Ángel Martínez

El largo caminar

ASOCIACIÓN DE LA PRENSA DE MURCIA

Ángel Martínez Martínez nació el 12 de febrero de 1945, en Casillas, en el corazón de la Huerta de Murcia, de la que fue su primer alcalde. Ha participado activamente en la transición política, como miembro de la Unión de Centro Democrático (UCD), del que fue secretario general en la Región.

Es diplomado en Dirección y Administración de Empresas por la Escuela de Negocios de la Universidad de Murcia y M.B.A. por la Escuela Europea de Negocios. Ha formado parte de distintas asociaciones empresariales, accediendo a diversos puestos de responsabilidad: Presidente de la Federación de Empresarios del Metal; Presidente de la Confederación Nacional de Instaladores; Vicepresidente de la Confederación Regional de Empresarios de Murcia (CROEM), así como Presidente del Área de Economía y Presidente de la Comisión de Industria de dicha Confederación.

Presidente de Undemur, S.G.R.; Presidente de Mutuamur, Miembro del Comité Ejecutivo de Cepime, Vicepresidente de Confemetal, Vocal de la Cámara Internacional de Comercio, de la Conferencia Permanente de Cámaras de Comercio del Norte y Este de España y Sur de Francia (COPEF), de la Asociación de Cámaras de Comercio del Mediterráneo (ASCAME) y de la Conferencia de Cámaras de Comercio Italo-Españolas, ISES International, Unión Internationale de la Couverture et Plomberie Bureau de Génie. Climatique International y ATECYR. Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia, así como del Consejo de Cámaras de la Región de Murcia. Vocal del Consejo Económico y Social, del Consejo Social de la Universidad de Murcia, Presidente del Consorcio para la Promoción Socioeconómica del Sureste (Arco Mediterráneo Sur), integrado por las Cámaras de Comercio y Organizaciones Empresariales de las provincias de Albacete, Alicante, Almería y Murcia y miembro del Observatorio de la Pyme.

Ha impulsado, dirigido y coordinado diversos estudios económicos, así como numerosas colaboraciones periodísticas en medios de comunicación de ámbito regional y en revistas y diarios económicos de difusión nacional; ha publicado diversos libros y ensayos y participado en numerosos coloquios, mesas redondas y conferencias.

Está en posesión del *Laurel de Murcia 1991 en Economía y Empresa* concedido por la Asociación de la Prensa de Murcia, del *Importante 1990* del diario *La Opinión,* del nombramiento de *Economista Honorífico* concedido por el Colegio de Economistas de Murcia, *La Paloma* de la Escuela de Turismo, el nombramiento por el Gremio de Artesanías Varias de *Artesano del año 1997* y de la *Breva Macoca* concedida por L'Ajuntaera pa la platica, el esturria y'el escarculle la lengua murciana, entre otros.

/

ÁNGEL MARTÍNEZ

El largo caminar

ASOCIACIÓN DE LA PRENSA DE MURCIA

ISBN: 84-921672-1-
1
Edita: Asociación de la Prensa de
Murcia. Imprime: A.G. Novograf, S.A.
D.L.: MU-2.270-1999

A Jesús de Covadonga, Ángel Isidro,
Antonio, Manuela y María de Covadonga,
por su permanente apoyo y comprensión.

Mi sincero agradecimiento a:

- *Asociación de la Prensa*
- *Consejo Económico y Social*
- *Caja de Ahorros de Murcia*
- *Consejería de Economía y Hacienda*
- *Diario La Verdad*
- *Diario La Opinión*
- *Instituto de Fomento de la Región de Murcia*

La configuración de Murcia es posible que no haya surgido como una reivindicación, como sucedió con las nacionalidades históricas. Estoy dispuesto a aceptar que no se puede hablar con absoluta propiedad, todavía, de regionalismo murciano. Pero que no puede quedar ninguna duda de que la Región tiene señas de identidad propias. *La conciencia regional debe ser motivada desde los poderes públicos y por los equipos de investigación multidisciplinares en el seno de la Universidad.*

José Ballesta
Rector de la Universidad de Murcia, en el Pregón de las Fiestas de Septiembre de 1999

índice

Pag.

Presentación: *Felipe Julián Hernández Lorca* 15
Prólogo: *Antonio Reverte Navarro* 17
Angel Martínez. El Mediterráneo como meta: *Elena Quillones* 19

EL LARGO CAMINAR 23
Los ocho modelos de Arco Latino 24

PRIMERA PARTE:
La Región ante el plan de desarrollo regional 2000-2006 29
Recursos autonómicos 40
Factores competitivos 45
Instrumentos 47
El territorio 47
Comunicaciones 49
AVE Madrid-Levante, tramo Albacete-Murcia 51
Agua 62
Investigación y desarrollo 63
Recursos humanos 64
Sectores económicos 67
La empresa regional 71
Apoyo a la inversión privada 72

SEGUNDA PARTE:
El Arco Mediterráneo, las infraestructuras y el agua 75
Facilidades de transporte y competitividad regional (I) 79
Facilidades de transporte y competitividad regional (II) 82
En el Sur de Europa 85
¿Cómo conjuntar todos los recursos económicos? 87
Arco Mediterráneo Sur 89
Autovía Albacete-Murcia, una absoluta prioridad 91
La razón de la sinrazón 94
La historia interminable 96
Invertir en futuro 98
Los frutos de la cooperación 101
Autovía Albacete-Murcia: rentabilidad privada y pública 103
En el Arco Mediterráneo Sur 105
Autovía Alicante Cartagena 108
La velocidad alta y el pantano de Camarillas 111
Cooperación necesaria 113

Europa ya diseñó el AVE para la Región 116
Las tres patas del eje de alta velocidad Madrid-Levante 119
Madrid-Levante: eje estratégico de desarrollo 122
La asignatura pendiente es la falta de infraestructuras 125
La conexión ferroviaria en forma de tridente 127
Alta rentabilidad 129
El agua no puede esperar 131
¿La hora de la Región de Murcia? 132

TERCERA PARTE

Euro, empresa y empleo 135
Inflación, tipos de interés y crecimiento económico 137
Una política fiscal para la empresa 139
La nueva Ley de Riesgos Laborales 141
El empleo 143
Compromiso 146
Estabilidad 148
Crear más empleo 151
Metamorfosis 154
El derecho al trabajo 156
Corresponsabilidad 159
Algunas reflexiones sobre empresa y empleo 161
Empresa y empleo 164
Reforma inconclusa 166
Maastricht. el ajuste necesario 168
1997, el año para la incorporación real 170
El euro y nosotros 172
Luchando contra el tiempo 174
Ante el euro 176
Las cámaras y el euro 178
La inflación: el lado oscuro 180
Reducir la jornada o anticipar la jubilación 182

CUARTA PARTE

Ejes de desarrollo 185
El eje Murcia Loica 187
El eje Cartagena-Murcia 190
Un nuevo marco de actuación 193
Paro y actividad económica 195
Hacia un nuevo marco de desarrollo 197

La Región, nuestra empresa 199
l. ..... a (’alidad
..... 201
Cooperación necesaria 203
Algo para recordar 205
Todos juntos 208
Facilitemos el despegue 210
Un marco global de actuación (I) 213
Un marco global de actuación (II) 215
Un marco global de actuación (III) 217
Un marco global de actuación (y IV) 218
Estrategias para el desarrollo 221
Una etapa decisiva 224
De cara al futuro 228
Recuperación insuficiente 230
La realidad comparada 234
Un referente para invertir 237
Ante un nuevo ciclo económico 239
Balance del ejercicio económico 241
La Región de Murcia 244
Inversión rentable 246
Un año clave para la Región 248
El futuro se escribe en presente 250
Creatividad 253
En el buen camino 255
Un nuevo ciclo económico 258
La Región de Murcia, oportunidad inversora 261
Nuevo año, nuevos retos 263
Un año positivo para la Región 266
Mil novecientos noventa y nueve 269
El Plan Estratégico 2000-2006 272
Por primera vez 274
Adelantarse al futuro 276
Bases para el año 2000 278
Ruptura o continuismo 280
Factores competitivos 282
Recuperación 284

QUINTA PARTE

Sectores económicos 287
El sector industrial 290

Recomenzar..... 293
Hacia un nuevo ciclo expansivo..... 296
Una política industrial activa..... 297
La industria 299
La Región de Murcia, un proyecto en común 301
Sector industrial, prioridad para el desarrollo regional 303
El impulso al sector de los servicios 306
Hay que conseguirlo..... 309
Hacia dónde podríamos ir 312
Ante la globalización..... 314
La hora de Murcia 316
La industria en la Región 318
Industria y turismo, la fuerza de la Región..... 321
Las exportaciones, factor de modernización 323
La diversificación del sector exportador 325
Apuesta fuerte por la industria 326

PRESENTACIÓN

En esta importante hora para la Región de Murcia en la que se anuncia, ya con un compromiso formal del Ministerio de Fomento, la construcción de la red ferroviaria de alta velocidad (AVE) Madrid-Levante, con llegada a la ciudad de Murcia y probables ramales futuros a Cartagena y Lorca, la sociedad civil murciana, a la que se ha criticado -no sin razón- de pasividad, debe apostar decididamente por la ejecución de este proyecto en el menor plazo de tiempo posible. Por fin Murcia, en sus reivindicaciones ante el Gobierno central, ha dejado la estrategia de la migaja para exigir grandes proyectos. Hoy se sabe con meridiana claridad que la petición de dotar a la red ferroviaria murciana de velocidad alta sólo podía ser una estrategia, nunca una aspiración que expresara las ambiciones de Murcia.

En pocos meses ha cambiado sustancialmente el panorama de las comunicaciones entre la Región de Murcia y el resto del país, principalmente Levante y centro de España; el último informe técnico del Ministerio de Fomento, fechado el 27 de septiembre de 1999, así lo confirmaba -es decir, el mismo día en que se reúnen en un restaurante de Madrid los presidentes autonómicos de Valencia, Madrid, Castilla-La Mancha y Murcia con el ministro Arias Salgado-. Indica que los trenes AVE con origen y destino Madrid, que circularán a una velocidad de 330 kilómetros por hora, y el tren Euromed con origen y destino Valencia y Barcelona, que circulará a 220 kilómetros por hora, llegarán a la Región y podrían estar en servicio en el 2006.

Este prámbulo, y el logro que expresa tras tantos años de reivindicar mejores comunicaciones para la Región, justifica el que la Asociación de la Prensa de Murcia preste su sello editorial y colabore en la edición de este libro, en el que Angel Martínez -“Laurel” de Economía y Empresa en 1991- ha escudriñado, con la responsabilidad de los distintos cargos públicos que ha desempeñado en las últimas décadas, las potencialidades de una región estratégicamente situada en el Arco Mediterráneo, acaso el área de Europa llamada a producir el más alto desarrollo en los próximos años.

Como el autor expresa en este intenso y extenso libro -que sigue a una producción muy estimable de ensayos en la misma línea-, los recursos de nuestra región son muchos y su capacidad de un alto desarrollo sólo viene frenada por un secular déficit hídrico -derivado de la escasa pluviometría que registra esta zona semiárida- y de sus infraestructuras viarias -por carretera, ferrocarril y aéreas-, hasta ahora obsoletas. En la dotación de las primeras, la Región ha dado grandes pasos que

se cerrarán muy próximamente con la culminación de las obras de la Autovía Murcia-Madrid y la próxima entrada en servicio de la Autovía Cartage- na-Alicante, por la costa, así como su continuidad hasta Vera (Almería). La ejecución de las obras del ferrocarril que se anuncian resolverán asimismo, a corto plazo, las seculares carencias de la Región.

Pues bien, todas estas demandas, que han inquietado al conjunto de los murcianos, han sido objeto de especial interés para el autor de este libro que las ha analizado en los numerosos artículos publicados en la prensa local -La Verdad, La Opinión y Diario 16 Murcia- y en diarios nacionales, desde 1995 hasta el presente año, presentando el denominador común de proponer acciones orientadas a la consecución de un mayor y rápido desarrollo de la Región de Murcia. En este línea, el autor hace una decidida apuesta por los resultados que han de obtenerse del Plan de Desarrollo Regional a ejecutar entre el 2000 y el 2006. último año que va a contar con fondos de cohesión de la Unión Europea, al tiempo que propone potenciar sectores económicos tales como la industria y el turismo.

En definitiva, este libro trata de lo que la Región de Murcia puede llegar a ser -con el apoyo de todos y en el futuro con una apuesta más decidida que en el pasado- si logramos resolver las carencias que han dado en un estrangulanriento del desarrollo regional: agua e infraestructuras. En ambas reivindicaciones parece que Murcia está, afortunadamente, al final de un largo proceso que nos va a permitir iniciar el nuevo milenio sin mirar atrás, para ocuparnos y prestar todo nuestro esfuerzo a otras y más modernas apuestas. La garantía de un suministro de agua a nuestra región, trasvasada de otras cuencas, puede resolverse a medio plazo con las directrices que marque el Plan Hidrológico Nacional, una vez que el Libro Blanco del Agua ha reconocido que la del Segura es una cuenca que presenta un déficit hídrico estructural. El inmediato futuro de Murcia muestra, pues, un panorama optimista.

Felipe Julián Hernández Lorca
Presidente de la Asociación de la
Prensa de Murcia

PRÓLOGO

El autor del libro me ha pedido que le prologue las páginas subsiguientes. Es ésta, por muchas razones, una de las ocasiones en que no puedo evadir la demanda. Son ya muchos los años que disfruto de la amistad de Angel Martínez. En este tiempo, he podido conocer, y admirar, la dilatada trayectoria que ha trazado para contribuir con su aportación personal y profesional a la consecución de un objetivo que le obsesiona: el desarrollo socioeconómico de la Región de Murcia, el progreso de una Región que debe superar los desequilibrios que la separan de los niveles promedios españoles en cuanto a calidad de vida.

Como empresario, Ángel ha promovido diversas sociedades en los sectores de la industria y los servicios con las que contribuye a la creación de empleo y riqueza para la Región. Ha contribuido al fortalecimiento del movimiento asociativo empresarial desde los puestos desempeñados en la Federación de Empresarios del metal, tanto regional como nacional, en la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales (CROEM), y en la presidencia de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia. Incluso, cuando daban sus primeros pasos los ayuntamientos democráticos, fue muy destacada la actividad que realizó en favor de su querida pedanía de Casillas.

El caudal de experiencias acumuladas en su vida empresarial, su tenacidad e interés por el estudio y su gran capacidad de análisis, unido a una gran dosis de imaginación, le han permitido un conocimiento extraordinario sobre la economía regional. Experiencias y conocimiento que Ángel Martínez ha volcado a lo largo de estos últimos años en una actividad a la que le muestra un cariño singular: sus colaboraciones en los medios de comunicación.

En ellas, Ángel ha expuesto sus puntos de vista respecto a la situación social y económica de la Región, ha ido desgranando su análisis sobre las deficiencias y limitaciones y posibilidades de desarrollo, demostrando amplio saber y certero diagnóstico. Pero el carácter de Ángel, bien lo sé, le impide limitarse a señalar simplemente los problemas. Su espíritu creativo le obliga a proponer, además, las iniciativas precisas, los planes y proyectos que se requieren para subsanar las carencias detectadas.

En el Consejo Económico y Social del que ha sido miembro en los primeros años de su funcionamiento hemos podido escuchar sus puntos de vista y opiniones, y puedo asegurar que la pasión con la que los comunica capta la atención de sus interlocutores acerca de la necesidad del Plan Industrial, de la relevancia que tendría

la construcción de las autovías Murcia-Albacete, Cartagena-Alicante, Cartagena-Vera o la conexión con el Arco Mediterráneo por el interior a través de Blanca y Fuente la Higuera, de que Murcia no puede quedar descolgada de las nuevas infraestructuras ferroviarias que se promueven, de la revitalización que para el puerto de Cartagena supondría la creación de una Zona de Actividad Logística, o, por supuesto, de la urgente necesidad del Plan Hidrológico Nacional. Ideas y actuaciones que, algunas de ellas, fueron en su momento novedades, pero constituyen actualmente ejes básicos por los que debe pasar el desarrollo regional.

Los anteriores, son unos ejemplos de los muchos que le he podido oír y luego leer en sus libros y artículos periodísticos. Creo que es un acierto la edición de este libro, pues la recopilación y ordenación de esos trabajos nos permite un mayor conocimiento de la economía regional y, sobre todo, representa una invitación a reflexionar sobre el futuro de esta Región, a la que tanto quiero y en la que todos deberíamos aprender a sumar posiciones, esfuerzos, ilusiones y voluntades, viniesen de donde viniesen, para tender al logro de que cada día sea más próspera y desarrollada en lo económico y de mayor calidad de vida en lo social.

Antonio Reverte Navarro
Presidente del Consejo Económico y
Social de la Región de Murcia

ÁNGEL MARTÍNEZ: *EL MEDITERRÁNEO COMO META*

La diferencia entre alguien que se ha hecho a sí mismo y quienes han recibido ayuda económica y formativa en años tempranos es que su percepción del mundo y de las cosas es distinta. La regla de medir, el barómetro y cuantos instrumentos se utilicen serán distintas entre éstos y los demás. Los primeros siempre tendrán mayor conocimiento de la realidad y estarán prestos a participar los cambios y adaptarse a nuevas circunstancias. Así lograron sobrevivir a las circunstancias adversas de su infancia. Los segundos, no. Esperarán a que mejoren sus circunstancias ambientales y a que el esfuerzo de otros le favorezcan.

Hablo de gentes que se enfrentan a la vida en situación de desventaja. Me refiero a personas que carecen de ese privilegio único de la infancia que es el preferir. Sus circunstancias son como para pasar con más pena que gloria por las historias de sus pueblos y las de sus convecinos. Hasta que en algún momento surge alguien que se rebela contra ese destino. Alguien que cree en sí mismo y en que puede dominar unos acontecimientos que para la mayoría se antojan adversos.

La historia funciona sobre pautas constantes y se sabe de sobra que si no se hacen esfuerzos adicionales tenderá a repetirse, como se repetía en los conocidos, en los compañeros de clase y en los amigos del barrio. Sus destinos estaban marcados.

Para luchar contra esa presunción sólo cuentan con una buena dosis de sentido común y muchas medidas de determinación. Hay que estar muy vivos para ser capaces de convertir en un refinado arte la supervivencia y hay que tener mucho ingenio para transformar un mundo hecho de normativas y cortapisas y ganar la partida. Habrá que aliarse con lo legislado, pero, al final, lo que queda es una muestra de las más hermosas y rotundas victorias del oficio y la artesanía, de la técnica y la industria.

Murcia es una Región fronteriza, con una cultura de abanico, que se expande mestiza y dominadora, por la sombra de fenicios y cartagineses. Y esa forma de ser reaparece, de manera rotunda, en esos murcianos que, aun siendo fieles a sí mismos, no se quedan inmóviles. Siguiendo esta tradición aparecen con cierta profusión gentes naturalmente dotadas para el comercio y la industria. Casi son legión los empresarios murcianos que comenzaron a exportar al mismo tiempo que trabajaban la tierra. Otros, más jóvenes, utilizaron sus facultades en tareas más cercanas, y la verdad es que le sacaron rendimiento. Uno de éstos, de los que se notó que se quedaron, es Angel Martínez.

Referirnos a él es contar una parte de la historia de Murcia, del devenir de la

política en los primeros tiempos de la Democracia y, por supuesto, de la historia de la Cámara de Comercio. Y, también, del desarrollo de los pueblos y del asomar de los murcianos a la aventura del negocio y de la empresa. De ellos, de los que son como Angel Martínez, decimos que son "emprendedores".

La cualidad esencial es la anticipación mezclada con una pieza de osadía. Es decir, que dirán lo que nadie se atreve a decir y harán lo que todos calificarán de exceso y que, una vez conseguido lo que se propusieron, otros intentarán capitalizar.

Angel Martínez, desde muy joven se da cuenta de las dificultades y las incertidumbres en las que es tan fácil que la vida se pierda, sin llegar a cumplirse. Sabe que lo que tiene es una visión anticipada del futuro y que el presente ya es tarde para competir, porque el tiempo recorta sus posibilidades y las premoniciones se diluyen en beneficio de otros, los "del norte", mientras que el sur desespera. Se trata de optar por el esfuerzo y la desenvoltura. De ahí su reinvento del Mediterráneo, como un arco tensado, con flecha preparada y sin arquero que se presta a disparar buscando un blanco que se diluye. Unas metas que para él son diáfanas. Pero hay que adelantarse, darse prisa, reiterar, convencer.

Sus libros son el exponente de lo que quiero decir y la Cámara de Comercio, cuando él la presidía, también. Decía Nietzsche que algunos libros se escriben para ocultarse. Hay autores que nos meten por el camino de sus opiniones sin darnos razones a cambio y que están tan poseídos de sus doctrinas que nos resultan de desagradable lectura, pero Angel Martínez no es como ellos. Nos abruma con sus datos: diseña el porvenir, tira de agenda y de anticipaciones. En sus libros, por debajo de lo que sus ideas van llegando a ser a lo largo del tiempo, encontramos una suma de tentativas y resignaciones que, de pronto, parecen redimirse por un despertar de la voluntad y por la clarividencia de una vocación política. Por eso se afilia a la UCD.

Los sueños son sólo la cubierta de los deseos y sus sueños y sus deseos se entrecruzan tanto en su actividad política como en la empresarial. Cuenta cómo Murcia fue consiguiendo, arrancando, al principio de la Democracia, cada vez más obras y generando más servicios. En toda esta negociación, algo tuvo que ver. Pero deja la política cuando lo hizo Suárez -ha resistido el travestismo político en unos momentos en que este paso ha salvado del silencio y el olvido a tanto oportunista- y se dedica a la Cámara de Comercio, porque allí puede seguir haciendo lo que le gusta, a brazo partido con la desgana, la inercia y el desdén con que algunos enfrentan el futuro.

Algo de nostalgia destila su voz cuando se refiere a los años en que la presidió. Y mucho orgullo. Todos fuimos testigos de su frenética actividad. Y esa es la definición que suscita mayor unanimidad entre quienes le tratamos en su calidad de representante del comercio murciano. Lo de "trabajador incansable" se dijo para él. Y así también podríamos dibujar su semblanza.

Ángel Martínez es uno de esos personajes de cansancio imposible. Con una voz que se escucha como disparos en la reserva. Rápida, infatigable, segura. Cree -como los ingleses- que la mejor prueba de un pastel es comérselo. Lo demás son vueltas alrededor de los problemas que no tienen otra respuesta que enfrentarlos. Por

eso, a quienes no han pasado por la necesidad de tomar decisiones por la vía rápida, les resulta banal la lucha que la realidad impone. Pero a él la realidad le cura de pretensiones. Sólo le interesa conseguir las metas que ha entrevisto en sus sueños de la Murcia del futuro. Y en ella entra el Mediterráneo, su cultura, su capacidad de atraer, sus posibilidades de negocio.

Sus pies no es que estén en la tierra. Es que se encuentran medio metro por debajo. Allí donde las raíces se alimentan, allí donde poco a poco se gesta la riqueza de su tierra. Y arriba, la cabeza expande la savia con un corazón fuerte que planta cara. Una cara que es expresión cuajada de un carácter. Y en sus ojos, el último reducto donde se esconde algún fracaso, derivado de los golpes de la vida. Pero no le importa, tiene la convicción de que evitarlos no estuvo en su mano.

La escritura de Ángel Martínez es expresiva. Sin secreto. Podemos decir que el secreto de Ángel Martínez es que no hay secreto. Es tal cual aparece. No hay truco, hay ubicuidad, decisión, carácter, convicción. Esta persona, con pinta de intratable, pone a las claras que es dueño del don de transformar para mejor la realidad de una Región que puede dejarse arrastrar por sus dones naturales y dejarse ir la mejor de las oportunidades. Pero sabe del poder de las gotas para horadar y que la paciencia es un don que se deriva de la impaciencia. Y no tiene límites.

Al mismo tiempo es inseguro. Con la inseguridad que los seguros tienen cuando no dominan todas las circunstancias ni tienen en sus manos las aristas del problema. La agitación interior puede salir a relucir. Son sólo momentos. Enseguida se rehace, vuelve por sus fueros, a señalar caminos. Lo seguirá haciendo porque él cree, como Serrat, que las manos del sueño siempre traen un sueño de la mano.

Elena Quiñones
Catedrática de Psicología
Universidad de Murcia

EL LARGO CAMINAR

En este trabajo se recogen algunos de los artículos y reflexiones publicados entre 1995 y 1999, sobre el largo caminar de la Región tratando de hacer realidad sus potencialidades y reducir o eliminar los cuellos de botella que dificultan su plena consecución, porque la Región no sólo se encuentra en el umbral de un nuevo milenio, sino en el umbral de incorporarse o no a las regiones de mayor desarrollo de la Unión Europea.

En 1995 se celebraban en Murcia, organizadas por la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Consejería de Economía y Hacienda, Ayuntamiento. Caja de Ahorros de Murcia y Universidad de Murcia, las *Primeras Jornadas de Economía del Mediterráneo.* Aún estaba caliente la publicación por la Comisión Europea del *Informe Europa 2000 Plus*, Políticas Regionales de la Comunidad Europea, Cooperación para la Ordenación del Territorio. Del que algunos medios de comunicación manifestaban: *Expertos europeos alertan sobre la pérdida de competitividad y los desequilibrios de la Región. El futuro económico que aguarda a Murcia si no se corrigen los desequilibrios con relación a otras zonas del Arco Mediterráneo y clel conjunto de la Unión Europea es pesimista, a tenor de lo expuesto en el Informe Europa 2000 Plus, elaborado por la UE. Los autores del informe afirman que, en conjunto, la economía murciana pierde competitividad relativa con respecto al resto de la Unión y se caracteriza por la escasa reestructuración.*

El citado documento, Europa 2000 Plus, recogía una serie de reflexiones e indicaciones sobre este territorio, del que dice que el extremo occidental del Mediterráneo, las regiones del Algarve, Andalucía y Murcia constituyen una de las zonas menos accesibles y desarrolladas del continente europeo. La zona abarca 8.3 millones de habitantes y tiene una extensión de 700 kilómetros en España y Portugal. En razón de su localización y de su geomoifología, esta zona depende considerablemente de los enlaces aéreos. Al considerar los ocho modelos de desarrollo del Arco Latino (que abarca ocho regiones continentales de España, de Francia y de Italia, desde Andalucía hasta el Lacio, además de las Islas Baleares, Córcega y Cercleña), se recoge que la Comunidad Valenciana y en menor medida la Región de Murcia están divididas entre desarrollo y subdesarrollo, entre dinamismo industrial y *repliegue sobre sí mismas y muestran insuficiencias en sus infraestructuras y problemas ecológicos.*

Por otra parte, en el mismo se analizan las distintas alternativas de desarrollo,

de su evolución tendencial, de la que dice que la continuación de las dinámicas vigentes en el Arco Latino da lugar a una fragmentación de la periferia, cuyo desarrollo es dependiente de la zona de actividad más importante de Europa, regiones del centro de las capitales. El Arco Latino se organizará así en torno a seis polos consolidados o reforzados. Y la orientación voluntarista, en la que se dice que para resolver los problemas que plantea esta evolución tendencial deben desarrollarse tres tipos generales de acciones. Se trata de poner fin a la fragmentación del territorio y a las desventajas económicas, de prevenir la degradación del medio ambiente y de intensificar las relaciones de la zona con los demás grupos de regiones de la Unión y de la cuenca mediterránea.

Los ocho modelos del Arco Latino

-Andalucía está saliendo del subdesarrollo estructural en el marco de una lógica nacional voluntarista que concede prioridad a la orientación hacia Madrid y el centro de España. Sin embargo, continúa caracterizada por un fuerte dualismo entre sectores estancados y progresos en materia de alta tecnología, así como por la gran importancia del gasto público.

- La Comunidad Valenciana y, en medida menor, la Región de Murcia, están divididas entre desarrollo y subdesarrollado, entre dinamismo industrial y repliegue sobre sí mismas y muestran insuficiencias en sus infraestructuras y problemas ecológicos.

- Cataluña aparece como motor de la economía española y se orienta, desde hace mucho tiempo, hacia el norte de Europa. Sin embargo, se enfrenta a graves problemas de reestructuración industrial (textiles, química, alimentación), que aborda mediante la diversificación tecnológica, y a desequilibrios cada vez más acentuados entre el núcleo urbano de Barcelona y la Cataluña interior y despoblada.

- El litoral francés se presenta como una región-encrucijada. Constituye una verdadera vía de tránsito de flujos económicos (mercancías, turismo, flujos migratorios) caracterizada por cierto grado de subindustrialización. Uno de los problemas que afronta es lograr captar una parte de esos flujos en favor de un desarrollo económico que aún no está consolidando y que se caracteriza por un gran dualismo entre actividades de vanguardia (Sophia Antipolis) y actividades poco cualificadas.

- El pasillo ligar esencialmente orientado hacia el norte de Italia y, en menor medida, hacia Italia central. Esta zona encuentra dificultades para reestructurar las antiguas industrias (astilleros, siderurgia, complejo militar-industricd) y el turismo (el número de visitantes extranjeros pasó de un 25% a comienzos del decenio de 1960 a un 10% en 1990).

- El modelo de Toscano y Umbría, característico de la "Tercera Italia", se basa en una red urbana especialmente densa. Este modelo corresponde a un autodesarrollo basado en pequeñas y medianas empresas diversificadas y dinámicas y a una apertura económica, turística y cultural hacia el exterior.

- El Lacio, cuyo desarrollo se asimila en gran medida al de la ciudad de

Roma, capital nacional cuya influencia económica sigue siendo básicamente regional y autocentrada.

- Las islas, cada una de las cuales representa un caso específico (dependencia de las Baleares respecto del turismo, mayor diversificación y dinamismo de las PYME/PYMI en Cerdeña, futuro incierto en Córcega a causa del envejecimiento de la población, de la insuficiente creación de empleo y de la fragilidad deI tejido industrial).

CUADRO 1

DISPARIDADES ENTRE RECxIONES MEDITERRÁNEAS

Criterios	V	-i? VJ	.CS'			# e?			jé?
Población (Millones/1990)	6,9	4,8	6,0	6,4	1,7	4,4	5,2	2,721,2	10,2
Evolución demográfica entre 1980 y 1990 (%)	1,0	0,5	0	1,0	-0.6	0	0,4	0.50,6	0,6
Superficie (1000 km^2)	87,3	34,6	31.9	59,2	5,4	31.4	17,2	37,899	132
Densidad (hab./km^2)	79	139	188	109	318	139	301	69172	77
Empleo (%) (1991)									
- agricultura	15,9	10,5	3,5	5,6	3,9	6,3	5,0	10,714,5	22,2
- industria	27,1	36,0	42,8	22	24	33,5	19,7	26,423,7	25,7
- servicios	57	53,5	53,7	72,4	72,1	60,2	75,3	62,9 61,8	52,1
Tasa de desempleo (%) (media 91-92-93)	30,8	22,9	18,0	13,6	10,1	8.3	11,0	18.320.7	7,8
PIB: habitantes (en miles ECU, 1991)	8,5	10.9	13,4	14,8	18,2	16.8	18,4	12,510,8	5,6
PIB: habitantes (EUR 12= 100, SPC media 89-91)	58	75	93	97	116	108	117	8169	48

El consejero de Industria, en su intervención, hacía mención al citado informe 2000 Plus y recogía en su exposición los puntos fuertes y los puntos débiles de la Región a que hacía referencia el informe, concluyendo con *la Región presenta buenas expectativas de desarrollo a medio y largo plazo por las grandes potencialidades que suponen sus puntos fuertes, pero existen importantes debilidades como, principalmente, la falta de agua, las infraestructuras de comunicaciones, la formación y la investigación; de tal forma,* decía, *que se pueda crear el clima*

propicio para el fomento de la inversión. El consejero de Economía y Hacienda ya anticipaba la realización del Plan Estratégico, para planear e impulsar un profundo cambio de la estructura productiva e impulsar su desarrollo.

Ahora, finalizando el siglo XX y comienzo de un nuevo siglo y un nuevo milenio, cuando se constata la consolidación del proceso de convergencia europea y la entrada en vigor de la moneda tínica, el euro, el Gobierno de España ha elaborado el Plan de Desarrollo Regional, en el contexto del Marco de Apoyo Comunitario 2000-2006, que determinará los recursos que recibirán las regiones objetivo 1, como es el caso de la Región de Murcia, durante este período. Evidentemente es de enorme transcendencia para la Región la determinación de los recursos y *la compensación de la deuda histórica,* por la menor transferencia económica que se ha venido produciendo en los anteriores Planes de Desarrollo.

El informe que presenta el Plan, aunque presumible, no deja de sorprender por la evolución tan negativa de los indicadores económicos de la Región. Es de resaltar la dureza de algunos datos, como la pérdida de renta por habitante, de competitividad, de participación en el total nacional, que son ratios cuando menos preocupantes. Y vuelve a poner sobre la mesa las mismas debilidades que ya anticipaba el Informe 2000 Plus de la Unión Europea: el agua, las infraestructuras, la formación, la investigación y el desarrollo aplicado. Aunque evidentemente se ha mejorado en la accesibilidad exterior e interior y despejado incógnitas sobre determinados proyectos, la Región aún se encuentra muy lejos de reunir las condiciones a que se refería el Informe 2000 Plus y que hoy reitera el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006.

Pero si a ello se le suma que la *Región de Murcia, según el sexto informe de la Unión Europea, ha sido la única Región Objetivo 1 que no ha convergido con la Unión, la preocupación se agrava.* Es. además, notorio el compromiso de la Unión Europea del establecimiento de un mercado de libre comercio con los países del Mediterráneo en el 2014. Y está negociando con Mercosur, Chile y Méjico, tratados todos ellos de importante afectación a las producciones agrícolas de la Región. La urgencia de acometer con profundidad las reformas que precisa la estructura productiva de la Región para transformar e impulsar el sector industrial y los servicios, especialmente el sector del ocio y el turismo, se hacen más que urgentes. Y la puesta en marcha del Plan Estratégico, más necesaria, con las modificaciones y adecuaciones a la nueva realidad y con los recursos precisos. Es quizás la última oportunidad de la Región para incorporarse plenamente al desarrollo del entorno, que difícilmente se va a volver a presentar.

Este libro plantea, en su *primera parte,* una reflexión en el momento presente, y de la necesidad de contar con un Plan de Desarrollo Regional para el período 2000-2006, último en que se va a contar con fondos de cohesión, que posibilite los recursos que la Región precisa para lograr una mayor cohesión territorial y una modernización empresarial, para que, poniendo en valor todas sus potencialidades, la renta *per capita* alcance cuando menos la media española y se acerque a la media comunitaria. Como las principales debilidades que se recogen en ambos informes y se mantienen como verdaderos cuellos de botella han sido de manera reiterada planteadas en los

medios de comunicación regionales y nacionales. En una *segunda parte*, la realidad de la Región en el Arco Mediterráneo y la falta de accesibilidad en los distintos modos de transporte y la escasez de agua. En la *tercera parte*, empresa, empleo y la moneda única. La *cuarta parte*, sobre la economía regional y su evolución. Y la *quinta parte*, los sectores económicos, la industria, el turismo y las exportaciones.

Esta recuperación de artículos y las reflexiones sobre el momento presente y las expectativas sobre el próximo futuro son el resultado de una profunda confianza en la potencialidad de la Región, que ha quedado frenada principalmente por los enormes problemas en su falta de accesibilidad y agudizados por la debilidad de su estructura productiva, que no se ha podido incorporar al desarrollo medio ante la falta de tecnología propia y la carencia de investigación y desarrollo aplicado.

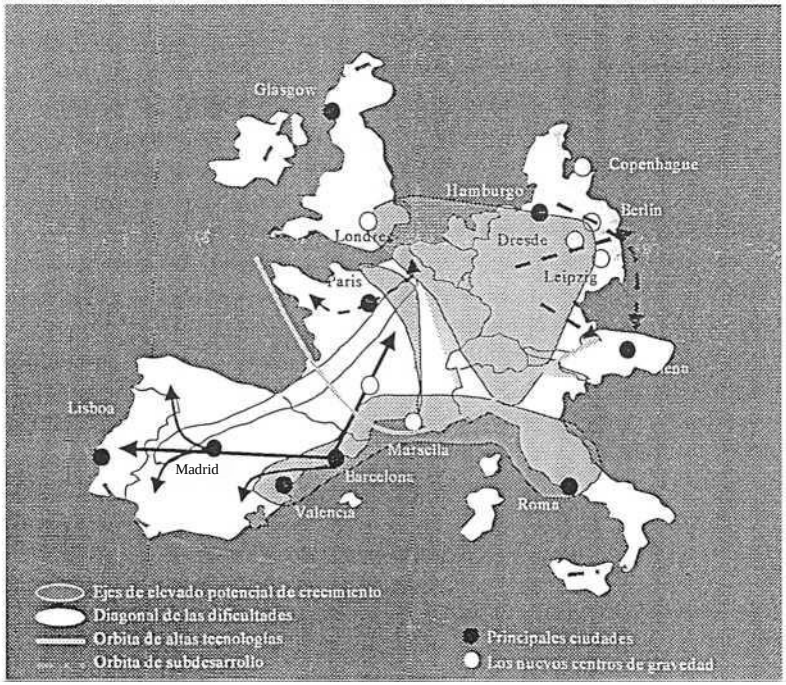
El Arco Mediterráneo ha experimentado durante los últimos años importantes mejoras de carácter demográfico y en los factores de localización industrial, singularmente en infraestructuras de comunicaciones que han favorecido su dinamización. Pero esta realidad en cuanto a la Región como integrante del Arco, sólo se ha consolidado de manera plena hasta la fecha y con muchos años de retraso en la continuidad del corredor carretero mediterráneo, autopista-autovía A-7. Mientras que territorios del entorno cuentan desde hace años con autovía con Madrid, ferrocarril electrificado, aeropuerto, etc., la Región aún está esperando terminar unos, como la autovía con Albacete, y comenzar los demás.

En un mercado cada vez más global, en el que desaparecen rápidamente las barreras comerciales y de distancias con la mejora de los tiempos del transporte, la potencia económica de una región no acaba dentro de ella, sino que está indiciada directamente con su capacidad de conectarse con otros mercados y áreas de actividad. Que determinan, por tanto, la fundamentalidad de las infraestructuras, que representan no sólo un elemento significativo de la riqueza de un territorio, sino un factor determinante en su productividad, renta y empleo, y consecuentemente de su competitividad.

Es de destacar que el estudio realizado por BIEHL para la Unión Europea establece cuatro factores fundamentales del potencial de desarrollo de una región: *infraestructuras, situación demográfica, aglomeración y estructura sectorial*, evidenciándose que la manera más rápida en el proyecto de desarrollo regional es actuando sobre las infraestructuras. La Región de Murcia se encuentra situada en

uno de los espacios clave del desarrollo europeo, el Arco Mediterráneo, además de su situación de cercanía con el Norte de Africa y la disponibilidad de uno de los principales puertos del Mediterráneo, el de Cartagena. Una importante demografía, y aglomeración, el triángulo Cartagena-Lorca-Murcia, supone más del 70% de la población y de la producción regional y tres Universidades. Cuenta con espacios de una importante especialización industrial, como Yecla, o el Area Metropolitana de Murcia, con más de medio millón de habitantes, entro otras áreas turísticas y agroindustriales de enorme importancia.

Mapa 1. Los ejes de desarrollo en la Unión Europea



Fuente: PDR del Ministerio de Economía y Hacienda

P R I M E R A P A R T E

LA REGIÓN ANTE EL PLAN DE DESARROLLO 2000-2006

La potencialidad de la Región de Murcia y su capacidad de crecimiento es una afirmación constante desde el III Plan de Desarrollo de los años setenta, que ya planteaba a la *industria y al turismo* como los motores para el desarrollo de la Región y entre las debilidades, el agua y las infraestructuras, carreteras, ferrocarril, aeropuerto. Esta potencialidad sigue siendo hoy refrendada por las Administraciones y los estudiosos, pero, eso sí, sigue siendo POTENCIALIDAD, y la Región desde 1986 no ha conseguido incorporarse a la media española y se ha separado aún más de la media comunitaria, al ser negativa su convergencia. La Región mantiene los salarios más bajos, al igual que la productividad. El reto, el desafío, para hacer realidad su potencialidad, está ahí, esperando ser alcanzado.

De cada 100 habitantes de España, la Región aporta 2.8. En la parte económica, de cada 100 pesetas que se producen, la Región aporta 2.25 pesetas. En el sector industrial, de cada 100 pesetas que produce la industria nacional, 2.11 pesetas se producen en la Región. En el sector servicios, de cada 100 pesetas, la Región participa en 2.14 pesetas. En la construcción se sitúa en 2.63 pesetas. En el sector agrícola aporta 3.7 pesetas de cada 100. En las exportaciones, la Región aporta a cada 100 pesetas del total nacional 2.54. El menor nivel de estudios medios y de Formación Profesional ha sido paralelo a la menor demanda de profesionales y titulados por las empresas regionales. En el nivel de recursos destinados a I+D, tanto porcentualmente como en recursos totales, la Región también se encuentra por debajo de la media nacional. Según el PDR, en el contexto del Plan Nacional de I+D, la actividad investigadora de la Universidad de Murcia es escasa, ocupando el lugar 28 entre las 42 universidades públicas consideradas.

Los factores que representan los principales cuellos de botella que estrangulan el desarrollo económico regional, dada su situación de periferia española y europea, e impiden su plena integración en el mayor eje de crecimiento económico, el Arco Mediterráneo, han sido la carencia y el retraso en la realización de infraestructuras, carreteras, aeropuerto, ferrocarril, que, por unas causas o por otras, han conferido prioridad a Alicante, junto a la insuficiencia de investigación e innovación y de equipamientos empresariales, han propiciado una pérdida continuada de referencias, la FICA, el retraso en el Palacio de Congresos y una débil articulación territorial en el interior y en su accesibilidad exterior, se han sumado a una estructura productiva inadecuada y muy influenciada por el sector primario. El resultado de una serie de olvidos u omisiones hicieron que la Región contemplara cómo mejoraba la accesibilidad de su entorno, mientras que en Murcia se seguía esperando, como el agricultor que mira al cielo y ve las nubes pasar, pero el agua no riega sus tierras (en

los gráficos 1 y 2 se pueden contrastar las distintas evoluciones de población y empleo en las provincias de Alicante y Murcia). La impotencia se muestra con dureza en esta tierra, ante la imposibilidad de percibir aquello a lo que aspira, quizás en esta tierra falto, como dice el rector de la Universidad de Murcia y que abre las páginas de este libro, *haga falta una mayor identidad regional y*, añadía, *que los poderes públicos y la Universidad están obligados a ser el motor del regionalismo murciano*.

La Autopista del Mediterráneo, terminada en los setenta con Alicante, llega a la Región quince años después.

La Autovía con Madrid se concluye con Alicante; con la Región aún no.

El ferrocarril electrificado llega a Alicante en los ochenta; a la Región aún no.

El Aeropuerto de El Altet se sitúa en Alicante, con fondos estatales. La Región, si ha querido mantener San Javier, ha tenido que financiar a las compañías operadoras.

El Puerto de Cartagena no se adecúa a la nueva realidad del transporte y perdió su protagonismo a favor de Valencia y otros puertos.

En Alicante se instala la Oficina Europea de Marcas.

Mientras que en la región vecina se apoya el desarrollo tecnológico, la puesta en marcha del Instituto Tecnológico del Metal (vital para el desarrollo de la maquinaria y el equipo de máquina-herramienta) en los ochenta, en la Región se está ahora construyendo.

El Parque Tecnológico en Málaga o Valencia se ponía en marcha; en la Región aún no se ha decidido cuándo hacerlo.

El sector de extintores en la Región todavía no cuenta con un laboratorio del fuego, a pesar de ser el principal productor nacional; consecuentemente, su diversificación hacia la fabricación de otros materiales contra incendios no se ha producido.

La profunda crisis sufrida por la gran industria asentada principalmente en Cartagena y la que paralelamente sufre el sector conservero ante los estragos de la recesión y la crisis financiera, se lleva consigo una importante parte de empresas de este sector y de la maquinaria conservera, que había alcanzado un amplio protagonismo por su calidad y capacidad competitiva. La crisis es tan grave que el sector es incapaz de reaccionar a tiempo ante la falta de recursos económicos y de innovación tecnológica, al que se suma la caída de los mercados exteriores. El sector metalmecánica sufre una importante caída, Fraymon, comprada por una multinacional, se marcha a Madrid y este sector, falto de apoyos y de capacidad de reacción, pierde parte de su fuerza y empuje. Esta crisis supuso para la Región una importante caída en el empleo, en la productividad y en la renta *per capita.*

La Región comienza a recuperar el pulso a mediados de los noventa. Un

GRAFICO 1.
EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN MURCIA Y ALICANTE

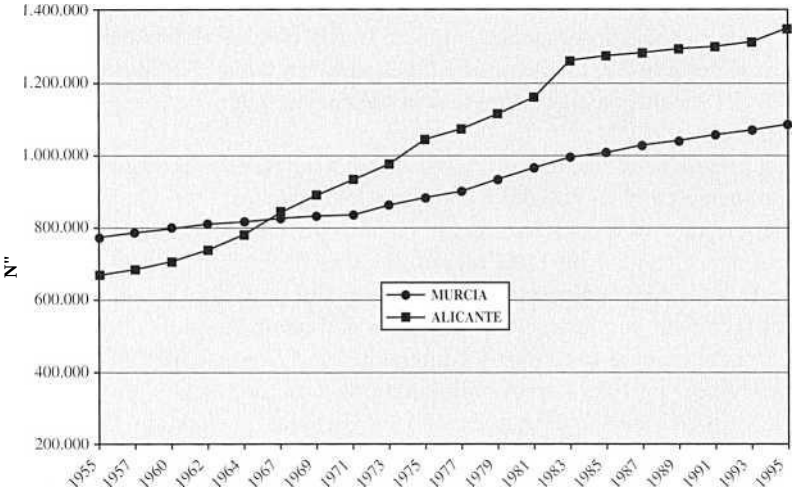
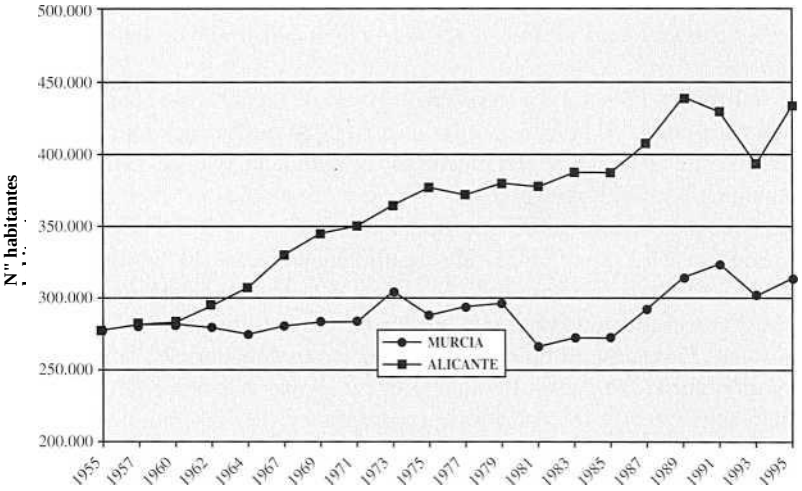


GRÁFICO 2.
EVOLUCIÓN DEL EMPLEO EN MURCIA Y ALICANTE



empresariado muy dinámico en el sector agroalimentario, especialmente en las producciones agrícolas, con la aplicación de nuevas tecnologías en la producción, en el aprovechamiento del agua, junto a una importante apertura y presencia en los mercados exteriores, llevan a este sector a ser el motor de la recuperación económica y de su balanza comercial, al que se suman con fuerza tomando el testigo la industria del mueble, la maquinaria, la cárnica, los zumos, el vino y la modernización del sector conservero, en la transformación que experimenta la economía regional.

La presencia de nuevos proyectos empresariales, en el área de Cartagena, principalmente en el campo de la energía y los plásticos, y la recuperación internacional, junto al fuerte crecimiento nacional, aceleran las expectativas económicas, la capacidad de crecimiento del sector servicios, en el sector del transporte y fundamentalmente en el turismo (aún muy lejos de su potencialidad); el sector de la construcción tira de la actividad económica. A la vez de zonas de gran empuje industrial y comercial como Lorca, o Yecla con el mueble y los vinos, o el área metropolitana de Murcia, de nuevos proyectos empresariales autóctonos que van ganando posiciones y empujan la necesaria transformación de la estructura productiva de la Región, pero que por sí solos son insuficientes.

La estructura productiva de la Región está muy descompensada y así lo reconocen los distintos análisis y estudios publicados: Fundación BBV, FUNCAS. Su capacidad de desarrollo está limitada y aunque han irrumpido nuevas empresas y nuevas actividades, algunas muy importantes, la realidad de las producciones de la Región está fundamentada en producciones de demanda media 60% y débil 32.26%, y escasamente en las de demanda fuerte 7.74%. Las diferencias con el nivel nacional son sustanciales y particularmente en los sectores basados en la ciencia, donde sólo se sitúa el 4% del empleo industrial y *apenas el 10% de la producción.*

Finalizan los noventa y se consolida el ciclo de crecimiento económico. Pero aunque la Región está creciendo por encima de la media nacional, al partir de una base inferior, este mayor crecimiento no es suficiente para acercarse a la media española. Si España crece el 3.3 de la base 100, se sitúa en 103.3, si la Región crece el 3.5 como lo hace sobre base 80, el crecimiento es de 2.8 y se sitúa en el 82.8, o sea, que si al principio de año la diferencia era de 20, ahora ésta se ha agrandado y el diferencial es de 20.5 puntos; consecuentemente se incrementa aún más. El crecimiento tendría que ser del 4.2 para seguir manteniéndose en el mismo lugar. Es necesario que el diferencial de crecimiento sea superior a un punto para reducir diferencias frente a la media, y aún mayor frente a las regiones que más crecen, de lo contrario se consolidará el desarrollo a dos velocidades, cuyos efectos cada vez serán más negativos para la Región.

A lo largo de las décadas de los ochenta y los noventa, los distintos gobiernos han tratado, a través de planes de desarrollo, con uno u otro nombre, de modificar esta situación con escasos resultados, y la Región, a pesar de sus potencialidades, sigue estando por debajo de la media nacional en su nivel de desarrollo. Porque éstos no implementaron la fuerza necesaria para conseguir la transformación que la estructura productiva y la economía regional precisaban, al no resolverse los

problemas de fondo que le impiden incorporarse plenamente al eje de crecimiento mediterráneo y consecuentemente este mayor desarrollo del entorno agrava más su divergencia. Las distintas Administraciones (excepción del trasvase Tajo Segura, que es para toda la cuenca, aunque permanentemente se olviden Administraciones y agricultores de las provincias vecinas), en sus inversiones en infraestructuras de comunicaciones y formativas, no destinaron a la Región los recursos necesarios en capital público, como confirman no sólo la constatación de la realidad, el total de las inversiones realizadas además del retraso en su ejecución, sino todos los estudios, como el de la Fundación BBV sobre capital público y privado.

