ferrocarril, portuaria y aeroportuaria además de las zonas de actividades logísticas (ZAL).

A los encuestados se les ha solicitado que señalaran las deficiencias actuales más relevantes y que trataran de priorizar, dentro de cada modalidad y entre ellas, las actuaciones más urgentes y necesarias.

En el sector de transporte y almacenamiento, desarrollan su actividad en la Región más de cinco mil empresas; de las que casi el 80% lo hacen en la división de transporte terrestre. Son residuales, por número, las empresas regionales de transporte marítimo o aéreo

En términos económicos, el sector genera una facturación próxima a los cuatro mil millones de euros, con una cifra de negocio por empleado catorce puntos por encima de la media española, indicativo de una mayor productividad del sector. El estudio realiza una estimación de la aportación al VAB regional de las actividades de transporte y almacenamiento concluyendo que se sitúa en el 6,6% del total regional.

En opinión de los encuestados, las inversiones más urgentes son, en carreteras: el Arco Norte y Noroeste para solucionar el nudo de Espinardo, así como un tercer carril desde Crevillente hasta Puerto Lumbreras y concluir la autovía del Altiplano; en ferrocarril: el Corredor Mediterráneo con Ancho UIC y doble plataforma; y en puertos: una nueva dársena de contenedores para un mínimo de 2 millones de TEU.

El transporte ferroviario de mercancías es, sin duda, el eslabón más débil de la cadena de transporte, lo que supone un gran problema para la intermodalidad. Con una infraestructura deteriorada y del siglo pasado, solo permite conexiones con el centro de España y Levante, pero con vías de ancho ibérico y sin electrificar.

Para una mayor participación del Puerto de Cartagena en el crecimiento del comercio internacional, se propone una estrategia unificada para los puertos del mediterráneo, con el fin de aumentar nuestra competitividad con respecto a los puertos de otros países con los que competimos.

Murcia, 14 de noviembre de 2022.- La Cátedra de Competitividad del Colegio de Economistas ha presentado el "Estudio de Infraestructuras de Transporte de Mercancías en la Región de Murcia" realizado por dos catedráticos de la UMU: Joaquín Aranda Gallego, Departamento de Métodos Cuantitativos para la Economía; y Micaela Martínez Costa, Organización de Empresas y Finanzas.

La investigación pone de manifiesto que es imprescindible una planificación global y estratégica de carreteras, ferrocarril, puerto y aeropuerto desde una perspectiva intermodal para que las inversiones sean rentables y aporten competitividad específica a cada sector económico.

Este aspecto es clave y resalta la necesidad de considerar todas las modalidades (carretera, ferroviaria, portuaria y aeroportuaria) como complementarias, planificándolas de manera conjunta.

La operativa de estas infraestructuras debe tratar de aprovechar el potencial de la posición geoestratégica de la Región. Para ello, no se debe considerar únicamente el flujo de mercancías interno sino la demanda potencial que puede atraer la construcción de ciertas infraestructuras, como el puerto de contenedores, aprovechando así el crecimiento del comercio internacional.

Análisis de la realidad y demandas de las empresas

Este trabajo ha desarrollado un estudio empírico basado en entrevistas en profundidad. Se ha preguntado a diversos agentes institucionales y a operadores logísticos de relevancia en la Región acerca de la situación actual de las infraestructuras de las distintas modalidades de transporte: autovías, trenes, puertos y aeropuertos además de las ZAL

En el **sector de transporte y almacenamiento**, desarrollan su actividad en la Región más de cinco mil empresas; de las que casi el 80% lo hacen en la división de transporte terrestre. Son residuales, por número, las empresas de transporte marítimo o aéreo

En términos económicos, el sector genera una facturación próxima a los cuatro mil millones de euros, con una cifra de negocio por empleado catorce puntos por encima de la media española, indicativo de una mayor productividad del sector. El estudio realiza una estimación de la aportación al VAB regional de las actividades de transporte y almacenamiento concluyendo que se sitúa en el 6,6% del total regional.