La evolución de la economía regional refleja importantes debilidades, que no han contribuido a eliminar, la insuficiencia de los recursos transferidos por la Administración Central y Comunitaria desde 1986. El inicio de una nueva etapa de gobierno en la Región de Murcia, que contempla un plan estratégico para su desarrollo, la puesta en marcha de un nuevo marco de apoyo comunitario MAC, 2000-2006, sirven de base para poner sobre la mesa además de las **fortalezas** y **debilidades,** las **amenazas** y **oportunidades** *de la economía de la Región de Murcia, que contando con las mejores expectativas de potencial de desarrollo y de situación en el Arco Mediterráneo no se han hecho realidad y no sólo, sino que además, según el sexto informe de la Unión Europea, es la única región objetivo 1 que no ha convergido con la media de la Unión Europea*, el menor nivel de recursos transferidos en los anteriores marcos de apoyo, con relación al resto de las regiones objetivo 1.

EL" BORRADOR DEL PLAN DE DESARROLLO REGIONAL 2000- 2006, elaborado por el Ministerio de Economía, para las regiones objetivo n° 1, de la Región, insiste especialmente en la necesidad de invertir en infraestructuras y en el apoyo al mayor aprovechamiento de las sinergias del área metropolitana de Murcia, y de manera muy concreta en la realidad regional, sus debilidades y fortalezas, sus amenazas y oportunidades. Sí profundizamos en los datos que ofrece este documento, que se suman a los recientemente publicados por la Fundación de las Cajas de Ahorros; la preocupación se incrementa al constatar, como hemos dicho, que la **Región entre 1986** y **1996 no ha convergido en ninguno de los parámetros de medición económica, ni con la media española ni comunitaria** (cuadro 2). Tasa media de crecimiento del VAB (en precios constantes de 1986) (cuadro 3). Tasa media anual del crecimiento del VAB por habitante. En la evolución del PIB por habitante (cuadro 4), no sólo no se ha crecido, sino que se ha pasado del 96.4% de la media española en 1986 al 85.3% en 1996 y del 68.1% de la media comunitaria al 67.2% (cuadro 5), estructura sectorial del VAB y (cuadro 6), VAB por ocupado en las comunidades objetivo 1 y la evolución territorial por sectores entre 1987 y 1996 (cuadro 7).

CUADRO 2

TASA MEDIA ANUAL DE CRECIMIENTO DEL V.A.B. p.m.

Base 86 (precios constantes)

Comunidades Autónomas	81-85	86-90	91-96	81-96
Andalucía	1.2	4.9	1.0	2.2
Asturias	0.2	1.7	0.9	0.9
Canarias	4.5	4.9	2.0	3.7
Castilla y León	1.2	2.5	2.1	2.0
Castilla-La Mancha	1.2	4.8	1.3	2.4
Comunidad Valenciana	2.2	3.8	1.2	2.3
Extremadura	4.1	3.5	1.2	2.8
Galicia	-0.3	2.7	1.9	1.5
Murcia	0.5	5.9	0.8	2.3
Ceuta y Melilla	7.7	3.4	2.6	4.4
CC.AA. Objetivo n° 1	1.4	3.9	1.4	7 7
CC.AA. fuera de Objetivo n° 1	1.4	4.9	1.8	2.6
España	1.4	4.4	1.6	2.4

Fuente: 1NE, Contabilidad Regional de España 1985-1996 (Base 1986).

CUADRO 3

TASA MEDIA ANUAL DE CRECIMIENTO DEL V.A.B. p.m./HABITANTE

Base 86 (precios constantes)

Comunidades Autónomas	81-85	86-90	91-96	81-96
Andalucía	0.3	4.2	0.5	1.6
Asturias	0.4	2.1	1.3	1.3
Canarias	3.5	3.9	í.i	2.7
Castilla y León	1.1	2.8	2.4	2.1
Castilla-La Mancha	0.9	4.9	0.9	2.2
Comunidad Valenciana	1.6	3.3	0.9	1.9
Extremadura	3.8	3.7	1.0	2.7
Galicia	-0.2	3.1	2.0	1.7
Murcia	-0.6	5.0	0.2	1.4
Ceuta y Melilla	7.3	2.9	1.3	3.7
CC.AA. Objetivo n° 1	0.9-	3.6	1.1	1.8
CC.AA. fuera de Objetivo n° 1	1.1	4.7	1.7	2.4
España	1.0	4.2	1.4	2.1

Fuente: INE, Contabilidad Regional de España 1985-1996 (Base 1986).

COMUNIDADES AUTÓNOMAS OBJETIVO 1 / EVOLUCIÓN DEL PIB (p.m.) POR HABITANTE

CC.AA.	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	índice UE15=100
[illegible]	75.6	76.5	74.3	75.4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	100.8	92.2	95.3	91.6	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	99.3	95.9	98.3	97.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	93.0	87.7	90.0	87.5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	78.0	83.6	83.9	83.1	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	101.4	100.9	100.0	100.7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	63.3	65.1	65.3	66.7	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	78.8	76.1	77.9	76.5	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	96.4	94.8	92.0	92.3	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	91.0	84.7	85.7	84.6	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
CC.AA. Objetivo [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
España	100.0	70.7	100.0	72.5	100.0	100.0	74.8	100.0	75.2	100.0	80.1	100.0	78.3	100.1	79.5	100.0	78.1	100.0	78.6	100.0	78.7
UE15	141.4	100.0	138.0	100.0	135.2	133.7	100.0	133.0	100.0	124.9	100.0	100.0	125.8	100.0	128.0	100.0	127.3	100.0	127.0	100.0

Fuente: EUROSTAT (1

CUADRO 5

ESTRUCTURA SECTORIAL DEL V.A.B. **(p.m.)** EN LAS CC.AA. DEL OBJETIVO N° 1

Comunidades Autónomas	1987				1996			
	Primario	Industria	Constr.	Terciario	Primario	Industria	Constr.	Terciario
	%	%	%	%	%	%	%	%
Andalucía	9.7	21.6	8.9	59.8	7.1	17.2	8.5	67.2
Asturias	4.0	36.1	7.4	52.5	2.7	23.3	9.5	64.6
Canarias	4.8	13.2	9.3	72.6	2.9	10.8	8.3	78.0
Castilla y León	11.3	28.8	6.7	53.2	7.0	25.4	8.3	59.3
Castilla-La Mancha	12.2	30.2	8.7	48.9	6.9	27.1	10.3	55.7
Comunidad Valenciana	5.0	29.8	6.3	59.0	2.8	26.3	7.5	63.4
Extremadura	12.9	19.6	12.0	55.4	6.2	16.3	10.5	67.0
Galicia	10.7	27.6	7.6	54.2	7.6	25.1	9.0	58.4
Murcia	9.1	24.5	7.9	58.5	6.5	23.6	8.0	61.9
Ceuta y Melilla	1.2	3.5	2.8	92.5	0.4	3.0	5.3	91.3
CC.AA. Objetivo n° 1	8.6	25.5	7.9	57.9	5.6	21.6	8.5	64.2
CC.AA. fuera de Objetivo n° 1	2.3	31.2	5.8	60.7	1.4	25.4	7.1	66.0
España	5.4	28.4	6.9	59.3	3.5	23.6	7.8	65.1
U.E.-12	3.1	29.3	5.7	61.9	2.6	26.5	5.1	65.9

Fuente: INE, Contabilidad Regional de España 1985-1996 (Base 1986) y Eurostat.

CUADRO 6

V.A.B. (p.m.) POR OCUPADO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DEL OBJETIVO N° 1 (índice España = 100)

Comunidades Autónomas	1991	1992	1993	1994(P)	1995(P)	1996IP)	índ. media VAB/OCU 1991/96 España=100
Andalucía	95.6	94.9	95.0	94.9	93.8	94.0	94.6
Asturias	85.5	86.0	85.9	87.1	90.6	90.9	87.5
Canarias	111.2	111.8	110.8	108.5	104.5	102.4	108.2
Castilla y León	85.2	85.1	87.9	87.0	89.8	90.7	87.7
Castilla-La Mancha	96.2	94.5	93.0	93.4	93.5	92.6	93.7
Comunidad Valenciana	95.9	95.9	96.8	95.6	93.2	91.3	94.6
Extremadura	81.6	82.0	82.4	83.4	81.6	82.4	82.1
Galicia	69.1	71.0	71.5	71.7	74.8	75.8	72.3
Murcia	99.6	98.7	97.8	96.9	96.3	97.2	97.6
Ceuta y Melilla	104.8	100.2	99.9	96.6	101.5	100.5	100.8
CC.AA. Objetivo n° 1	90.6	90.7	91.1	90.8	90.7	90.6	90.7
CC.AA. fuera de Objetivo n° 1	111.4	111.2	110.6	110.9	110.8	111.0	111.0
España	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
UE-15(1)	113.2	116.1	112.5	115.1	114.3	114.7	114.3

Fuente: INE (Contabilidad Regional de España 1985-1996. Base 1986) y EUROSTAT (BD REGIO y "Emploi et Chómage. Agregats 1980-1994").
(A): Datos avance. / (P): Datos provisionales. / (1) Los datos se refieren a P.I.B. y se toma en cuenta el empleo civil.

CUADRO 7

COMPOSICIÓN TERRITORIAL DEL V.A.B. (p.m.) POR SECTORES EN LAS CC.AA. DEL OBJETIVO N° 1

CC.AA.	1987					1996				
	Primario	Indust.	Constr.	Terciario	Total	Primario	Indust.	Constr.	Terciario	Total
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Andalucía	24.1	10.2	17.4	13.6	13.4	27.3	9.7	14.4	13.7	13.3
Asturias	1.9	3.4	2.9	2.4	2.7	1.9	2.4	3.0	2.4	2.4
Canarias	3.4	1.8	5.2	4.7	3.8	3.3	1.8	4.1	4.6	3.9
Castilla y León	12.8	6.2	6.0	5.5	6.2	11.7	6.3	6.2	5.3	5.8
Castilla-La Mancha	8.2	3.9	4.7	3.0	3.7	7.3	4.2	4.8	3.1	3.7
Comunidad Valenciana	9.0	10.3	9.0	9.8	9.9	7.8	10.7	9.1	9.3	9.6
Extremadura	4.4	1.3	3.2	1.7	1.8	3.3	1.3	2.4	1.9	1.8
Galicia	11.3	5.6	6.4	5.3	5.8	12.4	6.0	6.5	5.1	5.7
Murcia	4.2	2.2	2.9	2.5	2.5	4.5	2.4	2.5	2.3	2.4
Ceuta y Melilla	0.1	0.0	0.1	0.4	0.3	0.0	0.0	0.2	0.4	0.3
CC.AA. Objetivo n° 1	79.4	45.0	57.7	48.9	50.1	79.4	44.9	53.3	48.2	48.9
CC.AA. fuera de Obj. n° 1	20.6	55.0	42.3	51.1	49.9	20.6	55.1	46.7	51.8	41.1
España	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Fuente INE, Contabilidad Regional de España 1985-1996 (Base 1986).

Cada uno de los ratios que miden el desarrollo económico profundiza en la divergencia que la Región presenta frente a la realidad de las otras regiones objetivo 1. la propia media española y la comunitaria, y todo ello sin que se niegue la capacidad de desarrollo de la Región, su potencialidad y su situación estratégica en el arco de desarrollo más importante de España y de mayor potencial de crecimiento de Europa. *La insuficiente asignación de los recursos invertidos por el Gobierno central en la Región ha supuesto y sigue suponiendo un claro freno al desarrollo económico* y *social.*

Al analizar las debilidades de la Región reconoce la necesidad de la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional, dada la falta de agua para su desarrollo. Insiste el informe en la excesiva concentración de la industria regional en sectores de demanda débil, en la que se sitúa el 40% de la producción de la industria regional, así como que sólo el 6.6% corresponde a producciones de demanda fuerte, frente al 17.85% a nivel nacional. En el sector servicios, la Región aporta sólo el 2.03% al total nacional, con una población del 2.8%, pero este porcentaje aún sería inferior si se dedujeran los servicios no destinados a la venta (administración y servicios públicos). *Siendo el sector de hostelería y restauración un 22% inferior en su aportación a la inedia nacional, factor muy importante en el TURISMO, evidenciando el atraso en uno de sus sectores de mayor capacidad de crecimiento.*

En cuanto al nivel de formación, el sector empresarial absorbe una proporción menor de estudios intermedios y mayor de estudios inferiores, consecuencia de una menor demanda de personal cualificado por la economía regional. Menor cualificación profesional que junto a una menor tecnificación de la actividad pro-

ductiva lleva a una menor productividad, que se sitúa en el 85.28% de la media nacional. Reafirmando la necesidad de una reorientación en la formación y en las necesidades de las empresas para posibilitar una mayor convergencia, ante *el retroceso en la renta por habitante, que en términos de PIB por habitante ha pasado del 96.49% en 1986 al 85.3% en 1996.* En cuanto a comercio exterior recoge cómo las exportaciones murcianas están centradas en el reino vegetal en el 36.91% y en alimentación en el 19.65%, productos que cuentan con escasas barreras de entrada y en cuyo horizonte aparecen importantes nubarrones. Siguen la industria química y derivados con el 7.5% y metalmecánica con el 5%, además del mueble y el calzado.

RECURSOS AUTONÓMICOS

Uno de los principales responsables de esta evolución negativa ha sido la insuficiencia de los recursos destinados por el Gobierno central en los distintos programas a lo largo de las dos últimas décadas. En el MAC de 1989-1993 y 1994-1999, los fondos estructurales asignados a la Región se situaron en torno al 3.6% y 3.4%, respectivamente, de las regiones objetivo I, cuando la población de la Región se situaba en el 4.6%. En términos per capita, la asignación a la Región fue de 272 euros, frente al entorno de los 400 euros de media o los 600 de Extremadura. En todos los modelos de financiación de las Comunidades Autónomas vigentes hasta la fecha, la financiación por habitante en la Región ha estado por debajo de la media de su nivel competencial, a la vez que el nivel más bajo de todas ellas. La financiación hasta 1990 representaba por habitante el 64.81% de la inedia de su grupo competencial y en el sistema vigente se elevó al 72.52%. También en la distribución del Fondo de Compensación lnterterritorial se ha recibido una cuantía reducido alcanzando como media el 3.2% de los recursos en el período 1994-1999. Recursos insuficientes para impulsar el cambio que la Región precisaba, demorando su incorporación a la media de riqueza y desarrollo comunitario, por lo que la Región sigue retrasando sus posibilidades de desarrollo, algunas de ellas ya perdidas definitivamente.

El problema se agudizara aún más si el Gobierno de la Región no consigue en las negociaciones del MAC 2000-2006 los recursos suficientes. Esta puede ser la última oportunidad de disponer de fondos de cohesión que permitan remontar las dificultades estructurales de la Región y abandonar definitivamente el carro de desarrollo del Arco Mediterráneo. Recuperar los recursos no percibidos en anteriores programas y los recursos que en razón de su renta y habitantes le corresponden, para romper su situación de periferia y atraso. Existe una enorme preocupación por los recursos a asignar a la Región en el citado Marco de Apoyo Comunitario, porque de mantenerse la tendencia de los anteriores programas podría llevar a la Región a un callejón sin salida y a perder definitivamente sus posibilidades de crecimiento e incorporación a la media española, a la vez que separarse negativamente de la media europea. El propio Plan de Desarrollo Regional 2000-2006, elaborado por el Ministerio de Economía y Hacienda, describe con acierto la evolución de la Región

en los últimos trece años y su consideración de objetivo 1, como que ha sido la única Región que no ha convergido con la UE.

Para modificar esta situación habrá de conseguirse: La compensación de la deuda histórica con la Región, o sea, los recursos no transferidos, y consecuentemente que han dejado de ingresarse a las arcas regionales[1], más de 10.000 millones de pesetas anuales, desde el año 1986. Que los recursos a destinar en este nuevo plan, en ningún caso vuelvan a quedar por debajo de la media nacional -no en el 90% que se había pactado para el 2000. siempre que todas las Comunidades tuvieran transferida la Educación, cosa que parece no se va a producir por la negativa de Asturias y que llevaría a la Región, como en 1998 y 1999, a volver a perder 10.000 millones de pesetas cada año y seguir retrocediendo en su desarrollo-. *El Plan de Desarrollo que ahora se está configurando puede ser la última oportunidad que tiene la Región para converger con España y Europa; no alcanzarlo supondría ampliar más el diferencial y condenar a la Región a la cola del desarrollo.* Los datos anticipados por la Consejería de Hacienda (cuadro 8), aunque

CUADRO 8

DISTRIBUCIÓN DE FONDOS POR ADMINISTRACIONES

(millones de pesetas y %)

	Total		**Admón. Central**		**Común. Autónoma**	
	Dotación	**Peso (%)**	**Dotación**	**Peso (%)**	**Dotación**	**Peso(%)**
1. Mejora de la competitividad y desarrollo tejido productivo	147.898	12.41	92.390	12,65	55.508	12,03
2. Sociedad del conocimiento y telecomunicaciones	133.596	11.21	109.859	15,04	23.737	5,15
3. Medioambiente, entorno natural y recursos liídricos	155.321	13,29	83.317	11.41	75.004	16.26
4. Desarrollo recursos humanos empleabilidad e ingualdad oportunidades	181.547	15.24	82.000	11.23	99.547	21,58
5. Desarrollo local y urbano	71.177	5.97	32.361	4,43	38.756	8,40
6. Redes de transporte y energía	347.859	29,19	267.919	36,69	79.940	17,33
7. Agricultura y desarrollo rural	69.571	5,84	29.932	4.10	39.639	8.59
8. Estructuras pesqueras y acuicultura	2.246	0.19	1.446	0.20	800	0,17
9. Turismo y patrimonio cultural	37.567	3.15	9.837	1,35	27.730	6,01
10. Construcción y equipamientos sanitarios y de bienestar	41.922	3,52	21.234	2.91	20.688	4,48
Total	**1.191.6[illegible]**	**100.0**	**73.295**	**100,0**	**461.349**	**100,0**

Fuente: Consejería de Economía y Hacienda.

mejoran los porcentajes anteriores no parece que vayan a compensar las diferencias que arrastra la Región, por ello es fundamental que se consiga un mayor apoyo de los

[1] Los recursos no percibidos por la Región, la denominada deuda histórica, es superior al endeudamiento actual de la Comunidad.

feudos europeos para la Región.

El PDR, en su análisis de la economía regional, plantea la necesaria modificación de su estructura productiva de la Región, que ha sido ratificada por todos los estudios y análisis que se han realizado, pero es que, además, los datos de la evolución económica de la Región de los últimos años certifican de su necesidad y urgencia. El Plan de Desarrollo Regional, al analizar los puntos fuertes y débiles, insiste en las debilidades del sector industrial y de los servicios, singularmente del turístico, junto a la falta de cualificación profesional y de investigación aplicada e innovación.[2]

Modificar la estructura productiva de la Región conlleva una **necesaria ruptura** con los programas y recursos hasta ahora implementados, cuyos nuevos objetivos se deberían concretar, así como los plazos, en el Plan de Desarrollo Regional 2000-2006. En este sentido es imprescindible asumir que es necesario cambiar los criterios que se han venido aplicando a la concesión de subvenciones, principalmente en el apoyo a la inversión, a la investigación aplicada y a la innovación, a la formación reglada y singularmente a la ocupacional, así como en la ordenación territorial, el urbanismo, los equipamientos empresariales y las infraestructuras.

El PDR constata la **pérdida** de **participación** de la economía de la Región en el total nacional; así, al medir la aportación por sectores, en 1987 el primario de la Región aportaba el 4.2%, en 1996 incrementa su aportación hasta el 4.50%, la industria en dicho período igualmente incrementa su participación al pasar del 2.2 al 2.4%, la construcción baja del 2.9% al 2,5% y los servicios pasan del 2.5% al 2.4%. En conclusión, la economía regional, que aportaba en 1987 el 2.5% al conjunto de la economía nacional, ve reducida su participación hasta el 2.4%, cuando su población representa el 2.8% del total nacional.

La tasa media de crecimiento del VAB en pesetas constantes ha tenido importantes altibajos, consecuencia de una estructura productiva descompensada; como recogen todos los analistas, precisa una total transformación. Entre 1981 y 1996. el crecimiento medio fue inferior a la media nacional. Si el análisis se realiza con referencia a los habitantes, la situación empeora, dado el crecimiento poblacional de la Región, que no ha podido ser compensado con el incremento de actividad. El crecimiento del VAB por habitante entre 1981 y 1996, a precios constantes, fue del 1.4%, frente al 2.1% nacional. Los datos disponibles con relación a 1998 reflejan una nueva caída respecto al contexto nacional; así, en el P1B por habitante, se pasa del 80.86% de 1997 al 79.96% en 1998. En poder de compra también se retrocede del 87.96% al 87.70%. Estos datos son aún más pre-

[2] En un estudio sobre la localización de las empresas industriales, publicado por la Fundación Argentaría, se recoge un trabajo de Callejón y Costa. 1995. donde analiza la concentración de industrias por provincias conforme al criterio de concentración de G1N1 (1991), y en los 37 sectores estudiados no aparece la Región de Murcia (cuadro 9).

CUADRO 9

COEFICIENTES DE CONCENTRACIÓN DE GINI (1991)

Ranking	Sector industrial	índice de Gini	Principales provincias
1	Maquinaria de oficina	0.98	Madrid, Barcelona, Girona
2	Productos farmacéuticos	0.98	Barcelona, Madrid, Valencia
3	Aeronaves	0.98	Madrid, Sevilla, Cádiz
4	Prod. y Iª transí, de metales no férreos	0.97	Vizcaya, Barcelona, Madrid
5	Material electrónico	0.96	Madrid, Barcelona, Navarra
6	Papel y cartón	0.95	Barcelona. Guipúzcoa, Girona
7	Material de transporte diverso	0.94	Barcelona, Madrid. Álava
8	Instrumentos de óptica y precisión	0.91	Barcelona, Madrid, Valencia
9	Industrias textiles	0.91	Barcelona, Alicante, Valencia
10	Productos químicos para el consumo final	0.91	Barcelona, Madrid, Valencia
11	Siderurgia y transí, de hierro y acero	0.91	Álava, Vizcaya, Asturias
12	Material ferroviario	0,89	Madrid, Guipúzcoa, Barcelona
13	Construcción naval	0.89	La Coruña, Cádiz, Vizcaya
14	Automóviles, piezas y accesorios	0.89	Madrid, Valladolid, Barcelona
15	Otras industrias manufactureras	0.88	Barcelona, Madrid, Valencia
16	Productos cerámicos	0.88	Castellón, Valencia, Barcelona
17	Química básica y prod. quím. para la industria	0.87	Barcelona, Tarragona, Vizcaya
18	Vidrio y sus manufacturas	0.87	Barcelona, Valencia, Madrid
19	Fundiciones, forja y otros tratamientos metálicos	0,85	Barcelona, Vizcaya, Guipúzcoa
20	Cuero y calzado	0,84	Alicante. Barcelona, Valencia
21	Maquinaria y material eléctrico	0.81	Barcelona, Madrid, Guipúzcoa
22	Maquinaria industrial	0.80	Barcelona, Guipúzcoa, Madrid
23	Manufacturas de caucho y plástico	0,79	Madrid, Alicante, Barcelona
24	Artículos metálicos	0.76	Barcelona, Valencia,
25	Artes gráficas y edición	0,76	Madrid, Valencia, Barcelona
26	Productos de la minería	0,73	Asturias, León. La Coruña
27	Materiales de construc. y tierra cocida	0.68	Teruel, Toledo, Barcelona
28	Cementos, cales y yesos	0.67	Barcelona, Valencia, Toledo
29	Muebles de madera	0.65	Valencia, Barcelona, Madrid
30	Confección y peletería	0.64	Barcelona, Madrid, Valencia
31	Talleres mecánicos	0.62	Barcelona, Madrid, Guipúzcoa
32	Maquinaria agrícola	0.60	Barcelona, Valencia, Lleida
33	Piedra nat., abrasivos y otros prod. miner. no metálicos	0.59	Barcelona. Alicante. Valencia
34	Madera y corcho	0.52	Valencia. Barcelona,
35	Carpintería metál., estruc. y calderería	0.51	Madrid. Barcelona. Valencia
36	Alimentos, bebidas y tabaco	0.53	Barcelona, Madrid. Valencia
37	Hormigón y derivados de cemento	0.47	Madrid. Valencia. Barcelona

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Encuesta Industrial (INE).

ocupantes por marcar una tendencia bajista. LA ECONOMÍA REGIONAL CON SU ACTUAL ESTRUCTURA PRODUCTIVA ES INCAPAZ DE CONVERGER, si no se toman medidas inmediatas que ayuden a su transformación.

Las actuaciones parciales, consecuentemente, no han sido capaces de modificar esta tendencia a lo largo de los distintos ciclos económicos, baja productividad. bajos salarios, renta *per capita* por debajo de la media nacional. La realidad regional está aún alejada de la masa crítica suficiente para -sin ayuda- modificar el actual nivel de crecimiento económico e incapaz de impulsar la convergencia con la Unión Europea. Pero a la vez no se puede negar la capacidad de crecimiento de la Región, su potencialidad y su situación estratégica en el arco de desarrollo más importante y de mayor potencial de crecimiento de Europa, en los sectores turístico e industrial.

Para conseguir la transformación económica y social de la Región y situarla en el nivel de riqueza, cuando menos, de la media española, se dispone de la experiencia y el conocimiento de su evolución de los últimos quince años, con ciclos de alto crecimiento y decrecimiento, en los que la **continuidad** ha demostrado no ser suficiente. Esta experiencia ha de servir para al comenzar una nueva legislatura en la Región, con la puesta en marcha del Programa de Desarrollo Regional 2000-2006 planteado por el Gobierno de España, que conllevará la disponibilidad de nuevos recursos, a la vez que una moneda única para toda Europa, el EURO, se lleve a cabo un profundo esfuerzo de todos y quebrar la evolución pasada, que. como se recoge en distintos informes económicos, la Región de Murcia ha sido la única que no ha convergido con la media comunitaria.

La estructura productiva de la Región está muy implicada en sectores de demanda débil, a la vez que mantienen escasas barreras de entrada, que aumentan la inseguridad en el futuro. Por otra parte, se aventuran las concesiones que en el sector agroalimentario habrá de hacer la UE, ante su propia ampliación y la necesidad de apoyar a los países del Norte de Africa, que concluirá con el establecimiento de un mercado mediterráneo de libre comercio el 2014, además del inicio de negociaciones con Mercosur, Méjico y Chile, modificaciones que afectarán de lleno a importantes producciones de la Región. Ante esta realidad *es imprescindible avanzar en las producciones de mayor valor añadido, en la deslocalización, en los recursos y formas de apoyo a la actividad económica y en los medios que se lum de articular para la urgente e imprescindible transformación de la estructura productiva.*

El Consejo de Gobierno de la Región ha de concretar los objetivos y en los plazos que se plantea su consecución, tanto en renta *per capita,* nivel tecnológico, corno en VAB. etc., y ser además el garante de su consecución y seguimiento, según los objetivos definidos y los ratios establecidos. Asumiendo la desaparición de los actuales procesos de subvención y de apoyo a la actividad empresarial, que no conlleven a la transformación de la estructura productiva y avanzar hacia producciones de mayor valor añadido, creatividad y especialización. *El reconocimiento de las propias limitaciones territoriales y la necesidad de que la Región se conforme como un todo, conllevan acciones y actuaciones que tienen que estar lideradas por los objetivos concretos, tanto en plazos como en el crecimiento.*

Es imprescindible definir los objetivos y la batería de indicadores que midan su evolución periódica y su cumplimiento o desviación. Al igual que es necesaria la creación de **una Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos,** así como departamentos especializados en los sectores endógenos, que analicen, conjuntamente con las empresas, las oportunidades y las amenazas de su sector o actividad, informando de sus conclusiones a la totalidad de las empresas afectadas, a la vez que conjuntamente con ellas estudiar las alternativas y las propuestas de actuaciones, de manera ágil y flexible, acordando y desarrollando las acciones tanto internas como externas y las ayudas que precisarían para alcanzar los objetivos aceptados (PLAN CONJUNTO DE COOPERACIÓN) en sectores como el MUEBLE[5], EXTINCIÓN DE INCENDIOS, MAQUINARIA INDUSTRIAL, AGRÍCOLA Y FITOS ANITARIA, CONSERVAS, ZUMOS, etc.

Los objetivos básicos a alcanzar al finalizar el período 2000-2006 podrían identificarse con situar la Región en la media española en los distintos parámetros: PIB por habitante, renta *per capita*, educación, gastos en I+D, asistencia sanitaria, salarios y productividad. Situar la estructura del VAB entorno al 65% en los servicios y en el 25% la industria, evolucionando en las producciones industriales hacia actividades de **demanda fuerte** y **media.** Quebrar la tendencia continuada de menor desarrollo económico, al modificar la estructura productiva regional, para subir del actual 6% de productos de demanda fuerte al 17% de la media nacional, **precisa de la ruptura** con los programas y procedimientos implementados hasta hoy con nuevas políticas de apoyo al desarrollo empresarial, a la formación, a la investigación aplicada y la innovación. Alcanzar en las exportaciones totales de la Región, entre los productos de demanda media y fuerte, el 50% del total de éstas. Situar el gasto de las empresas en I+D en el 95% de la media española y el de las Administraciones Públicas en la media nacional y conseguir que la dimensión y masa crítica de la empresa regional se sitúen en el entorno de la PYME española, apoyando para ello decididamente la concentración empresarial.

FACTORES COMPETITIVOS

Tres son los **factores competitivos** para contribuir a la transformación de la estructura productiva, con fuerza para impulsar un mayor desarrollo del *tejido empresarial de la Región*, los **recursos humanos, capacidad** y **desarrollo tecnológico** y, **las infraestructuras** y **equipamientos.** En estos tres factores competitivos deberían concentrarse fundamentalmente los esfuerzos y las disponibilidades fi- [3] [4]

[3] Tres empresas de la Región se encuentran entre las veinticinco primeras exportadoras de muebles de España (cuadro 10).

CUADRO 10

RANKING FIRMAS ESPAÑOLAS DEL SECTOR DEL MUEBLE MÁS EXPORTADORAS EN EL 98

1.	Danona Sociedad Cooperativa (Guipúzcoa)	3.270
2.	Arte Hispánica Muebles, S.L. (Toledo)	3.200
3.	Mariner (Valencia)	2.482
4.	Gamamobel, S.A. (Valencia)	2.389
5.	Hurtado, Muebles y Decoración, S.A. (Valencia)	2.120
6.	Grupo Cambres (Valencia)	1.431
7.	Andreu World (Valencia)	1.232
8.	Actu (Alicante)	1.192
9.	Indecasa, S.A. (Barcelona)	1.085
10.	Vidal Grau Muebles, S.A. (Valencia)	900
11.	Vicente Folgado Ramón, S.L. (Valencia)	871
12.	Sillerías Alacuás (Valencia)	864
13.	Naturantaix, S.A. (Tarragona)	800
14.	Kettal, S.A. (Barcelona)	750
15.	Industrias Cerdá. S.A. (Valencia)	720
16.	Eurokeyton, S.A. (Alicante)	663
17.	Luis Marco Industria del Mueble, S.A. (Valencia)	645
18.	Colección Alexandra (Castellón)	613
19.	FAE (Madrid)	560
20.	**Mobil Fresno, S.L. (Murcia)**	**502**
21.	Grupo RCR. S.A. (Toledo)	486
22.	Curvados Artísticos, S.A. (Valencia)	450
23.	Grupo Azcue/Nueva Línea (Guipúzcoa)	407
24.	**Sancal Diseño, S.L. (Murcia)**	**406**
25.	**Jomi Muebles, S.A. (Murcia)**	**400**

Cifras expresadas en millones de pesetas. Fuente: Informe de Anieme.

nancieras, y en ese sentido los presupuestos para el 2000 deberían ser el referente de los sucesivos presupuestos hasta el año 2006, horizonte que se marca el Plan de Desarrollo Regional. Para la transformación de la estructura productiva y la consecución de una adecuada capacidad competitiva, que posibilite un desarrollo capaz de impulsar el crecimiento económico y social, se hace preciso poner en marcha otra serie de instrumentos que pongan en valor el territorio, a la vez que agilicen la realización de las actuaciones imprescindibles de llevar a cabo por el Gobierno regional, para una mayor implicación de la actividad empresarial.

INSTRUMENTOS

- LEY DE ORDENAMIENTO DEL TERRITORIO.
- AMPLIACIÓN DE LOS MEDIOS MATERIALES Y HUMANOS EN BRUSELAS.
- APERTURA DE UNA OFICINA PERMANENTE EN MADRID.
- CREACIÓN DEL INSTITUTO DE FINANZAS.
- CREACIÓN DE LA SOCIEDAD DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS.
- MAYOR IMPLICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DEL I.N.F.O. EN:
    - Gestión de suelo
    - Inversiones
    - Promoción exterior
    - Coordinación tecnológica
- PARQUE TECNOLÓGICO REGIONAL.
- PALACIO DE CONGRESOS Y EXPOSICIONES.
- CREACIÓN DE UN INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN DE LA FORMACIÓN SUPERIOR Y MEDIA.
- COMUNICACIÓN.

EL TERRITORIO

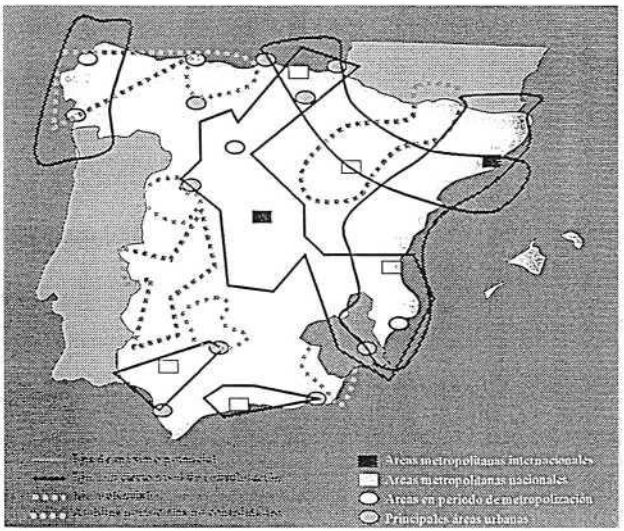
La Región de Murcia está situada en el suroeste europeo, en el sureste de la Península Ibérica, a orillas del mar Mediterráneo, en uno de los ejes de mayor crecimiento y potencialidad en el nuevo milenio. Con una superficie de 11.317 Km^2 y una población de un 1.100.000 habitantes. Está conectada con toda Europa a través del Corredor Mediterráneo, el aeropuerto del Altet y el puerto de Cartagena e incluida en los ejes ferroviarios de transporte combinado, el Euromed y la Alta Velocidad con el centro y norte peninsulares. Se encuentra inmersa en plena transformación y mejora de su accesibilidad exterior e interior y cuenta con una enorme capacidad de crecimiento en sectores básicos como la industria y el turismo.

La potenciación del triángulo conformado por Cartagena, Lorca y Murcia, desde la perspectiva comercial, agroalimentaria e industrial y turística, es fundamenta] para la Región. En él se asientan más del 75% de la población y de la actividad económica e integra las Comarcas del Mar Menor, de Cartagena, del Gua-

dalentin y el área metropolitana de Murcia. Uno de los principales sectores en crecimiento es el de turismo y ocio y este territorio contiene todos los ingredientes para alcanzar su máximo desarrollo, además de los más importantes sectores industriales, agroalimentarios y comerciales de la Región, contando con todos los centros de enseñanza superior de la misma. El aeropuerto de San Javier, el puerto de Cartagena y la unidad de integral de transportes de Nonduermas conforman una zona de apoyo logístico de primera magnitud.

La Comarca del Altiplano, territorio integrado por Yecla y Jumilla, se conforma como uno de los cluster de mayor expansión, aprovechando su potencial industrial en el mueble y el agroalimentario, vinos y zumos, un espacio con una gran posibilidad de desarrollo que hay que impulsar a través de su acercamiento vertical Yecla-Santomera-Mar Menor y *la autovía interior del Mediterráneo de Valencia a Murcia y Almería.* La comarca del noroeste, que cuenta con Carayaca, la cuarta ciudad santa del mundo, en donde existen principales industrias del mármol, artesanas y agroalimentarias, necesita adelantar sus conexiones hacia Almería y Granada, y hacia Cieza y Jumilla Yecla, pero especialmente su autovía con Murcia, que ha de incorporar a la altura de Albudeite. una conexión transversal sobre el norte de Molina que acerque a toda esta gran área interior, integrada por Muía y todos los municipios del entorno, en igualdad de condiciones que el resto de la Región, y hacerlo interesante para proyectos inversores que en-

Mapa 2. La Región de Murcia en los ámbitos y ejes de desarrollo en España



Fuente: Plan Director de Infraestructuras (1993-2007)

contraran los recursos humanos y los terrenos, a treinta minutos de la capital y de los principales ejes de comunicación.

El área metropolitana de Murcia, integrada por el municipio de Murcia -cuya

ciudad es más que la capital de la Región, es el centro comercial y económico de toda esta gran área- y los municipios del entorno, cuenta con más de medio millón de habitantes y más del cincuenta por ciento de la actividad económica de la Región. Dice el PDR que es un área metropolitana en formación, la adecuación y fortalecimiento del área, su consolidación a de articularse a través de actuaciones que respondan a su realidad de área en la definición de los ejes de trafico exteriores e interiores, de que se unifique el urbanismo, los servicios de agua, basuras, transporte público, se armonice la fiscalidad y reduzcan los precios públicos de los servicios básicos. La puesta en marcha del Palacio de Congresos y Exposiciones, la nueva estación norte, multimodal, ferrocarril, autobuses, conllevará la optimización de los recursos y un menor costo para todos, mejorando a la vez la competitividad empresarial.

COMUNICACIONES

Uno de los mayores problemas que ha retrasado el desarrollo regional ha sido la falta de accesibilidad exterior y también la interior; es por ello imprescindible desarrollar un programa de infraestructuras que eliminen esta carencia y hacerlo ha de suponer un gran esfuerzo económico de la Administración central y especialmente de la regional que requerirá para su consecución de la puesta en marcha de la Sociedad de Gestión de Infraestructuras para poder desarrollarlo plenamente entre el 2000 y 2006, plazo del PDR y de la disponibilidad de fondos estructurales y de cohesión.

Carreteras:
Area costera
Terminación de la Autopista Alicante-Cartagena.
Autopista Cartagena-Vera y su conexión con la autovía de Andalucía.
Autovía N-343 entre la N-332 y el Puerto de Cartagena.
Autovía entre la autovía de Alicante y La Unión.
Ronda transversal de Cartagena que una las autovía de Alicante, N-332, la N-343 con el puerto, el acceso oeste y la autopista Cartagena-Vera.

Accesos en peine de la costa con el interior
Vía rápida Cartagena-Alhama y su conexión con la autovía de Cartagena, el acceso oeste.
Vía rápida Totana-Mazarrón.
Terminación de la autovía Aguilas-Lorca.
Eje este Yecla-Fortuna-Abanilla-Santomera-Sucina-San Javier.
Eje oeste Caravaca-Lorca y su conexión hacia Aguilas.
Area metropolitana de Murcia
Ampliar a cuatro carriles la autovía Murcia-Cartagena. desde el cruce con la autovía de San Javier y Murcia.
Acceso de la Ronda Oeste al Plano de San Francisco, en su dirección Murcia-

Cartagena.
Autovía El Palmar-Alcantarilla.
Conexión directa de la autovía de Cartagena por detrás de La Paloma, con la autovía El Palmar-Alcantarilla a la altura del Polígono Oeste.
Autovía de circunvalación oeste, por detrás de la Universidad, que conecte la salida de Alcantarilla a la autovía de Andalucía, con la autovía de Madrid y se una con la autovía de Alicante a la altura de Cabezo de Torres, dado que la actual Ronda Oeste se encuentra colapsada con 55.000 vehículos en el primer tramo y 85.000 en el segundo.
Desdoblamiento de la N-340 entre Monteagudo (Murcia) y Orihuela, en la misma forma que entre la ciudad y Monteagudo.
Autovía del Reguerón.
Ronda Este.
El establecimiento de un tranvía que una no sólo la ciudad de Murcia con las Universidades, sino que ha de incluir a las principales ciudades deI área metropolitana. Autovía interior del Mediterráneo -Valencia-Fuente la Higuera-Yecla-Murcia— (N-344).

Otros ejes.
Eje norte conexión Caravaca-Jumilla.
Autovía Caravaca-Murcia y su conexión desde Albudeite por Blanca al norte de Molina (autovía de Albacete).
Amejoramiento del vial de Yecla a Almansa.
Acceso norte a La Manga, bien subterráneo bien con un puente.

Ferrocarriles[5]:
Alta Velocidad Cartagena-Murcia-Albacete-Madrid. dentro del esquema ferroviario con Levante, cuyo tiempo total de viaje, Murcia-Madrid. sea inferior a 100 minutos.
Corredor ferroviario del Mediterráneo con la continuidad del EUROMED hacia la Región y su prolongación a Lorca y Andalucía.
Conexión ferroviaria directa con el puerto de Cartagena.
Construcción de la nueva estación multimodal para la línea de Alta Velocidad y las convencionales, ferrocarril-autobús para el área metropolitana de Murcia al norte de ésta, con capacidad de aparcamiento de vehículos, locales comerciales de alquiler y reparación de vehículos, hoteles, etc., para potenciar la intermodalidad y dar respuesta a más de siete millones de pasajeros de ambos modos y en las distintas direcciones de Alicante, Madrid, Cartagena y Lorca, para su posterior incorporación de Almería, cuya superficie ocupada estará en torno a los 250.000 nr, estación muy parecida a la proyectada por el G.I.F. en Zaragoza.

Aeropuertos:

Dada la transcendencia que tiene para con la Región su accesibilidad ferroviaria y los distintos mensajes y manifestaciones sobre la conexión con Madrid, se incluyen unas reflexiones al final de este apartado sobre su transcendencia.

Denominación del aeropuerto del El Altet como aeropuerto suprarregional. **Aeropuerto Alicante** y **Murcia,** al que se llegue desde la Región por ferrocarril. La Región ha de contar cuanto antes con un aeropuerto que responda a sus necesidades y centrado en su territorio.

Puertos:
Potenciar el puerto de Cartagena como puerto de containers, y recuperar el centro peninsular, como uno de los principales puertos del Mediterráneo.

Equipamientos:
Programar el desarrollo de la ZAL Murcia Cartagena, como recoge el PDI, puerto de Cartagena, estación multimodal (ferrocarril-carretera-ADUANA) de Nonduermas.
Concluir el Palacio de Congresos y Exposiciones de la PICA, potenciación de la oferta hotelera, cultural y de ocio, para convertir a la ciudad de Murcia en una ciudad de congresos y exposiciones.
Centros de Congresos en Cartagena y Lorca.
Desarrollo del Campus Universitario de Lorca.

AVE MADRID-LEVANTE, TRAMO ALBACETE-MURCIA

La Región de Murcia cuenta con más del. 100.000 habitantes, y la capital, Murcia y su área metropolitana supera los 500.000 habitantes. La Región ha venido conformándose como centro de una importante área socioeconómica que denominada Sureste integraba a las provincias de Almería, Albacete, Alicante y la propia región de Murcia; un espacio de más de 3.3 millones de personas y con una de las áreas costeras de mayor importancia y potencialidad turística, industrial y agroalimentaria y cuenta con uno de los principales puertos del Mediterráneo, en Cartagena.

La Región de Murcia aporta al total nacional el 2.8% de los habitantes y el 2.5% del P1B nacional y su renta per capita es inferior al 75% de la media de la Unión Europea, situación que no ha mejorado desde 1986, siendo la única región Objetivo 1, que no ha convergido con la media de la Unión, a pesar de ser receptora de fondos europeos para contribuir a su desarrollo.

Esta Región ha conocido a Io largo de las últimas décadas, cómo infraestructuras básicas para su desarrollo económico y social se quedaban en Alicante. Así ha sentido que la Autopista del Mediterráneo terminara en Alicante y Murcia tuviera que esperar veinte años para incorporarse a este corredor, igual que la autovía y el ferrocarril electrificado con Madrid y el EUROMEO, así como del aeropuerto en Alicante, al que la región según cifras oficiales de AENA aporta el 42.63% de los pasajeros.

Mientras la Región constataba su impotencia y comprobaba como su potencialidad, por todos anunciada, seguía esperando y como su renta per capita crecía menos que la del entorno. El sector industrial, que en 1975 representaba el 31.2% frente al nacional del 31.8%, cayendo en mayor grado que la media nacional al situarse en el 20.34% frente al 21.65%; por el contrario Alicante, al contar con mejor

accesibilidad lo superaba ampliamente aumentando a lo largo de los últimos años su competitividad apoyando un importante desarrollo turístico e industrial que han consolidado su crecimiento mientras que la Región de Murcia, ante la ausencia de estas infraestructuras, no ha podido hacer efectivas sus potencialidades.

Por primera vez en la historia reciente de la Región, el Ministerio de Fomento ha hecho público que el tren de alta velocidad, unirá Madrid y Levante, en menos de 100 minutos, y llegara a la vez a la Comunidad Murciana y a la Valenciana. La Región aportará a este corredor el 25% de los pasajeros, entorno a dos millones al año.

En el proyecto y la realización del corredor ferroviario de alta velocidad Madrid-Levante el eje troncal entre Madrid y Albacete puede discurrir por el trazado que acuerden, pero el eje de conexión a la región de Murcia, ha de ser directo desde Albacete a Murcia, como se recoge en los informes de síntesis del Ministerio de Fomento de Mayo y Junio de 1999, para posibilitar realmente su continuidad hacia Lorca y Almería, y ha de realizarse en las mismas condiciones, características y paralelamente al de Valencia y conectando ambas capitales en el Mediterráneo, como ya se está haciendo con Barcelona, a la vez que con Madrid. Las conexiones de Alicante y Cartagena deben igualmente ser simultaneas, por la transcendencia económica y portuaria de ambas ciudades en el Corredor Mediterráneo.

Desde la perspectiva técnica, es que el recorrido entre Albacete y Murcia, se alejaría enormemente y las consecuencias comerciales y económicas serían muy negativas, además de impedir el propio desarrollo de este corredor con ciudades como Hellín y Cieza. Murcia-Albacete podría quedar con una línea directa de 135 km. pero pasa a tener entre 190 y 205 Km. según el trazado, (setenta kilómetros entre Murcia y Alicante y veinte kilómetros que tiene más el trayecto Albacete-Alicante). Es decir, se consigue alejar Murcia en 70 Km. Sin ninguna duda, mayor tiempo de viaje y, sobre todo, mayor coste para el explotador ferroviario y mayor coste para los viajeros y, consecuentemente, menor competitividad regional frente a mejores prestaciones en su entorno.

Es evidente que el menor tiempo que supone actualmente llegar desde Madrid a Alicante, que a Murcia, al contar con autovía, ferrocarril electrificado y aeropuerto, ha alimentado la creencia de que Murcia se encuentra más lejos, cuando la distancia real es que Murcia está 26 Km. más cerca de Madrid que Alicante. Esta realidad ha empujado la perdida de referencia como destino, con todas sus consecuencias.

La primera conclusión es que una "*solución*" que se aparte del trazado natural entre Albacete y Murcia, tendría serias dificultades para competir eficazmente con otros medios de transporte y, sin duda, tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista técnico: reducir el número de viajeros entre Murcia y Albacete significará reducir la oferta de trenes entre Madrid y Murcia, con evidente perjuicio para todos, a la vez que condiciona la futura conexión con Almena.

El alargamiento de la "solución Novelda" es de más de 50 Km. y llevaría a tiempos y kilómetros de viaje superiores a los de Alicante, cuando la realidad es que Murcia esta más cerca. Para la capital de la Región de Murcia, supondría quedarse

detrás al tener que pasar nuevamente primero por Alicante, es inasumible, pero además se agrava para la conexión con Madrid de Cartagena y Lorca. Porque no podemos olvidar que el tren de alta velocidad va a suponer, como nos muestra la experiencia de Sevilla, una revolución en la oferta de transporte, y no es descabellado pensar en un tren cada hora en ciertos momentos del día, siguiendo algunos desde Murcia a Cartagena, otros a Lorca y Almería.

Es esta concentración de oferta de transporte y conjunción de demandas la que hace viable el tren de alta velocidad; pero ello no será posible si los tiempos y costes ofrecidos a todos los destinos enumerados son peores que los del entorno y consecuentemente son menos atractivos para el viajero. Es muy importante resaltar: **tiempos de viaje atractivos.**

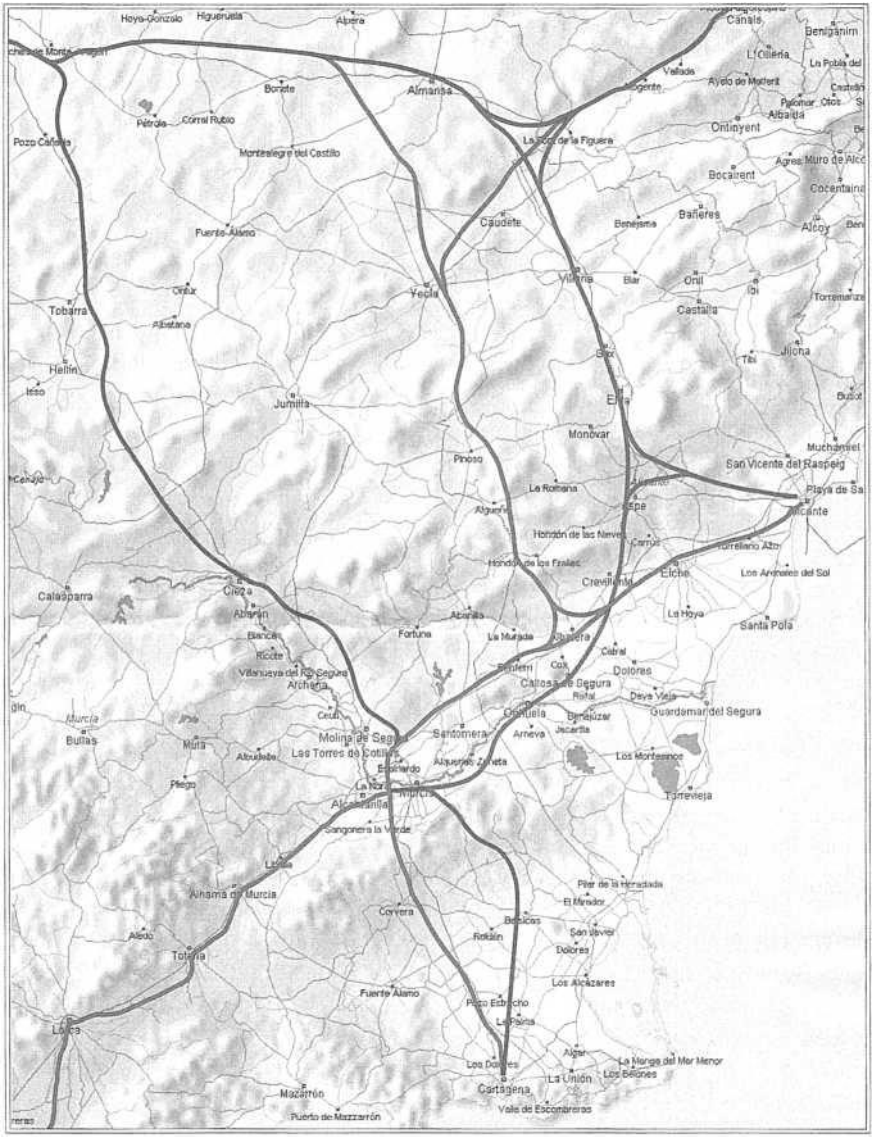
Con la *"solución Novelda* ", los tiempos de viaje en ferrocarril serían una opción para llegar desde Madrid a Murcia, como lo es también el aeropuerto en Alicante. Pero no serían menos atractivos que Alicante, para incentivar la demanda turística a Cartagena, al Mar Menor, a Lorca o a la costa, a la vez que deja fuera a Cieza y Hellín, o como ha anticipado el Presidente Valcárcel, a Yecla, como alternativa (ver mapa alta velocidad, tramo Albacete-Murcia).

En el análisis técnico, de la *"solución'"* faltaría por considerar: el plazo y la viabilidad. En el plazo es obvio: la región estaría, como siempre a la cola, la última. Es decir, otra vez se reiniciaria la historia y posiblemente se producirían los mismos hechos. En la autopista del Mediterráneo los últimos pero, por si esto no fuera suficiente, se tardaron casi dos décadas desde que la autopista llegó a Alicante hasta que se llegó a Murcia, lo que ha sido uno de los mayores obstáculos para el desarrollo económico y social de la Región, como ya se ha demostrado suficientemente.

Como Murcia está más cerca de Madrid; por qué no se realiza el corredor Albacete-Murcia-Alicante, serían veinte kilómetros menos por lo que la diferencia sólo sería de 50 Km. la mitad que supondría su "solución'' para la Región.

En el análisis técnico se deja para el final un aspecto cada día más importante, un aspecto esencial: la protección del medio ambiente, la actitud de los

ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA
MADRID-CARTAGENA Y CORREDOR MEDITERRÁNEO



Trazado Albacete - Valencia - Aseante y Bda - Murcia Trazado Abocete - Murcia - Cartagena Trazado Abocete - Yecia - Atoatera (con bifurcación a Alcente) y Murcia - Cartagena - larca

agentes implicados en su protección y las consecuencias de esa actitud. La "*solución*" significa que. de la misma manera que se está haciendo ahora en carreteras, habría que construir un triángulo con un vértice en Alicante, dos lados que serán las líneas de ferrocarril hacia Murcia y Albacete y, el tercer lado, una conexión norte-sur uniendo ambas líneas para poder llegar a Murcia sin pasar por Alicante. O como mínimo, un ángulo con el vértice en Alicante.

Murcia ha sido tradicionalmente la metrópoli del Sureste. Esta posición se ha visto paulatinamente deteriorada con la mejora de infraestructuras del entorno habida en los últimos 25 años cuyas prioridades de han dirigido siempre hacia Alicante. Baste recordar el aeropuerto, la autopista A-7 y la conexión ferroviaria electrificada y por autovía con Madrid, de las que Murcia aún no dispone. Por ello esta vez la infraestructura ferroviaria debe estar enfocada a resolver sus necesidades de transporte.

Una conexión rápida con Madrid, primer mercado de Murcia y el origen de caso del 50% de turismo que recibe la Región; esta conexión vendrá a paliar, además la falta de un aeropuerto en Murcia, esta conexión es prioritaria para Murcia por su importancia para la economía de la Región. Junto a la línea convencional para servicios regionales y cercanías, así como para el transporte de mercancías y la conexión del puerto de Cartagena y la unidad integral de Nonduermas, con el centro y norte de España.

La conexión con el Arco Mediterráneo, que es el segundo mercado de Murcia. Esta conexión debería evitar el paso por Alicante, y su continuidad hacia Cartagena, Lorca y Almería, que supone un alargamiento de los recorridos y debería ser lo más directa posible a La Encina y Valencia.

La realidad metropolitana (ver cuadros n" 11 y 12) de la capital de la Región precisa de una nueva estación con tamaño suficiente para proporcionar los servicios correspondientes a una estación intermodal ferrocarril autobuses y servicios complementarios, incluyendo los servicios regionales y de cercanías a Cartagena, Alicante, Albacete, Lorca, y Almería, así como a las distintas ciudades de los correspondientes itinerarios.

Esta exposición de necesidades y prioridades justifica la exigencia de la conexión directa con Madrid, en las mejores condiciones de trazado, sin rodeos innecesarios y sin ninguna dilación. Esta solución atiende tanto a las necesidades y conveniencias de la Región como de Almería.

No existen datos globales sobre demanda de transportes de viajeros producidos con regularidad que puedan ser utilizados para diseñar las redes de transporte. Por ello es preciso utilizar informaciones puntuales producidas por una intención concreta.

En la encuesta de movilidad de verano entre Murcia y las regiones situadas hacia el norte, realizada por encargo de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia en 1997, se obtuvieron los siguientes resultados de movilidad de personas por provincia (excluidas las colindantes), para el conjunto del sistema de transporte (cuadro 13).

POBLACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE MURCIA EN 1996

Área de influencia directa de la nueva Estación Multimodal de Murcia

Municipio	Población	%
Murcia ciudad y pedanías	345.759	70,4
Alcantarilla	31.872	6.5
Santomera	9.978	2.0
Molina de Segura	41.109	8.4
Torres de Cotillas (Las)	15.093	3.1
Beniel	7.862	1,6
Alguazas	6.973	1.4
Lorquí	5.424	1.1
Ceutí	6.924	1.4
Archena	14.163	2.9
Campos del Río	2.019	0.4
Librilla	3.759	0.8
TOTAL*	**490.935**	**100.0**

Fuente: INE.

* Los últimos datos conocidos de 1998, este área supera el medio millón de habitantes, el 50% de la población regional y más del 60% de la actividad económica.

CUADRO 12

POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE MURCIA EN 1996

Pedanía	Población	%	Pedanía	Población	%
Albatalía	2.281	0.66	Martínez del Puerto (Los)	701	0.20
Alberca (La)	8.444	2.44	Monteagudo	3.658	1.06
Algezares	4.385	1.27	Nonduermas	2.181	0.63
Aljucer	6.641	1.92	Ñora (La)	3.335	0.96
Alquerías	4.492	1.30	Palmar (El)	15.842	4.58
Arboleja	2.276	0.66	Puebla de Soto	1.622	0.47
Baños y Mendigo	268	0.08	Puente Tocinos	10.909	3.16
Barqueros	925	0.27	Puntal (El)	3.451	LOO
Beniaján	7.914	2,29	Raal (El)	5.132	1.48
Cabezo de Torres	9.280	2.68	Ramos (Los)	2.577	0.75
Cañada Hermosa	790	,02	Raya (La)	2.194	0.63
Cañadas de San Pedro	226	0.07	Rincón de Beniscomia	705	0.20
Carrascoy	123	0.04	Rincón de Seca	2.244	0.65
Casillas	2.782	0.80	San Benito	8.213	2.38
Cobatillas	1.807	0.52	Sangonera la Seca	4.213	1.22
Corvera	1.795	0.52	Sangonera la Verde	7.457	2,16
Churra	3.413	0.99	Santa Cruz	2.166	0.63
Dolores (Los)	4.567	1.32	Santiago y Zaraíche	2.585	0.75
Era Alta	2.646	0,77	Santo Angel	4.270	1.23
Esparragal	3.116	0.90	Sucina	1.054	0.30
Gan es y Laaes	4.723	1.37	Torreagüera	5.168	1.49
Gea y Truyols	412	0,12	Valladolises y Lo Jurado	409	0.12
Guadalupe	3.802	1.10	Zarandona	4.947	1.43
Javalí Nuevo	3.275	0.95	Zeneta	1.414	0.41
Javalí Viejo	2.044	0.59	San Ginés	1.830	0.53
Jerónimo y Avileses	773	0.22	San José de la Vega	2.563	0.74
Lobosillo	1.188	0.34	Ciudad	157.149	45.45
Llano de Brujas	4.093	1.18	**TOTAL**	**345.759**	**100.00**

Fuente: INE.

CUADRO 13

PROCEDENCIA DE LOS VISITANTES DE MURCIA (%)

	Porcentaje de demanda	Asignación a corredores N-301 A-7	
CASTELLÓN	3,2		3,2
CIUDAD REAL	2,1	2,1	
LA RIOJA	0.2	0.2	
MADRID	39.4	39,4	
NAVARRA	0.3	0.3	
ASTURIAS	1.3	1.3	
CANTABRIA	0.5	0.5	
VALENCIA	15.0		15,0
ARAGÓN	0.6		0,6
CASTILLA-LA MANCHA	5.2	5.2	
CASTILLA Y LEÓN	3.8	3.8	
CATALUÑA	20,4		20,4
EXTREMADURA	0,7	0.7	
GALICIA	1.7	1.7	
PAÍS VASCO	2,2	2,2	
PORTUGAL	0.2	0.2	
RESTO DE EUROPA	3.3		3,3
SUMA	100.0	57.5	42,5

*excepto Albacete y Ciudad Real

La demanda que llega desde el centro es un 35% superior a la que llega por el Corredor del Mediterráneo. Este es un dato claro que refuerza la postura de que la conexión prioritaria es con Madrid por el camino más directo.

Los datos anteriores corresponden a todo tipo de visitantes, incluidas las excursiones que se realizan en un día desde provincias próximas. Si se tienen en cuenta exclusivamente los datos que corresponden a personas que pasan alguna noche en Murcia, es decir, aquellas personas que están conceptuadas como turistas en las estadísticas, el resultado refuerza aún más la conexión prioritaria con Madrid por el camino más directo. Los datos de la encuesta de turismo de 1998 relizada por la Dirección de Turismo de la Región, indican lo siguiente sobre la procedencia de los turistas nacionales (cuadro 14).

La comparación de los datos expuestos refuerza la importancia de Madrid y de las Comunidades que lo tienen en su camino para venir a Murcia. Un elemento importante es que el turismo del Mediterráneo es un turismo de verano, mientras que el turismo que viene por el centro de la Península es un turismo que viene más veces en el año (fines de semana y puentes). Los casos representativos son Madrid y Cataluña que aportan el 39’4% y el 20’4% de los visitantes de verano y el 48’4% y el 7’6% de los turistas del año.

Estos datos dejan muy claro que Murcia debe exigir que la primera conexión ferroviaria de alta velocidad sea Murcia-Albacete-Madrid.

CUADRO 14

PROCEDENCIA DE LOS TURISTAS POR COMUNIDAD AUTÓNOMA

	48,42
Madrid	14,15
Andalucía	10.70
Valencia	7.61
Cataluña	5.91
Castilla y León	3,70
Aragón	2,47
Castilla La Mancha	2.06
Extremadura	1,85
País Vasco	1,54
Galicia	1.20
Canarias	0.39
Resto	100.00
Total	62.25
Por el centro	

La *"solución Novélela",* situaría a Murcia en el extremo de la línea eliminando definitivamente su posición de centralidad a favor de Alicante. Las consecuencias no necesitan explicación: se trata de ser o dejar de ser el centro de una región de 3,3 millones de habitantes que van a estar en radio de poco más de media hora. Murcia no puede renunciar a esa situación natural, aunque evidentemente los ataques son continuados y constantes.

En lo que se refiere al turismo interior esta *"solución ferroviaria"* agravaría aún mas los perjuicios que la Región esta "disfrutando" por el retraso en la construcción de las autovías. No se descubre nada si se recuerda que más de la mitad del turismo de Murcia es turismo interior que llega por el corredor de Madrid a través de Albacete. Durante los últimos años, y todavía hoy, Murcia está en desventaja por la falta de autovías, tren y aeropuerto.

Los 145 Km. de carretera entre Albacete y Murcia han hecho que muchos de visitantes prefirieran dar un rodeo de 80/90 Km. por Alicante para circular todo su viaje por autovía dejando una parte de su gasto en esa provincia. Pero esto no es lo peor; lo peor es que una porción importante esos posibles turistas han preferido quedarse en Alicante o ir a otros destinos porque sigue siendo muy dificultoso llegar a la Región.

Los escaparates de las agencias de viaje de las principales capitales son una muestra de ello: son aún escasos los viajes a la Región de Murcia, a pesar de que por clima, precio, instalaciones, la oferta turística esté al mismo nivel que el resto y que probablemente esté por encima en cuanto a bellezas naturales. Sin embargo, hacer un viaje a Murcia sigue teniendo un fuerte handicap de tiempo, tanto por carretera, como por ferrocarril y por avión.

La *"solución Novélela" sólo es buena para otros,* junto a la realidad Ma

drid-Sevilla, y la construcción del Madrid-Barcelona y del Córdoba-Málaga plantearía una España de distintas velocidades o categorías, según la región en la que se encuentren:

• Los que tienen autopistas y aeropuertos y tienen o van a tener muy pronto, además, ferrocarriles de alta velocidad (Valencia superará a Cataluña: ambas tendrán alta velocidad en todas las capitales y en alguna otra ciudad, pero la Comunidad de Valencia tendrá dos líneas de alta velocidad, y dos aeropuertos, cuando otras comunidades no tendrán ninguna)

Lo que supondría un país con un territorio totalmente desestructurado y demostraría por parte del Ministerio de Fomento una falta total de equidad en su trato con las distintas regiones. Por si fuera poco, y aún en mayor grado si se utilizan fondos europeos de cohesión cuya finalidad es, precisamente, la contraria: Suprimir las desigualdades entre las regiones.

Si no fuera porque es un hecho enormemente serio y del que depende en gran medida el futuro de esta Región, y que la equivocación sería de tal magnitud que, para no pensar mal, hay que pensar que están gastando una broma, *porque nadie responsablemente puede plantear trasladar el corredor natural de una región y ponerle dos a la de al lado.*

Si la sensación que siempre se ha tenido desde Murcia es que los demás consideran que estamos muy lejos, cuando resulta que eso no es verdad si se consideran las distancias geográficas (Murcia está 26 Km., más cerca de Madrid que Alicante), esta decisión la alejaría toda vía más.

Este nuevo ferrocarril tendrá serias dificultades para competir eficazmente entre Murcia y Albacete, lo que sin duda tendrá una repercusión negativa tanto desde el punto de vista económico, como desde el punto de vista técnico: reducir el número de viajeros entre Murcia y Albacete significará reducir la oferta de trenes entre Madrid y Murcia, con evidente perjuicio para Murcia.

El alargamiento de 70 Km., nos lleva a tiempos de viaje que, si bien podrían ser asumióles para la conexión entre Murcia y Madrid dejan de serlo cuando se trata de Cartagena y Lorca. Porque no podemos olvidar que el tren de alta velocidad va a suponer, como nos demuestra la experiencia de Sevilla, una revolución en la oferta de transporte, y no es descabellado pensar en un tren cada hora en ciertos momentos del día, siguiendo algunos desde Murcia a Cartagena, otros a Lorca y Almería.

Es esta concentración de oferta de transporte y conjunción de demandas la que va a hacer viable el tren de alta velocidad; pero ello no será posible si los tiempo ofrecidos a todos los destinos enumerados no son atractivos para el viajero, además de que a mayor distancia mayor coste para el operador y el usuario.

El proyecto del Tren de Alta Velocidad Madrid-Levante, ha de servir además para estructurar el territorio desde la racionalidad territorial, aprovechando al máximo la propia realidad de sus territorios, en este sentido la llegada del eje troncal a Albacete, ha de tener continuidad directa hacia las capitales regionales y sus áreas metropolitanas de Albacete-Valencia y Albacete- Murcia, de manera paralela tanto en los plazos de llegada como en su conformación que permitan articular los territorios de cada una de las comunidades y su entorno, que en el caso de la Región supone el

acceso de Hellín, Cieza y Cartagena, y el planteamiento de su continuidad hacia Lorca y Almería.

En los estudios de demanda no se ha tenido en cuenta la introducción de nuevos mercados, como el de turismo de fin de semana, hoy casi inexistente. Una hipótesis conservadora asignaría a este nuevo turismo una proporción similar a la de la demanda inducida, que es del orden del *6'5%* (muy baja comparada con la experiencia de Sevilla).

De querer llevar a cabo la "solución Novelda'' se daría a la Región un trato discrecional y desequilibrante que amplía las diferencias entre las regiones y que no puede ser asumido por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Ya es hora de que la Región cuente con accesibilidad ferroviaria, sin los condicionantes de Alicante, donde siempre se quedó esta, que el enorme freno que esta situación ha producido se elimine, porque son muchos años aguantando los beneficios para otros y a esperar, es la hora de Murcia, dentro del contexto del conjunto de las autonomías en igualdad de oportunidades y recursos, y esto no ha ocurrido en el pasado, es hora de cambiarlo, de hacer justicia con un territorio que aspira en derecho a igualdad en el tratamiento en el contexto de las regiones. La alta velocidad es un gran reto y un gran impulso para el futuro, pero si esta llega en las mejores condiciones y no como señuelo y pasando por donde a otros les conviene. Porque los servicios y, singularmente, el turismo de la Región son esperanza porque no han podido ser realidad ante la ausencia de infraestructuras y estas son cada día mas importantes en un mercado cada vez mas globalizado y competitivo.

El GIF ha encargado el proyecto de la estación multimodal de Zaragoza, los datos de población de su área metropolitana y la de la Región son similares, medio millón de habitantes. Su corredor y el corredor de Murcia, con su prolongación hacia Almería y centro de España se sitúan entorno a los 9-10 millones de pasajeros-año, en ambos casos. En esta estación, han de recogerse tanto los trenes de alta velocidad como la red convencional de transporte, duplicando vías y andenes. Así como los equipamientos necesarios para los autobuses, y los servicios complementarios, hoteles, locales comerciales, alquiler de coches, aparcamientos etc. Etc. Una autentica área de servicios en su entorno, que suponen una total transformación.

La superficie necesaria para la estación está en torno a los trescientos mil metros cuadrados, debiendo tenerse en cuenta dos aspectos fundamentales. Accesibilidad para la llegada y salida de nueve millones de pasajeros por carretera hasta y desde la estación. Corredores de entrada y salida de las cuatro líneas de vías, para Madrid. Alicante-Valencia, Andalucía, Cartagena y estación intermodal de transportes de mercancías, desde una doble perspectiva el puerto y el área industrial de Cartagena, GE ha mostrado su interés por abrir una conexión directa con el ferrocarril, es esta una línea de enorme trafico presente y futuro de mercancías peligrosas e inflamables procedentes de Escombreras.

Para la definición de los trazados han de considerarse cuando menos las siguientes realidades, porque se han de mantener líneas convencionales para

cercanías y mercancías, a la vez que líneas de trenes de alta velocidad AVE, hay que sumar en los accesos y salidas, estas cuando menos, tres o cuatro vías y los límites de seguridad en cuanto a la cercanía de viviendas, nada tienen que ver con los actuales de una sola vía y convencional. No parece que mantener e incrementar la partición de Alguazas, Alcantarilla, Jabalí, Lorqui, Beniaján sea mantenible, cuando se tripliquen las vías y la velocidad de los trenes, la realidad es que no podría aguantarse esta situación y es imprescindible encontrar trazados que eliminen estas barreras y permitan el desarrollo urbano de estas poblaciones.

El creciente incremento del transporte ferroviario de mercancías peligrosas e inflamables provenientes o destinadas a Cartagena entre otros, no parecen aconsejar su paso por el centro del barrio del Carmen y mucho menos su soterramiento. Además es imprescindible para hacer competitivo un servicio, que haya la menor distancia entre dos puntos, hoy llegar a Cartagena, supone un tercio mas de kilómetros que la línea directa paralela a la autovía, que supondría en primer lugar reducir el trazado en un tercio, hacerlo más competitivo en tiempo y más interesante para el usuario, a la vez que a menor kilometraje menor previo. A la vez que sacar los tráficos de gases inflamables y peligrosos de la ciudad y hacerlos ir paralelos a la autovía, además ello permitirá que GE se incorpore a esta línea para el transporte de mercancías, así como otros.

Esta realidad, está fuera de la demagogia fácil de decir que sí, de no plantearse el futuro como un compromiso y una realidad que debe de encaminarse en las mejores condiciones posibles de futuro. En este sentido el ferrocarril entre Alicante y Murcia, debe a la altura de Orihuela- Albufera, transcurrir paralelamente a la autovía hasta su llegada al norte de Murcia, en cuyo entorno habría de ubicarse la nueva estación multimodal, tren convencional, tren AVE, autobuses y equipamientos, a definir la nueva estación en un espacio abierto, que permita su desarrollo posterior y fundamentalmente que permita la entrada y salida en todas las direcciones, por carretera y ferrocarril para un área metropolitana de más de medio millón de habitantes y un entorno muy superior.

Igualmente desde Cieza, el AVE y el ferrocarril convencional habrá de ir paralelamente a la autovía, para incorporarse a la estación norte de Murcia, eliminado así las barreras que hoy plantea en los municipios que parte, Aguazas, Jabalí, Lorqui, Alcantarilla, entre otros. A partir de esta estación norte las vías seguirán paralelas al nuevo trazado de autovía por detrás de la Universidad, autovía Alcantarilla el Palmar, conectando con la estación intermodal de transportes en la nueva ubicación ahora en desarrollo y continuar hasta Lorca y Andalucía, y hacia Cartagena paralela a la conexión con la Paloma, donde a través de un túnel discurrir paralelo a la autovía hasta Cartagena.

Con ello se reducen ampliamente los recorridos y se mejoran no solo los tiempos de transporte, sino que se eliminan todos los problemas de trafico en el Barrio del Carmen, así como en cada una de las ciudades o pedanías que hoy son atravesadas literalmente por el tren y sus cargas, y que les posibilitaran la realización de amplias zonas de servicios, viales y jardines, centros y espacios que desarrollen

estas áreas, bastante limitadas hoy, a la vez que se evitan los pasos de mercancías peligrosas por este viejo corredor. A la vez se diseña la estación de la Murcia y su área metropolitana para los próximos años, contribuyendo al cambio que nunca se realizó, del que ya es hora.

AGUA

Ante la aseveración del PDR que en la Cuenca del Segura no hay capacidad de emplazamientos de nuevos embalses, existe y además es imprescindible la AMPLIACIÓN DEL PANTANO DE CAMARILLAS QUE DEBE AUMENTAR DE LOS 30 HM^3 actuales a los casi 300 HnT. Así como es extremadamente urgente la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional. La demanda total de agua asciende a 1.960 Hm^3 anuales y el déficit sobre las disponibilidades actuales (recursos propios más trasvase del Tajo), se sitúa por encima de 460 Hm^3 anuales, sin considerar la sobreexplotación de los acuíferos existentes en la actualidad de 310 HnT, sin considerar el posible aumento de las zonas de regadío actuales, sujeto a la aprobación después de 1999 del Plan Hidrológico Nacional, que deberá sentar las bases de la política del agua. Consecuentemente es extremada la urgencia de la aprobación del Plan Hidrológico Nacional, este año 1999, porque la Región no puede esperar más, como está demostrando lamentablemente el gravísimo problema de sequía de 1999.

En Almería y Murcia se ha desarrollado una agricultura basada en el máximo aprovechamiento del agua y en la aplicación de las más modernas tecnologías. Se ha desarrollado una importante actividad económica y agroindustrial. Porque no se trata sólo de consolidar los regadíos del trasvase Tajo Segura, sino de afrontar la solución a la falta de agua de la Cuenca del Segura, en las tres provincias de Alicante, Almería y Murcia, dando respuesta a las justas demandas de agricultores, abastecimientos y de la industria. El Ebro vierte al mar Mediterráneo más de 9000 HnT anuales. No es posible que unos kilómetros más abajo esté en juego el futuro y el presente, por la escasez de agua, que puede y debe venir hacia estas tierras.

El Libro Blanco del Agua, elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente, concluye afirmando que del análisis realizado desde la perspectiva hidrológica, con una visión global de ordenación del territorio, a medio y largo plazo, en el conjunto de España, puede afirmarse que la Cuenca del Ebro y el macrosistema de la cabecera y curso medio del Tajo se presentan, por su ubicación geográfica y el superávit existente, como posibles para la transferencia de agua a las cuencas deficitarias. Igualmente recoge que el único Plan Hidrológico cuyo territorio es estructuralmente deficitario, sea cual sea la óptica del análisis, es el correspondiente al Plan Hidrológico del Segura. En el Guadiana, Júcar y Ebro existen sistemas de explotación que se encuentran en situación de escasez estructural y o
coyuntural. Entre otras consideraciones y análisis recoge explícitamente que existe un área geográfica en el Sureste claramente identificada y que es estructuralmente deficitaria y es la constituida por los sistemas meridionales del Júcar y del Segura y

los sistemas orientales del sur.

INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO

La innovación tecnológica es uno de los principales factores de competitividad de las economías, integradas de forma creciente en una economía cada vez más globalizada en la que los factores tradicionales de producción, capital y trabajo son revalorizados por variables distintas a los costes de producción. El cambio tecnológico es un factor clave de desarrollo industrial que permite el crecimiento y desarrollo económico a través de la creación de nuevos mercados generando empleo y riqueza. La investigación en la Región se encuentra escasamente desarrollada. Las empresas de la Región se encuentran entre las que menos invierten en investigación y desarrollo. Entre 1987 y 1997, la Región invirtió un 0.47% del PIB, por debajo de la media nacional con un 0.87%, la Unión Europea dedicaba el 1.90% y los EEUU con 2.6%. En el PDR. se recoge que en el contexto nacional de I+D. la actividad investigadora de la Universidad de Murcia es escasa, ocupando el puesto 28 entre las 42 Universidades consideradas.

La Región se encuentra dentro del grupo de comunidades con menor esfuerzo en innovación. Existe una insuficiente adecuación entre las necesidades de los sectores productivos y la investigación desarrollada en la Universidad y su escasa aplicabilidad. El desarrollo de la investigación en la Región requiere contar con recursos físicos y profesionales suficientes y adecuados para desarrollar el tejido científico-técnico y poder apoyar el progreso y la productividad de las empresas de la Región. La financiación media por proyecto en la Universidad de Murcia ha sido de 6.3 millones de pesetas; la media en las universidades públicas ha sido de 8.9 millones de pesetas. De cada 100 pesetas que se destinan en España a I+D. Murcia destina 1.20 pesetas, frente a las 2.10 pesetas de Aragón, región con prácticamente igual población a la murciana, y 3.10 pesetas de Castilla La Mancha.

Es necesario garantizar la transferencia efectiva de la innovación regional, nacional o internacional al tejido económico, apoyando la incorporación de “tecnólogos” a las empresas y potenciando mecanismos para favorecer la transferencia con acuerdos Universidad-Centro de Investigación y Empresas, generadores de procesos de innovación. El sistema de ciencia-tecnología-empresa debería impulsar la innovación dirigiendo el esfuerzo investigador de la Universidad y de los centros de investigación a potenciar la transferencia tecnológica, priorizando la atención de las necesidades de las empresas en la generación de ventajas competitivas. Por otra parte, las empresas deberían asumir y promover por sí mismas la tecnología como un recurso básico para su competitividad. Esfuerzo que podría articularse:

a) Acercando la problemática del tejido económico al entorno empresarial a las universidades, el CEBAS y centros tecnológicos, fortaleciendo la participación de las empresas en los procesos de investigación.
b) Una mayor coordinación y cooperación entre los centros investigadores y los distintos organismos con responsabilidades en I+D.

c) Puesta en marcha del Parque Tecnológico Regional, orientado a potenciar el Sistema de Ciencia y Tecnología, donde la empresa puede participar activamente en la investigación con los investigadores de las universidades y centros de investigación.

En el análisis de los procesos de cambio tecnológico es fundamental el papel que juegan los centros públicos de investigación corno agentes generadores de conocimiento, principal input del cambio tecnológico, máxime si se tiene en cuenta el alto contenido científico de los sectores de alto contenido tecnológico o tecnología avanzada, industria farmacéutica, electrónica, química, biotecnología, así como la importancia que ostentan los recursos humanos en los procesos innovadores. La actuación de los poderes públicos en este ámbito constituye un aspecto de una especial importancia en las estrategias de desarrollo a impulsar, dado el carácter estratégico que tiene el ámbito de I+D en la competitividad de la economía y en este contexto, la Región se encuentra por debajo de la media nacional. Es por ello imprescindible concentrar todos los recursos disponibles, tanto regionales como estatales y europeos, para la innovación, la investigación y el desarrollo aplicado, para desde un único instrumento controlar y canalizar los recursos.

a) Subvencionando exclusivamente a las empresas que inviertan en I+D.
b) A los contratos de investigación aplicada de las empresas con los investigadores a través de las Universidades.
c) A los centros tecnológicos en función de los contratos con empresas o con las propias asociaciones, centros tecnológicos, universidades o administraciones públicas.

Los centros tecnológicos de la Región deben redefinirse sustituyendo los programas de formación por proyectos de desarrollo tecnológico y de innovación, a través de contratos o programas establecidos con empresas, asociaciones empresariales y con las propias universidades y administraciones públicas. Los ocho centros tecnológicos de la Región son el del Mármol en Cehegín, el del Mueble en Yecla, el de Medio Ambiente en Cartagena, el del Curtido en Lorca, el de Artesanía en Totana, el del Calzado en Alhama, el de la Conserva en Molina de Segura y el del Metal, que debe actuar como centro horizontal incluyendo el laboratorio del fuego y robótica, en Murcia.

RECURSOS HUMANOS

La Región registra una de las tasas de crecimiento demográfico del 9.05% entre 1986 1996, que triplican la media española 3.11% y duplica ampliamente a la europea 4%. Aunque este crecimiento se concentra en las zonas costeras y en el área metropolitana de la capital. La densidad poblacional es de 97 habitantes por Km^2. Entre los principales factores que influyen en el crecimiento económico se encuentran los recursos humanos y su nivel de cualificación. La disponibilidad de capital humano con el adecuado nivel de cualificación que exige la aplicación de las técnicas

productivas y organizativas actuales constituye un factor esencial en la capacidad competitiva de las empresas y los territorios. La formación, la investigación aplicada y la innovación son factores fundamentales, en todos los sectores económicos, pero fundamentalmente en la industria, y especialmente en el sector industrial de la Región, muy lejos de los grados de desarrollo, que permitan a la Región su modernización. La Región cuenta con la Universidad Pública y la Universidad Católica en Murcia y la Politécnica en Cartagena, y el Campus de Lorca, de próxima ejecución. En el cuadro 15 se puede constatar la tasa de escolaridad universitaria en 1996.

La elevación del nivel de estudios en la Región ha seguido paralela a la evolución nacional, pero al partir de niveles medios inferiores, el retraso con la media nacional, en los últimos veinte años, ha venido incrementándose. La estructura productiva de la Región ha venido demandando en las titulaciones intermedias menos profesionales y por el contrario mayor de estudios inferiores o no cualificados. Así, las dificultades para la convergencia a los niveles de productividad y bienestar se vienen incrementando tanto con la media nacional como de manera más importante con las regiones más avanzadas, lo que viene demandando un cambio profundo en la formación tanto profesional reglada como en la ocupacio- nal y en la estructura productiva regional.

FORMACIÓN OCUPACIONAL.- Concentración de todos los recursos provenientes del INEM, fondos de la propia comunidad, europeos, estatales, etc., así como eliminar cualquier subvención al empleo (excepción de colectivos marginales) y dedicarlo exclusivamente a la formación ocupacional, desde la perspectiva de la adecuación a las necesidades empresariales y oportunidades de empleo. Para ello es imprescindible que la formación responda a la realidad regional y a su evolución; en este sentido, la formación ha de ser práctica y *los operadores han de disponer de centros equipados con los medios técnicos que permitan al trabajador alcanzar un nivel profesional suficiente para su incorporación al puesto de trabajo.* Para ello, los distintos operadores deberán agruparse por actividades o por centros, teniéndose en cuenta que es necesario que la formación se establezca en razón a las necesidades y oportunidades de cada territorio.

a) El 80% del total de fondos disponibles se dedicará a la formación práctica.

b) El restante 20%, a la formación teórica.

FORMACIÓN REGLADA.- La concentración de esfuerzos en la Formación Profesional, ofertando las titulaciones que vayan a ser demandadas por las

CUADRO 15

TASA DE ESCOLARIDAD UNIVERSITARIA 1996

Municipio	Ambos Sexos	Varones	Mujeres	Región=100 % Ambos Sexos	Varones	Mujeres	Renta
Abanilla	19.86	16.67	23.48	71.16	67.43	75,17	93,54
Abarán	25,11	21.29	29.26	89.99	86.15	93.67	85,66
Aguilas	17.16	15.27	19.24	61.47	61,78	61,59	93,93
Albudeite	5,56	5.62	5.48	19.91	22.73	17,54	85.11
Alcantarilla	26.72	21.67	25,76	85.01	87.66	82.46	91,27
Alcázares (Los)	18,64	17.44	19.80	55.80	70.55	63.36	108.52
Aledo	20.54	17.86	23.21	73.59	72,24	74,30	84,57
Alguazas	17.78	15.91	19.78	63,70	94.36	63.32	86.97
Alhama de Murcia	24.04	21.57	26,70	86,15	87.28	85,46	92,46
Archena	30.23	25.90	34,53	108,31	104,79	110.53	85.56
Beniel	14,01	11.03	16,85	50,22	44.64	53,93	90.75
Blanca	25,00	26.04	24,00	89.58	105.34	76.82	73,08
Bullas	25,23	17.46	33,26	90,40	70.64	106.47	93.79
Calasparra	22,32	17,37	27,95	79,99	70,28	89,28	77,74
Campos del Río	12,74	14.58	11,21	45.64	59.00	35,87	99.44
Caravaca de la Cruz	18,66	15.60	21,27	66.87	63,11	69,69	86.79
Cartagena	33.08	31.84	34.40	118.54	128.83	110.11	101.99
Cehegín	26.17	21,84	30,36	93,76	88.36	97.17	79.01
Ceutí	19.43	15.71	23.50	69.61	63.54	75,20	76.28
Cleza	22.54	18.67	26.61	80,79	75,54	85.16	76.33
Fortuna	15.04	15.92	14.12	53,90	64.41	45.19	78.69
Fuente Alamo	21,35	17,86	25.11	76,51	72,24	80.38	103.66
Jumilla	23.80	19.68	27.86	85,27	79.60	89.18	85.85
Librilla	19.95	23.86	15.87	71.48	96,52	50.81	96.87
Lorca	21.69	17,25	26,33	77.72	69.80	84,28	96.72
Lorquí	21,52	15,11	28.01	77.12	61.14	89,66	87.67
Mazarrón	18,41	14,03	23,35	65.98	56,75	74,73	102,22
Molina de Segura	28,22	22.89	33.94	101.13	92.60	108,62	102.09
Moratalla	20.58	14,98	26.21	73.75	60,59	83,90	73.05
Muía	17.04	14.20	19.94	61.08	57.46	63,83	88.00
Murcia	36.27	32,56	40.10	129.97	131.73	128,34	110.22
Ojos	8.47	6,25	11,11	30.37	25.28	35.56	84.57
Pliego	13.47	12,36	14,74	48,28	50.00	47.19	82,85
Puerto Lumbreras	19.49	15.16	23.71	69.86	61.35	75.87	93.61
Ricote	25.79	18.52	33,33	92.40	74,92	106.69	70.95
San Javier	23.66	19.59	28.52	84,78	79,27	91.28	132.97
San Pedro del Pinatar	19.70	16.84	22.51	70.61	68.13	72.06	116.76
Santomera	23.58	21,97	25.15	84,15	88,87	80,51	99,61
Torre Pacheco	19,50	16.29	23,43	69.87	65.89	74.99	104.55
Torres de Cotillas	19.56	17.08	22.24	70.08	69.09	71,17	87.43
Totana	15.10	11,61	18.62	54.09	46.96	59.61	90.91
Ulea	28,33	26.56	30.36	101.53	107,46	97.17	101.87
Unión (La)	18.17	16.28	20.07	65.11	65.85	64.25	78.59
Villanueva Río Segura	27,37	16.83	39.33	98.07	68.09	125,87	76.68
Yecla	13.23	11.17	15.40	47.42	45,19	49,28	105.54
Total	27,91	24,72	31.24	100,00	100,00	100.00	100.00

Fuente: INE Padrón 1996 y Universidad de Murcia.
Publicado en Diario La Opinión el 13-10-99.

empresas, contando con la evolución de la economía regional y en el transcurso de su

formación, los centros deberían contar y sus profesores de los medios materiales y técnicos que permitan que una vez terminados los estudios se puedan incorporar a los centros de trabajo con pleno conocimiento teórico y práctico de su profesión; para ello, las prácticas en las empresas deberá ser una parte más de la formación.

a) Concentración de los mayores esfuerzos en la Formación Profesional.
b) Adecuando los medios y materiales y la formación en cada territorio a su propia realidad y a la evolución futura.

En definitiva es, en mi opinión, imprescindible la puesta en marcha de un instrumento con capacidad para definir y coordinar las actividades formativas y prácticas en razón a las necesidades empresariales.

SECTORES ECONÓMICOS

Durante el período 1981-1996. el VAB de la Región creció a precios constantes, el 2.3%, por debajo de la media nacional, que lo hacía en el 2.4%. Esta evolución media está afectada por el comportamiento de la economía entre 1991-1996, en el que la Región creció la mitad que la media nacional. 0.8% frente al 1.6%. En consecuencia, la aportación de la Región al VAB nacional retrocedió del 2.5% al 2.4% en el decenio 1986-1999. La Región ha experimentado durante los años 90 una caída de la productividad con respecto a la media nacional, alcanzando un mínimo de 83.36% de la media española en 1995. que mejoró en 1996 al alcanzar el 85.28%. La Región no ha superado el 90% de la media española desde 1975.

La elevada fragmentación de los sectores no contribuye a que las empresas alcancen una masa crítica suficiente para fomentar prácticas empresariales innovadoras que les permitan alcanzar una mayor competitividad. El tejido empresarial de la Región se caracteriza por pequeñas y medianas empresas, el 47.5% tienen menos de 20 trabajadores, frente al 43% de la media nacional, que si bien son flexibles ante los cambios de los mercados, su reducido tamaño les resta capacidad para llevar a cabo las inversiones necesarias para su modernización.

Al tratar de definir el posicionamiento estratégico de los sectores productivos de la Región, en la industria endógena, encontramos que entre los que cuentan con mayor potencial de crecimiento y a la vez una mayor especialización en la Región, se encuentran la industria agroalimentaria. las industrias extractivas, el mueble, el transporte y el turismo, incluido el comercio, la hostelería y la restauración. Otros sectores como el textil, calzado y cuero tienen un menor potencial de crecimiento a pesar de su especialización. El sector de metalmecánica representa al sector con menor potencia de crecimiento al contar con menor especialización en la Región, por lo que resulta imprescindible modificar esta situación. En la gran industria encontramos sectores con enorme fuerza como la química y los plásticos.

El sector primario de la Región mantiene una tasa media de crecimiento

del 4.31% entre 1975 y 1996, mientras que el crecimiento medio de la economía regional era del 2.98% y la media española del 2.67%. Es de destacar que el sector primario mantiene un proceso ininterrumpido de modernización, pero *a la vez que la falta de agua es una amenaza que se ha de resolver con la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional.* El peso del sector primario en el conjunto de la economía regional es del 8% del VAB y del 13% del empleo. El subsector agrícola es el de mayor peso, representando el 74.2% de la PFA de la Región en 1995 (siendo las hortalizas y las frutas las que aportan el 63%), seguido de la ganadería con el 23.9% y el otras producciones el 1.9% restante.

Los acuerdos de la UE con los países del Noite de Africa, que concluirán con el establecimiento de un mercado de libre comercio en el 2014, junto a las actuales negociaciones Mercosur, Méjico y Chile, suponen una amenaza clara para el sector, las medidas deben, aparte de las compensaciones en las negociaciones con la UE, venir a través de aumentar las barreras de entrada a base de producciones y fabricados con un mayor valor añadido. Deslocalizando aquellos procesos intensivos en mano de obra y manteniendo y desarrollando las redes comerciales y el control económico. Este y el resto de los sectores se enfrentan a un grave problema, pero que tiene solución, el agua, con la aprobación del Plan Hidrológico Nacional.

La estructura del **sector industrial** de la Región se caracteriza por la coexistencia de grandes empresas, localizadas principalmente en el área de Cartagena, junto a un tejido industrial endógeno formado por pequeñas y medianas empresas centradas principalmente en sectores de demanda débil y media y en menor grado en sectores de demanda fuerte. La industria agroalimentaria, que representa el 25% del VAB industrial, cuenta con bajas barreras de entrada y su transformación tiene que llevarse a cabo a través de la investigación y la innovación, junto a la mejora de las redes de comercialización; para ello, la especiali- zación y la configuración de grupos son imprescindibles. El resto de los sectores endógenos se encuentran, como dice el PDR, muy alejados, salvo excepciones, de la masa crítica mínima para competir y ganar en los mercados, el calzado, el mueble, metalmecánica, todos ellos muy por debajo de la media nacional y además sus producciones aún muy intensivas en mano de obra y muy bajas en I+D, en innovación y consecuentemente en valor añadido, caracterizándose por operar con políticas comerciales basadas en costes y con escasa capacidad financiera y débiles estructuras productivas y comerciales.

La composición sectorial de la industria en la Región, según su capacidad de generación de nuevas tecnologías, se divide en tres grupos: en *el primero,* según datos del INE, la Región sitúa el 43.16% del empleo y el 57.87% de la producción. En España, este grupo integra el 28.63% del empleo y el 29.54% de la producción y corresponde a sectores no técnicos, alimentación, bebidas, tabaco, industria textil, confección, calzado y cuero. En el *grupo segundo,* en la Región se integra el 52.84% del empleo y el 32.32% de la producción, frente a la media nacional que supone el 59.69% del empleo y el 48.35% de la producción, corres

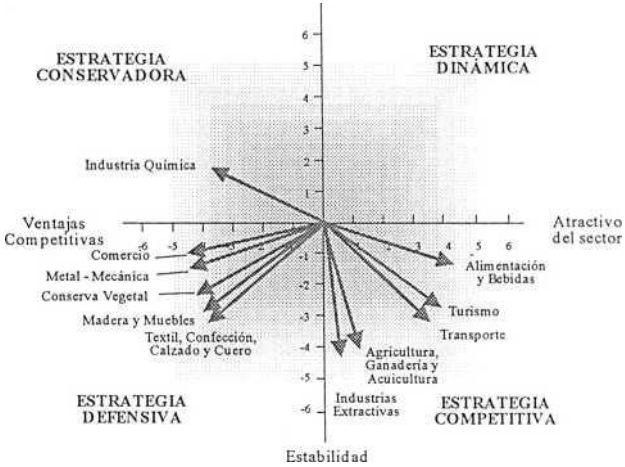
pondiendo a sectores madera y corcho, caucho y materias plásticas, metalurgia y fabricación de productos metálicos, industrias extractivas y del petróleo, energía y agua, material del transporte, maquinaria y equipo mecánico y papel, edición, artes gráficas y reproducciones y grabados. El *tercer grupo* está formado por sectores productores de tecnología, que generan mayor dinamismo y aumentan el nivel de competitividad de la industria, en los que se integran industria química, material y equipo electrónico y óptimo. En la Región se sitúa el 4% del empleo y el 9.81% de la producción, frente al 11.68% del empleo y el 22.11% de la producción de la media nacional.

Casi el 40% de la producción industrial de la Región se sitúa en sectores de demanda débil, productos metálicos, minerales y canteras, industria textil, confección, calzado y cuero, madera y muebles, y sólo un 6.6% se situaba en sectores de demanda fuerte, industria química, máquinas de oficina, instrumentos de precisión, material eléctrico y electrónico, aeronaves. A nivel nacional, estos porcentajes representan el 33.29% y el 17.85%, respectivamente, lo que da idea del diferencial en los sectores de futuro. En cuanto al nivel de especialización con respeto a la media nacional, la Región está especializada en energía, agroalimen- taria, madera y muebles y en construcción.

El sector agroalimentario debe incrementar la aportación de valor añadido, a

Gráfico 3. Comportamiento estratégico comparado de los sectores productivos de la Región de Murcia

través de una auténtica revolución en el sector, deslocalizando los procesos más


ESTRATEGIA CONSERVADORA
ESTRATEGIA DINÁMICA
ESTRATEGIA DEFENSIVA
ESTRATEGIA COMPETITIVA
Ventajas Competitivas
Atractivo del sector
Estabilidad
Industria Química
Comercio
Metal - Mecánica
Conserva Vegetal
Madera y Muebles
Textil, Confección, Calzado y Cuero
Alimentación y Bebidas
Turismo
Transporte
Agricultura, Ganadería y Acuicultura
Industrias Extractivas

Fuente: PDR.

intensivos en mano de obra, a la vez que desarrollando las redes comerciales y los centros operativos y financieros en la Región, representando uno de los sectores de mayor capacidad de desarrollo. Sectores como metalmecánica y el material contra incendios ofrecen una mayor capacidad de crecimiento y valor añadido, mientras en la Región sólo el 7% de sus exportaciones tiene su procedencia en este sector, en España suponen el 55%. La Región cuenta hoy con empresas que están implementando los recursos económicos y la investigación e innovación necesarios para la transformación que es necesario llevar a cabo, pero precisan de un claro apoyo, para su consecución.

Estos sectores se caracterizan por competir con una baja diferenciación de su oferta productiva en comercio, metalmecánica, conserva vegetal, madera y muebles y textil, calzado y cuero. Sin embargo, añade que en alimentación y bebidas, transporte, industrias extractivas, agricultura, ganadería y acuicultura disfrutan de un mejor comportamiento estratégico. El sector secundario de la Región muestra sectores con elevado atractivo, a pesar de que éstos están muy fragmentados, la dimensión de las empresas es poco adecuada para competir en el extranjero y es necesario potenciar la diferenciación de producto: los sectores de alimentación y bebidas, industria química, madera y muebles, muestran un atractivo sectorial elevado, Metalmecánica, muestra un menor atractivo por el bajo crecimiento esperado y por la alta intensidad de capital necesario, y conservas vegetales manifiesta una escasa productividad y baja estabilidad financiera.

El sector de la construcción ha mantenido un elevado crecimiento desde mediados de la década de los ochenta, modificando positivamente su participación en el VAB del 2.08% en 1985 al 2.74% en 1992. El mayor incremento de productividad en la Región se ha producido en este sector, que entre 1980 y 1992 creció un 47.99%, frente a la media nacional de un 24.87%, pasando de representar el 85.29% de la media a situarse 1.08% por encima de ésta, aunque en los años siguientes ha ido perdiendo posiciones situándose en 1996 en el 96.6% de la media nacional.

El sector de los servicios no ha alcanzado en la Región el mismo desarrollo que el resto de España, aportando sólo el 2.03% del VAB terciario nacional, cuando en términos globales la Región aporta el 2.20% (lejano a la población, en la que aporta el 2.8%). Este sector está muy influenciado además por los servicios no destinados a la venta (administraciones y servicios públicos, en la que la Región supera en un 3% a la media nacional, 24% frente a 21%), por lo que de restar esta la diferencia aún sería mayor. El subsector de servicios comerciales en la Región supera la media nacional en un 20%; por el contrario, el subsector de hostelería y restauración es el 22% menor que la media nacional. En cuanto al resto de actividades del sector terciario, destacan el alto crecimiento de los últimos años de créditos y seguros, así como transportes y comunicaciones.

El sector turístico cuenta con todas las posibilidades de desarrollo, culturales, medio natural, playas, clima, pero las principales debilidades son la falta de la LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, el retraso en la puesta en marcha del Palacio de Congresos y Exposiciones, las INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES no sólo en carreteras, sino también ferroviarias y aéreas, y

EQUIPAMIENTOS, junto a la INSUFICIENCIA DE PLAZAS HOTELERAS, según el PDR. la aportación del turismo al VAB regional se encuentra el 20% por debajo de la media nacional.

El hecho que las principales empresas de medios de comunicación no incluyan a la Región en sus cuadernillos, nos hace pensar que quizás convendría a la Región alcanzar un acuerdo con las editoras y aparecer conjuntamente Valencia y Murcia.

El desarrollo del sector turístico, precisa de la urgente aprobación del Plan de Ordenación del Territorio, a la vez que avanzar en la mejora de las infraestructuras básicas y de comunicaciones, ferroviarias, viarias y aeroportuarias, la denominación del aeropuerto del Altet como aeropuerto de Alicante y Murcia y la construcción de un aeropuerto regional. Además de asumir que con los recursos actuales el sector turístico de la Región no puede desarrollarse, por lo que es imprescindible dotar a este sector de medios económicos, materiales y humanos, que le permitan implementar y romper las actuales limitaciones a su desarrollo, así como impulsar una mayor implantación de hoteles y espacios de ocio y deporte, campos de golf, parques temáticos etc.

LA EMPRESA REGIONAL

El tejido empresarial de la Región se caracteriza por el predominio de la pequeña y mediana empresa: en torno al 70% de las empresas de la Región cuentan con menos de 6 trabajadores, un 27% entre 5 y 50 y el 3% con más de 50 trabajadores. En torno al 8% de las empresas de la Región superan los 5.000 millones de pesetas y el 9% entre 1.000 y 5.000 millones y con menos de 1.000 millones el 83% restante. Por otra parte, son las pequeñas y medianas empresas las que más empleo crean y tienen mayor facilidad de adaptación a las condiciones cambiantes que impone el mercado. Pero a la vez existen importantes desventajas relativas en comparación con aquellas que cuentan con economías de agregadas.

Estas desventajas, derivadas de su tamaño relativamente pequeño, hacen que, entre otros efectos, sus costes medios sean más altos en una gran empresa que en una empresa que pueda aprovechar las economías de escala. Además, la PYME de la Región no cuenta con un capital físico y humano suficientemente cualificado, lo que afecta negativamente a su capacidad de emprender programas de investigación y desarrollo. Así como en el acceso a los créditos en las mismas condiciones que las grandes empresas[6], estos condicionantes limitan su capacidad competitiva al repercutir directamente en la productividad que se encuentra por debajo de la media comunitaria, excepto el sector agrario.