A los encuestados se les ha solicitado que se señalasen las deficiencias más relevantes y que tratasen de priorizar, dentro de cada modalidad y entre ellas, las actuaciones más urgentes y necesarias:

Las **obras más urgentes en carreteras** son: el Arco Norte y Noroeste para solucionar el nudo de Espinardo, así como un tercer carril desde Crevillente hasta Puerto Lumbreras y concluir la autovía del Altiplano; porque se está obligando a los transportistas a ir por otras rutas con mayores costes logísticos

El transporte ferroviario de mercancías es, sin duda, el eslabón más débil de la cadena logística. Con una infraestructura ajada y del siglo pasado, solo permite conexiones con el centro de España y Levante, pero con vías de ancho ibérico y sin electrificar. Las prioridades en ferrocarril son: el Corredor Mediterráneo con Ancho UIC y doble plataforma y la línea para mercancías Cartagena-Murcia-Chinchilla.

El Puerto de Cartagena es el cuarto por relevancia en cuanto al tráfico portuario total, detrás de los puertos de Algeciras, Valencia y Barcelona. Sin embargo, se trata de un puerto

especializado en graneles, ya que, si se considera únicamente el tráfico de mercancía convencional, está a la cola del ranking superando únicamente a los puertos de Castellón y Alicante. Con el fin de tomar parte en el crecimiento del comercio internacional, se propone una estrategia unificada de para los puertos del mediterráneo, con el fin de aumentar nuestra competitividad con respecto a los puertos de otros países con los que competimos.

Respecto a las prioridades en materia de Puertos, sigue siendo una nueva dársena de contenedores para un mínimo de 2 millones de TEU.

En resumen, los investigadores destacan que la Región de Murcia ha hecho un excelente aprovechamiento de las únicas infraestructuras con las que cuenta en la actualidad, ya que ocupa posiciones preferentes en cuanto al tráfico de mercancías por carretera y tráfico marítimo de graneles. Por ello, se indica que las deficiencias actuales en el resto de las infraestructuras de transporte estarían lastrando claramente el desarrollo de la industria y la economía de la Región, ya que la falta de opciones para la multimodalidad obliga a los transportistas a desplazarse a otras comunidades autónomas. El estudio concluye la necesidad de una planificación conjunta de las infraestructuras, dado que el cálculo de su rentabilidad debe tener en cuenta las sinergias que inevitablemente surgirán entre ellas.

Líderes por carreteras

Se pone de manifiesto que las infraestructuras de transporte por carretera son las más desarrolladas de entre todas las modalidades. Murcia, junto con Valencia, se encontrarían niveladas en cuarto lugar tras Madrid, País Vasco y Ceuta en cuanto a la proporción de vías de gran capacidad (autopistas, autovías o carreteras multicarril) por Km².

La mayor parte de las empresas en el sector del transporte en la Región se concentra en la logística de mercancías por carretera.

En comparación con el 2,6% que supone la participación de la Región en el PIB nacional, las empresas del sector "del camión", particularmente las que poseen empleo asalariado, suponen el 4,6% del total nacional.

Su reflejo no es otro que la dimensión media de las empresas regionales se sitúa en 9,3 asalariados por empresa, frente a una media nacional de 7,5.

Las empresas de transporte de mercancías por carretera poseen una importante flota de vehículos, cifrada en 26.072 con tracción propia, de los que 22.009 son pesados y el resto ligeros.

Por otro lado, son 1.299 los transportistas de la Región con licencia comunitaria. Lo que se concreta en que son 10.938 los vehículos que poseen la copia certificada correspondiente. Una cifra que equivale el 8,6% del total nacional y que coloca a la Región como la cuarta de mayor tamaño en esta dimensión siendo solo superada por Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana. Pero con el hecho relevante de que las 8,4 copias certificadas por licencia, de promedio, que se dan en la Región la ponen a la cabeza de todas las regiones españolas.

Competencia entre territorios: desarrollo económico y empleo

Las infraestructuras son un factor estratégico para el desarrollo socioeconómico y la competitividad de las empresas de la Región de Murcia. En un entorno de competencia entre

Comunidades Autónomas, la deficiente dotación actual de infraestructuras para el transporte lastra la competitividad y la generación de empleo por parte de las empresas regionales y representa una barrera importante para el desarrollo económico regional.

Las inversiones en infraestructuras junto al capital humano y del conocimiento sientan las bases de las ventajas competitivas regionales por su contribución a la productividad regional, el empleo y los estándares de calidad de vida.

Son muchos los estudios que evidencian una relación positiva entre el grado de desarrollo de las infraestructuras relacionadas con la intermodalidad del transporte y el crecimiento regional, debido a que la mayor conectividad fomenta el crecimiento del comercio, reduce los costes de transporte y mejora la cadena logística.