Otro de los aspectos constatados es la falta de relación y cooperación entre las empresas; raramente se dan acuerdos de actuación conjunta o asociaciones

[6] Evidentemente, el reto de la Administración regional es proporcionar a estas empresas los medios necesarios para que cuenten con programas de investigación y desarrollo aplicado, a través de los centros tecnológicos, así como el establecimiento de instrumentos que permitan mejorar su capacidad y costes financieros.

temporales ni tampoco en los procesos de investigación y desarrollo. Es por ello necesario promover e impulsar acuerdos de colaboración tanto en la comercialización como en las compras y singularmente en I+D. incorporación de nuevas tecnologías, acceso a nuevos mercados. Todas estas debilidades afectan directamente a la capacidad competitiva de las empresas, por lo que es necesario una nueva orientación estratégica, orientada a conseguir la masa crítica necesaria para mejorar la competitividad y posibilitar una mayor internacionalización de la empresa regional.

APOYO A LA INVERSIÓN PRIVADA

Dada la actual estructura productiva de la Región y, como decíamos, de la inexistencia de una masa crítica empresarial suficiente en determinadas actividades, singularmente en aquellas de ensamblaje y de un gran valor añadido, que precisan y desarrollan un amplio espectro de empresas auxiliares, fabricantes de componentes, equipos y productos, y de proyectos hoteleros, que permitan romper la actual insuficiencia de oferta, es necesario modificar el planteamiento y *los programas para la concesión de subvenciones y ayudas, que hoy se dan de manera generalizada. Así como las subvenciones a la contratación laboral, salvo situaciones marginales, que están induciendo y apoyando la competencia desleal de las empresas.*

Concentrar todos los recursos para apoyar el desarrollo de la empresa endógena si cumple los criterios de desarrollo e innovación, de especialización y concentración necesarios. En definitiva, si crea valor añadido. Participar directamente en la puesta en marcha, por tiempo determinado, incluso pudiendo abandonarlo previamente, una vez alcanzados los objetivos, de aquellos proyectos empresariales, turísticos e industriales, que sirvan para romper la barrera actual y entrar en producciones de demanda alta y de empresas que fomenten un tejido industrial en su entorno, de empresas auxiliares, de fabricantes de componentes.

La definición de los objetivos concretos, el desarrollo temporal, los recursos económicos, así como los mecanismos para el seguimiento de su cumplimiento o desviación deben estar recogidos en los Presupuestos Generales de la Comunidad para el 2000 y *en la Ley de Acompañamiento. Para ello es necesaria la concentración de todos los recursos económicos para el apoyo de la actividad económica, en un único instrumento, que permita impulsar la transformación de la estructura productiva.*

a) Subvencionando exclusivamente los proyectos cuyas actividades correspondan a producciones de demanda fuerte y media.

b) A las producciones que incorporen mayor valor añadido.

c) A mejorar la masa crítica productiva y de la dimensión empresarial:

/.- Uniones para la exportación.

2. - Uniones para los aprovisionamientos y comercialización.

3. — Concentración empresarial.

4. - Especialización.

d) *A proyectos hoteleros, tanto de modernización como de nuevos hoteles y centros de ocio.*
e) *Participación directa* y *por tiempo determinado en aquellos proyectos de interés regional que puedan desarrollar*; *como antes se ha dicho, producciones de un alto valor añadido o sean motor de la aparición y desarrollo de empresas auxiliares, muebles, metalmecánica, informática, piel, etc.*

El futuro de la Región evidentemente será la consecuencia de los recursos y de las acciones que se lleven a cabo por las administraciones públicas para fortalecer el capital físico, la formación, la investigación: para poner en valor su territorio, la empresa privada y la iniciativa empresarial; para hacer realidad las potencialidades que ofrece la Región y su principal activo: sus recursos humanos.

S E G U N D A P A R T E

EL ARCO MEDITERRÁNEO, LAS INFRAESTRUCTURAS Y EL AGUA

Como la historia ha demostrado, las infraestructuras elevan la productividad, reducen los costes de producción, a la vez que favorece su diversificación, expansiona el comercio e incrementa el empleo. Las infraestructuras estimulan la inversión privada y la acumulación de capital y fomentan y facilitan el desarrollo y el crecimiento de las regiones menos desfavorecidas, consecuentemente las infraestructuras se conforman como el principal capital de un territorio, y la accesibilidad es el primer valor con que ha de contarse para posibilitar el desarrollo.

La Región de Murcia, que está situada en la periferia de Europa, cuenta con una posición estratégica en el Arco Mediterráneo, uno de los ejes de mayor potencial de desarrollo de la UE, pero, además por su cercanía con el Continente Africano, *podría actuar como cabeza de puente, al contar con uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, a la vez que como exportador de "tecnologías agroalimentarias" a un mercado emergente como el del Norte de Africa, y que formara parte en el 2014 de un mercado de libre comercio con la UE.* Se hace necesario conjuntar los esfuerzos públicos y privados, para juntos sumar el nivel crítico necesario para conseguirlo.

El eje carretero del Mediterráneo está siendo complementado en su trazado costero con la autopista Alicante-Cartagena y que continuará hacia Vera (eje que conllevara un gran impulso al desarrollo de toda esta área, que ha de reforzarse con sus conexiones en peine con Lorca, Totana y Alhama) conectando con la autovía Andalucía. La autovía con Madrid, prevista su finalización para el próximo año, consecuencia del convenio de anticipación firmado con el Ministerio de Fomento, mejora la accesibilidad exterior por carretera, pero se precisa además complementarla con el resto de modos de transporte. El aeropuerto y el tren de alta velocidad con Madrid y el Euromed con el corredor Mediterráneo, a la vez que la planificación de su continuidad con Andalucía. Acelerar la contrucción de la nueva terminal de contenedores del puerto de Cartagena y sus accesos en autovía y ferroviarios, son de extraordinaria importancia para su plena recuperación y competitividad.

El anticipado conocimiento de la desaparición de los fondos de cohesión y la mayor competencia en cuanto a la disponibilidad de los fondos FEDER por una parte, y la escasa articulación territorial de la Región por otra parte, obligan a plantearse dentro del Plan de Desarrollo Regional, 2000-2006, pues este ha de ser el marco temporal para afrontar la realización de los principales ejes de intercomunicación de las comarcas que la conforman para la puesta en valor, en igualdad de oportunidades, de todo el territorio regional, a la vez que completar los grandes ejes exteriores. Este es el reto más importante de los próximos siete años, con el que se enfrenta el

Gobierno, para poder hacer realidad el desarrollo que permita la convergencia con la media europea. Y los recursos necesarios para su realización son altamente importantes. En este sentido es imprescindible replantearse los plazos de la realización de la autovía con el noroeste, a la vez que articular una; evitar que todos los tráficos de esta autovía que no vayan hacia Andalucía, lleguen hasta la conexión a la altura de Alcantarilla. En este sentido es necesario que a la altura de Albudeite se plantee la realización de una conexión directa al norte de Molina de Segura, con la autovía de Madrid, pasando por Campos del Río, poniendo en valor a toda esta zona interior. Mejorar y ampliar el corredor desde Caravaca hacia Jumilla y Lorca. Y el eje Yecla, Fortuna, Abanilla. Santomera. Sucina. San Javier, eje vertebrador de toda esta zona. La autovía To- tana-Mazarrón y Alhama-Cartagena, son ejes de vertebración territorial y de empuje para el desarrollo.

Los medios de comunicación, como ventanas abiertas a la realidad, han puesto sobre la mesa, el grave y *creciente problema del tráfico en la ciudad de Murcia,* hoy, ¿qué será en los próximos veinte años?, y cerrar la ciudad no es solución. Porque la ciudad de Murcia, no es sólo la capital de la Región, es además el centro económico y poblacional de un área metropolitana de más de medio millón de habitantes y más de la mitad de la economía regional. Descartada por los gobernantes la Ronda Este, la entrada y salida desde este macrosistema, es y va a ser, cada día más complicado y difícil. La conexión con la Vega Baja, con Orihuela y su entorno, hace imprescindible desdoblar la actual 301 y plantearse acelerar la autovía del Reguerón entre otras alternativas. La autovía de Cartagena, desde el entronque con la autovía de San Javier, *ha de ampliarse a cuatro carriles, en ambos sentidos, hasta la Ronda Oeste, para agilizar un tráfico hoy ya saturado que, por otra parte, ya debería contar con el acceso al Plano de San Francisco.* Pero el mayor y más grave problema, se encuentra en el primer tramo de la Ronda Oeste, que, con más de cincuenta y cinco mil vehículos en su primer tramo, y más de ochenta mil en el segundo, va a tener solución en su segundo tramo, con la construcción de la autovía El Palmar-Alcantarilla, porque ésta vuelve otra vez al primer tramo de la Ronda Oeste (Universidad), por ello es imprescindible: 1) que se acometa la conexión directa desde el puerto de la Cadena con la autovía a la altura del Polígono Industrial, como se planteó desde la Cámara y, 2) que desde su conexión con la autovía de Andalucía continúe por detrás de la Universidad completando una media luna, incorporando la autovía de Madrid y entrando en la autovía de Alicante al norte del Cabezo de Torres y la autovía interior del Mediterráneo-Valencia-Fuente la Higuera-Yecla-Murcia, actual N-344.

Facilidades de transporte y competividad regional (I)

La práctica totalidad de los agentes sociales y económicos coinciden en señalar que sin una buena red de transportes no es posible la competitividad territorial ni empresarial, y sin ésta se hace imposible penetrar en nuevos mercados, e incluso mantenerse en los actuales, dada la creciente globalización de la economía. Porque nadie debería poner en duda, a estas alturas, la gran trascendencia de las infraestructuras de comunicaciones para el desarrollo económico y social de los territorios y sus habitantes, puesto que es innegable que el espacio europeo se va a redistribuir en función de los nuevos modos de transporte y su localización.

La constatación de esta realidad y la voluntad de no perder la oportunidad de poner en valor su territorio y el máximo aprovechamiento de su situación estratégica han llevado a distintos entes a reflexionar sobre sus propias posibilidades logísticas y los medios a articular para su máximo aprovechamiento. Recientemente, la Cámara de Comercio e Industria de Marsella, me remitía una publicación titulada *La Metrópoli Incubada*, realizada por el Club de Debate y Reflexión sobre el área metropolitana marsellesa, donde partiendo de este principio han estado trabajando sobre la articulación de su área metropolitana y el máximo desarrollo de su capacidad como Plataforma Logística, con el objetivo de estar en plena operatividad en el año 2000. Otros más cercanos, como Barcelona, se plantearon su Plan Estratégico, que ha supuesto un cambio sustancial para el análisis y las perspectivas de futuro. Recientemente, el Ayuntamiento de Murcia llevaba a cabo (aún en fase de debate) el Plan Estratégico del Municipio, a la vez que el Plan General de Ordenación Urbana, que recoge los principales fundamentos para su concreción metropolitana.

El acuerdo alcanzado por el Puerto Seco de Madrid y el puerto de Barcelona, para la puesta en marcha de una red ferroviaria como terminal para el transporte de mercancías entre ambos, es un ejemplo más del aprovechamiento de las potencialidades económicas. En este caso, del potencial logístico de Madrid y de la terminal marítima del puerto de Barcelona. Estas y otras actuaciones son un buen motivo para reflexionar en voz alta, por una parte, sobre la necesidad de la inclusión en el PDI del área Cartagena-Murcia como Zona de Apoyo Logístico (ZAL), dada su capacidad de intermodalidad en el transporte combinado (barco- ferrocarril-avión y carretera), y nuestro potencial de transporte (recordemos que la

Región cuenta con la tercera flota en capacidad de carga por carretera de las provincias españolas y que exportamos 14’72 pesetas por cada 100 que producimos).

Al rememorar algunas de las opiniones sobre las infraestructuras del transporte en la Región, recogidas en el informe elaborado por *Estudis: Estudios de dotación de infraestructuras y su incidencia en el desarrollo regional de la Comunidad Autónoma de Murcia*, entregado en enero de 1992 y realizado por encargo de la Subdirección General de Administración y Gestión del FEDER, de la Dirección General de Planificación de la Secretaría del Estado de Hacienda, se manifiesta que “más que en el área de otros tipos de infraestructuras, es en el transporte donde la oferta de capacidades y servicios condiciona la demanda”, y añade, "por su gran importancia para casi todas las actividades, la oferta de posibilidades de transporte constituye un factor decisivo para el asentamiento de las actividades”. La elección de lugares de residencia se determina también, en gran medida, por la accesibilidad desde los centros de actividad y servicios.

Es por ello acertado decir que las decisiones sobre infraestructuras de transporte contienen así, necesariamente, un elemento de política territorial no meramente técnico. Valdría la pena, en este caso, hacer mención simplemente a un hecho que entiendo significativo: RENFE, que ha mantenido y mantiene muy pocas frecuencias entre Murcia y Madrid, en el momento que ha mejorado levemente la oferta (su utilización hasta ahora, motivo de justificación para RENFE de no hacer nada, porque nadie utilizaba el tren, ha caído por su propio peso -como era lógico, y ya se aventuraba, aunque con carácter general, en el informe de Estudis-), se ha sobrepasado ampliamente el 50 por 100 de ocupación y en determinados horarios y días no hay plazas libres.

En otro apartado de su informe, refiriéndose de manera específica a los retrasos en la conexión de la Región de Murcia con la Autopista del Mediterráneo, hoy resuelta, añadía textualmente: “La carretera con Madrid resulta claramente obsoleta; esta situación aún persiste con Albacete, evidentemente agravada por el incremento de la circulación y consecuentemente con la desmotivación para su uso y fomenta en el usuario la búsqueda de otras alternativas”. En cuanto a la red ferroviaria, indicaba que el proceso de electrificación quedó paralizado en Alicante, que no existe ningún tramo electrificado en la Región ni desdoblado, que se ha roto la conexión con Andalucía y el lamentable trazado y velocidad con Albacete. Sigue el informe indicando la situación aeroportuaria y la evolución del puerto de Cartagena, para terminar indicando: “En términos genéricos, al margen de las necesidades específicas de la producción, la superación del aislamiento de la Región requiere intervenciones coordinadas en varias formas de transporte, para el acceso a la red de autopistas y autovías, la mejora de la calidad y sobre todo la velocidad comercial de los ferrocarriles y el acceso fluido al tráfico aéreo. Estas tres formas de ofertas son a la vez sustitutivas y complementarias, por lo que difícilmente puede prescindirse de alguna de ellas”.

Es evidente que en cuanto a la conexión con la Autopista del Mediterráneo, ésta se ha conseguido, e incluso su prolongación como Corredor Mediterráneo está cercana de

finalizar con el Norte de África, y es en el ferrocarril donde las deficiencias son aún más patentes, siendo un grave condicionante del desarrollo regional. La aprobación de la velocidad alta en el Corredor Mediterráneo, hasta Murcia, plantea cuando menos un reforzamiento de la confianza en el futuro de este transporte, que de manera creciente está volviendo a suponer, como medio seguro y menos contaminante, una alternativa a los automóviles. La necesidad de llevar a cabo este trazado en velocidad alta (220 Km./hora), conectando Barcelona-Valencia-Alicante y Murcia, es cuando menos perentoria, y el cierre de ésta con Madrid, desde Murcia-Albacete. indispensable en el doble sentido del cierre y de acercamiento de toda esta gran zona al centro de España y viceversa, cuya realización condiciona el futuro turístico, del transporte, comercial e industrial de este gran área económica y, consecuentemente, la competitividad de su territorio.

La Verdad. 6 de junio de 1995

Facilidades de transporte y competitividad regional (y II)

Los cambios operados en la Región de Murcia en los últimos años, que ha mantenido a nivel nacional uno de los mayores crecimientos del PIB, además de una constante evolución positiva de su población: actuaciones como la puesta en marcha del Auditorio y Palacio de Congresos, con diversas salas, una de ellas de 1.750 plazas, o la capacidad de exposiciones del centro ferial de 1FEPA. junto a la aceleración en la adaptación y modernización del puerto de Cartagena, y el acercamiento con la autovía del aeropuerto de El Altet (esperamos que próximamente se denomine de Alicante-Murcia); la potencialidad turística de la Región, que cuenta con 252 Kms. de costa, junto a la realidad de Murcia como capital regional en el Arco Mediterráneo y recientemente la decisión de la implantación del Colegio de Europa, conforman un amplio abanico de posibilidades.

Por este motivo, es necesario ahondar en nuestras propias peculiaridades, y a la vez articular las infraestructuras de transporte que permitan y fomenten el desarrollo regional, desde la puesta en marcha de un *tren de cercanías entre Cartagena y Murcia* (cuyas áreas metropolitanas suman más de 600.000 habitantes), junto con sus centros universitarios que dan formación a más de 25.000 estudiantes. que han de desplazarse a uno u otro campus, constituyen un potencial tan elevado, que por sí sólo debe ser garantía suficiente de rentabilidad para este medio de transporte. No podemos olvidar la potencialidad de los ejes de Cartagena- Murcia y Lorca-Alhama-Murcia, como factores de desarrollo, siendo el ferrocarril uno de los elementos decisivos en su articulación; además del potencial turístico de la zona y el propio puerto de Cartagena, que conforman un conjunto de elementos fundamentales.

El Depósito Franco de Cartagena, junto a la Aduana de Importación y Exportación en la terminal ferroviaria de Nonduermas, así como la próxima apertura del Depósito Aduanero en el mismo recinto, permitirán fomentar estas acciones en una Región eminentemente exportadora y abierta al exterior. En este sentido, se está trabajando en la próxima realización de la Unidad Integral del Transporte *(europlataforma)* entre el Polígono Oeste y la propia Estación de Nonduermas, cuyos primeros pasos ya han sido dados en este sentido, con la aprobación por parte de los Ayuntamientos de Alcantarilla y Murcia para la reforma de sus planes de ordenación urbana.

Conscientes, por tanto, de la trascendencia de las infraestructuras en una Región cuya situación periférica, por una parte, puede ser superada por su situación estratégica en el Arco Mediterráneo y su conexión con Africa y el centro de España -a los que puede ofrecer una alternativa portuaria especialmente válida-, cuenta, por otro lado, con una zona costera y de interior por desarrollar conforme a las nuevas demandas de respeto medioambiental y demanda de crecientes servicios. Por todo ello, puede y debe considerarse como núcleo de un valioso potencial y como centro nodal en la articulación del transporte del gran área comprendida por el sureste y el centro de España, así como, instrumentalmente, como unión de dos continentes (podría añadir aquí que, por ejemplo, la utilización del puerto de Cartagena para la entrada de productos del Norte de África supone, en su conexión con Europa, ganar un día en tiempo de transporte y, consecuentemente, un menor costo).

En conclusión, entendemos que un territorio sin comunicaciones es un territorio condenado a morir. Por ello, cuando disponiendo de todos los elementos: situación estratégica, potencialidad económica, y territorio, se retrasa por unas u otras causas, más allá de lo asumible, la puesta en marcha de actuaciones, se fomenta el sentimiento de abandono y la falta de estímulo. Desde esta Región, que ha perdido importantes oportunidades en la realización de infraestructuras en el pasado, y lo ha pagado con creces en el freno a la actividad, se entiende que es imprescindible ahora dar respuesta a dichas deficiencias, aunque quizá también ha de asumirse que en realidades como el aeropuerto de El Altet hay que fomentar la utilización conjunta -al menos durante los próximos años-, sin perjuicio de reiterar la potenciación y ampliación de la banda horaria del aeropuerto de San Javier y su especialización en vuelos turísticos; por otra parte, se demanda con razón y urgencia *la conexión ferroviaria en velocidad alta desde Murcia-Albacete,* las líneas en cercanías de Murcia-Cartagena y Alicante, la definitiva ubicación y realización de la nueva estación ferroviaria en la capital, a la vez que la recuperación de la línea con Andalucía.

Mientras tanto, es imperioso que RENFE se comprometa con el futuro, incrementando el número de trenes y viajes y mejorando precios y servicios, lo que conllevará indudablemente un crecimiento en su utilización: de lo contrario, la desesperanza quebrará las posibilidades de futuro de este medio de transporte. Por otra parte, es urgente la adjudicación y realización plena de la autovía Murcia-Albacete y la aceleración de la de Alicante-Cartagena con su prolongación por la costa hacia Vera, infraestructuras terrestres todas ellas básicas, además de la profundización en la mejora del puerto de Cartagena y su ampliación al transporte de pasajeros, de prioritaria importancia en el sector turístico.

Estas son, en mi opinión a grandes rasgos, las medidas infraestructurales de carácter imprescindible que es necesario acelerar, concretando plazos y programas de actuación, como elemento fundamental para la mejora de la competitivi- dad territorial y empresarial, capacitando, por un lado, el fomento de la implantación de nuevos proyectos y, por otro, ayudando a la mejora de los existentes, propiciando la inversión en un mundo donde la localización y su capacidad logística es cada vez

mayor condicionante de la capacidad competitiva en una Región como la nuestra, en la que, a pesar de las importantes mejoras producidas, se sigue disponiendo de una renta per cápita por debajo de la media nacional y que cuenta con excelentes posibilidades de crecimiento, que son las que tenemos que desarrollar en beneficio de toda la sociedad española.

La Verdad. 7 de junio de 1995

En el sur de Europa

Desde el punto de vista empresarial, la Región de Murcia ha mantenido permanentemente una importantísima relación con Europa, siendo muestra de ello el volumen de nuestras exportaciones a los países integrantes de la CE, que en 1986 ascendían a 76.000 millones de pesetas (el 61,46% del total de nuestras exportaciones) y en 1994 a 157.000 millones, el 68,74% del total regional. Como se deduce de estos datos, la implicación del mundo empresarial de la Región con la Comunidad Europea ha sido, y es, muy importante. Nuestra integración en la CE, además de conllevar una mayor interdependencia económica en el sector exterior, ha supuesto la eliminación de trabas y aranceles.

La Región mantiene un nivel de renta inferior al 75% de la media europea, lo que ha supuesto su consideración como Objetivo n° 1, que posibilita el acceso de los Fondos FEDER. Fondos de Cohesión, etc., que pretenden mejorar el nivel de desarrollo de las regiones más desfavorecidas en el entorno europeo y cuyo objetivo fundamental va dirigido a la potenciación de las infraestructuras, redes transeuropeas de transporte, telecomunicaciones, energía, etc.

Recientemente y como actualización al informe Europa 2000, la Unión Europea ha publicado el informe Europa 2000 Plus, que es consecuencia, como afirma en su preámbulo Bruce Millan, "de los cambios producidos en los últimos años y de las propias decisiones adoptadas por los jefes de Estado y de Gobierno europeos”. En dicho informe se pretende actualizar los análisis sobre los factores de organización del territorio europeo, la evolución de los espacios específicos (urbanos, rurales y regiones fronterizas), los sistemas de ordenación del territorio y las transferencias públicas en los Estados miembros y las perspectivas transnacionales del desarrollo territorial europeo, con un análisis de la distribución geográfica y del estudio transnacional del territorio, en el que se recogen los denominados Arco Alpino, Diagonal Continental, Arco Atlántico y Arco Mediterráneo, analizándose en este último ocho "modelos” de desarrollo; la Región de Murcia queda recogida junto a la Valenciana, de la que manifiesta que se encuentra dividida entre el desarrollo y el subdesarrollo, entre dinamismo industrial y el repliegue sobre sí misma, mostrando deficiencias en sus infraestructuras y con problemas ecológicos.

El sector más occidental del Arco Latino está formado por el llamado Arco Mediterráneo Español, que presenta la cualidad de haber sido en los últimos años motor del desarrollo económico español, aunque en su sector septentrional (Cataluña y Valencia) este papel es más antiguo, en tanto que las regionales andaluza y

murciana se han incorporado de forma más tardía y sólo claramente en el caso murciano. Este espacio litoral sin duda se ha beneficiado de rentas de situación y de un cierto potencial endógeno activado por una población espacialmente bien relacionada, abundante y dinámica. La Región está ligada a las potencialidades de este eje de desarrollo directamente conectado con la denominada Gran Dorsal europea, aunque las expectativas que esta situación conlleva están muy condicionadas por las directrices comunitarias y las políticas territoriales de los Estados y regionales, que pueden tanto favorecer esta integración como dificultarla.

El hecho de haberse abordado desde la Administración del Estado la redacción del Plan Director de Infraestructuras, que delimita parte de este espacio como eje de desarrollo bajo la denominación de Eje Mediterráneo (Cataluña. Valencia y Murcia), hace imprescindible que se recojan en el documento las debilidades mayores de este territorio si se pretende que cumpla el papel asignado de motor de desarrollo. En el caso concreto de la Región de Murcia, las infraestructuras del transporte, pese a ciertas mejoras, la mantienen todavía relativamente al margen de los ejes que estructuran el territorio español y europeo. Estos déficits son particularmente notables en lo que respecta a la situación del ferrocarril y las comunicaciones con Andalucía y el interior, lo cual nos lleva a considerar la priorización de la realización de líneas en velocidad alta en el Corredor Mediterráneo hacia Murcia, a través de Albacete, tanto en velocidad alta como por autovía.

Parece cada vez más evidente el compromiso de mejorar la competitividad de los diferentes territorios de la Unión Europea, a través de la potenciación de las redes transeuropeas de transporte y energía, las redes de telecomunicaciones, imprescindibles en esta nueva sociedad -en la que la información para la empresa es necesaria-, y la especial dedicación a la Formación Profesional de calidad, básica para la mejora de la competitividad. y. por otra parte, conceder prioridad al desarrollo de las ciudades medias, cual es el caso de Murcia, que, con su área metropolitana, así como Cartagena, ofrecen importantes alternativas y servicios empresariales. Estos compromisos europeos constituyen un reto para todos, en un mundo cada vez más competitivo y globalizado. y es por tanto necesaria nuestra plena integración para conseguir un desarrollo sostenido.

La Opinión. 3 de septiembre 1995

¿Cómo conjuntar todos los recursos económicos?

Cuando se empiezan a conocer los primeros datos sobre el crecimiento de la

economía en el presente año. en el que se confirma la recuperación en tasas en torno al 3% y superiores a ésta en el Arco Mediterráneo, parece que, según la mayoría de los datos, la Región se aleja de la evolución de su entorno e incluso de la media nacional, contrariamente a lo que ha venido ocurriendo en los años precedentes hasta 1992. De mantenerse esta tendencia, surgirían serias dudas en cuanto al crecimiento del empleo en una Región en la que, según la EPA, existen tasas muy superiores a la media nacional (con una población activa de 412.700 personas, en 1994. 104.600 buscaban empleo; hoy, al finalizar el segundo trimestre, la EPA sitúa la cifra en 100.200). lo que ha supuesto una ligera mejoría que no parece pasar a confirmarse en el tercer trimestre.

En el análisis de la evolución de la Región de Murcia en su participación poblacional y en el PIB por sectores en el total nacional, se puede apreciar que con una población aproximada al 2'71% del total nacional, sólo el sector de la agricultura supera este porcentaje a partir de 1970, alcanzando hoy el 4' 15% (los empleos del sector han pasado de 79.200 personas en 1977 a 43.200 de media en 1994); el sector de la construcción sólo superó ligeramente al porcentaje de población entre los años 1980 a 1989. manteniéndose hoy con el 2'65% ligeramente por debajo (al contrario que la agricultura, la generación de empleo ha sido positiva y ha pasado de 27.000 empleos en 1991 a 31.600 en 1994); el sector servicios, con una tasa del 2'06%, se encuentra muy alejado del porcentaje de la población (es el sector más generador de empleo, pasando de 116.000 en 1977 a
169.0 en 1994), y el sector industrial, que sólo alcanza el 2'04%, ocupaba en 1977 a 70.700 personas y en 1994 ha reducido a 62.900 los empleos, debido a la reconversión que se ha producido y que es necesario superar.

Evidentemente, la actual estructura sectorial, como se puede apreciar por los datos anteriores, ha demostrado su incapacidad para generar empleo en número suficiente. El sector industrial es el que en mayor medida muestra claros signos de debilidad, reafirmando la necesidad de su modernización y diversificación, sin cuya transformación es imposible pensar en una modificación sensible en la creación de empleo, porque el crecimiento del sector industrial conlleva una doble acción en la creación de empleo, la directa y a través del impulso al sector de los servicios, que además en la Región presenta importantes oportunidades en el turismo.
los transportes, el comercio, los servicios a las empresas y la subcontratación, entre otros.

Estas breves líneas no pretenden ser sino una reflexión sobre la necesidad de acometer un Plan Industrial capaz de impulsar la transformación sectorial, con

programas y actuaciones que contribuyan a la mejora de la calidad y de la competitividad. con la implementación de políticas tendentes a su consecución, porque la tozudez de los datos demuestra que continuar en la actual dirección no conllevará la creación de los puestos de trabajo que la Región necesita; además, no debemos obviar que la Región cuenta con una menor productividad y menor renta per cápita que la media nacional.

Hoy, el sector industrial se sitúa en torno al 20% de la producción total de bienes y servicios de la Región, siendo necesario que este porcentaje se aproxime hacia el 30% o cuando menos se sitúe por encima del 25% para crear un mayor número de empleos. Para ello, ha de profundizarse en la solución de las debilidades regionales, en infraestructuras de comunicaciones, gasificación, agua y telecomunicaciones, en los equipamientos empresariales y tecnológicos, en 1+D. en la disponibilidad y liberalización del suelo y en las de carácter nacional continuamente demandadas por las organizaciones empresariales, reducción de la presión fiscal y una mayor flexibilización laboral, eliminando además el impuesto que supone el actual coste de la Seguridad Social, de efectos adversos para el empleo.

El margen de maniobra, de autonomía regional, debería permitirnos llevar a cabo esa imprescindible transformación sectorial desarrollando todas las potencialidades de la Región, sus puntos fuertes, y tratando -como dicen C.K. Perhalad y Gary Harnel en su libro “Compitiendo por el futuro”- de transformar las debilidades en oportunidades, respondiendo acertadamente a la pregunta: ¿Cómo conjuntar todos los recursos de la región para crear el futuro?

La Verdad. 10 de diciembre de 1995

Arco Mediterráneo Sur

Durante los últimos años, todos los estudiosos y, fundamentalmente, su propia evolución han venido confirmando la capacidad de crecimiento y la potencialidad con la que cuenta el Arco Mediterráneo, en el que, a su vez -como reconoce el propio informe de la Unión Europea «2000+», coexisten diversas zonas de desarrollo, situándose la más dinámica en Cataluña, seguida de la de Valencia y Murcia, y de Andalucía. Dichas áreas, en esta etapa de recuperación, se están mostrando nuevamente -junto con el Valle del Ebro- como las de mayor expansión. Estas reflexiones reafirman la realidad presente y la potencialidad de un territorio -el área económica que configuran las provincias de Alicante, Murcia, Albacete y Almería- estratégicamente situado en el Arco Mediterráneo Sur y puente hacia el continente africano, que supone muy interesantes oportunidades para el establecimiento empresarial.

Dicho espacio está incluido en la red de velocidad alta del Mediterráneo, que conecta Barcelona a Valencia, Alicante y Murcia, y con el centro peninsular a través de Albacete, convertido en nudo de intermodalidad. A su vez, esta parte del Corredor Mediterráneo -a excepción de Almería- está incluida dentro de la red de transporte combinado y permitirá la conexión, a través de la citada velocidad alta y de las autopistas y autovías, con el resto de Europa; además de las potencialidades de aeropuertos internacionales como el de El Altet, San Javier y Almería, y de puertos como los de Cartagena -uno de los más importantes de la fachada mediterránea-, Alicante y Almería.

A su vez, esta zona tiene una de las principales flotas de transporte terrestre del país y en próxima ejecución plataformas de apoyo logístico, aduanas y depósitos francos como respaldo a la fuerte capacidad exportadora de las empresas que operan en este territorio centrales de producción eléctrica y acceso a energía gasística a través de Cartagena -que facilitará a través de la planta de regasificación- una red extendida por la práctica totalidad del territorio alicantino y murciano-; excelentes universidades y centros tecnológicos y de I+D.

Por otra parte, cuenta con magníficas posibilidades turísticas y de inversión en este sector, con gran parte del litoral aún por desarrollar; excelentes zonas de ocio y de recreo (campos de golf, casinos, escuelas de vela y deportes acuáticos, etcétera), clima benigno, equipamientos hosteleros y de restauración; tradición cultural apoyada en ciudades históricas, tradiciones, museos, teatros, auditorios, centro de congresos y exposiciones... gran abanico comercial y de ocio, junto a un largo

etcétera de atractivos.

Por lo que se refiere al sector industrial, se encuentra ampliamente diversificado: textil, juguetes, calzado, conservas, zumos, mueble, mármoles, electrónica, maquinaria y bienes de equipo... entre otras muchas producciones de tecnología medio-alta, a lo que habría que sumar una elevada disponibilidad de recursos humanos, especialmente jóvenes, con capacidad de adaptación a las demandas empresariales. En el sector agrario es tal vez donde se encuentra, aún hoy, uno de los condicionantes de mayor preocupación, la escasez de agua, problema que ha de ser resuelto con la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional. Sin embargo, las producciones cuentan con la mejor tecnología para el aprovechamiento de los recursos existentes y ello permite mantener una calidad de productos hortofrutícolas sobradamente conocida y un alto porcentaje del total de las exportaciones nacionales.

La construcción representa una importante actividad, tanto en el interior como en las zonas costeras, y se cuenta con una elevada especialización. A su vez, las posibilidades de crecimiento de este sector son altamente satisfactorias, dada la evolución estimada de su economía y singularmente de las expectativas que presenta el sector turístico y de servicios.

En este espacio económico se sitúan instrumentos europeos, como la Oficina de Marcas en Alicante o la próxima ubicación en Murcia de la Escuela Europea. La mayor parte de este territorio se encuentra incluida dentro de las zonas consideradas como Objetivo 1, por la Unión Europea, con subvenciones de hasta el 50 por ciento de la inversión para los proyectos que se implanten en ellas, que en Cartagena pueden alcanzar hasta el 75% del total invertido.

Paralelamente, los gobiernos de estas comunidades están articulando mecanismos impulsores de la capacidad de expansión referida, con el planeamiento y realización de nuevas infraestructuras, así como con un amplio esfuerzo en el terreno de las telecomunicaciones, las cuales se convierten en un importante activo, puesto que actualmente las distancias se miden en tiempo y no sólo en kilómetros.

Conocer esta realidad, en parte por desarrollar, aprovechar las ventajas potenciales que se derivan de la misma, las oportunidades inherentes de negocio, es absolutamente conveniente en la toma de nuevas decisiones inversoras por parte de las empresas, al igual que es una obligación intentar darlas a conocer para los que, desde alguna de las instituciones, nos hayamos comprometidos con este territorio y esperamos compartir con aquellos que quieran apostar por el futuro, servicios y apoyos.

La Verdad. 10 de diciembre de 1995
Información. 13 de febrero de 1996
Negocios. 22 de febrero de 1996

Autovía Albacete-Murcia, una absoluta prioridad

La Región de Murcia, hoy, es la consecuencia de lo acontecido a lo largo de

los tiempos, porque todo y todos contribuimos a su configuración. En estos días, releyendo algunos viejos artículos, he podido constatar cómo en ellos se advertía de los efectos negativos que podría suponer para esta tierra la falta de infraestructuras y/o el retraso en su adecuación o realización, porque en una etapa en la que aún no se había emprendido la modernización, las dificultades eran para todos; pero cuando se comienza la modernización de las infraestructuras en España vemos cómo la Autopista del Mediterráneo se queda en Alicante, retrasando diez años nuestra integración en este eje económico.

En aquellos entonces escuchamos voces autorizadas como el alcalde de Murcia, Clemente García, firme y decidida al frente de la corporación municipal, declarando persona non grata a uno de los principales opositores a su realización. Pero quizás faltó un mayor apoyo de la sociedad civil, un mayor compromiso de todas las fuerzas en la Región, para que, como una piña, hubiera levantado su voz, junto a la primera autoridad de la capital, demandando lo que en justicia y solidariamente correspondía: la continuación de la Autopista del Mediterráneo hacia Murcia y el sur de España. Parece oportuno recordar que la Región y su entorno supone más de millón y medio de habitantes, que cuenta con 250 kilómetros de extraordinarias playas y que su flota de vehículos de transporte es la cuarta de España, además de ser centro de una agricultura moderna y de una industria de gran capacidad de desarrollo.

Vimos cómo el puerto de Cartagena, uno de los principales puertos de la fachada del Mediterráneo, no se adecuaba y dejaba de contar en los nuevos ejes del transporte. Nuevamente se pierde la oportunidad y se acometen tardíamente las necesarias obras, aún no concluidas. El aeropuerto constituyó otro proyecto inconcluso que, junto al ferrocarril y la Autopista del Mediterráneo, encontraron en Alicante su prioritario objetivo, en una Región donde las comunicaciones constituyen elemento fundamental para su desarrollo, dada su situación de periferia para con España y Europa.

Y cómo se elimina de un plumazo la realización del Parque Tecnológico Regional, en una Región que padece una clara debilidad en I+D con respecto al valor añadido, el 0’67%, cuando la media española es el 1%, y según la tabla de accesibilidad y receptividad global de las regiones a las ideas e inversiones innovadoras, la Región se sitúa en la penúltima posición baja-muy baja, cuadernos CDTI septiembre 95 (en Málaga, por mucho menos, porque se iba a construir en la región otro parque y podía paralizar el suyo, su sociedad civil no se conformaba, porque sabían muy bien de las grandes ventajas que para el desarrollo de la tecnología tiene su implantación y desarrollo).

Cuando se proyectó la Autovía de Levante, ésta discurría por el eje Madrid-Ocaña-Albacete y desde esta última se abría en las tres direcciones de Valencia, Alicante y Murcia. Este trazado fue modificado, trasladándose a la N-IV. forzando el enlace hacia Albacete, y continuar el mismo esquema. La realidad hoy es que la continuidad con Alicante desde Albacete está desde hace mucho terminada y prácticamente con Valencia, cuando esta última reclama (toda la sociedad valenciana

al unísono, a una sola voz con su gobierno), y con justicia, que su comunicación natural con Madrid es la realización de la nacional IV, obra también adjudicada; mientras que la tercera pata, la conexión con Murcia, aún está pendiente de casi todo; además de que esta vía une dos territorios que en su totalidad casi alcanzan sus efectos a dos millones de habitantes.

Hoy es normal escuchar en Madrid que Murcia está más lejos que Alicante, cuando esta última se encuentra veintitantos kilómetros más alejada de la capital de España. Es hora de que toda la sociedad murciana demande, como una única voz, que esta Región necesita para poder afrontar de una vez su adecuación económica y social a la media nacional tener terminada su conexión con Madrid. Esta vital conexión no puede verse nuevamente afectada por opiniones o recortes; esta vía es el cordón umbilical de Murcia. Región que diariamente tiene que soportar estas dificultades por la falta de voluntad y compromiso del pasado y no debe seguir siendo el furgón de cola en la realización de las infraestructuras y perdiendo oportunidades para su desarrollo, a pesar de que hemos de reconocer lo mucho que se ha hecho, dado el profundo retraso en inversiones en stock de capital público.

Y esta demanda, que no sólo responde a la realidad descrita, a los perjuicios que su retraso está produciendo o a la voluntad propia de una zona con una muy importante e histórica unión con Albacete, y su trascendencia y prioridad, es ampliamente conocida por la Administración central. En un documento de trabajo denominado «criterios de programación de las actuaciones en vías de gran capacidad», se analiza la posible priorización para la ejecución de las vías de gran capacidad en España y entre ellas, evidentemente, la Autovía Albacete-Murcia.

En dicho documento, la ordenación se hace en razón de una serie de indicadores agrupados en tres criterios: territoriales, socioeconómicos y económicos. En el *criterio territorial* se consideran aquellos que reflejan la influencia de la actuación propuesta sobre el territorio, accesibilidad territorial, que mide la facilidad o dificultad de acceso al territorio, entre otros; pertenencia a grandes redes y equilibrio regional. El índice territorial oscila entre un máximo de 16 y un mínimo de I punto. La Autovía Albacete-Murcia, según este baremo, se sitúa en 11 puntos.

En el criterio *socioeconómico,* que agrupa aquellos indicadores que pretenden reflejar la necesidad de la actuación en relación al dinamismo socioeconómico de la zona a que sirve el itinerario, población de la franja, potencial turístico, renta media y la disponibilidad de otras infraestructuras de interés general en la zona (aeropuertos, puertos, ferrocarriles, etc.), la puntuación máxima es de 32 y la mínima de 6; la Autovía Albacete-Murcia, se sitúa en 27 puntos. En el *criterio económico,* se ponen de manifiesto la rentabilidad económica de la actuación, valor actualizado neto, relación coste-beneficio, período de recuperación de la inversión y tasa interna de rendimiento, el valor máximo es de 13’2% y el mínimo de -5’79%. La Autovía Albacete-Murcia se sitúa en el 5’39%.

El conocimiento de estos datos constituye la reafirmación de la trascendencia de esta obra en cualquiera de los análisis que se puedan efectuar, pero además es evidente que la propia obra tiene efectos mucho más allá, como es la puesta a

disposición del centro de España, de uno, como decíamos, de los principales puertos de la fachada del Mediterráneo, el de Cartagena, y, por otra parte, la continua presencia de los camiones murcianos para suministrar los más diversos productos a los mercados del centro de España, para lo que el tiempo de transporte se confirma como fundamental, testimonian la urgencia y la importancia que esta autovía tiene para con España, para con el interés nacional.

Esta autovía contribuirá decisivamente al desarrollo económico y social de esta gran área, que conforman Albacete y Murcia, a través del impulso a la actividad industrial, agrícola, turística y comercial. Y no debemos olvidar que actualmente el nivel de renta se encuentra muy por debajo de la media nacional y que el paro en la Región de Murcia, según los datos de la EP, es de los mayores de España, en torno al 25%; esta situación hay que cambiarla y para ello es imprescindible su realización. Es indispensable, por tanto, el mayor consenso por parte de todos los estamentos y singularmente de la sociedad civil, para conseguir que la primera decisión del Ministerio de Fomento sea sacar inmediatamente a concurso la adjudicación de la Autovía Albacete-Murcia, porque su realización constituye, en justicia, una absoluta prioridad.

La Verdad. 6 de junio de 1996

La razón de la sinrazón

Está prácticamente finalizado el desvío de Pozo Cañada, ¿primera fase de la Autovía Albacete-Murcia?, realizado éste con pasos y puentes preparados en condiciones de actuar como autovía, incluso en su anchura de pista, aunque la zona asfaltada es de un carril en cada dirección. Se ha perdido una oportunidad de oro para haber comenzado, como en infinidad de ocasiones hemos solicitado las organizaciones empresariales y las cámaras de comercio, desde Albacete hacia Murcia.

La Autovía de Levante, denominada así por servir para Valencia, Alicante y Murcia, en su origen desde Madrid, al llegar a Albacete continúa hacia Alicante y Valencia, dejando su otra pata hacia Murcia prácticamente inexistente, hasta el punto de que el nudo de enlace, más que la otra vía en que debía haberse dividido, parece una salida de menor grado y en tal sentido está hecha, pues es bastante deficiente e invita bien poco a su utilización.

El tramo entre Albacete y Pozo Cañada, de unos veinte kilómetros, y el propio desvío de esta población deberían haber conformado ese primer tramo de la Autovía Albacete-Murcia. En este recorrido prácticamente llano no existen elementos fundamentales que condicionen su realización y. por el contrario, es fundamental para la articulación de Albacete y Murcia.

Parece, por tanto, la razón de la sinrazón, que en esta edición no se haya comenzado todavía y. por otra parte, no es entendióle dado su interés y el importe a que podría ascender este primer tramo en dirección Albacete a Murcia, pero lo es en cuanto a la articulación territorial de ambas provincias, en las que. como han reiterado sus principales entes económicos y sociales y ratificado sus primeras autoridades, es vital para su desarrollo económico y social.

El borrador del informe del Moptma (ahora Ministerio de Fomento), en su análisis de criterios de programación de las actuaciones en las vías de gran capacidad. considera en cuanto al criterio territorial como prioritaria al darle 11 puntos de los 16 en que se valora este criterio, que incluye accesibilidad territorial, pertenencia a grandes redes y equilibrio regional.

En el criterio socioeconómico, en el que se considera población en franja, potencial turístico, renta media y otras infraestructuras, de un total de 32 puntos le considera 27.

Y en la ordenación resultante por el criterio de rentabilidad económica, el valor máximo obtenido en la Tasa Interna de Rendimiento, TIR, es del 13,2% y el

mínimo -5,79%, esta autovía se sitúa en el 5,39%.

En el ajuste final que el informe realiza como conclusión del trabajo, la Autovía Albacete-Murcia se sitúa en cuanto a la ordenación de las actuaciones en la fase 1 y al considerar ésta en la fase corregida, igualmente se sitúa en la fase 1, el total de kilómetros del tramo entre Venta del Olivo y Albacete es de 96 Km. y la estimación del coste total de unos 37.000 millones de pesetas.

Aprovechando, por tanto, la realización del desvío de Pozo Cañada, parece que las consideraciones anteriores reafirman la urgencia de sacar a concurso y adjudicar este tramo con carácter urgente y dar así comienzo desde Albacete hacia Murcia de esta vía, absolutamente prioritaria para ambas y también para el centro de España, origen y destino de importantes movimientos en transporte, además del propio puerto de Cartagena, como salida al mar.

La Verdad. 26 de junio de 1996

La historia interminable[7]

Sólo el agua, alimento vital para estas tierras y sus gentes, ha estado y está con más frecuencia en boca de todos los murcianos que yo, *autovíamurcialbacete;* jamás ninguna otra ha sido tan repetida y demandada, porque es cierto que esta tierra, sin mí, lo tiene muy difícil, y uno de sus activos más importantes, su puerto, más aún.

De mí, *autovíamurcialbacete,* se viene hablando años y años: no son sólo los murcianos los que me demandan y con muy justa razón, sino también y reiteradamente todos los territorios de las cuatro provincias que integran el Sureste: Albacete, Alicante, Almería y la propia Murcia, porque a todos les va en ello algo importante, muy singularmente Almería y Albacete.

Además, tengo la responsabilidad de acercar los territorios de Albacete y Murcia, históricamente unidos por lazos que, más allá de dar respuesta a una idea de división territorial, nos unen comercial, industrial, agrícola y culturalmente, siempre cerca y hoy demasiado lejos: porque yo, *autovíamurcialbacete,* aún no existo, y es que estoy muy lejana de Toledo, como la historia interminable a la que respondería por su aún inacabada realización.

Yo, *autovíamurcialbacete,* soy fundamental para que este espacio en donde se producen los principales productos hortícolas, los pueda enviar a los mercados del centro de España en el espacio de tiempo más corto y en las mejores condiciones; además, y para prestar los mejores servicios de transporte por carretera, Murcia es la cuarta provincia española en estos vehículos.

Años y años repitiendo la misma canción: el próximo año se empieza la *autovíamurcialbacete* como tercera vía de la conexión Madrid-Levante: pero hete aquí que ésta se encuentra concluida con Alicante y prácticamente terminada con Valencia, que además va a contar, como le corresponde en justicia, con la autovía directa desde Madrid, obra ya adjudicada.

Por mí, *autovíamurcialbacete,* se han realizado estudios, celebrado debates y convocado jornadas de trabajo en las que expertos ponentes han concluido y

---

[7] A través de un personaje de ficción, Marc Zenit, protagonista en sus publicaciones, Ángel Martínez, presidente del Consejo de Cámaras de la Región, narra las vicisitudes de una obra que es objeto de debate estos días, pero que, como se afirma en el artículo, ha estado y está en boca de todos los murcianos. En primera persona, la "autovíamurcialbacete" cuenta su triste no ser a lo largo del tiempo, sin perder la esperanza de que algún día llegará a convertirse en realidad.

coincidido en señalar la importancia y trascendencia de las infraestructuras corno efecto impulsor o condicionante del desarrollo, y muy singularmente, entre Murcia y Albacete hacia Madrid.

En pocas ocasiones toda la sociedad murciana, a una sola voz, ha estado tan de acuerdo y ha elevado con tanta fuerza y razón la demanda de mi construcción. Junto al Gobierno regional, consciente de la trascendencia y el coste económico y social que mi retraso está implicando para con toda la sociedad murciana y su entorno, he recibido el apoyo de colegios profesionales, sindicatos, organizaciones empresariales, cámaras de comercio, partidos políticos y Ayuntamientos, además de otros entes, así como de los medios de comunicación, empeñados todos en mi realización.

En un momento como el actual, en el que las telecomunicaciones consiguen que el mundo entero pueda denominarse aldea global, en el que uno de los aspectos definitorios para la ubicación de proyectos empresariales lo constituyen las comunicaciones, Murcia aún sigue esperándome a mí, *autovícimurcialbacete.*

Y es que esta Región sigue esperando el aeropuerto, sigue esperando el tren, sigue esperando mientras trabaja porque los murcianos aún confían en la solidaridad y la cooperación, porque están convencidos de que el Gobierno regional está plenamente comprometido con mi inmediata *-autovíamurcialbacete-* realización, porque saben que ha llegado el momento en el que la larga espera debe finalizar, pues siente demasiado sobre sus hombros el peso del tiempo. Pero, además, en la Región de Murcia se siente el apoyo de las provincias hermanas y de sus dirigentes. El Gobierno regional, consciente de su justa e histórica demanda, busca afanoso aquellas fórmulas que puedan permitir mi inmediata realización y sabe que cuenta con el respaldo financiero si ello fuera necesario; pero, además, sabe que el Gobierno de España conoce de esta deuda histórica y de la necesidad y trascendencia de su realización para el futuro económico y social de la Región.

Unicamente a través del incremento de la actividad económica, del número de empresas y de puestos de trabajo podrá responderse a la demanda de empleo, pues, según la Encuesta de Población Activa, nuestra tasa de paro es la más alta de España y en ésta tiene mucho que decir la mejora de las comunicaciones.

La Opinión. 28 de junio de 1996

Invertir en futuro

La principal preocupación que se cierne sobre la economía regional viene constituida por el problema básico del agua, seguido por la demanda de la construcción de infraestructuras de comunicaciones, necesidades básicas para el futuro de la Región. Hechas estas prioritarias afirmaciones, es indudable que la evolución de la economía regional plantea importantes debilidades que están condicionando seriamente el presente y pueden dar al traste con la reactivación económica necesaria para que la renta regional por habitante alcance, cuando menos, la media nacional. La memoria del Consejo Económico y Social del año 1995 manifiesta en sus consideraciones que "...la industria regional muestra una estructura productiva muy concentrada en actividades de demanda débil, intensivas en el uso de mano de obra y con bajo nivel tecnológico", y añade: "Para promover el desarrollo sostenido de la industria murciana y acrecentar su participación en la economía murciana e industria española, es necesaria la diversificación de esa estructura industrial hacia producciones de demanda media y fuerte que incorporen mayor valor añadido a través de la innovación tecnológica y la calidad".

Criterio que también se refleja en el informe elaborado por el Gobierno regional con motivo de la revisión del Plan de Reactivación Económica (PRE), manifestando que las producciones de demanda fuerte representaban sólo el 7,03% del VAB en 1992, según la Encuesta Industrial del 1NE, y que habían perdido más de tres puntos desde 1985, así como las producciones de demanda débil constituyen el 43,52%, cifra que evidencia una clara debilidad industrial.

El estudio "Estrategias para el desarrollo de la Región de Murcia", realizado por encargo del Consejo Económico y Social, bajo la dirección de los profesores Calvo Flores y Buendía Azorín, afirma que, dada la escasa inversión en I+D en la Región, se hace urgente acometer aquellas acciones tendentes a contribuir a una mayor inversión y desarrollo de la investigación aplicada y de la innovación a través de un mayor compromiso y esfuerzo económico de empresas e instituciones, rentabilizando e impulsando una mayor cooperación y aprovechamiento de los centros existentes, a la vez que impulsando el Centro Tecnológico del Metal y el Parque Tecnológico Regional como centro base y de coordinación de los centros tecnológicos.

Al conocerse los datos de 1995, se constata que la industria regional ha consolidado su ciclo expansivo, pero con un crecimiento menor que en 1994 e

inferior a la media nacional, y a la vez más débil que en las regiones de su entorno mediterráneo, planteando serias dudas en cuanto a la capacidad competitiva de la Región en el sector industrial como consecuencia, entre otros, de esa debilidad tecnológica y de la necesidad de llevar a cabo las actuaciones necesarias que permitan un claro impulso al sector agroalimentario, singularmente en la industria conservera y la metalmecánica, a la vez que una mayor diversificación y especialización industrial.

Reafirmando, en definitiva, la necesidad de la puesta en marcha de un Plan Industrial capaz de impulsar decididamente la consolidación de las producciones endógenas, que constituyen el elemento básico de nuestro sector industrial, porque no debemos olvidar que el primer sector industrial de la Región lo constituye la industria agroalimentaria, que además produce unos importantes efectos de arrastre en la mayoría de los sectores económicos de la Región, maquinaria, envases, metalgráfica, etc.; en los servicios (comercio y transporte, entre otros), de efectos fundamentales en la economía regional y en la propia agricultura de la que nuestras conservas y zumos constituyen un claro exponente.

Un Plan Industrial que, como viene demandando desde hace años la FREMM, se conforme como el motor que articule el conjunto de medidas dirigidas a la ampliación de nuestra oferta industrial, a la vez que la flexibilización de su estructura productiva, que recoja las acciones y medios que permitan una mayor capacidad innovadora e impulsen una mayor inversión en I+D; en definitiva, a invertir en futuro.

El VAB industrial en la Región, que asciende a 214.633 millones de pesetas, representa el 1.82% del total nacional, que es de 11.817.788 millones. El sector metalmecánico regional, con 35.510 millones, supone el 1% del total nacional, que asciende a 3.568.147 millones; cifras todas ellas elocuentes y que muestran el peso de nuestra industria en el contexto nacional, muy alejado del porcentaje de población, que representa el 2,7%. En la "Estructura del VAB y empleo", de 1992, el primer sector industrial de la Región lo constituye el formado por los alimentos, bebidas y tabaco con el 28,7% del VAB; el de metalmecánica es el segundo sector industrial, si no se incluye la energía, y está integrado por fabricación de productos metálicos, material de transporte, maquinaria o equipos, producción y primera transformación de metales y material eléctrico y electrónica.

En cuanto a la participación del sector de metalmecánica, a nivel regional representa el 16.54% del VAB. el 18.78% del empleo y el 7,85% de las exportaciones; a nivel nacional, estos porcentajes son, respectivamente, del 30.19%, 33,78% y 57,46%, y su simple comparación pone en evidencia la necesidad de modificar esta situación poniendo en marcha las medidas necesarias.

Los recientes acuerdos entre los agentes económicos y sociales con el Gobierno regional, relativos a empleo y la formación, así como la adecuación del Plan de Reactivación Económica en el que se establece el compromiso de poner en marcha un Plan Industrial, conforman una apuesta decisiva para transformar la economía regional y -recogiendo las palabras del presidente Valcárcel- "un

compromiso del que debe demandarse su estricto cumplimiento".

Constituye todo un reto, el indudable esfuerzo realizado por las partes firmantes, en que cada una ha debido renunciar a determinadas posiciones en razón a alcanzar el acuerdo que tiene como objetivo y compromiso el desarrollo económico y social que permitirá llevar a cabo las inversiones precisas para la creación de un espacio económico, dinámico, innovador y creativo capaz de mejorar la capacidad productiva y su realidad exportadora agrícola e industrial.

Porque de todos es sabido que. de no invertir decididamente en el futuro, las posibilidades reales de superar la media nacional en la renta por habitante se alejarían muy posiblemente de manera indefinida, ya que a estas alturas parece claro que sin un sector industrial fuerte es imposible el desarrollo económico y social; de ahí la importancia y trascendencia del compromiso.

Diario 16. 22 de julio de 1996

Los frutos de la cooperación

En las últimas semanas hemos tenido la oportunidad de constatar la amplia coincidencia y el compromiso en la defensa de los intereses comunes de la actividad empresarial. Las veintidós cámaras de comercio del centro de España, reunidas hace unas fechas en Albacete, aprobaban por unanimidad un documento en el que se solicitaba del Gobierno de la nación la urgente realización de la Autovía Albacete-Murcia y la inclusión de la velocidad alta y su realización entre ambas ciudades. Igualmente, el Consorcio para la Promoción Socioeconómica del Arco Mediterráneo Sur, integrado por las organizaciones y cámaras de comercio de las provincias de Albacete, Alicante, Almería y Murcia, volvían a refirmar dicho compromiso.

En pocas ocasiones, en la dilatada historia del asociacionismo y corporativismo empresarial, representado por las organizaciones de empresarios y las cámaras de comercio, se había dado tal nivel de acercamiento y cooperación en la defensa e impulso a la conformación de un marco adecuado para el desarrollo de la actividad económica.

Dentro del estricto marco de la Región de Murcia, esta relación de mutuo acercamiento y compromiso de cara a la empresa queda sin duda representado por las actuaciones que CROEM. CECLOR y COEC, junto a las cámaras de Cartagena, Lorca y Murcia, han sabido acometer en muy diversas materias.

Dicha relación, con ser lo más natural por tratarse de dos tipos de institución, las primeras de carácter privado y las cámaras de derecho público, que se complementan en sus funciones, no ha sido en otras épocas -ni lo es en otras comunidades- lo más frecuente.

Porque no hay nada más práctico ni rentable para la empresa que el poder contar con estos valiosos instrumentos específicos al servicio de sus distintos intereses. que actúen de manera coordinada, sabiendo aprovechar al máximo las ventajas que se desprenden de las numerosas acciones que pueden ser acometidas conjuntamente.

Como decíamos, este es el caso que se da también en el Consorcio para la Promoción Socioeconómica del Arco Mediterráneo Sur, que integran las organizaciones empresariales y cámaras de comercio de Alicante, Almería y Albacete y Murcia, unidas en la búsqueda de soluciones y propuestas de futuro en el apoyo y desarrollo empresarial y territorial, social y económico, por ellas presentado; en definitiva, juntos en el firme compromiso de apoyar el desarrollo económico de este

espacio y sus propias potencialidades.

Este consorcio, que acaba de cumplir su segundo año de vigencia, ha sabido descubrir las prioridades comunes para el desarrollo del territorio enmarcado en el sudeste peninsular, demanda una mayor vertebración y articulación territorial a través de las infraestructuras básicas de transporte, agua, gasificación, capaz de impulsar con fuerza los sectores de mayor potencialidad, tanto turística como comercial, industrial y agrícola.

El territorio se conforma como un elemento competitivo y diferenciador capaz de ofrecer nuevos alicientes a la inversión productiva y no meramente en el soporte de los asentamientos económicos y poblacionales en uno de los espacios de mayor capacidad para el desarrollo económico de todo el Arco Mediterráneo europeo y que se constituye en la cabeza de puente más importante con el Norte de Africa.

Para el descubrimiento de esta realidad en toda su dimensión, para conocer todas las razones de la evolución económica de estas provincias en los últimos años, sus puntos fuertes y sus debilidades, y en base a ello organizar una estrategia de crecimiento plasmada en acciones concretas, los gabinetes de estudios de las organizaciones empresariales y cámaras del consorcio han trabajado intensamente en el ultimo año, elaborando un informe de excepcional valía que no hubiera podido existir sin ese marco de cooperación mutua y de compromiso con el desarrollo empresarial y económico de la zona y que servirá como primer paso en ese necesario relanzamiento económico y social de este territorio.

Por este motivo creo sinceramente que la ya propia existencia del Consorcio del Arco Mediterráneo Sur, en base a un quehacer común, es y debe ser un motivo de satisfacción para las provincias que lo integran, desde el compromiso de apoyo e impulso al crecimiento económico y social.

Diario 16. 28 de julio de 1996

Autovía Albacete-Murcia: rentabilidad privada y pública

Recientemente, diversas constructoras han presentado un documento al Gobierno de España en el cual se recogen distintas propuestas para acometer las principales obras de infraestructura en materia de autovías que quedan pendientes en nuestro país.

En este informe se realiza una clasificación de las citadas autovías en función de tres categorías distintas: las que precisan de un porcentaje de ayudas públicas superior al 40% del coste total, para ser acometidas por la iniciativa privada; las que, siendo más rentables que las anteriores, requieren unas ayudas de hasta el 40% del coste, y las que, dada su enorme rentabilidad, el sector privado está dispuesto a financiar sin ningún tipo de ayudas públicas.

Obviamente, dicha propuesta ha sido transmitida al Gobierno con miras al establecimiento de algún tipo de canon de utilización, que debería ser cubierto por los usuarios o por la propia Administración, en la fórmula que se conoce como peaje en sombra.

Pero, en cualquier caso, lo que esta propuesta, que nace de la iniciativa privada, de la búsqueda de los rendimientos empresariales, pone de manifiesto es que la autovía entre Murcia y Albacete queda incluida en la tercera categoría enumerada, es decir, en aquellas obras que por su elevada rentabilidad económica, en base a la densidad diaria de vehículos que la transitan, se convierten en un verdadero "negocio" para el capital privado.

La consiguiente pregunta sería por qué lo que es negocio para lo privado no lo es para lo público, que, sin embargo debe, por definición, tener en cuenta no sólo la rentabilidad económica, sino también la social, siendo ésta tan elevada o más que aquélla.

Un diario económico de tirada nacional publicaba hace pocas fechas que la finalización de la autovía de Valencia supondrá unos beneficios de 4.600 millones de pesetas al año, como consecuencia del ahorro de tiempo y la disminución de accidentes en el trazado. Bien es cierto que Valencia es la tercera capital de España en importancia, pero no lo es menos que el mismo lugar ocupa la Región de Murcia en cuanto a flota de transporte terrestre de mercancías y que la Autovía Albacete-Murcia no es sólo importante para esta Región, sino para el conjunto del sureste geográfico peninsular.

Dada esta realidad, de todo punto de vista incuestionable, cabría interrogarse acerca del coste que está teniendo el retraso en la finalización de la autovía con

Albacete, pendiente tan sólo de la adjudicación de los últimos 96 kilómetros, dentro de los cuales una parte del trazado -la comprendida por el desvío de Pozo Cañada- ya está preparada para albergar este tipo de obra; qué coste supone para las miles de empresas que diariamente circulan hacia los mercados del centro de España no disponer de una autovía que nos acerque en el tiempo a estos destinos; cuál es la repercusión económica que su retraso está conllevando para el desarrollo del puerto más importante del centro y sureste peninsular, el de Cartagena; cuántos miles de millones se están perdiendo por el alejamiento artificial de la Región, menos accesible para el turismo y menos atractiva para la instalación de nuevos proyectos inversores, de nuevas empresas.

La respuesta a estos interrogantes no viene sino a confirmar la necesidad de que urgentemente sea acometida la construcción de esta autovía, tal y como ha solicitado al Gobierno el Consejo de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación del Centro de España, y más recientemente, en su reunión mantenida en Albacete, el Consorcio para la Promoción Socioeconómica del Arco Mediterráneo Sur, integrado por las cámaras y organizaciones empresariales de Albacete, Alicante, Almería y de la Región de Murcia.

Esta autovía, junto al tren de velocidad alta en el eje Albacete-Murcia, sin duda han de propiciar un impulso decisivo a la economía de la zona, cuyo potencial de crecimiento está sobradamente demostrado y constrastado estadísticamente, tanto en el valor añadido de sus producciones como en el peso específico de sus exportaciones.

Estas reflexiones nos llevan a preguntarnos, por tanto: "¿Por qué esta autovía no es ya una realidad?", y a reiterar razonadamente su inmediata ejecución por parte del Ministerio de Fomento, porque no es posible ni económica ni socialmente mantener la actual situación de periferia real, por falta de comunicaciones de este territorio en su conexión con el centro de España.

Diario 16. 4 de agosto de 1996

En el Arco Mediterráneo

La constitución, por parte de las cámaras de comercio y las organizaciones empresariales de Alicante, Albacete, Almería y de la Región de Murcia del Consorcio para la Promoción Socioeconómica del Arco Mediterráneo sur y los trabajos que vienen siendo desarrollados por el mismo, han contribuido de manera significativa al redescubrimiento de las posibilidades y potencialidades que alberga esta gran zona, cuyos territorios se encuentran vinculados por una serie de necesidades comunes.

Entre ellas, tal vez sea la vertebración del territorio a través de infraestructuras de comunicaciones la que constituye la máxima prioridad, dada su incidencia en el conjunto de las actividades económicas, en sus producciones agrícolas e industriales, en su dinámica exportadora y singularmente en su capacidad y potencialidad en el sector turístico, así como la conjunción de esfuerzos en impulsar sus complementariedades.

Esta afirmación parte del hecho constatado de que el territorio se conforma, cada día más, como un elemento competitivo y diferenciado, capaz de ofrecer nuevos alicientes a la inversión productiva, y no meramente en el soporte de asentamientos poblacionales y económicos. Las oportunidades para el crecimiento de esta área del Arco Mediterráneo han de buscarse, por este motivo y en primer lugar, en las ventajas que ofrece su situación geográfica, su climatología y su capacidad para convertirse en el puente entre el Norte de Africa y el resto de Europa.

Junto a estas ventajas que emanan directamente del territorio, la existencia de plataformas logísticas e infraestructuras de comunicaciones terrestres, con su capacidad para el transporte y portuarias, singularmente el aeropuerto internacional de El Altet, el puerto de Cartagena, junto al resto de puertos y aeropuertos, los centros de formación, de investigación y desarrollo y las universidades, etc., ayudan a configurar un marco propicio para la puesta en marcha de nuevos proyectos inversores.

Sin embargo, el peso específico que las comunicaciones tienen en el conjunto de las variables que son analizadas para la ubicación de nuevas empresas es tan significativo, que una deficiencia en los ejes fundamentales para el transporte puede desdibujar el mapa de asentamientos económicos.

A todo el Arco Mediterráneo Sur, y singularmente para las provincias de Albacete, Almería, Murcia y la Vega Baja de Alicante, el eje que viene represénta**los**

do por la autovía desde Murcia hacia el centro de España, a través de Albacete, de la que sólo quedan pendientes de licitación 96 Km., todos ellos en esta última provincia, es evidentemente fundamental y condicionante para impulsar el desarrollo económico y social.

Un reciente informe encargado por la Cámara Oficial de Comercio. Industria y Navegación de Murcia a la Consultora Marcial Echenique y Compañía, S.A. (MECSA), resalta que la mejora de la citada conexión es una necesidad imprescindible "por razones de igualdad, no discriminación y desarrollo regional", apoyando esta afirmación en distintos argumentos y singularmente en el turismo.

En primer lugar, y desde la perspectiva de la Región de Murcia, se da la circunstancia de que casi el 50% de los turistas provienen de Madrid; de ellos, el 98% se desplazan por carretera a través de la N-301. Además, un tercio de los intercambios comerciales de Murcia circula por esta carretera. Estos datos, medidos en intensidad media diaria de vehículos a través de la estación E-192 Venta del Olivo, elevan la cifra a cerca de 8.500 vehículos/día, de los cuales un 19% son pesados provinientes de Almería, Murcia y parte de Alicante; en cuanto a la intensidad máxima diaria, la misma alcanzó 18.997 vehículos en 1993, dándose igualmente la circunstancia de que durante 64 días se superaron los 10.000 vehículos/día.

Económicamente, la construcción de esta autovía generaría tan sólo en la Región de Murcia, en el sector turístico, un valor añadido de 2.037 millones de pesetas anuales, por lo cual si consideráramos exclusivamente su repercusión en este sector, la amortización de esta obra se realizaría en un plazo inferior a 10 años, y ello sin considerar sus efectos altamente positivos para Almería, la Vega Baja de Alicante y la propia Albacete en su doble perspectiva, de centro modal de transportes y del impulso que para sus territorios, como en el caso de Hellín. etc., conlleva.

La interrelación económica, anteriormente señalada, de la Región de Murcia con las provincias de Alicante, Albacete y Almería, y el beneficio común de todas ellas respecto a este eje de comunicaciones, hacen posible que el plazo re- ferenciado se reduzca notablemente.

La situación de nudo de comunicaciones que debe conformar Albacete, en carreteras y ferrocarril, su acercamiento a la costa y su integración en el Arco Mediterráneo Sur. lo que le permitirá un mayor desarrollo industrial, reafirman la transcendencia y la urgencia de la realización de la Autovía Albacete-Murcia, que constituye una prioridad incuestionable y su finalización completa debe concluir antes de finalizar 1998, porque sufrir una nueva demora la convertiría en un serio impedimento para el crecimiento económico de este territorio y de sus sectores de actividad empresarial.

Por otra parte, la excelente oportunidad que supone hacia el futuro la realidad territorial de Alicante, Almería y Murcia, con una importantísima zona de costa, conjuntos turísticos y de ocio, situación y clima, o su propia realidad como puente de conexión de Europa y el Norte de Africa, la creciente diversificación

en producciones agrícolas e industriales y la propia capacidad internacional del aeropuerto de El Altet y nodal de Albacete, son elementos definitorios para el desarrollo industrial, turístico, comercial y, en definitiva, del desarrollo económico y social del Arco Mediterráneo Sur, de estas cuatro provincias, por lo que la suma de los esfuerzos y el compromiso de trabajar juntos en lo que nos une es cada día más ventajoso para nuestros territorios y nuestras gentes.

La Tribuna. 5 de septiembre de 1996

Autovía Alicante-Cartagena

El Corredor del Mediterráneo, conformado por la A-7. discurre paralelo a la costa desde Barcelona hasta Alicante, donde se separa el mar para volver a recuperarlo en Vera (Almería), dejando sin autovía el tramo comprendido entre Alicante, Santa Pola. Torrevieja, Cartagena. Mazarrón, Aguilas y Vera. Esta ausencia de vía rápida no sólo rompe la continuidad del corredor, sino que ha supuesto y supone en manera creciente un importante elemento negativo en el desarrollo de este espacio económico y uno de los de mayores posibilidades turísticas e industriales del Arco Mediterráneo.

En este espacio económico se conforman áreas de fundamental trascendencia y flujos turísticos, a la vez que agrícolas y de potencialidad industrial. Este litoral costero, con dos aeropuertos, campos de golf y espacios de ocio para desarrollar. cuenta además con uno de los puertos más importantes del Mediterráneo, el puerto de Cartagena, que en estos días hacía pública la inmediata puesta en marcha de una línea regular de transporte con Argelia, abriendo importantes oportunidades en el desarrollo del comercio con el Norte de África, además de su compromiso por iniciar el transporte de pasajeros junto a otras líneas y destinos transoceánicos y el impulso al transporte del container.

Pero, además de esta ruptura en la continuidad con la costa del Corredor Mediterráneo, esta importante vía, basada en la N-332, se encuentra colapsada y con evidentes riesgos para la circulación, pues se originan interminables embotellamientos y dificultades en su tráfico, singularmente en verano por el elevado número de vehículos que la utilizan, tanto por la importancia de los municipios que atraviesa como por su realidad y potencialidad turística, agrícola e industrial.

Es por ello que no podemos entender ni compartir los continuos vaivenes que se producen por parte del Ministerio de Fomento y del anterior MOPTMA, porque nadie puede dudar a estas alturas que la prolongación de la A-7 desde Alicante. por Santa Pola. Torrevieja. Cartagena y Vera, recuperando el trazado por la costa del Corredor Mediterráneo (único tramo en que éste se separa de la costa), es imprescindible para la actual situación de tráfico y muy singularmente para impulsar el desarrollo de este espacio económico.

Creemos que a estas alturas, tras tantos análisis, estudios económicos y promesas, no es posible seguir en esta situación de espera, sino que es imprescindible encargar el proyecto de autovía en su primer tramo como continuidad de la A-7 desde Alicante a Cartagena y proceder a su inmediata adjudicación y realización y

paralelamente encargar y llevar a cabo la primera de las calzadas desde Cartagena a Vera, para que la oportunidad de circulación por la costa y el impulso a esta zona sea ya una realidad y no una espera más; en definitiva, hacer realidad una obra imprescindible y que en ningún caso debería encontrarse aún sin concluir.

Son razones la solidaridad, el retraso económico y social, la falta de articulación territorial, por una parte, o la falta de aprovechamiento por esta debilidad de importantes inversiones en infraestructuras básicas como es el puerto de Cartagena, que precisan de un mayor impulso, que, junto a otras muchas, creemos las hay sobradas para continuar de una vez el Corredor Mediterráneo, que nunca debió detenerse en Alicante, sino seguir por toda la costa hasta llegar a Vera e integrarse en su continuidad hacia Cádiz por la costa.

La Región de Murcia se sitúa en renta per cápita en el puesto número quince de las diecisiete comunidades; en el número de parados, según la Encuesta de Población Activa, tiene una de las tasas de paro más altas de España; en nivel de desarrollo se encuentra igualmente por debajo de la media nacional; ha padecido, y aún sigue padeciendo, la dureza de la crisis industrial.

Ante esta situación, la Región está considerada como Objetivo 1 por la Unión Europea, lo que le permite disponer de recursos extraordinarios para su modernización, fundamentalmente en infraestructuras, para reducir su situación de periferia, al poder contar con fondos europeos, tanto en el FEDER como de cohesión, que son los que evidentemente demandamos para finalizar un proceso de equipamiento vital para salir de la situación actual, compromisos todos recogidos en el Plan de Reactivación de la Región y el Plan Especial de Cartagena.

Por contra, la Región de Murcia cuenta con ventajas comparativas muy importantes: la existencia de un sector agroalimentario de gran peso, un potencial turístico de envergadura y amplias posibilidades de desarrollo en la industria y la agricultura especializadas, sin olvidar el puerto de Cartagena, elemento principal en las denominadas redes transeuropeas de transporte, así como las autovías y el ferrocarril, y de importante influencia en el área del sureste y con el centro de España.

Estas realidades contrapuestas necesitan del impulso de la Administración central, singularmente de la realización de infraestructuras pendientes en la Región que, aun reconociendo el amplio esfuerzo realizado en los últimos años, no puede negarse su débil situación en cuanto a la zona costera y su conexión con el centro de España, situación que ha causado graves, muy graves efectos en el retraso de una economía cuya capacidad de crecimiento nadie ha puesto en duda desde los años setenta, pero que por falta de equipamientos e infraestructuras de comunicaciones y tecnologías se encuentra hoy en una situación en que aún debe continuar dependiendo en demasía de los recursos del Estado para paliar su falta de desarrollo y generación de riqueza.

Es demanda unánime de la sociedad murciana la realización de la Autovía Alicante-Cartagena, partiendo su eje en la A-7 y la N-332, y su prolongación por ésta hasta Vera, recuperando así el trazado costero del Corredor Mediterráneo,

impulsando zonas de amplísima capacidad de desarrollo económico y social cuyos efectos redundarán positivamente en todos: son razones todas ellas sobradas para su inmediata realización, de fundamental importancia y trascendencia más allá del propio territorio al que dará servicio en primer término.

La Verdad. 7 *de diciembre de 1996*

La velocidad alta y el pantano de Camarillas

Sin duda. España está atravesando por unos momentos fundamentales y estratégicos de cara al futuro inmediato. Son numerosas las actuaciones que se están llevando a cabo y que van a configurar la fisonomía socioeconómica de nuestro país y el grado de actividad empresarial en el primer tercio del ya inminente siglo XXI.

Privatizaciones, reforma laboral, nuevas tecnologías...; todo ello se encuadra en el difícil reto de la convergencia y de la unificación de las monedas nacionales para aquellos países que cumplan los criterios establecidos en Maastricht.

Pero además de estas actuaciones, la convergencia social y económica precisa de un acercamiento de las regiones periféricas al objeto de que éstas no se vean separadas de los ejes de desarrollo.

En este capítulo, las inversiones en infraestructuras son, desde todo punto de vista, básicas. Algunos pasos se han dado permitiendo la entrada de capital privado en la construcción de autopistas e incluso de ferrocarril (ya se ha autorizado la primera línea privada). Estas inversiones permitirán un relanzamiento de la actividad empresarial, tanto en su ejecución como en el aprovechamiento que de estas infraestructuras hagan los potenciales usuarios.

No obstante, todavía queda un amplio margen que depende en exclusiva de la apuesta que realice el Gobierno central ante Bruselas y que ha de servir para la definición de las redes transeuropeas, significativamente en transporte ferroviario.

El mapa actual dibuja para la fachada levantina un eje que circula a lo largo del Corredor Mediterráneo hasta Murcia y que está contemplado en velocidad alta (220 Km/h). La conexión del centro de España con el Arco Mediterráneo tiene por el momento dos líneas básicas: la primera en alta velocidad desde Madrid hasta Barcelona y la segunda en velocidad alta desde Madrid hasta Valencia y Alicante, pasando previsiblemente por Albacete, que se convertiría en un nudo lo- gístico de enorme importancia.

Sin embargo, la conexión hacia la Comunidad Autónoma de Murcia, es decir, el cierre del eje en velocidad alta del Mediterráneo con el centro peninsular, adolece de una grave deficiencia en la actualidad. Para esta línea se han previsto inversiones millonadas que sólo traerán como resultado la adaptación del trazado actual a una velocidad convencional mejorada, que difícilmente será competitiva, ya que no superará los 160 Km/h.

Esta situación, de mantenerse, orientaría peligrosamente los flujos económicos hacia otras provincias, desequilibrando el potencial de crecimiento y restando posibilidades a elementos tan necesarios para el desarrollo como el puerto de Cartagena.

Además, es preciso reseñar que Murcia ofrece una de las mejores posibilidades expansivas del sector servicios, a través del turismo, ya que no han sido sobreexplotadas sus condiciones naturales y se pueden implantar proyectos de calidad en la práctica totalidad de los 250 kilómetros de costa que tiene la Región Murciana.

La diferencia entre la opción del Plan Director de Infraestructuras y la deseable. con una línea de velocidad alta entre Albacete y Murcia, es perfectamente asumible desde el punto de vista económico, tal y como demuestran los datos de un estudio de viabilidad encargado a estos efectos por la Cámara de Comercio de Murcia y la Consejería de Obras Públicas de esta Comunidad Autónoma a MECSA, consultora nacional especializada en infraestructuras.

Según este informe, el período de retorno excluyendo la inversión evitada, que asciende a más de 17.000 millones de pesetas, sería tan sólo de 23 años. Al tiempo, la cuota de mercado del tren de velocidad alta pasaría del 13% al 36%, con una estimación de 960.000 viajes, casi el doble de la situación que resultaría de aplicar lo previsto en el PDI y prácticamente el triple de la situación actual.

Los tiempos de recorrido se verían doblemente beneficiados, ya que el nuevo trazado haría pasar la distancia de 181 kilómetros de la actual vía con Albacete a tan sólo 136,5 kilómetros, con lo que el trayecto Madrid-Murcia quedaría reducido a dos horas y veinte minutos y en dos horas cuarenta y cinco minutos hasta Cartagena.

Esta es una alternativa realmente interesante, considerando que en la actualidad hay que recorrer treinta minutos en coche para llegar al aeropuerto de Alicante-Murcia, en El Altet, o al aeropuerto de San Javier, con lo que el ferrocarril se convertiría en un sustituto idóneo para desplazamientos de un día.

Pero si estas consideraciones y el propio impacto económico de la obra no fueran de por sí suficientes, el nuevo trazado para la implantación del ferrocarril tiene también una repercusión hídrica.

La línea actual transcurre en su trayecto por las inmediaciones del pantano de Camarillas, una obra que fue concebida para prevenir avenidas y que tiene una capacidad de 30 Hm\ Por este motivo son numerosas las ocasiones en las que Camarillas se ve obligado a levantar sus compuertas, ya que su finalidad actual no es la del abastecimiento, sino la de la regulación del caudal cuando se producen fuertes precipitaciones.

Sin embargo, la capacidad potencial de este pantano, de no estar limitado por la línea de ferrocarril, sería de 300 Hm[!]. La alternativa de la velocidad alta, de esta forma ofrece a su vez un serio aliciente medioambiental, que se suma a las ventajas enunciadas.

La Opinión. 5 de marzo de 1997

Cooperación necesaria'

Siendo evidente el esfuerzo que se está realizando para alcanzar la convergencia nominal, también es preciso el compromiso de toda la sociedad española, cuyo más alto liderazgo y responsabilidad ostenta el Gobierno de España, que está haciendo cuanto es posible para su consecución, tanto a nivel presupuestario como fundamentalmente en la eliminación de intervencionismos.

Este esfuerzo necesita además de las comunidades autónomas y de los municipios, cumpliendo los límites establecidos para el déficit público y alcanzando una mayor eficiencia para impulsar la inversión, con el fin de reducir las debilidades estructurales y las diferencias existentes.

Las medidas adoptadas o anticipadas por el Gobierno son un decisivo paso para alcanzar en 1999 la moneda única. Las reformas fiscales llevadas a cabo, anunciadas o en estudio, aventuran un marco más adecuado a la estructura productiva nacional, aunque es evidente que para fomentar la actividad económica se ha de seguir profundizando en la consecución de un marco favorable para nuevos proyectos empresariales, endógenos y exógenos.

Es imprescindible contar con un marco laboral que, cuando menos, se sitúe en la media de nuestros principales competidores europeos, única vía para activar la inversión interior y exterior en nuestro país y crear nuevos empleos que respondan adecuadamente a la creciente demanda de trabajo de una población deseosa de encontrar un empleo y necesitada de reforzar su confianza e incrementar el consumo.

Resulta evidente que determinadas regiones no han conseguido hacer realidad el alto potencial que estudios y situación le anticipaban, y cabría preguntarse por qué no han conseguido alcanzar los niveles de empleo y renta que respondieran a esas expectativas, manteniendo incluso posiciones de renta inferiores a la media nacional.

Y ello no puede entenderse en regiones como la de Murcia, con una amplísima potencialidad e historia tanto en la industria como en la agricultura, donde [8] el aprovechamiento de un litro de agua supera todo lo imaginable; con una agricultura que bien debería ser denominada *industria de la agricultura;* con un potencial turístico que cuenta con 252 kilómetros de costa, o cultural, con el teatro romano en

[8] El autor relata los déficits que cree sigue sufriendo esta Región: agua, ausencia de un aeropuerto civil, terminación de la autovía con Albacete y falta de un ferrocarril con Madrid que no tenga "trazado decimonónico". Señala que la convergencia con Europa no podrá alcanzarse hasta que se consolide la convergencia en el territorio nacional, que Murcia no podrá conseguir sin salvar dichas dificultades.

Cartagena y tantos y tan importantes edificios como la catedral de Murcia. Cuenta, además, con uno de los puertos de más historia y potencialidad de la fachada del Mediterráneo; una Universidad prestigiada por la que han pasado importantes profesores; tierra de políticos, historiadores e inventores célebres; pueblo y tierra plenamente comprometidos con el futuro; tierra de emprendedores incansables al desaliento que han llevado sus frutas, conservas y máquinas a todos los rincones del mundo.

La Región, que ha padecido fundamentales olvidos, sigue sintiendo que estas potencialidades, tantas y tantas veces anticipadas, no se hacen realidad, y ello porque persisten sus déficits básicos sin resolver:

a) El agua, motor fundamental de una agricultura de primor, que con la puesta en marcha del Trasvase Tajo-Segura comenzó a remontar el viejo lastre de la sequía, aún se encuentra pendiente de su definitiva solución en espera del Plan Hidrológico Nacional para garantizar su reparto y utilización solidaria.

b) La Región no cuenta con un aeropuerto civil y se ve obligada a utilizar como suyo el aeropuerto de El Altet. Esta situación, cuando menos, debería complementarse denominando dicho aeropuerto *Alicante y Murcia*, como tantas veces se ha demandado desde el mundo empresarial, y acercándolo a ésta mediante la realización de una terminal ferroviaria, acabando así con los problemas que se vienen suscitando entre los profesionales del autotaxi para la libre recogida de viajeros.

c) La falta de la terminación de la autovía con Albacete, parte fundamental para la conexión con Madrid, ha supuesto importantes y definitivas dificultades para el puerto de Cartagena en su potencialidad con el centro, a la vez que ha obstaculizado las oportunidades turísticas de este territorio y encarecido su transporte.

d) La falta de un ferrocarril con Madrid es una gravísima penalización que no puede continuar: el actual, de vía única, tiene un trazado decimonónico. El proyecto planteado por el Gobierno regional para implantar la velocidad alta (200/220 Km/h), con doble vía electrificada, reduce el tiempo con Madrid en más del cincuenta por ciento, pasando el trayecto a dos horas con veinte minutos, y con una estimación para el año 2006 de un millón de viajes.

La convergencia real con Europa no podrá alcanzarse plenamente hasta que la convergencia real se consolide en el territorio nacional. Por ello, y existiendo como existen excelentes oportunidades para el desarrollo económico y social en la Región de Murcia que ayudará notablemente al crecimiento de la economía nacional y singularmente para responder al medio millón de personas de población activa en el año 2006: actualmente, los ocupados son 315.000 y hay que encontrar trabajo para 185.000 personas o esta Región, a pesar de su potencialidad, tendrá una de las tasas de paro más altas de España, de gente bien pre

parada, y Murcia se convertirá de nuevo e inevitablemente en una Región de emigrantes.

Los pasos dados en los últimos meses anticipan una nueva realidad que es necesario reafirmar anticipando y ampliando los proyectos existentes y externalizando las fechas y plazos para la realización de las infraestructuras pendientes, dentro de los márgenes que permitan hoy a las empresas considerar la Región de Murcia como inversión rentable, porque sólo desde la realización de estas obras y su inminente terminación se podrá incentivar y consolidar el camino iniciado para poder desarrollar todo su potencial de riqueza.

La Opinión. 18 de marzo de 1997

Europa ya diseñó el AVE para la Región[1]

Desde 1989, la entonces Comunidad Económica Europea y hoy UE viene proponiendo la comunicación ferroviaria entre la Región y el centro de la península mediante el tren de alta velocidad (AVE). Así consta en diversos documentos aprobados sucesivamente desde 1991, tanto por la Comisión Europea como por el Comité de las Regiones Periférico-Marítimas.

Europa, preocupada por el desarrollo económico del Mediterráneo, más pobre y peor comunicado que el centro del continente, apostó por un tipo de ferrocarril que "lograra una mayor integración de las regiones periféricas, en particular las mediterráneas, a través de la mejora de las comunicaciones", como consta en el estudio "Europa 2000. Las perspectivas de desarrollo del territorio comunitario".

En diciembre de 1993, en la Conferencia Mediterránea sobre el Transporte, celebrada en Trieste, los máximos dirigentes comunitarios establecieron la necesidad de "planificar una red ferroviaria de alta velocidad de este a oeste y de norte a sur".

En todo momento, los organismos europeos diseñaron un mapa de AVE que contemplaba para España, además de la comunicación con este tipo de ferrocarril entre Madrid y Sevilla, inaugurada en 1992, cuatro líneas más que eran consideradas indispensables. Se apostaba por una línea directa Madrid-Lisboa; una línea Madrid-Francia por Valladolid a Irán con bifurcaciones a Bilbao, por un lado, y León y Galicia, por otro; una tercera para unir Madrid con Zaragoza y Barcelona, y una cuarta Madrid-Valencia con líneas a Alicante y Murcia (ver mapa adjunto extraído del proyecto "Medplus. Por la materialización de un eje económico mediterráneo").

En la citada Conferencia Mediterránea sobre el Transporte se llegó a la conclusión de que las densidades de las redes ferroviarias de las regiones periféricas "son sensiblemente menores que las de los países centrales". La explicación que se da a este hecho es que la implantación de las líneas de ferrocarril estuvo liga-

Hace ocho años que los máximos órganos comunitarios diseñaron una red europea de ferrocarriles que contemplaba la comunicación por ferrocarril entre la Región y el centro de la península por alta velocidad. El Comité de las Regiones Periféricas y la propia Comisión Europea admiten que una de las causas del empobrecimiento del Mediterráneo es la existencia de ferrocarriles diseñados hace 150 años.

da al desarrollo industrial del siglo XIX, "del cual quedaron en cierta manera marginadas las regiones mediterráneas".

En aquella cumbre sobre transportes se llegó más allá en la autocrítica y se admitió que buena parte de las líneas ferroviarias "fueron concebidas 150 años atrás".

Siendo Europa, como unión de voluntades de los estados, quien propone

acercar Murcia con Madrid con el AVE, el Gobierno español niega cualquier proyecto en este sentido y limita sus planes a líneas de velocidad alta.

Sólo desde Albacete era su alcalde hace unos días quien se negaba a aceptar cualquier proyecto que supusiera rechazar otro modo de transporte ferroviario que el AVE y no sólo reclamaba para su ciudad una bifurcación de la línea Ma- drid-Valencia que negocian en la actualidad el presidente valenciano con el Gobierno central, sino que se mostraba partidario de prolongar la vía desde Albacete hasta Murcia.

El primer edil de Albacete, el popular Juan Garrido, mostró un proyecto, aún en sus primeros informes, del propio Ministerio de Fomento proponiendo dos alternativas para el AVE: la primera se limita a la alta velocidad (300 kilómetros por hora) para Madrid y Valencia y relega a Murcia a la velocidad alta (220 kilómetros/hora); el segundo trazado ya contemplaría la llegada de un AVE a la Región, pero sólo a través de Albacete y Alicante o, lo que es lo mismo, planteando un rodeo superior a los cien kilómetros.

A pesar de la supuesta buena voluntad de los autores del proyecto sacado a la luz por Juan Garrido, y atribuido a técnicos del Ministerio de Fomento, ninguna de las dos alternativas es fiel a las ideas originales de los organismos europeos que hablan de los "conceptos clave de la alta velocidad".

Si Fomento no está siendo fiel a los planes europeos, tampoco lo es consigo misma la propia Unión Europea, que ha aceptado cofinanciar los estudios para acercar Murcia con Madrid mediante velocidad alta o, lo que es lo mismo, con un medio de transporte más lento en cien kilómetros a la hora que el AVE y dejando, una vez más, a la Región descolgada del impulso económico que sí supondrá para Valencia la alta velocidad.

Aquella pobreza que ya en 1989 detectó la desaparecida CEE en las regiones mediterráneas se mantiene hoy en el caso de Murcia con unos indicadores que distan en mucho no sólo de la media europea, sino de la propia nacional. Los propios parámetros que maneja la UE indican que la renta regional bruta por habitante de los murcianos es del 75% de la media española, la renta familiar disponible es del 80%, la productividad del 82%, las líneas telefónicas no llegan al 80% y, en cambio, en tasa de desempleo se supera la media nacional con un 107%.

Desde la Región, diversas fuerzas sociales y políticas han dado la voz de alarma acerca de que, por enésima vez, Murcia puede ver pasar de largo el progreso que representa el ferrocarril. Presentan también como algo alarmante el hecho de que, como ocurrió con las carreteras, la Región sea la última en incorporarse a la modernización de los ferrocarriles, actuación que sería del todo injustificable. dado que el AVE "va a pasar por la puerta, pero aquí no va a parar", decía días pasados un destacado dirigente empresarial de la Región.

Aparentemente, la financiación de la más moderna línea de ferrocarril conocida no sería un escollo insalvable y ya el propio Comité de las Regiones Periférico Marítimas decía en 1993 que estos proyectos deben ser cofinanciados por la Unión Europea, "ya sea en el marco de un Programa de Iniciativa Comunitaria (...) ya sea a

través de créditos específicos, individualizados dentro del FEDER, o de cualquier otra forma de financiación comunitaria adaptada a las ambiciones y necesidades así identificadas". En cualquier caso, los propios autores del "Europa 2000" y del "Medplus" advertían que estos fondos para desarrollo del Mediterráneo no deben mermar otras intervenciones sujetas al Objetivo 1 de Política Regional ni del Fondo de Cohesión ni tampoco de los "programas en favor de las redes de comunicación transeuropeas".

La Opinión. 24 de noviembre de 1997

Las tres patas del eje de alta velocidad Madrid-Levante

El debate sobre el futuro ferroviario de nuestro país se ha reactivado. Desde hace semanas, incluso meses, los medios de comunicación se hacen eco de los posicionamientos que sobre el tren de alta velocidad (AVE) y sobre la velocidad alta se están efectuando en las distintas comunidades autónomas españolas. Es un debate intenso que pretende arrancar del Ministerio de Fomento compromisos concretos, en la seguridad de que este medio es clave para el desarrollo regional.

Nos encontramos, por lo tanto, ante un momento crucial desde el punto de vista de las previsiones y compromisos presupuestarios, tal vez alentados por un incierto futuro de los fondos europeos que deben soportar gran peso de los costes de ejecución de este tipo de infraestructuras. Las comunidades autónomas y los propios Ayuntamientos se agrupan en torno a intereses comunes, para convertirse en grupos de presión ante la Administración central e incluso ante Bruselas.

Dada esta situación, cabe preguntarse cuál va a ser, o mejor dicho, cuál debería ser el papel que el ferrocarril cumpla en la Región de Murcia. Todos conocemos la posición de partida. Nuestra Comunidad Autónoma carece de conexión ferroviaria con Andalucía, interrumpiendo artificial e injustificadamente el eje mediterráneo; carecemos igualmente de un aeropuerto suficientemente competitivo, y todavía no existe autovía entre Murcia y Albacete, aunque ya se han fijado los plazos para su ejecución -por otro lado, excesivamente dilatados-.

Las infraestructuras no se encuentran, por lo tanto, al nivel de desarrollo que cabría esperar para la Región de Murcia, en orden a su importancia como enclave estratégico del Arco Mediterráneo, y singularmente dado el importante potencial de crecimiento que tiene este territorio en el contexto nacional. Cada peseta invertida en la Región en infraestructuras es devuelta en criterios de rentabilidad de manera mucho más significativa que en otras provincias, y ello por diferentes motivos: implica mayor accesibilidad para el turismo, que encuentra en la Región de Murcia una de las regiones de más posibilidades de expansión; facilidad para el transporte de mercancías, ya que nuestro parque de vehículos de transporte es de los más importantes del país; incidencia en el entorno geográfico inmediato, puesto que las repercusiones de estas infraestructuras benefician de manera supraprovincial; rentabilización de centros logísticos como el puerto de Cartagena, y un largo etcétera de motivos, cada cual suficiente por sí sólo para apostar por estas inversiones de manera inmediata.

Centrados en el problema de la conexión ferroviaria con el centro de España

cabe afirmar, en primera instancia, que el trazado y la línea actual con Albacete. decimonónica, sin desdoblar, sin electrificar, carente de funcionalidad alguna, sólo tiene, de permanecer así, un futuro cierto: su desaparición. Conforme avanzan las posibilidades de acceder a Madrid en un menor tiempo de desplazamiento, los costes de este trayecto se hacen poco o nada competitivos, por lo que la demanda tiende a utilizar otros medios de transporte alternativos. ¿Quiere eso decir que el ferrocarril no es la solución para conectar Madrid con la Región de Murcia? En modo alguno. Pero ha de ser un ferrocarril a la altura del siglo XXI y no propio de máquinas a vapor.

Establecido el debate sobre la conexión en alta velocidad (AVE) de Madrid con el Levante, compromiso que parece aceptarse por parte de Ministerio de Fomento, y expuestas sus cartas por, entre otros, los presidentes de las comunidades de Madrid. Valencia y Castilla-La Mancha, parece claro que en los planteamientos de desariTollo ferroviario se va a contemplar un trazado de estas características sobre el cual lo único que no está claro es la trayectoria que ha de dibujarse sobre el mapa. Lo peligroso de este debate es que se quieran utilizar argumentos distintos de los criterios de rentabilidad, tanto en costes de ejecución de la infraestructura como en repercusión social y geográfica de la misma.

Diferentes estudios, manejados incluso por el propio Ministerio, ponen de manifiesto que la solución más económica, y además la única alternativa asumióle por la Región de Murcia, consiste en que este trazado se efectúe con una línea común desde Madrid hasta Albacete y con tres ramales diferentes con destinos a Valencia, Alicante y Murcia-Cartagena, tal y como se recoge en el informe para la materialización de un eje económico mediterráneo, proyecto piloto *Mecí Plus*, que en su página 101 y bajo el título: *Nuevas tendencias alta velocidad, intermodalidad e integración*, dice: «Actualmente (el informe se elaboró en 1994), el ferrocarril está viviendo en Europa una época de nuevo impulso», basada precisamente en esos tres conceptos claves, remitiéndose en relación a la alta velocidad al mapa de la red ferroviaria futura (página 105), en el que con rotunda claridad se recoge el eje Madrid-Levante, con las tres patas que partiendo de Albacete salen hacia Valencia, Alicante y Murcia. Cúmplase por lo menos una vez con la Región y que ésta se incorpore al tiempo (a la vez) que su entorno a las nuevas vías de comunicación; ya ha padecido en exceso retrasos y costes económicos y sociales en el pasado para nuevamente quedarse atrás.

Esta posición de tres patas, que a modo de trípode sustenten un desarrollo equilibrado para la mayor parte de los territorios afectados por un eje común, es la más coherente de cuantas se quieran poner sobre la mesa de negociaciones, tanto por las razones expuestas, y entre ellas las de un menor coste de ejecución que otras alternativas, como por ser la única que ofrece una solución igualmente válida para Albacete -como nudo de conexión-. Valencia, Alicante y Murcia.

Es tiempo de tomar cartas en el asunto, porque una línea de tan destacada importancia no puede ser decidida al margen de la Región, que debe manifestarse a través no sólo de sus órganos gubernamentales -que ya han expuesto en reiteradas ocasiones estos criterios-, sino del conjunto de la sociedad. Nos va en juego gran

parte del futuro regional y estamos aún a tiempo de ganarlo.

La Verdad. 24 de noviembre de ¡997 La Opinión. 24 de noviembre de ¡997

Madrid-Levante: eje estratégico de desarrollo

Uno de los ejes prioritarios en el desarrollo de nuestro país es el que comunica Madrid con el Levante español, y más específicamente con el Arco Mediterráneo Sur. Dicho eje es básico tanto por carretera como por ferrocarril. Sin embargo, pese a su importancia, entre otros aspectos por favorecer la integración y el crecimiento de este espacio en el que se encuadran centros logísticos de tanta importancia como el puerto de Cartagena (salida natural del centro peninsular al Mediterráneo), es en esta área donde se dejan sentir con mayor fuerza retrasos injustificados en la realización de las infraestructuras de transporte y comunicaciones. Dicha situación es palpable al analizar las carreteras, siendo necesario recuperar mediante autovía la nacional 301. Ocaña-Albacete-Cartagena, y lo es de un modo tal vez más evidente en materia ferroviaria, con un trazado decimonónico entre Cartagena y Chinchilla, más apropiado para trenes a vapor que para un ferrocarril mínimamente competitivo.

La metrópoli inacabada

El Club d'Echanges et de Réflexions sur l'Arire Métropoliteine Marsellai- se, uno de los foros de debate que ha venido reflexionando sobre el papel de las regiones del Mediterráneo europeo, publicaba parte de sus conclusiones en una obra titulada "La metrópoli inacabada". En ella afirma que "la construcción de las líneas ferroviarias de alta velocidad es uno de los acontecimientos que en mayor medida estructuran y orientan en la actualidad el porvenir de las regiones europeas. El espacio europeo se redistribuirá en función de este nuevo medio de transporte que va a condicionar tanto las localizaciones económicas como los distintos modos de vida".

Estas reflexiones, perfectamente válidas, deben ser incorporadas al debate sobre el futuro ferroviario de nuestro país, un debate que, desde hace semanas, incluso meses, se ha reactivado en los medios de comunicación, que se hacen eco de los posicionamientos que sobre el tren de alta velocidad (AVE) y sobre la velocidad alta se están efectuando en las distintas comunidades autónomas españolas. Es un debate intenso que pretende arrancar del Ministerio de Fomento compromisos concretos, en la seguridad de que este medio es clave para el desarrollo regional.

Las causas de este debate hay que fijarlas en que nos encontramos ante un momento crucial desde el punto de vista de las previsiones y compromisos presupuestarios, tal vez alentados por un incierto futuro de los fondos europeos que deben soportar gran peso de los costes de ejecución de este tipo de infraestructuras.

Las comunidades autónomas y los propios Ayuntamientos se agrupan en torno a intereses comunes, para convertirse en grupos de presión ante la Administración central e incluso ante Bruselas.

Sin embargo, el diseño de las futuras redes AVE no es extraño ni novedoso para la propia Unión Europea. Antes bien, desde el año 1989, e incluso con anterioridad, se viene trabajando al respecto, dado el carácter estratégico de este tipo de infraestructura para el desarrollo de la Europa comunitaria. Dicho desamo- lío tiene en el Arco Mediterráneo uno de sus principales potenciales y por este motivo no es de extrañar que hacia el mismo se dirijan actuaciones con una especial atención, tal y como resalta el proyecto piloto por la materialización de un eje económico mediterráneo MEDPLUS.

Precisamente es en este informe donde encontramos la primera referencia hacia las nuevas tendencias del ferrocarril en Europa. De este medio de transporte se dice que está viviendo "una época de nuevo impulso basado en conceptos claves: alta velocidad, intermodalidad (complementariedad con el resto de modos de transporte) e integración (tendencia a la homogeneización de las características técnicas de las diferentes líneas).

Igualmente, es el MEDPLUS el informe encargado de reproducir al mapa de la "Red Futura de Trenes de Alta Velocidad en las Regiones Mediterráneas", que fuera elaborado por las comunidades europeas en el año 1989. En dicho mapa, entre otras líneas, se refleja para España la que está siendo objeto de debate en la actualidad, el trazado Madrid-Levante, configurado a partir de un eje común Madrid-Albacete y desde aquí bifurcaciones a Valencia, a Alicante y a Murcia.

Tres patas

Esta posición de tres patas que sustentan un desarrollo equilibrado para la mayor parte de los territorios afectados por este eje común es la más coherente de cuantas se quieran poner sobre la mesa de negociaciones, entre otras causas -si es que el propio desarrollo territorial no fuese argumento suficiente por sí sólo-, porque esta línea es la que conlleva un menor coste de ejecución en relación al resto de alternativas barajadas. Pero, fundamentalmente, es la única opción que ofrece una solución válida tanto para Albacete -como nudo de conexión- como para Valencia, Alicante y Murcia.

Soporte territorial

Albacete quedaría configurado como centro nodal de comunicaciones, cumpliendo a la perfección ese segundo criterio que ha de barajarse en la construcción de este tipo de infraestructuras: la intermodalidad. Al tiempo, aproxima el puerto de Cartagena al centro de España y garantiza un impacto tremendamente favorable al desarrollo económico de territorios pertenecientes a cinco comunidades distintas: Madrid. Castilla-La Mancha. Valencia. Región de Murcia y Andalucía. Las cuatro primeras, por razones evidentes, al servir de soporte territorial al trazado; la

quinta, porque es una solución igualmente válida para Almería, cuyo acercamiento hacia Madrid pasa por razones de proximidad por la Región de Murcia.

De este papel estratégico de Albacete en el mapa de las infraestructuras de comunicaciones, tanto en materia de carreteras como singularmente en el ferrocarril, depende y va en juego gran parte del futuro del conjunto de estos territorios, además de la rentabilización de las potencialidades de los mismos, en buena medida compartidas, porque, no en vano, la economía no entiende de demarcaciones administrativas, sino de interrelaciones, que en este caso son absolutamente evidentes y están sujetas a los mismos condicionantes en materia de infraestructuras.

Negocios. 20 de enero de 1998

La asignatura pendiente es la falta de infraestructuras

La Región de Murcia ha experimentado un notable crecimiento económico en 1997. Dicho crecimiento viene a confirmar la clara expansión de esta comunidad, que se configura, día a día, como una oportunidad inversora. Son claves de esta oportunidad sus excelentes posibilidades tanto en los servicios como en la industria y dentro de ésta, en los sectores del plástico, energético, agroali- mentario y metalmecánica, principalmente, reforzados con la puesta en marcha de centros tecnológicos como los de la conserva, calzado o metal. Murcia cuenta igualmente con una población joven y preparada, un activo de enorme valía que confirma la elevada rentabilidad de este territorio desde el punto de vista de las inversiones.

La estimación de crecimiento del PIB de la Región Murciana en el 97 ha quedado cifrada en el 4% e incluso una o dos décimas por encima, con lo cual supera ampliamente la media nacional. De igual modo, el crecimiento del empleo ha sido muy significativo y generalizado en todos los sectores. Con los datos del 1NEM, que alcanzan hasta diciembre, el paro ha disminuido un 11,35%, hasta 46.096 parados, lo que supone volver a cifras cercanas a 1991 y uno de los descensos más importantes del país.

Esta evolución de la economía está apoyada, como es lógico, en factores externos, como la bajada de tipos de interés, pero en buena medida tiene como protagonista indiscutible a la empresa murciana en su conjunto. Los pasos que se están dando para la modernización del tejido industrial, para la incorporación de nuevas tecnologías, para favorecer el I+D. son de un incuestionable valor y sus frutos empiezan a vislumbrarse, aunque será en los próximos años cuando se podrán apreciar en mayor medida.

Las referidas transformaciones vienen justificadas por la clara orientación al exterior que tradicionalmente ha tenido la empresa murciana. De esta forma, la balanza comercial de la Región es marcadamente positiva, incluso en 1997, año de fuerte demanda interior de productos de Murcia y de esfuerzo inversor de las empresas para adquirir maquinaria y tecnología, importada en numerosas ocasiones.

Con todo, el mayor crecimiento de la Región está por llegar y de la mano del sector servicios. Como es sabido, esta Región tiene un excelente clima junto a unas franjas litorales del Mediterráneo de mayores posibilidades de desarrollo turístico, ya que no padece la saturación urbanística de otras zonas.

La asignatura pendiente es la mínima atención presupuestaria en

infraestructuras. Es preciso recuperar la conexión ferroviaria con Andalucía, acometer la autovía entre La Roda y Ocaña o desdoblar la línea férrea con Albacete.

Expansión. 27 de enero de 1998

Una conexión ferroviaria en forma de tridente

Nuevamente se está debatiendo sobre la conexión ferroviaria en alta velocidad de Madrid con Levante, cuando aún entre Albacete y Murcia se carece de una línea ferroviaria desdoblada y electrificada; cuando la Región de Murcia y la conexión ferroviaria con Andalucía dejó de existir por decisión del Gobierno, impidiendo la comunicación natural de Almería e interrumpiendo artificialmente el Corredor Mediterráneo, y cuando en la conexión con Alicante tampoco se dispone de doble vía ni electrificación.

Parece, por tanto, que la Administración central debería tener presente esta dura realidad y comenzar la modernización de la línea Cartagena-Murcia-Alba- cete, permitiendo la circulación a 220 Km./hora, para comunicar Albacete y Murcia mediante un ferrocarril moderno que permita el transporte de personas y de mercancías y haga posible a los empresarios hacer el viaje a Madrid por el camino más corto y en el mismo día, disponiendo de tiempo para realizar sus gestiones.

Evidentemente, no es posible que, al plantearse llevar a cabo la alta velocidad con Levante, nuevamente se pretenda relegar a un segundo nivel a este territorio en las comunicaciones por ferrocarril, mientras el entorno se sitúa en un primer nivel. En este sentido, el eje Madrid-Levante debe incluir Albacete como centro nodal de comunicaciones y desde ésta deben partir las tres patas: a Murcia, a Alicante y a Valencia, en alta velocidad o en velocidad alta, porque al final lo que importa es el tiempo total de viaje, optimizando al máximo los recursos a la vez que impulsando el desarrollo de los territorios por igual.

El número de viajeros que en 1997 han utilizado el ferrocarril ha sido de 625.0 en el trayecto Madrid-Alicante, de 345.000 en el Madrid-Murcia (es necesario indicar que, con las leves mejoras en los trenes y horarios, la Región ha pasado en cinco años de 265.000 viajeros a los 345.000 referidos, con un crecimiento del 31.3%, y que los datos en el primer semestre de 1998 anticipan que se alcanzará el medio millón en este año); 495.000 en el trayecto Madrid-Valencia y 73.000 entre Madrid-Castellón, habiendo pasado en total por Albacete 1.538.0 personas.

Albacete ha sido y es el punto neurálgico en la salida de Castilla al Mediterráneo, mientras que el puerto de Cartagena se incorporaría como punto de salida al exterior y de conexión con el Norte de Africa. Es, por tanto, Madrid-Albacete, con tres patas -a Murcia-Cartagena, Alicante y Valencia-, el único trazado del AVE entendible en el reparto de las ventajas y los costes. A la vez, existen estudios

que ponen de manifiesto que ésta podría ser, como primera fase, la solución más económica y rentable, como ya se recogía en el estudio del Medplus de la entonces Comunidad Económica Europea, en 1989.

Esta posición de tres patas, a modo de trípode, impulsaría un desarrollo equilibrado para la mayor parte de los territorios afectados a este eje común. Como se recoge en mi libro *En el Mediterráneo/en el sur de Europa*, es seguro la más rentable social y económica de cuantas se están poniendo sobre la mesa. Las diferencias en tiempo final de transporte no parecen justificar, en estos momentos de falta de recursos, el mayor coste, la pérdida de oportunidad y el tiempo de realización que supondría cualquier otra opción que no se basara en Albacete como centro nodal y en las tres vías independientes hacia cada uno de estos territorios.

La Verdad. 8 de diciembre de 1998

Alta rentabilidad

Invertir en la Región de Murcia es una excelente oportunidad. Dentro de un contexto de gran crecimiento de la economía regional, se está produciendo un importante proceso de transformación y evolución hacia sectores de mayor tecnología y valor añadido, a la vez que, aprovechando su tradicional experiencia en los mercados exteriores, está impulsando la exportación de nuevos productos industriales. Es necesario tener presente que en la universalización de los mercados no sólo compiten empresas y productos, sino también los territorios en la atracción de capitales, las ventajas fiscales, las ayudas a la inversión, las infraestructuras, los equipamientos empresariales, tecnológicos y la disponibilidad de recursos humanos.

Tomaré prestadas las palabras del profesor Velarde cuando hace unos días recordaba que la economía murciana ha sido la cuarta entre las de mayor crecimiento nacional entre 1960 y 1996. pero que este importante crecimiento no ha afectado a la renta por habitante, porque su crecimiento poblacional ha superado ampliamente a la media. El profesor Velarde se refería a este crecimiento poblacional como uno de los principales activos de que dispone la Región, los recursos humanos, y también su situación privilegiada en el Arco Mediterráneo. A sus recursos naturales, su clima, el sol y al puerto de Cartagena, como elementos importantes, a la industria agroalimentaria y al turismo. Pero también advertía del informe del profesor Villa-verde -*Los problemas de la economía regional española*en el que se recoge que la industria regional era la cuarta en menores enlaces en la actividad interindustrial.

La actividad empresarial de la Región está llevando a cabo una profunda transformación de su estructura productiva, aunque insuficiente, tendente a incrementar sus producciones de demanda fuerte (6,6% Murcia, 17,8% España) y reduciendo las de demanda baja (39,7% Murcia, 33,3% España) y se están produciendo inversiones fundamentalmente en los sectores industriales, energético, agricultura y los servicios. En la década de los noventa se está asistiendo a una auténtica revolución en la Región en tres líneas básicas para el desarrollo: las infraestructuras de comunicaciones, la investigación y el desarrollo tecnológico y desarrollo de los clus- ter o distritos industriales, aunque aún lejanos de los objetivos necesarios.

El retraso en la mejora de las infraestructuras ha pesado como una losa en el desarrollo económico y social de la Región, por lo que hoy está considerada por la UE como Objetivo 1 (el PIB per cápita de la Región, según el último informe de Eu-rostat -1997-, se sitúa en el 67,2% de la media de la UE), lo que le permite disponer

de fondos estructurales y de cohesión, tanto para el desarrollo de sus infraestructuras como apoyo de hasta el 75% de las inversiones empresariales. La Región se encuentra conectada por autovía a través del Corredor Mediterráneo con Centro-europa y el Norte de Africa, se están ejecutando la conexión de la costa y la autovía con Albacete. Incluso podemos asumir que el aeropuerto de El Altet sirve a los intereses regionales, aunque es urgente que se denomine de Alicante y Murcia.

El gran déficit pendiente es el ferrocarril, por lo que el Gobierno está alcanzando compromisos para su realización en velocidad alta con el centro y norte peninsular, y también hacia Alicante y Andalucía, esperando que de una vez se confirmen los plazos de ejecución que despejen el horizonte, porque la Región sobrepasa el 1.100.000 habitantes, el 2,8% del total nacional.

El 1NE vuelve a referirse al bajo nivel de los salarios y ello tiene mucho que ver con la estructura productiva. Para acercarse a la media nacional y europea de renta per cápita es imprescindible modificar la estructura productiva y acercarse a la media nacional de producciones de demanda fuerte es imprescindible. Hoy nos encontramos a más de once puntos de distancia (6,6%-17,8%). Otro ejemplo claro de esta desproporción se refleja en las exportaciones. De los 400 millones que exportan. el 40% corresponde a vegetales en fresco. Sin embargo, el primer sector exportador nacional, la metal mecánica, supone el 57% del total nacional, mientras que para la Región sólo es el 5,5%. Para corregir estos desfases es evidente que hay que estimular los procesos de uniones y/o fusiones de algunas de las empresas de esta Región como de impulsar su especialización, entre otras muchas actuaciones. Las universidades de la Región están contribuyendo de manera decisiva al desarrollo de la investigación, a la que suman el CEBAS, los centros tecnológicos y las propias empresas.

En mi libro *En el Mediterráneo /en el sur de Europa* he buceado en la historia de la industria regional desde mediados del siglo pasado, donde se comienza a pergeñar la que posteriormente sería la base del desarrollo industrial de esta Región, el sector agroalimentario y la gran industria, junto a nretalmecánica, cárnica y el mueble, entre otros, que conforman el motor de la actividad económica. El PIB de la Región se acerca hoy a los dos billones de pesetas, de los que se exportan en torno a 400.000 millones. El sector servicios aporta el 62% del PIB; el industrial, el 21% (se va a incrementar con los nuevos proyectos, principalmente, en el Campo de Cartagena); la construcción aporta el 9%, y la agroindustria, el 8%. Las empresas exportan el 20% de su producción, fundamentalmente a la UE. En cuanto a las empresas nuevas en 1998, la Región supuso el 2,76% del total nacional, por encima de su participación actual en el PIB. En creación de empleo, la Región ha estado entre las primeras; el nivel de paro está por debajo de la media nacional. Según la cuenta llevada a cabo por las cámaras de comercio europeas, las perspectivas empresariales para este año en la Región superan la media nacional, tanto en las expectativas de ventas como en la generación de empleo.

Cinco Días. 3 de marzo de 1999

El agua no puede esperar

El valor del agua en estas tierras es absoluto. El agua es vida: se venera, se utiliza gota a gota mediante procesos cada vez más sofisticados, con un aprovechamiento prácticamente total. Es tal el grado de identificación con la importancia y fundamentalidad del agua, que todos los estamentos e instituciones están implicados en la búsqueda de soluciones, demandando con extremada urgencia la aprobación y puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional.

El Ministerio publicaba en diciembre de 1998 el Libro Blanco del Agua, que se inicia con la pregunta de ¿para qué un libro blanco del agua?, y comienza con tina aseveración, plenamente compartida: Sin agua no hay vida posible. Es un bien preciado, indispensable a toda actividad humana. Analiza las necesidades de las cuencas hidrográficas, extensión, habitantes, usos agrícolas, industriales, turísticos, etc., evaporación, lluvias, aguas subterráneas. En el análisis de la sobreexplotación de las cuencas intercomunitarias, de las quince unidades declaradas, seis corresponden al Segura y dos al Júcar.

El Libro Blanco concluye que del análisis realizado desde la perspectiva hidrológica, con una visión global de ordenación del territorio, a medio y largo plazo, en el conjunto de España, puede afirmarse que la cuenca del Ebro y el macrosistema de la cabecera y curso medio del Tajo se presentan, por su ubicación geográfica y el superávit existente, como posibles para la transferencia de agua a las cuencas deficitarias. Igualmente se recoge que el único territorio estructuralmente deficitario, sea cual sea la óptica de análisis, es el correspondiente al Segura.

Murcia, Almería y Alicante son las más castigadas por la sequía y por la erosión, en la que nuestra Región es la más afectada, tanto a nivel nacional como europeo. En 1994, los efectos de la sequía produjeron pérdidas económicas en la agricultura que se estimaron en 300.000 millones de pesetas en la Región de Murcia. de 90.000 millones en la Comunidad Valenciana y de 200.000 millones en Andalucía. Toda la sociedad civil y política solicitó de los poderes públicos que de una vez se aprobara el Plan Hidrológico Nacional, única vía de resolver los graves problemas de riego y abastecimiento urbano.

Las necesidades hidrológicas de la cuenca del Segura se estiman en 1.960 Hm^J, correspondientes a 217 de demanda urbana, 23 para usos industriales, 60 de caudal ecológico del Segura y 1.660 para riego. Los recursos de la propia cuenca, 960 Hm\ y del Trasvase Tajo-Segura. 560 Hm\ suman en total 1.500 Hm\ Por lo que el déficit del Segura se sitúa por encima de los 460 Hm\ al año. Esta situación se agrava aún más si cabe en este año, siendo ya angustiosamente urgente la aprobación del Plan Hidrológico.

Afirmaba en 1933 don Indalecio Prieto, refiriéndose al Trasvase Tajo-Segura: «Esta no es obra a realizar en el período brevísimo de días ni de meses: es obra de años, para la cual se necesita la asistencia de quienes hoy gobiernan, de quienes están en la oposición, de quienes sirven al régimen republicano y, oídlo bien, de quienes están en contra de él. porque quienes por patrocinar el régimen republicano una empresa de esta naturaleza le negara su asistencia y auxilio serían unos miserables

traidores a España». El 30 de enero de 1967, el entonces ministro de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz, pronunció su famoso discurso en el Teatro Romea de Murcia, después lo haría en Cartagena y Alicante, informando «que el Consejo de Ministros había aprobado el aprovechamiento conjunto del Trasvase Tajo-Segura». Y afirmó: «El Sureste libra una batalla denodada con el agua que se prolonga a lo largo de los siglos. Esta historia, que está aún por escribir, tiene mucho de épica. La operación hidráulica que vamos a emprender es una gran empresa de justicia nacional. Nuestros ríos llevan al año 93.000 millones de m^3. De éstos, el 75% vierte al Atlántico y el 25% al Mediterráneo. Y de este porcentaje, menos de un 8% corresponde a tierras del Sureste».

El Ebro vierte al mar más de 9.300 Hm^3 anuales de agua en los años secos. Con la tercera parte de ese volumen se llenarían los pantanos de la cuenca del Jilear y del Segura. Evidentemente, como se ha visto a lo largo de la Historia, es un auténtico problema el planteamiento de trasvases entre cuencas, aunque haya una permanente constatación de los excedentes de agua. Pero siendo esto así, la responsabilidad del Gobierno estriba en dar respuestas adecuadas a las demandas de las zonas candentes, resolviendo sus necesidades hídricas, tanto en regadío rentable como y prioritariamente en el agua potable. Ha de trasladar exclusivamente a estos fines los recursos abonados por la cuenca receptora y los recursos de la propia Administración, pero paralelamente llevando a cabo las infraestructuras para el reequilibrio de las cuencas deficitarias, entre ellas y muy singularmente el levante y el sur. Porque no se trata sólo de consolidar los regadíos del Trasvase Tajo-Segura, sino de afrontar la solución global a la falta de agua de la cuenca del Segura en las tres provincias.

La Verdad. 30 de agosto de 1999

¿La hora de la Región de Murcia?

La potencialidad de la Región y su capacidad de crecimiento es una afirmación constante desde el III Plan de Desarrollo de los años setenta, que ya planteaba a la industria y al turismo como los motores para el desarrollo de la Región y, entre las debilidades, el agua y las infraestructuras, carreteras, ferrocarril, aeropuerto.

Esta potencialidad sigue siendo hoy refrendada por las administraciones y los estudiosos, pero sigue siendo potencialidad. La región desde 1986 no ha conseguido incorporarse a la media española y se ha separado aún más de la media comunitaria, al ser negativa su convergencia. Mantiene los salarios más bajos, al igual que la productividad. El reto para hacer realidad su potencialidad está esperando ser alcanzado.

De cada 100 habitantes de España, la Región aporta 2,8. En la parte económica, de cada 100 pesetas que se producen, la Región aporta 2,25 pesetas. En el sector industrial, de cada 100 pesetas que produce la industria nacional, 2,11 pesetas se producen en la Región. En el sector servicios, de cada 100 pesetas la Región participa en 2,14 pesetas. En la construcción se sitúa en 2,63 pesetas. En el sector agrícola aporta 3.7 pesetas de cada 100. En las exportaciones aporta a cada 100 pesetas del

total nacional 2,54 pesetas.

El menor nivel de estudios medios y de formación profesional ha sido paralelo a la menor demanda de profesionales y titulados por las empresas de la Región. El nivel de recursos destinados a I+D también se encuentra por debajo de la media nacional. Según el PDR, en el contexto del Plan Nacional de I+D, la actividad investigadora de la Universidad de Murcia es escasa, ocupando el lugar 28 entre las 42 universidades públicas consideradas.

Que la Región haya crecido en menor grado que su potencialidad, ha sido fundamentalmente consecuencia de los cuellos de botella que han estrangulado su desarrollo económico. La falta de accesibilidad dada su situación de periferia, tanto española como europea, le han impedido su plena integración en el mayor eje de crecimiento económico, el Arco Mediterráneo, principalmente, por la carencia y el retraso en la realización de infraestructuras básicas, autopistas y autovías, aeropuerto y ferrocarril, que por unas causas o por otras, han conferido prioridad a Alicante. A eso se ha sumado la insuficiencia de investigación e innovación y de equipamientos empresariales, junto a una débil articulación territorial en el interior, en consecuencia una estructura productiva inadecuada y muy influenciada por el sector primario.

El resultado de una serie de olvidos u omisiones, hicieron que la Región contemplara cómo mejoraba la accesibilidad de su entorno, y aquí se seguía esperando. La impotencia ha sido durante las últimas décadas algo latente, ante la imposibilidad de contar con los medios adecuados para desarrollar sus propias capacidades. Quizás, como dijo el rector de la Universidad de Murcia, haga falta una mayor sentimiendo de identidad regional, a lo que seguidamente añadía, que los poderes públicos y la Universidad están obligados a ser el motor del regionalismo murciano.

Aunque muchos años después, los datos apuntan a que la hora de la región ha llegado, con la puesta en marcha de los principales proyectos de carreteras, aunque faltan concretar y realizar algunos aún muy importantes, y también se conoce el compromiso del Ministerio de Fomento de que la región está incluida en el proyecto de Alta Velocidad Madrid-Levante, previéndose su terminación para el 2006. Es necesario que esta vez, la Región se integre en el mismo plano de tiempos y red que Valencia. Con independencia de que el tramo entre Albacete y Madrid se sitúe a una altura u otra, la Región ha de conectarse directamente en Albacete para así poder continuar posteriormente hacia Andalucía. Y el planteamiento de las obras ha de ser paralelo.

Los retrasos de años del pasado no pueden repetirse, no antes, pero tampoco un minuto después. Y este hecho habrá de aplicársele también al Corredor Mediterráneo que parece que siempre acaba en Alicante: la consecución plena de estos objetivos, precisa del compromiso y participación de todos, para superar de una vez la situación de periferia y menor desarrollo que padece la Región.

La Opinión. 24 octubre de 1999

T E R C E R A P A R T E

EURO, EMPRESA Y EMPLEO

Inflación, tipos de interés y crecimiento económico

Cuando el 12 de enero el Banco de España redujo el tipo de intervención en 0’25 puntos, hasta situarlo en un 8’75%, la mayor parte de los analistas y de los agentes económicos -organizaciones empresariales y cámaras de comercio entre ellos- coincidieron en señalar lo beneficioso, pero insuficiente, de la medida.

La etapa en que nuestra moneda ha estado sobrevalorada ha sido demasiado larga en nuestro país y aún hoy, como respuesta a los altos intereses, pese a acercarse a una posición más real, sigue por encima de nuestra realidad económica.

De otro lado, la fortaleza de la peseta a comienzos de 1996 la ha situado como la más fuerte del Sistema Monetario Europeo, debido a la mayor entrada de capital extranjero atraído por la alta rentabilidad de los activos financieros que provoca el diferencial de los elevados tipos de interés de España.

Una vez conocido el primer dato de inflación del año, que hacía caer la tasa interanual por debajo del 4% (3’9%) -la más baja desde hacía 27 años, a excepción de abril del 88. mes por lo demás tremendamente atípico-, se comenzó a respirar cierto optimismo. El control ejercido sobre la inflación, unido a la posición de nuestra moneda dentro del Sistema Monetario, abrían suficiente margen de maniobra como para esperar una nueva reacción del Banco de España -rebajando los tipos de interés-, que, sin embargo, todavía no se ha producido.

Esta situación, que encarece nuestros precios en el exterior y que a la vez abarata las importaciones, necesita ser adecuada. Pero, además de los argumentos expuestos, son otras las consideraciones que igualmente hacen precisa una mayor relajación de la política monetaria que permita nuevas reducciones de los tipos de interés. Entre ellas, la necesidad de incentivar tanto el consumo, especialmente en bienes duraderos (vivienda, automóvil, etc.), como la inversión, que se beneficiarían tanto de una mayor capacidad de endeudamiento -habida cuenta de unos menores intereses en los créditos- como de un ahorro menos atractivo que debe poner más dinero en circulación.

La escasez de consumo se está convirtiendo en el factor más negativo de nuestra economía y en la causa de una fuerte desaceleración del crecimiento que esperábamos para este año. El último dato que apoya esta tesis se hizo público muy recientemente, al conocerse que la producción industrial de 1995 había descendido en nuestro país un 4’8% en relación al mes de diciembre del año anterior. lo que significa un crecimiento en la totalidad del año inferior en casi un 50% al que se había registrado en 1994.

Puesto que la industria es la única capaz de generar empleo estable podemos enfrentarnos, de seguir la tendencia, a una nueva etapa recesiva, con un elevado número de parados y, por tanto, con mayores cargas sociales para nuestra economía. Es decir, con una situación radicalmente opuesta a la que se persigue no sólo para cumplir los objetivos de convergencia para acceder a la tercera fase de la Unión Monetaria, sino también para el mero mantenimiento de una posición competitiva en los mercados.

Por supuesto, para la Región de Murcia, en la que la aportación del comercio exterior a nuestro Producto Interior Bruto es proporcionalmente muy significativa, las consecuencias directas de una moneda que se mantiene por encima de su valor real, apoyada por los tipos de interés, se dejan ver con fuerza en una disminución de nuestra capacidad de penetración en otros mercados. Además, dado nuestro potencial turístico, si nuestra moneda resulta cara frente a la de otros posibles destinos fuera de nuestro país, es probable que se canalice hacia los mismos una parte del turismo que podríamos acoger.

Es decir, el efecto repercutido en el crecimiento de la economía de nuestra Región es doblemente importante, ello partiendo de un crecimiento que ya se mueve en torno a la media nacional; por un lado, por su efecto en el consumo y en la inversión, y, por el otro, por su incidencia directa en el comercio exterior y en el turismo.

Como posible argumento añadido a los anteriormente citados es necesario poner en marcha una política fiscal generadora de confianza, al objeto de favorecer una disminución del déficit público que rompa la demanda de fondos que se precisan para su financiación y que, por tanto, favorezca la disminución de los tipos de interés. Nuestra economía lo necesita y gozamos de las circunstancias que pueden permitir que sea realizable.

La Verdad. 28 de febrero de 1996

Una política fiscal para la empresa

En primer lugar y en relación a la fiscalidad que soportan las empresas españolas, hay que puntualizar que no se trata de cuestionar o poner en duda la necesidad y obligación de contribuir con nuestros impuestos al sostenimiento de los gastos públicos, pues es un deber constitucional, sino de poner de manifiesto la necesidad de revisar el sistema tributario vigente a través de una serie de medidas urgentes, en el convencimiento de que para ponerlas en marcha se requiere un entorno macroeconómico adecuado, estable y duradero. Hoy más que nunca, la empresa española ha de estar enmarcada en una política microeconómica estable y prolongada en el tiempo para permitir el desarrollo y la renovación de su aparato productivo.

Entre los factores exógenos que afectan no sólo a la competitividad, sino a la propia existencia de las pequeñas y medianas empresas españolas, se encuentran el tipo de cambio de la peseta, los elevados tipos de interés, la inflación y el déficit público, una legislación laboral ampliamente reglamentista, el alto costo de la Seguridad Social y una fiscalidad excesiva, farragosa y difícil. Este conjunto de factores negativos, unidos al hecho de que la estructura de las pequeñas y medianas empresas españolas es demasiado reducida en comparación con la de sus homologas y competidoras europeas, dibuja un panorama complicado, necesitado de un plan nacional realista y sectorializado de ayudas, apoyos, facilidades o incentivos que no tiene porqué ser sinónimo de subvención, sino la apuesta decidida por una política microeconómica que equipare a nuestras empresas con las de los países europeos, porque no debemos perder de vista el hecho de que son los países más desarrollados de la Unión Europea los que con más asiduidad y generosidad otorgan ayudas y establecen políticas de apoyo a sus empresas.

Según un informe del Instituto de Estudios Económicos el pasado mes de febrero, entre 1984 y 1993 el gasto público en España ha aumentado un 22,6% frente a la media del 8,2% del conjunto de países de la OCDE y aunque es evidente que este aumento se ha traducido en unos mayores beneficios sociales, sin embargo también es cierto que se ha originado una importante fuente de ineficiencias de la economía. De la misma manera, la necesidad de financiación de éstas y otras funciones ha provocado un enorme endeudamiento por parte de las Administraciones que puede condicionar la necesaria corrección del déficit público. Esto explica que la presión fiscal dinámica, ratio de la variación porcentual acumulada de la presión fiscal, haya registrado en el período 1980-1992 un aumento del 48,9%, que sitúa a España a la

cabeza de los países de la OCDE en Europa.

Por otro lado, según el índice de esfuerzo fiscal medio como el cociente entre la presión fiscal y el PIB per cápita, España ocupa en 1991 el cuarto lugar en la Comunidad tras Grecia. Portugal e Italia. Esta posición no ha variado desde 1980.

La imposición empresarial española se sitúa actualmente alrededor del 14% de los ingresos fiscales que recauda la Administración, frente a una media de los países de la Unión Europea del 10%, lo cual supone menor competitividad y un freno cualitativo en el desarrollo de las empresas, por lo que deberían llevarse a cabo una serie de medidas orientadas a fomentar la inversión tanto en las nuevas empresas como en las ya establecidas, para incentivar y aumentar su tamaño.

Por todo ello, y considerando imprescindible el posibilitar un impulso decidido a la inversión empresarial, a la creación de una mayor actividad económica capaz de generar nuevos empleos, es necesario y urgente la reducción de los tipos impositivos para que los beneficios se reinviertan, favoreciendo la mejora de la autofinanciación (según los datos del Ministerio de Industria y Energía, el endeudamiento de las Pymes manufactureras se sitúa en el 60%: de esta financiación ajena, más del 40% son recursos a corto plazo y el resto a largo plazo); la eliminación de impuestos que no graven rendimientos reales; gravar los valores reales, depurando los componentes monetarios, para lo cual deberían adoptarse mecanismos automáticos de corrección de la inflación; la reforma impositiva del IRPF. reduciendo tanto el número de tramos como singularmente el marginal, así como la desaparición de los conceptos de rentas presuntas de éste y sociedades; la modificación del Impuesto sobre Sucesiones y Donaciones; la reposición de la vía económica-administrativa en los contenciosos con la Hacienda local; la reconducción del sistema de módulos (que están constituyendo, como parece generalmente asumido, un elemento paralizador para la creación de empleo) a su filosofía originaria, que era la de simplificar la tributación de las Pymes y no la puramente recaudatoria y la desaparición del IAE (o su consideración como impuesto a cuenta). En definitiva, realizar una profunda revisión de la fiscalidad empresarial.

Nadie pone hoy en duda que la fiscalidad estimula o desincentiva las decisiones de los agentes económicos al afectar a la designación de recursos y al crecimiento económico. El sistema español, como el de otros muchos, se ha desarrollado guiado por objetivos recaudatorios, prestándose poca o escasa atención a los efectos económicos de sus figuras impositivas. Es preciso, pues, actuar y hacerlo cuanto antes, si es que queremos conseguir una industria fuerte y competitiva dentro de un marco fiscal dirigido al fomento del ahorro y a la creación de empleo.

Diario 16. 10 de marzo de 1996

La nueva Ley de Riesgos Laborales

El 12 de junio de 1989, al término de la Presidencia española, la Comunidad Europea aprobaba una Directiva Marco, única directiva genérica hasta esa fecha en el ámbito de la Seguridad y la Salud de los trabajadores en el desarrollo de sus

funciones laborales. El objetivo de esta Directiva era que su aplicación condujera a idénticos resultados en todos los Estados miembros, permitiéndoles cierto margen de libertad en la determinación de los medios, incluso en el tipo de sanciones, e indicando la necesidad de arbitrar paralelamente medidas de apoyo para lograr estos niveles de mejora.

Esta Directiva Marco tiene a su vez un efecto estructurador para el conjunto de las restantes directivas, anteriores y posteriores, en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo, imponiendo en cualquier caso unos mínimos que deben mejorarse, sin perjuicio de que sean aplicables otras normativas más rigurosas y de la facultad de los Estados para establecer medidas más favorables para la prevención.

A dicho compromiso internacional, vinculante para el Estado español, se unía la propia necesidad de poner término a la falta de una visión unitaria en la política de prevención de riesgos laborales, propia de la dispersión de la normativa que ha estado vigente y en la que han convivido normas de muy diverso rango y consideración, muchas de las cuales se encontraban desfasadas, todo lo cual motivó la aprobación de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, que ha entrado en vigor en febrero del presente año.

Esta Ley, a partir del reconocimiento del derecho de los trabajadores en el ámbito laboral a la protección de su salud e integridad, establece las diversas obligaciones que se orientan a la garantía de tal derecho, responsabilizando al empresario de su cumplimiento, para lo cual se dota a la Administración de un fuerte poder sancionador, con multas para los infractores que pueden llegar incluso, en los casos extremos, a los cien millones de pesetas.

Entre las novedades de esta Ley, se encuentra, por ejemplo, la de haber trasladado al ámbito empresarial la planificación de acciones preventivas para evaluar los riesgos y la salud de los trabajadores -sin embargo, no queda claro cuál debe ser el procedimiento a través del que se deberá realizar dicha evaluación-.

También es un nuevo cometido del empresario que cada trabajador reciba una formación teórica y práctica en materia preventiva, tanto en el momento de la incorporación a la empresa como en sus posibles cambios funcionales dentro de la misma. Igualmente, establece la obligación de elaborar y conservar a disposición de la autoridad laboral competente una completa documentación sobre los riesgos, las medidas, los controles de prevención aplicados, así como la relación de accidentes y enfermedades profesionales que hayan causado a alguno de sus trabajadores una incapacidad laboral transitoria de más de un día, aunque todo este catálogo de obligaciones, responsabilidades y sanciones empresariales, gran parte de las cuales deben concretarse a través de un posterior desarrollo reglamentario, no debería convertirse en un desequilibrio para la competitividad de las empresas.

No hay más que apoyarse en los datos de siniestralidad laboral para comprender que la misma representa un serio problema, ello sin perder de vista su doble dimensión: fundamentalmente la personal, porque todo accidente y enfermedad laboral implica una lesión de la integridad física de las personas, en ocasiones con tintes dramáticos. Por otro lado, implica un detrimento económico familiar y para las

empresas, en definitiva para el conjunto de la sociedad española, dado que hay que asumir -y son cuantiosos- los costes derivados de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales con baja; la empresa es la parte más interesada en reducir y eliminar la accidentalidad y sus consecuencias y en ello está plenamente comprometida.

Las razones expuestas son de por sí suficientes como para prestar especial atención a los riesgos laborales, dejándoles progresivamente sin margen posible de existencia, lo que se traduce en prevenir cuantas situaciones puedan ocasionarlo. La empresa es, sin embargo, en términos legales, la máxima -por no decir la única- responsable en la actualidad de que tales circunstancias se cumplan. Ello ha de llevarnos inexorablemente a considerar que no todas las empresas parten de una misma situación y que las pequeñas y muy pequeñas son las que, en orden práctico y económico, pueden tener mayores dificultades.

El cambio en materia de riesgos laborales ha sido muy notable, de tal forma que la única posibilidad de que esta nueva reglamentación no se convierta en un escollo insalvable para la Pyme es que a través de las instituciones se pongan en marcha medidas de apoyo a las empresas, comenzando por una formación acorde con las circunstancias y siguiendo por el establecimiento de ayudas específicas de la Administración -ya anunciadas por otra parte en la Directiva Marco-, puesto que la asunción de esta nueva política exige, en muchos casos, importantes desembolsos económicos.

Pero, aunque la empresa es la primera interesada en eliminar los riesgos laborales, gran parte de los mismos nacen de una incorrecta formación de los trabajadores y es en este capítulo donde más trascendencia puede alcanzar el apoyo externo de las instituciones. La magnitud y el alcance de la nueva legislación precisan, por tanto, de la máxima concienciación de todos los agentes implicados, primero porque se trata de un avance necesario, pero, también, porque sus consecuencias, de no articular las medidas necesarias, pueden implicar serias dificultades.

La Opinión. 23 de abril de 1996

El empleo

Cuando nos preguntamos por qué el problema más importante de España y en la Región es el empleo sentimos que la respuesta nos llena de inquietud. Del porqué definir el concepto de contrato de empleo estable plantea tantas y tan diversas respuestas empresariales y sindicales o del porqué no somos capaces de responder acertadamente con empleo a este drama de una gran parte de nuestros jóvenes y de los trabajadores que han sido expulsados del mercado laboral, por la reconversión o la reestructuración empresarial, y no encuentran empleo, nos apresuramos a aventurar que el sistema de libre empresa, de libre mercado es la consecuencia, en vez de afrontar el porqué nuestra impotencia.

A esta pregunta, que difícilmente encuentra respuesta según los datos de la

EPA, de la realidad del día a día, hemos de plantearnos otra pregunta: ¿Es que no tiene solución; es que estamos condenados a vivir en una sociedad en la que el desempleo, el paro sea algo cotidiano? Ante esta situación no podemos quedarnos inmóviles, hemos de tratar de encontrar no sólo respuestas lógicas, sino que hemos de actuar, de planificar alternativas al sistema, propuestas que deberían correr en el camino de otras soluciones a las tradicionales, y en este sentido nos cabe preguntarnos: ¿No es posible el autoempleo, no es posible fomentar y encauzar nuevas vocaciones empresariales, generar otras formas de trabajo?

Porque estamos convencidos de que sí es posible, porque hay huecos en el mercado que no están cubiertos, porque están creciendo nuestras importaciones y ello supone que existe margen de producción, porque el mercado es global y es posible; si somos capaces de ampliar el horizonte de nuestras producciones, entonces nuestra pregunta debería ser el cómo. ¿Pero pueden los jóvenes o menos jóvenes con experiencia, pero sin recursos económicos poner en marcha sus ideas? Hoy parece que no. Responder por tanto al cómo hacerlo debería convertirse en objetivo fundamental. Podríamos dedicar prioritariamente a nuestra UN- DEMUR, la sociedad de garantías recíprocas, juntamente con el INFO. a apoyar estos proyectos aun a pesar del riesgo que supone el que algunos de ellos no llegarán a buen fin. Si debería de poder ser por lo tanto nuestra primera reflexión es concluyente *pongamos en marcha un programa específico de apoyo a nuevas vocaciones empresariales, a nuevos proyectos simplemente en razón del mismo y del equipo humano y compartamos los riesgos de su consecución, sabiendo que estamos contribuyendo a generar nuevos empleos.*

Otra de nuestras debilidades la constituyen la existencia mayoritaria de pequeñas empresas para abordar mercados hoy por hoy en manos de las grandes; pongamos mano a la obra y fomentemos la creación de grupos empresariales, tanto para enfrentarse al mercado nacional como especialmente a los mercados exteriores, contribuyamos decididamente a la constitución de los consorcios y las uniones temporales; vender más es generar nuevos empleos. Abandonemos conscientemente la subvención al empleo directo porque éste nada aporta a la realidad competitiva empresarial, a la productividad; impulsemos, como se está haciendo y en mayor profundidad, la formación como motor de una mayor preparación, ya sea la Formación Profesional, la gerencial o los idiomas; apostemos por los espacios innovadores, por el referente territorial, por el turismo y el comercio, aprovechemos nuestra situación estratégica comercial y congresualmente; hagamos de la Región nuevamente horizonte de ferias y exposiciones, cambiemos de canal. Creo que la apuesta por redefinir los objetivos de la Región, su capacidad exportadora, sus sectores productivos, tiene mucho que decir en este nuevo panorama nacional e internacional; asumir la realidad de la deslocalización es imprescindible, pero a la vez entender de nuestras limitaciones actuales es cuando menos prioritario para saber qué y cómo debemos caminar. El consenso, el acuerdo como el que se ha establecido con el Plan de Empleo es cuando menos un paso necesario para acometer el futuro.

Cuando me piden opinión sobre el futuro de la Región, no puedo por menos

que, a pesar de la apariencia de los datos, manifestar mi confianza en nuestra gente, en nuestra Región, reiterar la existencia de sus potencialidades y que el esfuerzo que se está realizando va en el camino de encontrar respuestas a nuestras necesidades de expansión y crecimiento, abriendo nuevos mercados, nuevos cauces y nuevos caminos, que estoy convencido van a modificar drásticamente la situación actual de incertidumbre que pesa sobre la Región; sentir la fuerza y la capacidad de este nuestro pueblo, generar en sí confianza, y esta confianza nos lleva a pensar que no es posible que ante los cambios que se avecinan no seamos capaces de montarnos definitivamente en el tren del crecimiento y de la com- petitividad.

Nunca con tanto ahínco he podido constatar el compromiso social, empresarial y del gobierno por aprovechar el nuevo marco que se está pergeñando, y convencido de esta realidad creo firmemente que es posible dejar el lastre que nos ha acompañado por años y aprovechando nuestras mejores capacidades y potencialidades emprender nuevas andaduras en la nueva realidad que se ha iniciado.

Nadie puede negar la potencialidad turística de la Región o los espacios para su desarrollo, junto a las ventajas comparativas que ello representa. Comercialmente, nuestra centralidad en el sureste, en el entorno de dos millones y medio de personas es de por sí, cuando menos, alentadora. En el transporte, la realidad portuaria, la flota de camiones y el hecho incontestable de estar dentro del eje de transporte definido por la Unión Europea en el Arco Mediterráneo. La agricultura de esta tierra ha demostrado capacidad de desarrollo más allá de lo convencional y en la construcción no creo que nadie pueda negar que su capacidad de desarrollo y empuje a otros sectores sea cuestionable.

Factor aparte constituye el sector industrial, en donde la experiencia pasada, la disponibilidad de recursos humanos y la historia misma de la Región reafirman que, tanto la agroalimentaria, conservas, zumos, calzado, mueble, maquinaria y bienes de equipo (en donde evidentemente hay que hacer un esfuerzo extra), junto a la posible, yo diría cierta presencia de otros proyectos industriales, a la vez que el desarrollo de algunos como General Electric, suponen una importante garantía de desarrolo, que si me lo permiten he de considerar como segura y creciente.

En definitiva, la situación de los de hoy demandantes de empleo, junto a los previsibles que se van incorporando, necesitan de todos los esfuerzos, pero fundamentalmente de medidas concretas, apliquémoslas desde el compromiso necesario para con los que no tienen empleo y lo demandan, dándoles oportunidades, en autoempleo, o a través del desarrollo de la actividad empresarial, únicas vías para fomentar nuevos empleos. Para ello dediquemos específicamente todos los recursos disponibles en el apoyo a la inversión empresarial y a su promoción como único medio para generar empleo y reducir el paro.

Diario 16. 5 de mayo de 1996

Compromiso

Compromiso, según el gran diccionario enciclopédico universal, es sinónimo de acuerdo, pacto, deber, promesa... y en este caso la conjunción de todo ello, porque la importancia y trascendencia del acuerdo para la promoción de la formación, las relaciones laborales, el empleo y la actividad económica de la Región de Murcia, suscrito entre las organizaciones sindicales UGT y CC 00. la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales CROEM y el Gobierno de la Región, constituye en sí no sólo un convenio entre las partes, sino una apuesta firme y decidida por el futuro.

Las palabras del presidente de la Comunidad reafirmando su importancia y la necesidad de su implementación inmediata, junto a la demanda a los agentes económicos y sociales de la plena exigencia de su cumplimiento, ofrecen una garantía añadida de voluntad y el convencimiento de que las medidas y los instrumentos que en el acuerdo se contemplan son fundamentales y no hay que perder tiempo alguno en ponerse manos a la obra e incluso se abre el camino para seguir profundizando en el trabajo en común, porque el diálogo y el consenso han de llevar aparejada una sustancial mejora de la actividad económica y, consecuentemente, la creación de empleo. Cuando tanto queda por andar, la concreción de instrumentos y la definición de objetivos ha de suponer, al menos, la construcción de la senda por la que hay que caminar y éste es el primer paso dado para alcanzarlos. Estoy convencido de que la Asamblea Regional asumirá favorablemente el compromiso aquí alcanzado y de que en los próximos meses podremos ya constatar, cuando menos, los primeros atisbos de esta apuesta por la Región, por su desarrollo económico y social, a través de la mejora de la formación y de las relaciones laborales.

La voluntad de servicio y el compromiso regional se han puesto sobre la mesa, porque todos han tenido que renunciar un poco, o un mucho, en aras de encontrar el equilibrio entre las distintas sensibilidades, posiciones ideológicas o sentimiento económico, lo cual presagia nuevos avances en la búsqueda de fórmulas para conseguir la transformación de otros aspectos económicos de la Región, que necesitan una adaptación para ganar en competitividad.

Entre ellos cobra peso la modificación de la estructura productiva, para permitir un mayor desarrollo de actividades básicas para la Región, a través del impulso de su moderna agricultura, que más bien habría de llamarse -por su tecnificación- “industria de la agricultura”, la evolución de la floricultura y la ganadería;

la potenciación del sector de la construcción tanto en obra pública como en viviendas; el sector servicios, con subsectores tan fundamentales como el comercio, el transporte o el turismo, y el sector agroalimentario e industrial, motor clave y dinamizador de la economía.

La creación del Instituto para la Formación constituye a su vez un importante logro para la configuración de la formación que se debería impartir, a fin de que los profesionales que salgan de las aulas respondan a la demanda de las actividades empresariales, evitando por una parte, como actualmente ocurre, que las empresas demandan pintores y los profesionales que están disponibles son administrativos o al contrario, por lo tanto, conformando un ente que responda con flexibilidad y previsión a las futuras demandas y en los caminos en que se pretenden evolucionen la actividad productiva de la Región.

El compromiso que se establece en el apartado de cultura empresarial significa un valioso reto para el desarrollo económico y la creación de empleo, al plantearse como objetivo el fomento de nuevas vocaciones empresariales, porque los autonómos de hoy pueden ser las empresas medianas de mañana y las grandes de después, además de contemplarse la atención formativa de mandos intermedios, directivos, cuadros y empresarios.

Dentro de este objetivo, la creación del Servicio de Orientación Profesional permitirá -a través de una base de datos- disponer de las ofertas de empleo existentes en cada momento y transmitirlas a quienes lo demandan, además de llevar a cabo estudios o análisis que ayuden a una mejor preparación del mundo laboral y profesional.

La creación del Consejo Asesor de Relaciones Laborales debe posibilitar una relación más fluida entre el mundo de la empresa y el del trabajo, contribuyendo a encontrar fórmulas para la solución de los conflictos o divergencias que se puedan plantear ante las distintas perspectivas o posiciones de las partes, a la vez que una estrecha colaboración en la prevención de los riesgos laborales.

Las medidas para la creación de empleo, junto al capítulo IV del Desarrollo Socioeconómico, son otro de los aspectos clave, donde el apoyo a las pequeñas y medianas empresas, las infraestructuras, los equipamientos empresariales adquieren una especial relevancia, en razón a la trascendencia de las mismas. Junto a ello, el fortalecimiento del sistema de apoyo financiero o singularmente la puesta en marcha de un Plan Industrial, a la vez que el desarrollo de las conclusiones del estudio del turismo o el apoyo a la innovación, la investigación y el desarrollo tecnológico, entre otras medidas, acaban de dar forma a este compromiso, que por todo lo enunciado podría calificarse, y el tiempo así habrá de juzgarlo en función de los resultados, como de histórico. Diálogo, consenso, acuerdo constituyen, estoy convencido, el mejor lubricante de la máquina productiva regional y desde él y a partir de él alcanzar las transformaciones sociales y económicas que precisa nuestra Región y que tanto sindicatos, como empresarios y Gobierno anticipan con este pacto como realizables.

Diario 16. 12 de mayo de 1996

Estabilidad

Exponer acertadamente cuáles son las razones por las que el consumo no se recupera e incluso, según los últimos datos, ha vuelto ha decrecer resultaría cuando menos atrevido, en una economía como la española en una etapa de crecimiento, porque los factores que inciden en el incremento o la reducción de consumo son consecuencia de diferentes hechos: la situación internacional y nacional, las inversiones, el factor social y en especial la oferta de empleo, circunstancias todas ellas que se resumen en el nivel de confianza en el futuro.

Otro factor de nuestra economía, que se diferencia de la de los otros países desarrollados, está constituido por el hecho de que en España, con mayor crecimiento del P1B, se crea menor empleo, situación que en mayor grado se da en la Región. Para responder a este interrogante deberíamos en profundidad *analizar el porqué del actual funcionamiento del mercado del trabajo, con el compromiso de poner en marcha las conclusiones y medidas que del análisis se propongan.*

En principio, podría considerarse que la falta de firmeza en el consumo derivaría de la moderación salarial, consecuencia del ejercicio de responsabilidad de sindicatos y empresarios en la negociación colectiva, con efecto que indudablemente han favorecido la positiva evolución de la inflación y contribuido a una mejora de la productividad.

Sería, por tanto, erróneo considerar dicha moderación, como principal responsable de la caída del consumo, que, por otra parte, se encuentra bastante alejado, a la baja, del crecimiento medio salarial, cuando la respuesta que mayor fuerza parece tener, la constituye la precariedad en el empleo, junto al insuficiente número de puestos de trabajos creados.

El empleo está sufriendo una profunda transformación a nivel mundial, desde el trabajo en el propio domicilio, el trabajo a tiempo parcial, etc., pero, sin duda, la más dura, para trabajadores y empresarios, es la temporalidad, que a los primeros les llena de incertidumbre y a los segundos les imposibilita llevar a cabo algo fundamental para el futuro mismo de las empresas, la formación y el desarrollo de la cultura y la competitividad empresarial a través de la formación.

La temporalidad en los contratos y la falta de nuevos empleos constituyen, en mi opinión, el principal factor de dicha desconfianza. Este es por tanto uno de los objetivos que sería necesario conseguir, transformar los contratos temporales en estables, a través de la negociación y el acuerdo entre sindicatos y empresa- ríos. Cuando se escriben estas reflexiones, su propia enumeración constituye una preocupación, dada la necesidad de mejorar la capacidad competitiva de nuestras empresas, de mejorar su productividad y su calidad, los recursos humanos y su formación se constituyen como imprescindibles, junto a una mayor inversión en la modernización de procesos y productos, a través de la tecnología y la innovación.

Evidentemente hemos de tener en cuenta los aún altos costes financieros que tiene que soportar la empresa, que es imprescindible se reduzcan, para incentivar la inversión, pero también para que la peseta se adecúe a su valor real y no penalice las

exportaciones, como nuevamente se está produciendo y que abarata las importaciones y consecuentemente la creación de los empleos en sus países de origen.

Otro aspecto importante que es necesario considerar es el tratamiento fiscal a la pequeña y mediana empresa, que no sólo no ayuda eficazmente a la autofinanciación o la inversión, sino que sus efectos están siendo negativos para la creación de empleo, por lo que se hace imprescindible medidas tendentes a una mayor adecuación y apoyo a las PYMES.

Evidentemente, los efectos descritos tienen una importancia decisiva en la creación de nuevos empleos; por otra parte, la precariedad en el empleo, la inseguridad en el puesto de trabajo de cualquier miembro de la familia, así como el que no encuentra empleo, tienen una influencia definitiva en la decisión del gasto y el ahorro en la familia.

Aquí, fundamentalmente, radica el principal problema al que nos enfrentamos, para la recuperación del consumo, para que éste tome el relevo en el impulso de la recuperación, ante el menor crecimiento del sector exterior, e impulse un mayor crecimiento de la economía, y consecuentemente del empleo, que la confianza comience nuevamente a instaurarse en la familia. Por otra parte, el empresario, dada la dificultad que la normativa actual le plantea para adecuar la plantilla, en el caso de que sus ventas se reduzcan o caiga la producción, a veces oportunidades de nuevos empleos se pueden ver frenadas por la inseguridad de futuro y las dificultades que podría conllevar el ajuste, por lo que es posible que ante la duda no afronte nuevos empleos.

A todo ello se suma la inseguridad del que ocupa un puesto de trabajo, en los denominados contratos temporales, la falta por tanto de poder desarrollar en estos casos programas de formación que contribuyan a mejorar la cualificación profesional, son de por sí razones suficientes para modificar la situación actual, buscando nuevas alternativas que podrían venir a través del denominado contrato estable.

La sustitución de la mayoría de los contratos temporales por el contrato estable, que por una parte garantice a los trabajadores sus plenos derechos y reduzca la temporalidad, elimine los sucesivos vencimientos de los contratos, a la vez que incentive una mayor implicación en la cultura de la empresa, a través de la formación permanente para mejorar su cualificación y capacidad de producción.

Estoy plenamente convencido de que la fórmula de contrato estable supondría un paso fundamental en el impulso a nuevas actividades productivas, en la reducción drástica de los contratos temporales, en el incremento de la confianza de las familias y consecuentemente del empleo, que a su vez, como todos sabemos, se transforma en mayor empleo, mayor confianza en el futuro y en el incremento del consumo.

Aunque la historia se escribe día a día, nos encontramos quizás en un momento en que se está modelando definitivamente y en muchos aspectos la realidad española, consolidadas las organizaciones sindicales y empresariales y comprometidos con el cumplimiento de los acuerdos del tratado de Maastricht, reafirmemos el compromiso suscrito, haciendo realidad en las empresas lo que es imprescindible en los mercados.

La tozudez de los datos del paro vuelven otra vez a martillear sobre la realidad

regional, reafirmando la existencia de problemas estructurales que impiden un crecimiento del empleo sotenido. Según la EPA, en el primer trimestre de 1996, el paro ha aumentado en 14.080 personas, situándose ya en 106.190 parados, un 25,33% del total de la población activa, una realidad que es necesario cambiar y para ello es necesario el compromiso de todos.

Diario 16. 26 de mayo de 1996

Crear más empleo

Crear empleo, crear más empleo: éste es el principal problema y el principal reto de Occidente, muy especialmente de nuestro país y singularmente el de nuestra Región, que según la EPA sobrepasa en desempleo la media nacional. Se ofrecen soluciones y consejos, se elaboran planes específicos, como si el trabajo se creara a voluntad y no fuera una consecuencia de la actividad económica, de su situación y de sus avatares.

Mercado-Empresa: hoy es un hecho la creciente globalización de los mercados, la movilidad de los productos y el incremento de la competencia.

Competitividad: palabra de moda y una creciente realidad, porque sólo los más competitivos ganan mercado, venden más y crean empleo en sus centros de producción. ¿Es algo abstracto, es una sola cosa, depende sólo de la empresa? Todas estas preguntas tienen respuesta, que con carácter fundamental corresponde a la empresa, producto (innovación, calidad, precio), redes comerciales, marketing, recursos humanos, capital, inversión, modernización, compromiso, etc.

Pero, además y afectando de manera significativa a la actividad económica, se encuentra el marco en el que la empresa se sitúa y desarrolla, donde formación, investigación y desarrollo, equipamientos, infraestructuras, adecuados costes laborales, sociales, financieros, menos y ajustados precios públicos, plena liberalización de los servicios, eliminación del excesivo intervencionismo administrativo y de burocracia local, regional y nacional, excesivas rigideces, altos costes energéticos..., en definitiva, un entorno competitivo que ayude al desarrollo, se confirman como fundamentales.

Empresa: capital económico y humano que constituye el motor capaz de crear riqueza y empleo, y el marco en el que ha de desenvolverse será la vía por la que podría caminar; si ésta no existe o se encuentra plagada de dificultades, baches, falta de señalización, etc., la circulación será más dificultosa y habrá de caminarse más lentamente, todo lo cual es altamente preocupante en el ámbito de la economía productiva.

En la capacidad para competir, el tiempo que dure el viaje será bueno o malo en función de lo que mi competidor realice: si él cuenta con una carretera, señalización e iluminación en mejores condiciones, alcanzará antes su objetivo, ganará mercado y reducirá por tanto mis posibilidades; podrá crear más empleo, más trabajo, porque no es tanto lo que uno corre, sino su puesto en la carrera.

Capital: los recursos propios, el capital financiero, constituyen uno de los

elementos para poder desarrollar la actividad económica, pero puede ser totalmente propio y puede obtenerse del mercado gracias a las diversas fórmulas existentes, y a través del crédito bancario, y en este caso, si el costo de éstos es excesivo frente al de sus competidores, difícilmente podrá ganar la batalla.

(El ejemplo permanente de dos empresas de transporte, una española y la segunda de otro país de la Unión Europea, puede ser aclaratoria, porque en ambos casos la mercancía a transportar es la misma, por lo que el precio de la tonelada en el transporte es muy importante, pero, en el caso de la empresa española, ésta se encuentra con diferencias respecto de su homologa europea en el precio de coste del vehículo, la matriculación y en el pago diferido del camión por los altos intereses. Dándose esta circunstancia, la empresa española tendrá mayores dificultades que su oponente, pues parte de diferenciales negativos.)

Recursos humanos: el otro activo fundamental con que cuenta la empresa, por no decir el más importante. Por ello es decisivo desarrollar una política de mejoramiento permanente de la cualificación profesional de todo el personal de la empresa y es un contrasentido el contrato temporal, que es utilizado ante las dificultades que plantea la actual configuración del indefinido.

Sólo la empresa crea puestos de trabajo; sólo la empresa puede dar respuesta a las demandas de trabajo, puede y debe contribuir a la mejora económica y social de nuestras gentes. Por ello debemos posibilitar e impulsar la creación de nuevas empresas, de nuevos emprendedores, dado que la empresa es el principal motor de la actividad económica, el empresario debe contribuir a su permanente modernización en pos de la mejora de su competitividad.

Definir el marco sustituyendo las ayudas puntuales por actuaciones globales, complementarias a la iniciación y desarrollo de la actividad empresarial, es el reto principal en estos momentos de necesidad de creación de puestos de trabajo y de la dificultad que los hechos reafirman para su creación, porque lo artificial vuelve a reordenarse a sí mismo; sólo lo firmemente creado puede desarrollarse acertadamente.

Una Región como la de Murcia, en la que se estima la existencia de medio millón de personas activas para el año 2006, tiene que correr y mucho para poder responder con acierto a una segura demanda de empleo; por ello es imprescindible poner ahora las bases de ese inmediato futuro desde el convencimiento de que el camino para conseguirlo son las acciones reales en la consecución del mejor marco de actuación.

Nuestra Región es desde hace muchos años fundamentalmente industrial, con un peso creciente del sector de los servicios, una moderna agricultura, una industria de la agricultura que constituye uno de los bastiones más importantes; nuestra capacidad exportadora y una industria agroalimentaria básica que hoy cada vez depende más de otras zonas en el abastecimiento de sus materias primas junto a una creciente fortaleza de la construcción.

En resumen: *la empresa, los recursos humanos y el capital* han de conformar el buque insignia para impulsar la actividad económica y la creación de más empleos;

pero para obtener la máxima eficiencia en un mercado cada vez más selectivo es imprescindible desarrollar en su entorno un marco que fomente la actividad empresarial y la creación de nuevas empresas, en la seguridad de que es el único camino para conseguir un amplio desarrollo económico y social.

La velocidad en el devenir del tiempo puede adelantar al tiempo mismo, reduciendo nuestra capacidad de reacción conforme éste avanza, porque hemos de creer que los que compiten con nosotros están convencidos de las limitaciones del mercado y tratan de no perder la menor oportunidad.

Por lo tanto, acciones como las realizadas por el Gobierno regional para la urgente consecución de la Autovía Murcia-Albacete y los recientes acuerdos establecidos con los agentes económicos y sociales constituyen la base y el soporte imprescindibles para esa concreción del marco de actuación y la implementa- ción de las ayudas necesarias que permitirán el desarrollo económico y social y, consecuentemente, la creación de empleo.

Diario 16. 7 de junio de 1996

Metamorfosis

Según la Encuesta de Población Activa (EPA), en 1977 los ocupados eran 293.400 y los parados 15.500, con una población activa de 308.900 personas. En el primer trimestre de 1996, los ocupados suman 313.000. por lo que en estos dieciocho años la economía regional ha creado en su totalidad 19.600 empleos, situando en 106.200 la cifra media de parados y la población activa en 419.200 personas. Según las estimaciones del Instituto Demográfico, la población mayor de dieciséis años alcanzará en el 2006 la cifra de 911.000. por lo que podría considerarse que la población activa se situará en torno a las 470.000 personas.

Para dar respuesta a los nuevos demandantes y poder reducir el paro sería necesario crear en los próximos diez años en torno a los 100.000 empleos, cifra que evidencia el grave problema en que se encontraría la Región de continuar la tendencia actual. Es imprescindible, por tanto, alcanzar un crecimiento del PIB de hasta el 4,5% para posibilitar la creación de más de 8.000 empleos al año, lo que evidentemente implica una completa metamorfosis del tejido productivo regional. La Región de Murcia representa el 2,7% del total de la población española; en su economía, según la Fundación FIES, supone el 2,2% en pesetas corrientes, en el PIB por habitante se sitúa en 1995 en el 81,5% de la media nacional, sólo por delante de Andalucía y Extremadura; otro referente lo constituye el número de líneas telefónicas por cada 100 habitantes, que en Murcia es de 32 y la media nacional de 38, datos que ponen de manifiesto el importante atraso de la Región con respecto al contexto nacional.

El trabajo presentado en estos días por el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia reafirma la opinión, ampliamente compartida, de la necesidad de transformar la estructura productiva regional para impulsar la creación de nuevos empleos, así como conseguir una mayor especialización e innovación, imprescindibles para poder reducir la actual tasa de paro y responder a la evolución poblacional, singularmente los jóvenes que esperan una oportunidad para desarrollar sus conocimientos como empleados y también como emprendedores.

El trabajo, articulado en seis capítulos, dedica los cinco primeros al análisis de la situación regional desde la perspectiva poblacional y territorial, las comarcas y sus capacidades endógenas, así como dentro del contexto del Arco Mediterráneo y su situación de puente con el Norte de Africa, las comunicaciones (autovías, carreteras, ferrocarril, puerto y aeropuerto), los equipamientos empresariales, la 1+DT y la innovación, la estructura sectorial, la especialización comercial e industrial, la

agricultura y la construcción, la situación económico-financiera de las empresas, el comercio exterior y su nivel de conrpetitividad; en definitiva, un profundo análisis de la realidad regional que evidencia su importante potencialidad y también sus debilidades.

En el capítulo VI se detallan sus propuestas tanto en su accesibilidad exterior e interior como en los equipamientos empresariales, para poner en valor el territorio e incorporarlo a la nueva situación que demanda la globalización de los mercados, la cada vez más creciente competitividad de productos y territorios, en la seguridad de que el desarrollo de la Región y el mayor bienestar de sus habitantes estarán influidos por las acciones y medidas que se pongan en marcha.

Las propuestas se concretan en doscientas setenta medidas para conseguir la transformación económica de la Región, para conformar un marco de actuación para el desarrollo y la creación de empleo estable y suficiente, lo que permitirá que una gran parte de la población, y singularmente los jóvenes, recuperen la esperanza en su futuro:

-Adecuación del territorio, su accesibilidad externa e interna; infraestructuras, energía, telecomunicaciones y agua.

-Establecimiento de los equipamientos empresariales, zona de apoyo logístico; una mayor liberalización del suelo y reducción drástica de la burocracia.

-Impulso a la empresa innovadora, completando los centros tecnológicos poniendo en marcha el Parque Tecnológico Regional como elemento coordinado y motor de la I+DT y la innovación.

-Apoyo decidido a la empresa endógena en los distintos sectores: comercial, turístico, la agricultura y la industria, a su internacionalización a través del agrupamiento (consorcios, grupos empresariales); a la especialización, financiación, promoción exterior y a la formación; impulsar la transformación de su estructura productiva para ganar de una vez por todas la batalla del empleo.

-La Región necesita la presencia de empresas de alta tecnología, por lo que éstas deberían contar con un apoyo especial para su instalación y que sus efectos redunden en el entramado de pequeñas y medianas empresas, así como el fomento de la subcontratación y un mayor aprovechamiento del exceso de capacidad productiva de las empresas industriales y de un mayor crecimiento y especialización en los servicios a las empresas.

Diario 16. 16 de junio de 1996

El derecho al trabajo

Una de las necesidades vitales del ser humano es trabajar, el trabajo constituye además el medio para poder proveerse de los bienes materiales que permiten el sustento de la familia, que permiten disponer de los servicios precisos y que contribuyen a la mejora social y cultural de la persona. Esta realidad contrasta con la otra realidad, la carencia de empleos para todos aquellos que en edad de trabajar desean hacerlo. Uno de los preceptos básicos de la Constitución es el derecho al trabajo.

En esta segunda consideración se plantea uno de los mayores debates a los que hoy se enfrenta la sociedad moderna. Partiendo de que no hay empleos suficientes en la actual coyuntura para responder a las demandas de trabajo y que se constituye en básica para poder satisfacer las necesidades de la familia. Las preguntas no ofrecen duda: ¿por qué no se crea suficiente empleo?, ¿por qué el empleo que se crea es temporal?, ¿por qué de la inseguridad en la contratación?, ¿por qué otros países de nuestro entorno a igual crecimiento del PIB crean más empleo? Muchas preguntas, pocas respuestas, aunque algunas las hay, pero no somos capaces de ponerlas en práctica. ¿Estamos dispuestos a analizar a fondo el por qué y aplicar las conclusiones?

Un problema como éste ha tenido y tendrá muchas respuestas, evidentemente ninguna definitiva, porque no creo exista una única respuesta; no obstante, parece que deberíamos comenzar esta reflexión por preguntarnos quién crea el empleo. A esta primera pregunta, y estimo que básica, la respuesta es concreta, «la empresa»; sólo la empresa es capaz de generar empleo, pero las empresas pueden estar aquí o allá, y vender aquí o allá, la globalización de los mercados ha constituido una auténtica revolución en cuanto a los centros de producción y consecuentemente en cuanto a donde se crean los puestos de trabajo.

Si estamos de acuerdo que sólo la empresa es capaz de crear empleo estable entremos en el otro nivel: si las fronteras ya no existen, sólo las empresas mejor preparadas podrán ganar la batalla diaria de la competitividad, y ésta comienza a ser la segunda pregunta: ¿estamos preparados, nuestras empresas cuentan con los recursos económicos, humanos, tecnológicos y comerciales, son capaces de competir en este cada vez más duro mercado? A esta nueva pregunta nos hemos de responder con nuevas preguntas: ¿compiten sólo las empresas en el mercado o también compiten los territorios, las infraestructuras, los equipamientos tecnológicos, culturales y las comunicaciones? Y no parece ofrecer tampoco ninguna duda de que compiten.

El paro a nivel nacional es de los más altos de Europa, pero el regional lo supera ampliamente y en los últimos veinte años en la Región se ha sido incapaz de crear nuevos empleos en el sector productivo. ¿Es ésta una situación irreversible? ¿El porqué de esta situación en la Región? Los grandes problemas o las dificultades son los mismos a nivel nacional y regional: el coste de la Seguridad Social que penaliza el empleo y la producción y es de los más altos de Europa; la capacidad de las empresas para adecuar sus plantillas a las necesidades de la producción es también la más dura y costosa. En la Región el nivel de la formación de profesionales ha venido siendo otra de las grandes debilidades, la falta de investigación y desarrollo tecnológico, la carencia o retraso en las infraestructuras y equipamientos han y siguen en gran parte condicionando el crecimiento.

Actualmente, se da la paradoja que algunos Ayuntamientos, conscientes de la enorme presión fiscal a que están sometidas las empresas, junto a los precios públicos, que penalizan las posibilidades de crear nuevos puestos de trabajo, están queriendo apoyar la actividad empresarial «de manera paternalista» cuando realmente

el mejor apoyo que pueden prestar a la creación y desarrollo empresarial es la rebaja de la presión fiscal, de la burocracia, adecuando los servicios públicos, aparcamientos y circulación a las necesidades empresariales.

Lamentablemente, la persistencia en esta situación de escasa oferta de nuevos empleos se está enquistando en el tiempo y conlleva una creciente falta de confianza en su modificación, engendrando a la vez mayor intranquilidad y junto a la ya real menor capacidad de consumo, esta inseguridad impulsa a una mayor retención que a su vez al inyectar menos recursos en la sociedad nuevamente disminuye el consumo y no se crea empleo, una situación diabólica que es necesario modificar prontamente, si no queremos ser absorbidos por ella.

Los medios de comunicación permanentemente dan a conocer razones del porqué no se crean empleos suficientes o de la creciente precariedad en el empleo, ya sea a través de los contratos temporales o las empresas de trabajo temporal, que evidentemente han crecido muy deprisa -cabría preguntarse también el porqué- Se aventuran subvenciones a fondo perdido para la creación de empleo directo o también mayores incentivos a la inversión si incluye nuevos puestos de trabajo, etc., cuando todo esto sería innecesario adecuando el mercado de trabajo, eliminando los elementos que distorsionan los costes de producción, dada la gran divergencia existente entre el salario percibido por el trabajador y el coste real de la empresa.

Sindicatos, empresarios y el Gobierno hablan del problema, todos coinciden en la urgencia de las medidas, las soluciones son mayoritariamente conocidas: menor intervencionismo, menores costes de la Seguridad Social, de la antigüedad, del despido, menores costes fiscales, mayor flexibilidad de adaptación a la realidad del mercado, menor burocracia, equipamientos empresariales, infraestructuras, una adecuación de la formación y la investigación a las necesidades actuales, eliminación de todo tipo de subvenciones, los excesos en la ILT, así como reducir los intereses bancarios, que inciden en la capacidad de producción y en la confianza de los trabajadores.

El Gobierno de España acaba de hacer público un paquete de medidas que indudablemente mejorará la conrpetitividad y el hecho empresarial, acercándose hacia el modelo europeo, porque es evidente que para un país que quiere plenamente su integración en la Unión Europea es imprescindible que el marco en donde ha de moverse la empresa no sea diferente al de sus competidoras, de lo contrario esta debilidad, como actualmente, tiene graves efectos nocivos en la creación de empleo.

Es verdad la competitividad precisa de otra y no menos importante contrapartida: una mayor inversión empresarial en la modernización de los procesos productivos, incluyendo la reinversión de los beneficios, porque la apuesta empresarial va a ser decisoria, los empresarios, y fundamentalmente los pequeños y medianos, van a aprovechar cualquier resquicio para mejorar e incrementar su producción y consecuentemente el número de empleos. Este debe ser el compromiso de todos, trabajadores y empresarios -«la empresa»-, para afrontar con éxito el imprescindible cambio al que nos enfrentamos.

Si somos capaces de conjuntar los compromisos y los intereses, de transformar

lo acontecido, de modificar las prioridades y de asumir que la empresa, como motor del desarrollo económico y social, y de creación de empleo, es el único camino, alcanzaremos el acuerdo, porque sólo desde un amplio consenso y equilibrio podremos conseguir el nivel de competitividad necesaria para que el empleo se cree aquí.

La Verdad. 17 de junio de 1996

Corresponsabilidad

En la estructura empresarial española encontramos que del 1.160.932 empresas existentes, que dan trabajo a un total de 8.648.118 personas, el 79,56% cuentan con menos de cinco trabajadores y el 18,69% tiene entre 5 y 50, representando las empresas de hasta 50 trabajadores el 98,25% del total nacional y ocupan al 54,42% de los trabajadores.

A nivel regional existen 29.699 empresas, que representan el 2,56% del total nacional, y 203.119 trabajadores, el 2,34%. El porcentaje de empresas con menos de 5 trabajadores representa el 80,16% del total regional y las de entre 6 y 50 empleados, el 18,21%. En su conjunto, las empresas de hasta 50 trabajadores representan el 98,37% del total regional y ocupan al 57,52% de los trabajadores.

Al hablar de demandar por tanto soluciones globales a los problemas de empleo hemos de partir de esta realidad empresarial: más del 98% de las empresas son pequeñas y medianas, con menos de 50 trabajadores, y en ellas trabaja más del 54% del total de la población ocupada.

Por ello, el compromiso alcanzado por CEOE-CEPYME y los sindicatos UGT y Comisiones Obreras para presentar antes del mes de julio sus opiniones sobre las causas que impiden que el crecimiento económico español se traduzca en aumentos de empleo, constituye un paso fundamental en el análisis y diagnóstico del mercado laboral.

Desde las distintas posiciones, desde la prudencia y el compromiso, es necesaria la reflexión y el debate sobre las consecuencias que tiene el excesivo coste de ajuste de plantillas sobre la inversión productiva, el empleo y la propia existencia y viabilidad de la empresa.

El empresario -pequeño o mediano- que creó una empresa, que generó puestos de trabajo, en los momentos de dificultad, la contempla lleno de preocupación, porque, si quiere hacerla viable y competitiva, se ve obligado a ajustar su plantilla y en la mayoría de las ocasiones no puede asumir el coste del despido.

Parece normal que se facilite una salida a aquellos empresarios a los que las circunstancias económicas, técnicas, organizativas o de producción obligan a plantear la extinción de contratos para adecuar sus plantillas a las circunstancias del mercado, porque de lo contrario todo el proyecto puede estar en peligro.

De los cinco grandes países de la Unión Europea. España cuenta con el nivel más alto de la indemnización por despido objetivo: 20 días por año trabajado, cuando la media comunitaria es de 1,5 semanas, y en los despidos improcedentes, 45 días por

año de servicio, con un máximo de 42 mensualidades, cuando en países como Italia y Francia no superan las 6 mensualidades.

El empresario, que pone en juego no sólo su patrimonio, sino también la propia superviviencia del proyecto, porque necesita poder adecuar su plantilla, precisa de la misma credibilidad que cuando la creó y hemos de estar seguros de que cuando la situación cambie volverá nuevamente a contratar, a crear nuevos puestos de trabajo, porque el empresario tiene su etimología en emprender, desarrollar, innovar, crear y competir, y para que esto ocurra precisa del marco adecuado.

Por otra parte, y en términos generales, con las matizaciones que se quiera, no cabe duda de que es necesario reducir el número de contratos temporales y que la modalidad de contratación debe ser la de contrato indefinido y desde el diálogo y el acuerdo es necesario hacer posible esta estabilidad, eliminando las rigideces a la vez que garantizando que en ningún caso el trabajador que ha perdido su trabajo pueda quedar desamparado y extendiendo el compromiso a unos mayores niveles de formación.

Todos somos conscientes de que si la evolución del empleo a lo largo de todos estos años no ha resuelto el principal problema español, la creación de empleo suficiente para responder a la población activa, es que algo no funciona y hay que encontrar la respuesta desde la corresponsabilidad de las partes implicadas a través del diálogo y el acuerdo, porque la creación de empleo ha de ser nuestro principal compromiso.

Diario 16. 23 de junio de 1996

Algunas reflexiones sobre empresa y empleo

En algunos momentos en los que la economía comienza a mejorar se incrementa el número de empleos ofertados y, consecuentemente, el paro tiende a reducirse. Según muestran los últimos datos, tanto del INEM como de la Encuesta de Población Activa, parece oportuno recordar que los problemas existentes para conseguir que el empleo crezca en cantidad suficiente para responder a la demanda de la población son estructurales, lo que exige la inmediata puesta en marcha de medidas y actuaciones valientes para su resolución.

Una de las necesidades vitales del ser humano es trabajar. El trabajo constituye además el medio para poder proveerse de los bienes materiales que permiten obtener el sustento, facilitan la disposición de los servicios precisos y contribuyen a la mejora social y cultural de la persona. Esta declaración contrasta con la realidad, la de la carencia de empleo para muchos de aquellos que habiendo alcanzado edad de trabajar desean hacerlo.

Derecho al trabajo

Uno de los proyectos básicos de la Constitución es el derecho al trabajo y constituye además la principal preocupación de la sociedad, puesto que no se crean suficientes empleos para cubrir la demanda de trabajo y responder a las necesidades del conjunto de la sociedad. Las preguntas más repetidas son: ¿por qué no se crean empleos suficientes?, ¿por qué el empleo que se crea es temporal?, ¿por qué la inseguridad de la contratación?, ¿por qué los países de nuestro entorno crean empleo con menos crecimiento de su PIB y crean más empleo a iguales crecimientos? Seguramente, la primera cuestión en el diálogo social sea analizar estas cuestiones y tratar de aplicar cuanto antes las conclusiones que se obtengan.

Evidentemente, tal batería de preguntas sobre un mismo problema tiene y tendrá respuestas, pero quizá la reflexión debería comenzar con otra pregunta: ¿quién crea empleo? A esta primera pregunta corresponde una respuesta concreta y básica para el resto de la argumentación: la empresa, sólo la empresa es capaz de crear empleos nuevos. Pero las empresas pueden estar aquí o allá y vender sus productos aquí o allá. Hoy, la globalización de los mercados ha constituido una auténtica revolución en cuanto a ubicación de los centros de producción y como consecuencia de ello del empleo.

Si estamos de acuerdo en estos presupuestos y en que sólo las empresas mejor

preparadas podrán ganar la batalla diaria de cada vez mayor competitividad debemos preguntamos si efectivamente nuestras empresas, sobre todo las pequeñas y medianas, disponen de los recursos económicos, humanos, tecnológicos y comerciales que hagan posible esa victoria. Pero a la vez hay que recordar que no sólo compiten las empresas, sino también lo hacen los territorios, las infraestructuras con que cuentan, la formación, la investigación y el desarrollo, los equipamientos tecnológicos, culturales, etcétera.

Desempleo en España

Hoy el paro se sitúa en España muy por encima de la media europea y cabe preguntarse si es ésta una situación irreversible. Parece que la respuesta ha de ser no, puesto que existen en España penalizaciones a la creación de empleo que es posible eliminar. El excesivo coste de la Seguridad Social, que actúa como un impuesto sobre el empleo y la producción y la mayor dificultad de las empresas para adecuar sus plantillas a las necesidades de la producción, son dos de los factores diferenciales que distorsionan los costes de producción españoles y que deben eliminarse.

Actualmente, se da la paradoja de que algunos Ayuntamientos, conscientes de la enorme presión fiscal a que están sometidas las empresas, junto a unos precios públicos que penalizan la posibilidad de crear nuevos puestos de trabajo, quieren apoyar la actividad empresarial de un modo paternalista, cuando realmente el mejor apoyo que pueden prestar al desarrollo empresarial, y por tanto a la creación de empleo, es la reducción de la presión fiscal y de la burocracia, adecuando los servicios públicos a las necesidades empresariales.

Lamentablemente, la persistencia en esta situación de insuficiente creación de empleo se está enquistando en el tiempo y conlleva una creciente falta de confianza en su modificación, engendrando a la vez mayor inseguridad. Lo que junto a la menor capacidad de consumo implica, impulsa, una mayor intranquilidad que inyecta menos recursos en la sociedad y vuelve a alimentar el circuito diabólico de menor consumo y menor empleo. Algo que es necesario modificar prontamente si no queremos que la situación nos absorba.

Sindicatos, empresarios y Gobierno hablan del problema. Todos coinciden en la urgencia de las medidas y las soluciones son conocidas: menor intervencionismo, liberalización de servicios y suelo, reducción de costes de Seguridad Social, fiscales y del despido, limitación de la antigüedad en las nóminas, mayor flexibilidad laboral para permitir la adaptación a las demandas del mercado, menor burocracia, mejores equipamientos industriales e infraestructuras, adecuación de la formación y la investigación a las necesidades que surgen actualmente, eliminación de todo tipo de subvenciones, control de los excesos de la ILT. bajada de los tipos de interés, etcétera.

Es necesario reconocer la gran importancia que tiene el paso dado por el Gobierno con su primer paquete de medidas económicas que mejorará la competitividad y el hecho empresarial, acercándose al modelo europeo. Porque es evidente que, para un país que apuesta por su plena integración en la UE, es imprescindible

que el marco en donde han de moverse sus empresas no sea diferente al de sus competidores; de lo contrario, ese será un factor de debilidad y tendrá efectos nocivos en la creación de nuevos empleos.

El incremento de la competitividad precisa de otro no menos importante compromiso, como es el de una mayor inversión empresarial en innovación y modernización, incluyendo en él la reinversión de los beneficios, porque la apuesta empresarial va a ser decisoria y la totalidad de los empresarios van a aprovechar cualquier resquicio para incrementar su producción y el número de empleos.

Este debe ser el compromiso de todos, trabajadores y empresarios -es decir, de la empresa-, para afrontar con éxito el cambio al que nos enfrentamos. Si somos capaces de conjuntar interés, de transformar lo acontecido, de modificar las prioridades y de asumir que la empresa, como motor del desarrollo económico y social y de la creación de empleo, es el único camino, podrán alcanzarse acuerdos. Porque sólo desde un amplio consenso y equilibrio podremos obtener el nivel de competitividad necesario para conseguir una mayor creación de puestos de trabajo.

Negocios. 9 de julio de 1996

Empresa y empleo

En estos momentos en que la economía comienza a mejorar se incrementa el número de empleos ofertados y, consecuentemente, el paro tiende a reducirse, según muestran los últimos datos, tanto del INEM como de la Encuesta de Población Activa; parece por tanto oportuno recordar que los problemas existentes para conseguir que el empleo crezca en cantidad suficiente para responder a la demanda de la población son estructurales, lo que exige la puesta en marcha de medidas y actuaciones que impulsen su resolución.

Uno de los proyectos básicos de la Constitución es el derecho al trabajo y constituye además la principal preocupación de la sociedad, puesto que no se crean suficientes empleos para cubrir la demanda de trabajo y responder a las necesidades del conjunto de la sociedad. Las preguntas más repetidas son: ¿por qué no se crea empleo suficiente?, ¿por qué el empleo que se crea es temporal?, ¿por qué la inseguridad de la contratación?, ¿por qué los países de nuestro entorno crean empleo con menor crecimiento de su PIB y más empleo a iguales crecimientos? Por ello parece que la primera cuestión debería ser su análisis y aplicar cuanto antes las conclusiones que se obtengan.

Evidentemente, tal batería de preguntas sobre un mismo problema tiene y tendrá distintas respuestas, pero quizás deberíamos comenzar con otra pregunta. ¿Quién crea el empleo? A ésta corresponde una respuesta concreta y básica para el resto de la argumentación: la empresa, sólo la empresa es capaz de crear empleos nuevos. Pero las empresas pueden estar aquí o allá y vender sus productos aquí o allá. La globalización de los mercados ha constituido una auténtica revolución en cuanto a la ubicación de los centros de producción y como consecuencia del empleo.

Si estamos de acuerdo en que sólo las empresas mejor preparadas podrán ganar la batalla diaria de cada vez mayor competitividad debemos preguntarnos si efectivamente nuestras empresas, sobre todo las pequeñas y medianas, disponen de los recursos económicos, humanos, tecnológicos y comerciales que lo hagan posible. Pero a la vez hay que recordar que no sólo compiten las empresas, sino también lo hacen los territorios, las infraestructuras, la formación, la investigación y el desarrollo, los equipamientos tecnológicos, culturales, etc.

Hoy. el paro se sitúa en España muy por encima de la media europea y cabe preguntarse sí es ésta una situación irreversible. Parece que la respuesta ha de ser

no, puesto que existen en España penalizaciones a la creación de empleo que es posible eliminar. El excesivo coste de la Seguridad Social que actúa como un impuesto sobre el empleo y la producción y la mayor dificultad y coste de las empresas para adecuar sus plantillas a las necesidades de la producción son dos de los factores diferenciales que distorsionan la competitividad y que deben eliminarse.

Aunque es evidente que se está consiguendo crear nuevos empleos y generar confianza, la situación estructural ayuda lamentablemente a la persistencia en esta situación de insuficiente creación de empleo. Lo que junto a la menor capacidad de consumo que inyecta menos recursos en la sociedad alimenta el circuito diabólico, de menor consumo y menor empleo. Algo que es necesario modificar prontamente si no queremos que la situación nos absorba.

Sindicatos, empresarios y Gobierno hablan de problema y coinciden en la urgencia de las medidas, y las soluciones son conocidas: menor intervencionismo, liberalización de servicios y suelo, reducción de costes de Seguridad Social, fiscales y de despido, limitación de la antigüedad en las nóminas, mayor flexibilidad laboral para permitir la adaptación a las demandas del mercado, menor burocracia, mejores equipamientos industriales e infraestructuras, adecuación de la formación y la investigación a las necesidades que surgen actualmente, eliminación de todo tipo de subvenciones, control de los excesos de la ILT, bajada de los tipos de interés, etc.

Por ello es necesario reconocer la gran importancia que tienen las medidas económicas que se han puesto en marcha por el Gobierno, y que indudablemente contribuirán a la mejora de la competitividad y del hecho empresarial, acercándose al modelo europeo, aunque es necesario continuar con el resto de actuaciones y medidas pendientes. Porque es evidente que para un país que apuesta por su plena integración en la UE es imprescindible que el marco en donde han de moverse sus empresas no sea diferente al de sus competidores, de lo contrario será un factor de debilidad y tendrán efectos nocivos en la creación de nuevos empleos.

El incremento de la competitividad precisa de otro no menos importante compromiso, como es el de una mayor inversión empresarial en innovación y modernización, incluyendo en él la reinversión de los beneficios, porque la apuesta empresarial va a ser decisoria, porque estoy seguro de que la totalidad de los empresarios van a aprovechar cualquier resquicio para incrementar su producción y el número de empleos.

Este debe constituir el compromiso de todos, trabajadores y empresarios -es decir, de la empresa-, para afrontar con éxito esta nueva revolución industrial en la que estamos inmersos. Si somos capaces de conjuntar intereses, de transformar lo acontecido, de modificar las prioridades y de asumir que la empresa, como motor del desarrollo económico y social y de la creación de empleo, es el único camino, se alcanzarán los acuerdos precisos.

Porque sólo desde un amplio consenso y equilibrio podremos obtener el nivel de competitividad necesario para conseguir una mayor creación de puestos de trabajo.

La Opinión. 23 de agosto de 1996

Reforma inconclusa

La llamada reforma laboral aprobada en mayo de 1994, que ha cumplido ya dos años de vigencia, se nos presenta desde la consideración real de insatisfacción, pues aunque las modificaciones que se introdujeron fueron positivas, no se han alcanzado aún los ajustes necesarios para adecuar a las empresas a la realidad del entorno en el que tienen que competir.

La negociación colectiva se viene mostrando insuficiente para conformar las modificaciones necesarias para hacer más competitivas a las empresas y muy singularmente a la pequeña y mediana (el pequeño comercio, el pequeño empresario, con los convenios en vigor, no puede adaptarse a las demandas del mercado y. se encuentra en situación de indefensión ante las grandes superficies).

Y es que en la negociación hay dos partes que han asumido de muy distinta manera la realidad de que el fin último de ésta es hacer más competitivas a las empresas, como manera eficaz para crear empleo y aumentar el nivel de vida.

A estas alturas de 1996 sigue sin resolverse satisfactoriamente el problema de la entrada en la empresa, léase contrataciones, el problema de salida, o mejor dicho, el ajuste, en el día a día, de las plantillas a las necesidades reales de cada empresa, es decir, las extinciones de contratos, el problema de las pensiones o de la insuficiencia de ingresos del sistema de reparto para pagarlas en el futuro, como consecuencia del envejecimiento medio de la población.

La existencia de diecisiete o dieciocho modalidades de contratación, paradójica y contrariamente a lo que se pretende, no ofrece mayores posibilidades de elegir el contrato más adecuado para la actividad que se pretenda, sobre todo si, legislada una modalidad, se ofrece un texto único (contrato modelo), so pretexto de que se facilita su presentación en las oficinas del INEM, que, siendo sin duda una circunstancia importante, limita la capacidad creadora de las partes y su iniciativa de introducir circunstancias modificativas que, sin duda, enriquecerían el contenido contractual.

Un importante factor a tener en cuenta es que en nuestro país el cincuenta por ciento de los puestos de trabajo corresponden a empresas con menos de cincuenta trabajadores. Es esta estructura empresarial un hecho fundamental a la hora de considerar la necesidad de modificar el apartado c, del artículo 52, definiendo con mayor amplitud las causas objetivas.

En cualquier caso, parece razonable plantearse de una vez la adecuación del mercado de trabajo a la realidad del mercado europeo, eliminar tanto tipos de posibilidades de contratación, reducir éstas y establecer el contrato estable, como medio de una mayor seguridad de los trabajadores y de una mayor garantía en caso de despido, a la vez que posibilita que la empresa pueda adecuar sus plantillas en razón a la demanda, garantizando así su viabilidad y nuevos crecimientos de empleo.

Hacer realidad en la Ley lo que es una imprescindible necesidad en el sector productivo, no tendrá más que ventajas en todos los sentidos, y consecuentemente la creación de nuevos puestos de trabajo, porque no podemos obviar la alta tasa de paro

La Opinión. 4 de septiembre de 1996

que padecemos, junto a la increíble realidad de que con crecimientos de la economía en igual porcentaje a los países del entorno, nosotros creamos menos empleo.

Los datos de desempleo de las provincias que conforman el Arco Mediterráneo Sur, integrado por Alicante, Almería, Albacete y Murcia, tanto los ofrecidos por el INEM, como los de la Encuesta de Población Activa, y cuyo análisis y evolución se recoge en el estudio elaborado por los gabinetes de estudios de las cámaras y las organizaciones empresariales, ponen de manifiesto que uno de los principales problemas que acucian a este territorio es el desempleo, cuya tasa representa el 23,13%, superior a la media nacional, del 22,93% de 1995, y reside en la incapacidad para la generación de empleo neto y estable.

Bien es cierto que parte de las medidas correctoras de esta situación deben partir del análisis y consecuente puesta en marcha de actuaciones, de la transformación de sus sectores productivos, fuertemente concentrados en torno a la actividad agraria, y con un peso comparativamente inferior de los servicios y de la industria, que evidentemente es a nivel nacional e internacional el motor clave de la recuperación económica.

Como decíamos es preciso, por tanto, proceder a una progresiva "desregulación" de las modalidades de contratación y como mínimo a una adaptación de estas modalidades al tipo de empresa de que se trate en cada caso, con especial atención a las PYMES, que son quienes constituyen el núcleo fundamental del tejido empresarial, a la vez que reforzar las garantías y la formación de los trabajadores. El esfuerzo debe ser conducido del mismo modo hacia una menor eventualidad en el empleo, generando la estabilidad que demanda no sólo la empresa y el trabajador, sino también la propia dinámica de nuestro mercado, falto de confianza y por tanto carente de los niveles de consumo que se precisan para impulsar una mayor recuperación económica.

La complejidad de estas reformas hace necesaria la participación de todos los agentes sociales y económicos en su definición, pero la situación actual, y especialmente las previsiones de cara a un futuro no muy lejano, hacen imprescindible que ese debate sea llevado a la práctica a la mayor brevedad posible. Del éxito que se alcance dependerá la viabilidad y el desarrollo de nuevas empresas y empleos y consecuentemente la respuesta a los nuevos trabajadores, que hoy por hoy no encuentran respuestas a su justa demanda de empleo.

Maastricht, el ajuste necesario

Estamos asistiendo, y no como espectadores, a una carrera apasionante, que ha de suponer, si conseguimos alcanzar la meta en el pelotón de cabeza, el reforzamiento y consolidación de la economía española y fundamentalmente de España en el contexto europeo. Alcanzar la meta y que España se integre en el grupo de países de primera fila en el concierto de la Unión Europea, y decía que no tanto como espectadores, es vital objetivo que precisa y está exigiendo ya sacrificios muy considerables a todos, ciudadanos y empresas.

Es innegable que el cumplimiento de los criterios de convergencia va a reportar beneficios considerables a nuestra economía: bajada de la inflación, cuentas

públicas saneadas y unos tipos de interés reducidos, que son la garantía de un mayor crecimiento económico y de generación de empleo estable.

Pero, además de todo ello, «la Unión significará a partir del 1 de enero de 1999 una moneda única, con tipo de cambio común para todos los Estados », una autoridad monetaria coordinada y, en definitiva, la consecución de hecho de un mercado úncio en el más amplio sentido del término.

Pero, por encima de estas premisas casi unánimemente aceptadas y de la bondad de una política restrictiva del gasto después de años de descontrol, se hace necesario subrayar las ventajas que proporcionará y, sobre todo, los problemas que evitará a nuestra economía, a medio y a largo plazo, la incorporación en tiempo y forma al grupo de Maastricht.

Esta realidad, que creemos y necesitamos, ha de llevar en su consecución, como decíamos, importantes sacrificios. Según el resumen mensual de indicadores económicos de la Fundación FIES, el actual crecimiento salarial conlleva serias dificultades para alcanzar los compromisos con Maastricht, por lo que hemos todos de asumir plenamente este compromiso y su objetivo final.

El citado informe de FIES continúa indicando que actualmente la economía española tiene en los costes salariales uno de los principales problemas. Su crecimiento -*4'5%* en la ganancia por trabajador y 3'5% en el coste laboral unitario durante el segundo trimestre, y 3' 9% en los salarios pactados en convenio en el tercer trimestre- es incompatible con los criterios de convergencia, añadiendo incluso que esta aceleración de crecimiento puede poner en peligro el objetivo de inflación si las empresas trasladan a sus precios los aumentos de los costes laborales.

El incorporarse a la Unión Europea en el grupo de cabeza conllevará, en el futuro, el participar en el grupo que tomará las decisiones de importancia en el

La Opinión. 4 de septiembre de 1996

seno de la Unión, decisiones que afectarán a todos los países comunitarios de tal modo que el no pertenecer a él supondrá, de hecho, una reducción considerable de la capacidad de decisión.

Paralelamente quedar excluidos de este grupo significará menores posibilidades de controlar las relaciones comerciales con países terceros, en un momento en el que están previstas incorporaciones de nuevos miembros, algunos de los cuales son competidores directos de España.

Previsiblemente, la exclusión del conjunto de países de «primera velocidad» podría implicar también modificaciones en el reparto de los fondos comunitarios, bien a través de las sanciones económicas que se impondrían por el no cumplimiento de determinados criterios de convergencia-sobre todo, el del déficit público- o bien las que directamente se derivarán de la pérdida de influencia que supone no estar en el núcleo decisor de ese reparto.

Por otra parte, «la unión monetaria proporcionará seguridad en el tipo de cambio que será beneficiosa para nuestro comercio exterior, del que depende en buena medida el futuro de la economía española». Ese tipo de cambio estable va a excluir del mercado el riesgo que para las empresas con actividad internacional suponen las fluctuaciones de las divisas. Asimismo, esa estabilidad permitirá que nuestra competitividad dependa exclusivamente de factores de calidad y precio, mucho más controlables que las oscilaciones de los mercados financieros.

La propia existencia del euro y nuestra participación en él no sólo generará ventajas en relación con nuestros socios comunitarios, sino también de cara a nuestras relaciones con otras monedas, fundamentalmente el dólar y el yen, frente a las cuales la moneda única europea actuará más independientemente que las actuales monedas nacionales y todo ello bajo el amparo del Banco Central Europeo. Una moneda firme generará la estabilidad de nuestros precios interiores y determinará una evolución positiva de los tipos de interés, variables ambas de fundamental importancia para empresas y particulares.

Ante las actuales circunstancias y los sacrificios que se precisan, dadas las dificultades existentes para el cumplimiento de los criterios de convergencia, podrían parecer mayores los sacrificios actuales que los beneficios futuros. Pero es necesario reconocer que, incluso al margen de la meta de la Unión Monetaria, los actuales ajustes que nuestra incorporación está imponiendo son en sí mismos una necesidad imperiosa de nuestra economía que hubieran sido imprescindibles de acometer.

Por otra parte, tampoco es desdeñable la disciplina que una toma comunitaria de decisiones puede imponer a nuestra tradicionalmente indisciplinada política económica, lo que seguramente contrarresta la pérdida real de soberanía que la Unión Monetaria implicará. Con este objetivo, en los últimos meses, salvo cuestiones concretas en las que se centren en cada momento, la actividad económica y política gira en torno a un único argumento: «el cumplimiento de los criterios de convergencia y la consiguiente incorporación de nuestro país al grupo de Estados europeos del núcleo de cabeza dentro de la Unión Económica y Monetaria».

La Verdad. 28 de octubre de 1996

1997, el año para la incorporación real

El año 1997 puede y debe ser el año de España, del conjunto de sus territorios, el año del empleo, de la incorporación real y plena a la Unión Europea, de quebrar las tendencias diferenciadoras y negativas como el porcentaje del paro; en definitiva, de romper con los tópicos, convergiendo realmente en nivel de riqueza y creación de empleo, porque la potencialidad y capacidad de sus regiones y sus gentes es cierta y es posible conseguirlo.

Pasaron los tiempos en que para hablar de hechos fundamentales había que esperar años y años; hoy, al finalizar 1996, se han producido cambios tan importantes en el mundo que parecen haber pasado no sólo uno, sino muchos. A nivel nacional hemos asistido no sólo al cambio de un Gobierno, sino que después de muchos años ha cambiado el partido gobernante y, consecuentemente, las formas y los objetivos.

La recuperación económica, aunque incipiente, junto al control del déficit público y de la inflación en muchos años, están propiciando la rebaja de los intereses, que se sitúan en el 6,25%, cifra desconocida en los últimos años, y hemos de demandar que este tipo -y aun otro inferior al que deberá llegarse en tanto nuestro entorno económico mantiene tipos mucho más bajos- llegue realmente a los créditos a las viviendas (fundamental no sólo para posibilitar la compra a la mayoría de los ciudadanos, sino para y a la vez impulsar el sector de la construcción que tanta actividad irradia en su entorno) y a las pequeñas y medianas empresas.

Es evidente que existen limitaciones que reducen la capacidad de maniobra de los responsables de la política económica española: la realidad de la Unión Europea, como parte integrante y comprometida de nuestra participación en la primera fase de la moneda única, como de la propia globalización de la economía, así como, por otra parte, el mantenimiento de la paz social, determinan las dificultades para actuar drásticamente contra vicios seculares de nuestra economía, que han condicionado la creación y estabilidad del empleo, que es imprescindible abordar. Porque el futuro de la propia actividad económica, la propia salvaguardia de la paz social y la consecución de los objetivos de Maastricht van a depender, en gran medida, de las actuaciones que, a corto y medio plazo, los responsables políticos lleven a efecto tanto en la liberalización plena de los mercados y las reformas estructurales aún pendientes.

Existen al menos cinco grandes bloques de medidas en el terreno administrativo, laboral, fiscal, de liberalización de los mercados y de política industrial, cuya adopción conduciría a un sistema económico más eficiente y, consecuentemente, mayor actividad de creación de nuevos y más estables empleos y un más alto grado de bienestar.

Una reforma administrativa que incluya la mejora de la gestión de los recursos existentes, la racionalización y control riguroso del gasto público y la reducción del peso del Estado en la actividad económica. Que, además de sanear las cuentas públicas sin aumentar la presión fiscal, junto a la eliminación de las trabas existentes, como ocurre en los países de nuestro entorno, contribuiría a impulsar la iniciativa privada y a la mejora de la competitividad.

La globalización de los mercados, la propia realidad de la Unión Europea, hace que las empresas españolas puedan competir en nivel de igualdad con sus homologas europeas, por lo que se hace extremadamente urgente e imprescindible la equiparación de las condiciones del mercado del trabajo, la profundización en la reforma laboral, que permita una mayor flexibilidad en la extinción del contrato de trabajo, junto a una mayor estabilidad en el empleo y reducción de tantas modalidades de contratación.

Una política fiscal incentivadora de la actividad productiva, de la iniciativa empresarial, de la investigación y desarrollo, de la innovación, de la apertura de nuevos mercados, de una mayor internacionalización, capaz de impulsar la inversión empresarial y la mejora de la competitividad en unos mercados cada vez más abiertos y globalizados.

El aseguramiento de la libre competencia en todos los sectores es otro de los puntos básicos en los que descansa parte de la transformación de nuestra economía, la liberalización total del mercado interior, eliminando los esquemas mo- nopolíticos, la desregulación de sectores y la aplicación de principios de la economía de libre mercado garantizarán un autocontrol en los precios y el aumento de la eficacia económica.

Y en el terreno más concreto de la política industrial bastaría con que en su diseño se tomaran en cuenta las necesidades del sector, desde la construcción de infraestructuras, la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional hasta la investigación científica, pasando por la Formación Profesional y universitaria, la industria se conforma como el motor del crecimiento y estructura y en torno a ella el resto de los sectores económicos, única vía de poner a España en el camino de un crecimiento firme y sostenido de la actividad económica y del empleo. En conclusión, si realmente apostamos por incorporarnos a los países con mayor grado de desarrollo, es imprescindible en esta legislatura llevar a cabo las transformaciones y adecuaciones indicadas y estaremos en condiciones de dar el salto desde nuestro actual status de país con una economía parcialmente fuerte a la deseable, y posible, categoría de potencia económicamente fuerte.

La Opinión. 7 de enero de 1997
Cinco Días. 17 de enero de 1997

El euro y nosotros

A unos cuantos meses de la puesta en marcha del euro, se plantea en los mercados europeos un conjunto de cambios tanto en las condiciones económicas como en las competitivas, que supondrán una mejora potencial de los países que se incorporen a la Unión Económica y Monetaria.

Esta realidad inmediata pone sobre el tapete la necesidad de que cada empresa realice su propio análisis y diseñe cuanto antes su propia estrategia que le permita planificar el proceso de transición que responda más adecuadamente a su propia realidad, en función de su actividad y el entorno en que se mueve. En este sentido, las cámaras de comercio están plenamente comprometidas en el apoyo a la empresa, por

lo que pueden contribuir a una mayor información y aseso- ramiento.

El arranque en 1999 de la Unión Monetaria abre nuevos horizontes para la economía española, pero la adaptación a la moneda única tendrá un importante costo para las empresas españolas en campos como la contabilidad, los sistemas informáticos, formación del personal y su propia adecuación a las nuevas estrategias que se originarán.

Por otra parte, la configuración de un mercado interno, un mercado de mayor tamaño y transparencia, la estabilidad monetaria y de precios, la desaparición del riesgo cambiario, el desarrollo de los mercados financieros, la estabilidad de los tipos de interés y la fortaleza de la moneda, son todos ellos factores que acarrearán una serie de ventajas que contribuirán decisivamente en el desarrollo y mejora de la competitividad de las empresas.

Pero estas ventajas, junto a otras muchas como son una tranquilidad a la hora de realizar inversiones y unos costos financieros muy bajos, permitirán una renovación tecnológica y mayor poder inversor, aunque también vienen emparejadas con una serie de riesgos y costes para las empresas, especialmente para las pequeñas y medianas, que son mayoría en España y muy especialmente en la Región de Murcia. Podríamos situar las desventajas en términos de competitividad, aumento de los costes operativos y las propiamente derivadas de la Unión Monetaria; la escasa dimensión de las empresas españolas -y, consecuentemente, de las murcianas-, el bajo nivel tecnológico, una clara necesidad de mayor diseño y *marketing* y la ausencia de armonización fiscal, son algunos aspectos preocupantes que habrán de tenerse muy en cuenta.

La exigencia de una doble contabilidad -en pesetas y en euros-, la utilización indistinta de una u otra moneda y el doble etiquetado e impresos son factores que plantean a corto plazo costes añadidos. Por otra parte, la mayor competencia de empresas extranjeras, la falta de internacionalización y la deslocalización de productos son diferentes aspectos de esta otra cara de la nueva realidad.

Pero es evidente que las ventajas competitivas son. con mucho, superiores a los costes de adaptación, a los cuales habremos de hacer frente con la anticipación suficiente para minimizarlos. Debemos preparar a nuestras empresas para un reto tan importante y decisivo como la incorporación de España en tiempo real y en forma a la Unión Europea que se está configurando. Y en este compromiso están las cámaras de comercio, al servicio pleno del mundo de la empresa.

La Verdad. 31 de enero de 1998

Luchando contra el tiempo

La Región, que finaliza 1997, según la Encuesta de Población Activa (EPA), con una población parada de 87.400 personas -lo que representa el 2’65% del total de parados de España-, ha mostrado durante este ejercicio una fuerza superior a la media nacional. Mientras el total de ocupados crecía en España en 371.000, en la Región lo hacía en 44.300; es decir, del total nacional de nuevos empleos netos, el 11’94% han sido creados en la Región. Evidentemente, debido al mayor crecimiento de nuestra población activa, la reducción de los parados en la Región se ha situado en 9.300 personas, lo que equivale al 4’67% del total de reducción nacional -que ha sido de 199.100 personas-. También desde esta perspectiva se confirma el importante crecimiento regional, cuya recuperación ya se iniciaba en 1996. El sector industrial ha sido el motor del crecimiento económico de la Región. Según las estimaciones que se barajan, el incremento del PIB en la Región, en 1997, ha superado en un punto a la estimación nacional y se sitúa en el 4’5%, siendo el sector industrial el que más ha crecido -en torno al 5’5%-, seguido de la construcción con el 4'7% y de los servicios con el 4’35%, representando la aportación de la Región al total del VAB nacional el 2’3%, algo mayor que la de 1996 y, evidentemente, aún muy lejos de su objetivo, que se debería situar alrededor del 3%, algo por encima de la participación poblacional que se encuentra en el 2’7%.

Por otra parte, el crecimiento de la inversión empresarial, tanto la endógena como la exógena, es muy positivo (el crecimiento de la inversión exterior en 1997. frente a 1996, se ha situado en el 65’37%, aunque no se debe olvidar que sólo representa, hoy por hoy, el 1’28% del total nacional). Con independencia, la mayoría de las empresas de la Región, en cualquiera de sus territorios, han continuado mejorando su capacidad productiva con la incorporación de nueva maquinaria y equipos, en los que incluso, y de manera creciente, se ha de estar recurriendo a la importación. Cartagena se está convirtiendo en la principal impulsora de la transformación industrial de la Región, posibilitando las empresas que se están implantando que en su entorno se genere un nuevo tejido empresarial.

Todos estos datos positivos y el éxito que la puesta en marcha de algunos proyectos conlleva, no deben ocultar los importantes déficits que padece la Región y su estructura productiva, aunque también es verdad que se están poniendo los medios para su resolución. Sigue, no obstante, siendo necesario incentivar la aceleración de estas medidas para que las ventajas de la actual situación se consoliden y no se difuminen en el tiempo.

Una de las ventajas la ofrece la dimensión del propio territorio regional, que permite una importante permeabilidad y la ausencia de distancias, por tanto, un valor estratégico en cualquiera de sus puntos territoriales, porque cada uno ofrece unas cualidades específicas que, empresarialmente, pueden ser objeto de interés para situarse en ellos; evidentemente, para aprovecharlas es imprescindible resolver las comunicaciones entre los distintos municipios de nuestro territorio. En este sentido es necesario acelerar las vías de comunicación entre ellos, dando continuidad por la costa al eje Cartagena-Vera, a la vez que se completan sus conexiones con el interior, articulándose en torno a los ejes fundamentales del Corredor Mediterráneo y del Centro Peninsular, a la vez que cerrando Aguilas- Caravaca con Yecla-San Javier, porque las distancias ya no se miden empresarialmente en kilómetros, sino en tiempo. En ésta, por tanto, una debilidad que hay que transformar en portunidades, como se ha hecho con el corredor Murcia-San Javier.

Por otra parte, no hay que olvidar las ventajas que ofrece a la Región y a sus empresas el puerto de Cartagena y las que desde éstas se derivan para la actividad del propio puerto en cuanto al transporte de containers se refiere. Por ello, además, es imprescindible su inclusión en los destinos del Puerto Seco de Madrid, al igual que ampliar las posibilidades de transporte transoceánico, como se está haciendo, lo que permitirá que el puerto sea referente, destino y origen de este creciente medio de transporte. El desarrollo de los planes industrial y turístico son no sólo los proyectos más emblemáticos para configurar el nuevo futuro de la nueva Región en la nueva Europa, sino que, además, son todo un reto, porque las potencialidades de la Región de Murcia no son exclusivas, muchas otras regiones y territorios e incluso en su entorno están poniendo sus motores a toda potencia, porque nos encontramos en una carrera donde corriendo todos, unos adelantan y otros se quedan atrás.

Creo que las estrategias se están diseñando y desarrollando adecuadamente, pero quizás la velocidad de crucero debería aumentarse para que, siendo condicionante y condicionador la disponibilidad de infraestructuras y equipamientos, éstos estuvieran disponibles para operar en menor tiempo del que las disponibilidades presupuestarias nacionales parecen permitir, porque éste debe ser, realmente, el año de la Región.

La Verdad. 12 de marzo de 1998

Ante el euro

La moneda única es una realidad inminente. Ni empresas ni ciudadanos podremos permanecer ajenos a sus implicaciones. Por tanto, es urgente que cada

empresa realice su análisis y diseñe cuanto antes su estrategia, planificando el proceso de transición que responda de manera más adecuada a su propia realidad. En este camino, la Oficina Euro de la Cámara de Murcia pretende ayudar a obtener una visión personalizada, un autodiagnóstico aplicado a cada paso, para valorar cuánto y en qué puntos va a afectar el euro a la actividad empresarial.

El arranque en 1999 de la UME abre nuevos horizontes para la economía española; pero la adaptación a la moneda única tendrá un importante coste para las empresas en campos como la contabilidad, sistemas informáticos, formación del personal y su propia adecuación a las nuevas estrategias que se originan.

La exigencia de una doble contabilidad -en pesetas y en euros-, la utilización indistinta de una u otra moneda y el doble etiquetado e impresos son algunos factores que plantean a corto plazo costes añadidos. Por otra parte, la mayor competencia de empresas extranjeras obliga a mantener estrategias de internacionalización y deslocalización de productos.

En un principio, quienes se verán más afectadas son todas aquellas empresas que mantengan relaciones comerciales con el extranjero (principalmente con nuestros socios comunitarios) y es posible que cualquiera que tenga cierta relación de dependencia con empresas multinacionales, aunque estén ubicadas en España. por ser éstas sus clientes o proveedores.

Pero cuando se haga efectiva, en el año 2002, la máxima expresión de la Unión Monetaria, es decir, la moneda única, el euro, ésta afectará de forma muy importante a todas las empresas, y muy especialmente a las que tienen relación directa con el público, ya que manejan gran cantidad de efectivo.

El comercio es un sector estratégico para conseguir una plena extensión y comprensión del concepto del euro entre los ciudadanos, labor muy importante y de difícil evaluación en términos económicos. Junto al comercio podríamos situar otros sectores que también se encuentran íntimamente relacionados con los consumidores finales, tales como los restaurantes, hoteles, etc.

Ellos contribuirán a enseñarnos a pensar en euros.

Sin embargo, estos sectores tendrán que soportar un importante peso. Algunas fuentes, como Eurocomerce, cifran los costes de adaptación de este tipo de empresas al euro cerca del 2% de la facturación, lo cual puede ser demasiado gravoso para muchas y, en todo caso, es un dato digno de merecer la intervención de las autoridades -se debe implementar algún sistema de ayuda-

Las cámaras de comercio han asumido un compromiso firme para ayudar a que la transición a la moneda única se haga de la forma menos problemática posible, en

este gran mercado que se conforma con la misma unidad de pago.

En primer lugar, porque creemos sinceramente en lo beneficioso que puede resultar este proceso integrador, que ya se inició hace tiempo con la desaparición de las fronteras entre los países miembros y que traerá como resultado un aumento de la producción y de la riqueza.

Pero, además, porque nos debemos a nuestras empresas y, por tanto, es preciso apoyarlas para que aprovechen lo máximo posible las ventajas que ofrece la Unión Económica y Monetaria, que con el euro alcanza un nivel muy elevado de integración.

La configuración de un mercado interno, de mayor tamaño y transparencia, la estabilidad monetaria y de precios, la desaparición del riesgo cambiarlo, el desarrollo de los mercados financieros, la estabilidad de los tipos de interés y la fortaleza de la moneda son todos ellos factores que acarrearán una serie de ventajas que contribuirán decisivamente en el desarrollo y mejora de la competitividad de las empresas.

Estas ventajas, junto a otras muchas, como la tranquilidad a la hora de realizar inversiones y unos costes financieros muy bajos, permitirán una renovación tecnológica y un mayor poder inversor, aunque también vienen emparejadas con una serie de riesgos y costes ya aludidos, especialmente para las pequeñas y medianas empresas, que son la mayoría en España.

Con mucho, las ventajas competitivas superan a los costes de adaptación, a los que hay que hacer frente con la suficiente anticipación, para minimizarlos.

Debemos preparar a nuestras empresas para un reto tan importante y decisivo como la incorporación de España en tiempo y forma a la Unión Europea que se está configurando.

Y en este compromiso están las cámaras de comercio, al servicio pleno del mundo de la empresa.

La Opinión. 20 de marzo de 1998

Las cámaras y el euro

No falta mucho tiempo para que España ingrese, junto con otros países europeos, en la Unión Monetaria Europea. Concretamente será en enero de 1999 y ello traerá consigo ciertas aplicaciones a las que ni empresas ni ciudadanos permanecerán ajenos. Se plantea en los mercados europeos un conjunto de cambios tanto en las condiciones económicas como en las competitivas que supondrán una mejora potencial de los países que se incorporen a la Unión.

Esta realidad inmediata pone sobre el tapete la necesidad de que cada empresa realice su propio análisis y diseñe cuanto antes su propia estrategia que le permita planificar el proceso de transición que responda más adecuadamente a su propia realidad, en función de su actividad y el entorno en que se mueve. Las cámaras de comercio están plenamente comprometidas en el apoyo a la empresa, por lo que pueden contribuir a una mayor información y asesoramiento.

El arranque en 1999 de la UME abre nuevos horizontes para la economía española; pero la adaptación a la moneda única tendrá un importante coste para las empresas en campos como la contabilidad, los sistemas informáticos, la formación del personal y su propia adecuación a las nuevas estrategias que se originan.

La exigencia de una *doble contabilidad* -en pesetas y en euros-, la utilización indistinta de una u otra moneda y el doble etiquetado e impresos son algunos factores que plantean a corto plazo costos añadidos. Por otra parte, la mayor competencia de empresas extranjeras, la falta de internacionalización y la deslocalización de productos son diferentes aspectos de esta otra cara la nueva realidad.

En un principio, se verán afectadas todas aquellas empresas que mantengan relaciones comerciales con el extranjero (principalmente con nuestros socios comunitarios) y es posible que cualquiera que tenga cierta relación de dependencia con empresas multinacionales, aunque estén ubicadas en España, por ser éstas sus clientes o proveedores.

Pero cuando se haga efectiva en el 2002 -e incluso antes- la máxima expresión de la Unión Monetaria, es decir, la moneda única, el euro, afectará de forma muy importante a todas las empresas, y muy especialmente a las que tienen relación directa con el público, ya que manejan gran cantidad de efectivo. Estas actividades son el comercio minorista, la hostelería.

El sector del comercio es un sector estratégico para conseguir una plena extensión y comprensión del concepto del euro entre los ciudadanos, lo cual creo que es una labor muy importante y de difícil evaluación en términos económicos. Junto al

comercio podríamos situar otros sectores que también se encuentran íntimamente relacionados con los consumidores finales, es decir, todos nosotros como ciudadanos, tales como los restaurantes, hoteles, etcétera. Ellos contribuirán a enseñarnos a pensar en euros, ya que cuesta muchísimo trabajo dejar de contar y, sobre todo, dejar de pensar en la moneda propia, lo cual lleva cierto tiempo y requiere un esfuerzo de adaptación no sólo mecánico, contable o informático, sino también mental.

Sin embargo, estos sectores tendrán que soportar un importante peso. Algunas fuentes, como Eurocomerce, cifran los costes de adaptación de este tipo de empresas al euro en el entorno del 2% de la facturación, lo cual puede ser demasiado gravoso para muchas y, en todo caso, es un dato digno de merecer la intervención de las autoridades -se debe implementar algún sistema de ayuda-.

Las cámaras de comercio han asumido un compromiso firme para ayudar a que la transición a la moneda única se haga de la forma menos problemática posible, en este gran mercado que se conforma, con la misma unidad de pago, el euro: en primer lugar, porque creemos sinceramente en lo beneficioso que puede resultar este proceso integrador, que ya se inició hace tiempo con la desaparición de las fronteras entre los países miembros, y que traerá como resultado un aumento de la producción y de la riqueza.

En segundo lugar, porque nos debemos a nuestras empresas y, por tanto, es preciso apoyarlas para que aprovechen lo máximo posible las ventajas que ofrece la Unión Económica y Monetaria, que con el euro alcanza un nivel muy elevado de integración.

La configuración de un mercado interno, un mercado de mayor tamaño y transparencia, la estabilidad monetaria y de precios, la desaparición del riesgo cambiario, el desarrollo de los mercados financieros, la estabilidad de los tipos de interés y la fortaleza de la moneda son todos ellos factores que acarrearán una serie de ventajas que contribuirán decisivamente en el desarrollo y mejora de la competitividad de las empresas.

Pero estas ventajas, junto a otras muchas, como son la tranquilidad a la hora de realizar inversiones y unos costes financieros muy bajos, permitirán una renovación tecnológica y mayor poder inversor, aunque también vienen emparejadas con una serie de riesgos y costes para la empresa ya aludidos, especialmente para las *pymes*, que son la mayoría en España.

Y es evidente que las ventajas competitivas son, con mucho, superiores a los costes de adaptación, a los cuales habremos de hacer frente con la anticipación suficiente para minimizarlos. Debemos preparar a nuestras empresas para un reto tan importante y decisivo como la incorporación de España en tiempo y forma a la Unión Europea que se está configurando. Y en este compromiso están las cámaras de comercio, al servicio pleno del mundo de la empresa.

Cinco Días. 25 de marzo de 1998

La inflación: el lado oscuro

La inflación es el lado oscuro de la economía española. Situada, la subyacente,

en el 2,5% desde marzo y la inflación en el 1,7 en los siete primeros meses del año, hacen casi imposible el cumplimiento de los objetivos del Gobierno del 1,8% para 1999. En los últimos cinco meses de 1998 hubo un buen comportamiento de la inflación y creció sólo seis décimas; este año, aun manteniendo la misma evolución, nos llevaría al 2,3%. Evidentemente, hay que subrayar que este repunte inflacionista se debe, además de a las dificultades de fondo en el control de la inflación, que precisan de reformas estructurales, a factores coyuntura- les, incremento de los precios del petróleo, fortaleza del dólar.

La tasa interanual en julio se situó en el 2,2%, frente a la media armonizada de la Unión Europea en el 0,9%, Francia mantiene el 0.4% y Alemania el 0,6%, países con los que mantenemos una importante relación comercial y de competencia. Evidentemente, estos diferenciales suponen una clara pérdida de competitividad para las empresas; de mantenerse cinco años este diferencial, los productos españoles se encarecían en torno a un 5% con la media europea y entre un 6% y 7% con Alemania y Francia.

España no cuenta ya con la posibilidad de la devaluación de la moneda como medida para reducir sus precios vía depreciación de la moneda. El pasado 16 de abril, el Gobierno aprobó un programa de choque para parar el crecimiento de la inflación que había registrado en los tres primeros meses un 0,9%, mientras que la inflación subyacente interanual se situaba en el 2.5%. Paralelamente, el Instituto de Economía de Kiel daba a conocer que sus previsiones de crecimiento de los precios en Europa se situaban en un promedio del 1,6%, medio punto por debajo de la registrada en 1998.

Esta situación obliga al Gobierno a profundizar en las medidas que ya adoptaba el pasado abril, reducir más drásticamente el déficit publico, en los capítulos de gasto corriente, no en los capítulos inversores motores del desarrollo, infraestructuras e I+D, esfuerzo que debe ser compartido y realizado por las corporaciones locales y las comunidades autónomas. Reducción de la fiscalidad a los carburantes, completa liberalización de los sectores energéticos, telecomunicaciones, servicios públicos y de precios regulados. Es imprescindible la plena competencia en los sectores más rígidos de la economía, junto a vinculación de

los incrementos salariales al IPC medio de la Unión Europea. Aspectos que deberían ser básicos en la lucha contra la inflación española.

La economía española sigue creciendo con fuerza, mejorando las exportaciones y manteniendo una alta tasa de demanda interna; el crecimiento de la inflación es una importante carga de profundidad a medio plazo para el crecimiento sostenido de la economía en un mercado cada vez más globalizado y competitivo, con la creciente apertura que la economía europea ha de llevar a cabo hacia el Este europeo, Norte de Africa y los países de América del Sur.

La vuelta de las vacaciones ha de representar más que el retornar, que se ha de volver a empezar en cuanto a las medidas y caminos para atajar el rebrote inflacionario, profundizando en la reducción del gasto corriente y del déficit público, aprovechando la mejora de la economía y su vigorosidad, como demuestra la alta tasa de crecimiento de empleo, para evitar problemas posteriores de más complicada solución.

La Opinión. 23 de agosto de 1999

Reducir la jornada o anticipar la jubilación

El proceso de globalización de la economía es creciente; las distancias no son hoy, y serán mucho menos mañana, obstáculo para una mayor interrelación de la producción y el consumo. Los centros de producción y los de consumo pueden encontrarse en polos opuestos. Los distintos componentes de un producto final pueden fabricarse o producirse en distintas factorías y su ensamblaje en otras muy distintas. La deslocalización ya no es un hecho novedoso, sino una necesidad de las empresas para mejorar su competitividad.

Evidentemente, esta situación puede tener mayor o menor amplitud en función de los sectores, del nivel tecnológico y de los costes finales de producción. El sector agroalimentario se encuentra en cuanto a las producciones agrícolas muy influenciado por el coste de la mano de obra, al igual que los procesos de transformación más primarios, conservas o concentrados, donde el factor de nivel tecnológico no es importante. Aunque evidentemente este hecho no es estático, sino que se va modificando constantemente.

El obligado abandono de determinadas producciones de unos países a favor de otros está en relación directa con su nivel de costes de producción y en función de su capacidad de innovación y desarrollo tecnológico. De un lado, los acuerdos con los países del Norte de Africa, como los más cercanos y necesitados del apoyo europeo, ante los problemas económicos y sociales a los que se enfrentan y cuya consecuencia es una creciente inmigración hacia Europa. Por otro lado, los acuerdos con el Mercosur, Chile y México, entre otros, permitirán una ampliación importante de los mercados a la Unión Europea, a la vez que una mayor capacidad de producción a estos países al poder exportar sus producciones al mercado europeo.

Paralelamente a este proceso de globalización y de necesaria apertura, en determinados países de la Unión Europea se están planteando una serie de propuestas como la reducción de jornada a 35 horas a la semana, la jubilación a los 55 años que propone el sector metalúrgico francés o el incremento de la edad de jubilación aventurado en España. En cualquier caso, en los países desarrollados y con distintas vertientes se está debatiendo sobre el tiempo de trabajo.

El formar parte de la Unión Europea no supone hoy en ningún caso la equiparación de renta ni del tiempo de trabajo ni tampoco el coste fiscal. Es evidente que los gobiernos de los países de la UE trabajan con este objetivo, pero la realidad es distinta y los costes horarios de producción, que se encuentran afectados por la capacitación, costes sociales, nivel tecnológico y horas trabajadas son distintos y la

competitividad entre empresas y países es un hecho.

Ante esta situación cabría plantearse la discusión sobre la reducción de la jornada laboral o el adelantamiento de la jubilación. Porque quizás el debate deba situarse en las opciones: reducir la jornada semanal a 35 horas o reducir la edad de trabajo obligatoria hasta los 60 años. Evidentemente, son distintas las realidades de las personas y de los trabajos y, consecuentemente, las condiciones físicas a los 55 y 60 años. Esta reflexión merece la pena porque lo importante es afianzar el mañana construyendo hoy. Según los datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el 62% de los trabajadores del régimen general de la Seguridad Social se jubila entre los 60 y 64 años, a pesar de que estas jubilaciones conllevan una reducción del 8% por cada año adelantado.

Hay que posibilitar realmente que finalizada la vida laboral se pueda disfrutar del esfuerzo realizado, para lo cual la edad de jubilación y la percepción plena de los derechos económicos no deben ir más allá de los 60 años. Eso sí, aquellos a quienes sus condiciones les permitan trabajar o deseen seguir haciéndolo deberían recibir estos mismos derechos más una compensación por su aportación al desarrollo. Esta situación es rentable, en cuanto permite mejorar los costes de producción, y consecuentemente la competitividad en los mercados exteriores, afectando de lleno a la mejora de la economía general e incrementando los recursos del Estado, que deberá permitirle hacer frente a los costes sociales de la jubilación a los 60 años.

La Verdad. 3 de agosto de 1999

C U A R T A P A R T E

EJES DE DESARROLLO

El eje Murcia-Lorca

Coincidiendo con la celebración de las I Jornadas Socioeconómicas y con el mismo título que ellas, acaba de ser presentada la publicación "Lorca, presente y futuro", un magnífico estudio sobre las características de este municipio que constituye un enclave estratégico con marcada influencia en un amplio y, a su vez, fundamental espacio para el desarrollo regional.

Desde el punto de vista de nuestro sistema de ciudades, Lorca forma parte de un importante eje integrado por poblaciones de significado interés, espacios con economías complementarias en la artesanía, comercio, turismo, agricultura y ganadería y en la industria en sus diversas producciones: Totana, Alhama, Libri- 11a, Alcantarilla y la propia ciudad de Murcia. En sus radiales, este eje que forma parte del Corredor Mediterráneo enlaza por la costa con núcleos tan fundamentales como Cartagena, Mazarrón y Aguilas y a su vez lo hace con el interior, con lo que ha de ser la estructura vertebradora de nuestro territorio tan pronto finalicen las mejoras en la comunicación por carretera con el Noroeste. Se trata, pues, de un eje de clara potencialidad de crecimiento en el que Lorca, como subcapital regional y singularmente como conexión de la Región con Andalucía, puede y debe cumplir un papel cada vez más destacado.

Probablemente sea en el ferrocarril donde nos encontramos más limitados. Por un lado, incomprensiblemente, el eje mediterráneo se rompe en Lorca, siendo ilógico, cuando no social y económicamente disparatado, no recuperar la conexión ferroviaria con Andalucía. Además, esta comunicación debería realizarse previendo el futuro inmediato mediante doble vía electrificada y preparando las condiciones básicas para su adaptación a la velocidad alta sin excesivos costes suplementarios.

De esta manera sería fácil asumir una futura conexión en velocidad alta desde Francia hasta Andalucía, contando con un radial de conexión entre Murcia y Madrid en este tipo de ferrocarril. Lo contrario implicaría hipotecar las posibilidades de desarrollo en unas economías profundamente interrelacionadas, que precisan de mayor vertebración territorial. Afortunadamente, se han dado pasos importantes por autovía, en principio con Almería y posteriormente con Granada, completándose el corredor que nace en el sur de Italia y bordea en todo su trazado el Mediterráneo con la única excepción del tramo Alicante-Vera, cuyo principio de solución parece encontrarse en la reciente aprobación de la autovía Ali-

cante-Cartagena. Pero, en cualquier caso, ésta no llegará hasta que se finalice completamente este trazado, tan beneficioso para el conjunto de la Región de Murcia por incidir directamente en el desarrollo de un sector de enorme potencialidad cual es el turístico, con la puesta en valor que conlleva para nuestro territorio.

Desde el punto de vista de la industria, también debe Lorca cumplir un importante papel; del análisis de este sector -con datos de 1992- se desprende que el 58% de las empresas industriales lorquinas son manufactureras y generan el 70,6% del empleo. Por número de empresas, la industria alimentaria ocuparía la primera posición; sin embargo, la industria textil, junto con la del calzado, vestido y otras confecciones textiles, la mitad en número que la alimentaria, es capaz de generar una cantidad de empleo similar a ésta. Igualmente, se constata la importancia a nivel regional de uno de los sectores más emblemáticos de Lorca, como es el de la industria del cuero, que desborda la de cualquier otro subsector al generar el 37% del empleo de la industria manufacturera local. Se trata, por tanto. de un sector que es preciso apoyar y que incide en la generación de empleo. Para ello, al igual que en el resto de la Región, hay que realizar un esfuerzo para su diversificación y especialización en aquellos bienes para los que la Región y sus empresas poseen ventajas específicas y tienen unas mejores perspectivas de mercado. Pero la especialización no es algo inmóvil, sino todo lo contrario: debe variar conforme el propio crecimiento hace perder las ventajas competitivas anteriores -como es el caso de los recursos naturales y humanos abundantes y baratos-, debiendo desarrollarse nuevas ventajas ligadas a una mejora en la cua- lificación y una mayor capacidad de innovación en el desarrollo de nuevas tecnologías.

Precisa, por tanto, de una firme apuesta por la Formación Profesional, acelerando singularmente la implantación del tercer ciclo y de escuelas técnicas, así como la permanente actualización de los recursos humanos ya insertados en el mercado laboral; formación que, a su vez. necesita de las infraestructuras que se ajusten al potencial del territorio para que no se produzcan desfases entre las capacidades y la realidad y que al tiempo entronque directamente con la empresa, que, en definitiva, es la que tiene la responsabilidad de emplear, por lo que deben concentrarse todos los recursos disponibles en este cometido.

Con todo ello: mayor diversificación de nuestro sector industrial, apuesta por la formación y cualificación de los recursos humanos, vertebración del territorio, investigación y desarrollo tecnológico.

Sin duda, tanto Lorca como el resto de la Región podrán experimentar un fuerte crecimiento económico que se traducirá a su vez en mayores niveles de empleo y en nuevas oportunidades inversoras.

En ese futuro, los agentes económicos y sociales tienen un elevado compromiso y un protagonismo destacado, por lo que estoy convencido de que las metas que hoy parecen lejanas serán en breve objetivos alcanzables y, por tanto, una aspiración cierta de futuro.

El eje Murcia-Lorca, en este contexto, es espacio de fundamental trascendencia en el que Lorca se configura como capital socioeconómica, comercial y de servicios

de un amplio entorno murciano, granadino y almeriense, y su influencia en el desarrollo de la Región se hará notar muy ampliamente.

La Verdad. 11 de julio de 1997

El eje Cartagena-Murcia

El principal eje de desarrollo de la Región lo constituyen las ciudades de Cartagena y Murcia y potencialmente el espacio comprendido entre ellas. Este territorio es hoy día, dada la realidad urbana de ambas ciudades, su capacidad industrial, comercial y de servicios, así como el área metropolitana integrada por las poblaciones del entorno, un valor de tal magnitud, que en mi opinión haría imprescindible la constitución de una comisión -al igual que en otros territorios- integrada por representantes de los Ayuntamientos de Cartagena, Murcia y los de su ámbito que así lo consideren, además de por personalidades del mundo de la sociedad civil, para llevar a cabo una profunda reflexión y solicitar los informes y estudios que permitan disponer a corto plazo de la documentación precisa para poner en marcha la gran transformación de este espacio y la implantación de proyectos empresariales que posibiliten la articulación de una gran área de crecimiento económico diversificado y potente, porque una empresa sin proyecto, sin objetivos claros y concretos, no tiene futuro y no debe esperar que éstos se consigan en su diaria andadura.

La Región de Murcia es muy pequeña tanto en territorio como en población. Su situación limítrofe con comunidades de mayor tamaño debería constituir un acicate en la unión de los esfuerzos para una mayor optimización de sus recursos naturales y de su geoestratégica posición en el enclave del Arco Mediterráneo, a la vez que como puente con el Norte de Africa. Por otro lado, cuenta en Cartagena con uno de los principales puertos de la fachada de Levante y forma parte del eje multimodal básico de transporte combinado, como así lo ha calificado la Unión Europea, así como por otra parte con su inclusión en la red ferroviaria en velocidad alta y una gran zona costera aún por desarrollar; factores todos ellos fundamentales en una Europa en la que, a estas alturas, nadie pone en duda la gran trascendencia de las infraestructuras de comunicaciones para el desarrollo económico y social de los territorios y sus habitantes; porque es innegable que el espacio europeo se va a redistribuir en función de los nuevos modos de transporte y su localización.

Nuestra Región conforma un área logística en el Corredor Mediterráneo que es necesario desarrollar y aprovechar. Otras zonas del Levante español llevan trabajando desde esta perspectiva y actuando en consecuencia, comprometidos para obtener la máxima rentabilidad de su potencialidad como nudo logístico. La Mur-

cia del año 2000 debe considerar, entre otras actuaciones, esta capacidad para constituir una plataforma logística, que no es otra que la integración de las distintas formas de transporte: carreteras, puertos, ferrocarriles y aeropuertos, conformando una gran área de servicios para el almacenamiento, proceso y distribución, así como de los servicios administrativos y de apoyo empresarial y financiero.

Como señalaba al principio debería plantearse un primer nivel de integración territorial poniendo en marcha un proyecto de desarrollo del eje Cartagena- Murcia, tanto industrial como en equipamiento, entre el Puerto de la Cadena y la ciudad de Cartagena. Este primer proyecto debería incluir no sólo el desarrollo industrial y urbano, sino también la articulación de nuevos ejes de comunicaciones entre los municipios integrados en este ámbito, de forma que se constituya una gran área metropolitana con dos ejes básicos: el desdoblamiento de la carretera Murcia-San Javier y prolongación de la Autovía Alicante-Cartagena hasta Vera, y el establecimiento de una línea de ferrocarril de cercanías Cartagena-Mur- cia. Estas acciones conllevarían la potenciación del aeropuerto de San Javier tanto en número de pasajeros como en carga, y asimismo del puerto de Cartagena en número de containers y de pasajeros, elementos ambos fundamentales para esta estructuración.

La implementación y fomento de los nuevos proyectos empresariales, así como la modernización de los ya existentes, principalmente de nuestra industria endógena (agroalimentaria, maquinaria, calderería, extintores, mueble, etc.), así como la puesta en valor de nuestro territorio para la implantación de proyectos exógenos capaces de desarrollar en su entorno industrial auxiliares especializadas y generadoras de empleo y tecnología, urgiendo paralelamente al SEPES el cumplimiento de su compromiso para instalación en la Región del Parque Tecnológico e igualmente logrando del MOPTMA la programación y realización de la línea de velocidad alta en el tramo Murcia-Albacete y la prioritaria ejecución de la autovía para dicho tramo, son infraestructuras indispensables para propiciar y acelerar el desarrollo industrial y de los servicios en la Región de Murcia. Por otra parte, también es imprescindible despejar y asumir una política turística que sirva de motor y empuje a otros sectores, como es el caso de la construcción y el comercio.

Es hora de que todos a una empeñemos nuestras fuerzas en el compromiso común de conseguir que la Región de Murcia se despegue de la posición de renta inferior a la media nacional y que su estructura de crecimiento se adecúe a los sectores de futuro. El compromiso es básico y creo sinceramente que si no es de todos, si la sociedad murciana no lo asume como imprescindible, éste será cada día más difícil de lograr, como los acontecientos nos lo están demostrando. Deseo, por tanto, reiterar que es hora ya de potenciar los instrumentos con los que contamos, a la vez que demandar otros mejores, rentabilizar su existencia con el compromiso para su mejora; pero, eso sí: con plazo, cifras y fechas concretas.

No cabe el desánimo en esta tarea, sino todo lo contrario. Es necesario reafirmar las demandas con razones y datos, con el análisis más exhaustivo posible desde la perspectiva socioeconómica, pero apostando en la Región por la Región y profundizando en la presencia cada vez mayor de sus empresas en el exterior, porque

sólo desde la competitividad y la calidad podremos ganar la batalla permanente de la competencia y esto sólo es posible sumando esfuerzos y profundizando en la inversión y la innovación, en la formación de los recursos humanos y en la puesta en valor de nuestro territorio a través de inversiones en infraestructuras.

La Verdad. 24 de abril de 1995

Un nuevo marco de actuación

Estamos viviendo momentos de profundos cambios; por un lado, el cambio político, con un nuevo gobierno regional y con nuevos responsables al frente de las corporaciones locales. Por otro, el cambio económico, puesto de relieve a través de diversos indicadores que apuntan un proceso creciente de recuperación económica, si bien en la Región, a lo largo de 1994 y también en los primeros meses de 1995, el crecimiento, siendo positivo, aún es inferior a la media. Y ello, a pesar de que, como todos sabemos, los niveles de desarrollo y de renta per cápi- ta están situados en torno al 83% de la media nacional, a la vez que una alta tasa de paro, especialmente juvenil.

La consolidación de la recuperación y de la creación de empleo, sólo puede conseguirse a través del mundo empresarial; en una palabra, de la empresa, como motor y base del desarrollo económico y social, única vía para generar empleo. Pero es evidente que para ello es necesario contar con un marco que posibilite el desarrollo de las empresas, su especialización, modernización y diversificación, así como para la implantación de nuevos proyectos empresariales, y el establecimiento y adecuación de este marco corresponde a las Administraciones Públicas.

El emprendedor, el empresario, al liderar un proyecto de futuro, junto con el equipo humano y los recursos económicos, que constituye la empresa, ha de conseguir que sus productos o servicios sean capaces de competir, de encontrar su lugar, en esa permanente batalla comercial, sabiendo que es necesario crecer más que la competencia, porque lo contrario sería perder cuota de mercado; es necesario ganar, anticiparse a los mercados e innovar continuamente, invirtiendo en equipos, y también y de manera creciente en formación y en I+D. en nuevas redes comerciales, en una mayor presencia exterior e internacionalización.

El marco en el que la empresa ha de desenvolverse ha de ser el adecuado; para ello, la disponibilidad de infraestructuras de comunicaciones, de equipamientos empresariales y de telecomunicaciones es fundamental. En este sentido, no puedo dejar de referenciar que, pese a las importantes mejoras logradas en los últimos años, la ausencia de autovía con Madrid, la aún no confirmada construcción de la línea de ferrocarril en velocidad alta entre Murcia y Albacete, y de cercanías con Cartagena, entre otras, que afectan además de manera importante al puerto de Cartagena, o la propia interconexión de la zona costera y el interior, constituyen elementos negativos que es imprescindible resolver favorablemente,

despejando el horizonte, porque la competitividad territorial también es un hecho que consecuentemente funciona como apoyo o como lastre.

Por otra parte, y dentro de este marco, deben estar las ayudas para dotar de instrumentos que posibiliten el desarrollo y el crecimiento de la empresa, entre otros, centros tecnológicos. Parque Tecnológico Regional, Zona de Apoyo Logís- tico. la articulación del eje Cartagena-Murcia, Palacio de Congresos, etc., así como de recursos financieros que actúen de impulsor de la inversión y de un decidido apoyo a la presencia exterior y a la investigación aplicada a procesos productivos, junto con la reducción de la burocracia, de los impuestos y de las cargas sociales, desterrando las subvenciones directas, que distorsionan la competencia.

La actual estructura productiva de la Región es una prueba más de la creciente necesidad de la puesta en marcha de un Plan Industrial capaz de fomentar el desarrollo de la industria endógena, así como del comercio, del turismo y de la creciente tecnificación de la agricultura, que además precisa de una urgente solución a la escasez de agua y de la prioritaria puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional.

Desde las organizaciones sectoriales -y lo digo desde mi propia responsabilidad al frente de la Federación del Metal- es imprescindible continuar y profundizar en la prestación de servicios a las empresas, en la información, la formación y en todos aquellos aspectos que le son demandados, pues constituyen, junto con la Confederación, la representación de los empresarios ante las Administraciones y los sindicatos.

Las cámaras oficiales de Comercio, Industria y Navegación de la Región conforman un importante instrumento al servicio de las empresas desde la complementariedad. en su doble vertiente de órganos consultivos de la Administración y de centros especializados en el comercio exterior (donde cuentan con una red cameral extendida por todo el mundo), aduana, depósito franco, disponibilidad de sala de videoconferencias, certificaciones, centro de idiomas, formación, información especializada y documental con capacidad para localizar y suministrar cualquier norma o documento que la empresa precise e incluso, esperamos, como ventanilla única.

Situada la Región en el contexto del Arco Mediterráneo, en una posición periférica y a la vez estratégica y de futuro, creo que es evidente la capacidad y potencialidad de crecimiento de nuestra Región y demostrada la capacidad emprendedora de nuestros empresarios. Por ello estoy convencido que con la puesta en marcha del Plan Industrial, dentro del contexto del marco de actuación a que anteriormente me he referido, veremos cómo la Región salta de una vez ese listón que hasta ahora le ha impedido superar la media nacional, propiciando la creación de nuevos puestos de trabajo y recuperando la confianza de nuestros jóvenes y el crecimiento sostenido y, consecuentemente, la mejora económica y social de nuestras gentes.

La Verdad. 6 de julio de 1995

Paro y actividad económica

En la Región, el importante incremento de la población activa ha sido consecuencia, principalmente, de un cambio en la tendencia de crecimiento poblacional. que hasta iniciar la década de los ochenta había mantenido saldos migratorios negativos. La Región, que a principios de siglo representaba el 3' 10% de la población española, redujo su participación hasta situarse en el 2'45%, porcentaje que se mantuvo estable entre 1970 a 1981; a partir de esta fecha ha mantenido un crecimiento superior a la media nacional, alcanzando al finalizar 1993 el 2'76% de la población total.

Esta tendencia de evolución positiva de la población, a la que se ha sumado paralelamente la incorporación de la mujer al mundo del trabajo, no ha ido acompañada de un mayor crecimiento de la actividad económica, que se ha visto imposibilitada para absorber a los nuevos demandantes de empleo. Por otra parte, la industria ha ido perdiendo fuerza en la evolución de la estructura sectorial de la Región, mientras que los servicios no han alcanzado el crecimiento medio nacional.

El desempleo se ha convertido en uno de los principales problemas de Murcia no sólo desde el punto de vista económico, sino también social. En la encuesta elaborada por el C1S (Centro de Investigaciones Sociológicas), al responder los ciudadanos de la Región sobre cuáles son los principales problemas, sitúan el paro en primer lugar con el 73'5%, seguido de la sequía con el 56'9%. Ha de tenerse en cuenta que la Región ha visto quintuplicar la tasa de paro, pasando de niveles próximos al 5% de la población activa en 1977 hasta otros más cercanos al 25% en 1994. No es que no haya habido crecimiento económico, sino que éste no se ha producido con la suficiente intensidad, como se puede apreciar en la publicación *¿Por qué se crea tan poco empleo?,* de V. Izquierdo y A. Martínez.

La evolución económica y el desempleo desde 1976 marcan cuatro períodos diferenciados en los que se puede apreciar que la tasa de crecimiento económico, que en la Región ha permitido la reducción del paro, se ha situado en el entorno del 5% del PIB. Desde 1979 hasta 1984 no se registra ningún crecimiento del PIB que alcance el 5%, situándose en una tasa media del 1'4% para el período, y como contrapartida, el paro se eleva hasta el 24%. A modo de ejemplo podemos ampliar que en este período la participación del sector industrial en la producción total de bienes y servicios pasa del 31'6% del VAB hasta el 23'8%; el empleo se reduce en más de 10.000 personas. Sin embargo, en los seis años transcurridos entre 1985 y 1990, en los que se experimenta un crecimiento medio anual por encima del 5%, la tasa de paro baja hasta el 15,8%, en cuyo período el sector industrial se estabiliza en torno al 23'5% de la producción total y recupera los 10.000 empleos perdidos en el período anterior. En los cuatro años siguientes, hasta 1994, el crecimiento económico medio anual ha sido sólo del 1% y la tasa de paro ha vuelto a dispararse hasta el 25'3%; en este caso, el sector industrial reduce nuevamente su participación en el VAB. cayendo en 1993 al 18'7%, aunque en 1994 se produce una recuperación importante de 1'3 puntos y se sitúa en el 20% del VAB y, consecuentemente, en este último año el empleo inicia la recuperación con la creación de cerca de 2.300 empleos, comenzando por tanto una etapa de crecimiento que se está consolidando en

1995.

Hemos visto cuáles han sido los requisitos para bajar la tasa de paro y aunque en los próximos años puedan ser algo menores por el inminente freno en las nuevas incorporaciones a la población activa, en la actual situación de desempleo se requerirán crecimientos superiores al 3-4% para conseguir realmente rebajar la tasa de paro. Todos los datos apuntan a que en 1995 el crecimiento del PIB regional se situará en torno al 2'8%, unas décimas menos que la media nacional, y también parece evidente que. aunque se crea empleo, ni aun en los mejores momentos de crecimiento nuestra economía ha sido capaz de situar el paro por debajo del 15%; por ello, se hace imprescindible implementar las estrategias necesarias para adecuar el sector productivo a la nueva realidad competitiva.

Hay que posibilitar el crecimiento en el sector industrial como motor básico y de desarrollo regional, junto a un renovado sector servicios. Este ha de ser el verdadero objetivo de la política económica: más que intervenir en la economía regional, aprovechar sus potencialidades y posibilidades a través del establecimiento de un marco de actuación capaz de impulsar la actividad empresarial, posibilitar la implantación de nuevos proyectos y la mejora de la competitividad, así como la diversificación de nuestras producciones, reducir la burocracia e implementar apoyos y estímulos en una doble vertiente: por un lado, dado que nuestros servicios más exportables radican en el turismo, apoyar todas sus alternativas decididamente, sobre todo con la promoción territorial turística y como lugar de congresos. Es fundamental, en términos cuantitativos, incrementar las exportaciones de bienes y servicios. Pero esto no sólo debe producirse desde el apoyo al comercio exterior, sino que el sector público debe contribuir decididamente al desarrollo industrial endógeno, a que éste sea más creciente y más competitivo; todo ello, junto al desarrollo de la política de equipamientos e infraestructuras que permita una mayor expansión del sector de la construcción, que, aunque levemente, parece querer recuperar el paso junto con su capacidad de generar empleo.

Es imprescindible, por tanto, un mayor crecimiento del sector servicios, junto al desarrollo de nuestra industria, hasta que represente, al menos, el 25% de la economía regional, contribuyendo a una nueva estructura sectorial que permita crecimientos del PIB capaces de generar mayor número de empleos y rebajar la tasa de paro a un solo dígito.

La Verdad. 3 de septiembre de 1995

Hacia un nuevo marco de desarrollo

Una reciente encuesta del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) indicaba que la principal preocupación de los murcianos es el paro. Esta Región tiene potencialidades más que suficientes para mejorar la actual situación y alcanzar, cuando menos, la renta per cápita media en España, pero necesita de una industria más diversificada y competitiva como primera garantía de bienestar y crecimiento económico y un sector servicios amplio y pujante, poniendo en valor todas sus ventajas comparativas, pero siempre con una base industrial también amplia y pujante que lo soporte en todos los sentidos y que lo proteja de los ava- tares a los que los ciclos económicos inevitablemente le someten. La actividad industrial, que es sin duda la parte menos volátil y más firmemente arraigada en la sociedad de una economía, es también un negocio de rentabilidad diferida que casi por definición se ha llevado mal con las corrientes económicas que se han prodigado en los últimos años.

Este planteamiento, lejos de ser pura teoría llena de voluntarismo, viene avalado por las cifras y prueba de ello es la evolución de tres magnitudes económicas enormemente significativas: el Valor Añadido Bruto Industrial, el Producto Interior Bruto como indicador de su potencia económica y la renta per cápita, cuya evolución se deja sentir en el bienestar de sus habitantes.

El sector industrial de la Región, que representaba en 1975 el 31,2% del Valor Añadido Bruto (VAB) regional, sólo 0,6 puntos inferior a la media nacional, ha descendido paulatinamente hasta situarse en el 18,7% en 1993, iniciando el proceso de recuperación hasta alcanzar el 20% en 1994 (21,7% la media nacional). El sector servicios suponía en 1975 el 47,9% en la Región, siendo la media nacional el 51,2% (3,3 puntos de diferencia negativa); hoy, ésta se ha incrementado y se sitúa a 4,4 puntos (61% de participación regional, 65,4% nacional), lo que refleja una importante falta de empuje de los subsectores que lo integran, principalmente turismo, comercio y transportes. El sector agrícola regional ha pasado del 12,8% (9,7% nacional) al 9,5%, mientras que la media nacional bajaba al 4.5%. El sector de la construcción pasa del 8,1% al 9.5%, ampliando positivamente el diferencial con la media nacional, que se sitúa en el 7,9%

Paralelamente, el grado de participación de la economía regional en el total nacional se ha venido reduciendo, representando en 1994 el 2,20%, lejano al 2,7 de su población, situándose en el puesto decimotercero. En el sector exportador hemos

pasado del 2.55% del total nacional en 1991 al 2,43% en 1994, consecuencia de la caída del sector industrial, principalmente de la gran industria y de la pequeña y mediana industria de maquinaria y equipos, faltos de una profunda transformación y diversificación. El total de bienes y servicios que producimos, dividido por la población ocupada, en 1994 se situaba en el 83.92% de la media nacional, y en sectores tan claves como la industria, en el 79,48%; en los servicios, el 85,31%, y en construcción, el 88.47%. La productividad por persona ocupada sólo supera la media nacional en agricultura, en la que alcanza el 110.56%.

Los problemas de la industria son el punto central en un hipotético decálogo; debería resaltar la competitividad, porque ahí está el quid de la cuestión. Tras ella enumerar (sin que el orden presuponga preeminencia de unos sobre otros) diez factores en los que mejorar: desarrollo tecnológico, crecimiento de la productividad. cualificación laboral, formación, calidad, tasa de inversión, capacidad de innovación, estrategias comerciales, modernización de equipos productivos y vías reales que permitan la financiación.

Es por ello necesario eliminar trabas y complejidades burocráticas con el establecimiento de la ventanilla única; el establecimiento de un instrumento coordinador de toda la Formación Profesional Reglada y para el reciclaje, con la participación de la Administración, instituciones y agentes económicos y sociales; concreción en los plazos de realización de los equipamientos e infraestructuras y de los medios e instrumentos que se ponen a disposición de la acción empresarial (no podemos obviar que en una economía abierta, globalizada. no sólo compiten personas y/o productos, sino que también compiten instituciones, la calidad de las infraestructuras, los equipamientos, I+D. educación, entorno cultural y medio ambiente, etc.), y elaboración de un catálogo de las ayudas disponibles y medidas fiscales. Acciones y medidas imprescindibles para salvar las dificultades que han impedido que se pueda generar mayor número de puestos de trabajo.

La Opinión. 16 de septiembre de 1995

La Región, nuestra empresa

La junta general de accionistas ha acordado nombrar un nuevo consejo de administración, un nuevo equipo de gobierno, y espera ansiosa el plan estratégico de la sociedad, que contemple actuaciones y objetivos, dentro del corto, medio y largo plazo que plantee las políticas a aplicar, porcentaje que se propone ocupar en el mercado, la previsión de beneficios y su programa de inversiones. En definitiva, que exponga los proyectos que se propone llevar a cabo.

Los accionistas quieren conocer las previsiones que el nuevo equipo se plantea y el grado de crecimiento, comparado con su entorno y con la media del sector (aún creciendo, si éste es inferior al sector, se estará decreciendo y la empresa perderá posiciones y finalmente competitividad e interés inversor). Es evidentemente un riesgo que necesitan despejar, para que su confianza y apoyo sea pleno y decidido para acudir a las ampliaciones de capital y contribuir al desarrollo de nuevos productos y mercados.

La Región de Murcia es nuestra principal empresa y, como tal, precisamos conocer su Plan Estratégico -la Región para el próximo milenio-, que defina los principales objetivos que se pretenden alcanzar, el grado de crecimiento por el que se apuesta y en qué sectores, a qué participación del total se aspira, qué políticas se van a implementar. Partiendo de la realidad inventariada de lo existente, del activo y también del pasivo, partiendo del Plan de Reactivación Económica, de realidad actual de participación en el contexto nacional, tanto en población, donde hoy se sitúa en el 2,71%, como en su aportación al VAB nacional, en el que alcanza el 2,20% o sectorialmente, el 2,04% en la industria y el 2.06% en los servicios. Lo que en una primera reflexión plantea: a) que el porcentaje de participación de la Región en la producción total española es inferior al de su población, b) que los sectores más dinámicos, de mayor capacidad tanto para generar empleo como para el desarrollo futuro, la industria y los servicios tienen un índice de participación aún inferior. Que el nivel de desempleo es, según la EPA, superior a la media nacional y el de la renta per cápita es inferior.

La Región, nuestra empresa, cuenta con una parte importante de sus recursos humanos inactivos, que han de poder encontrar empleo como primer objetivo. El nivel de renta per cápita debe alcanzar cuando menos la media nacional, como segundo objetivo, y para ello, y como tercer objetivo y prioritario, la aportación regional al VAB nacional debe dejar de estar por debajo del porcentaje de población y sobrepasarlo ampliamente en los sectores industrial y de servicios (transportes,

comercio y turismo, como lugar de encuentros, congresual, deportivo. etc.). Por otra parte, es indudable que el potencial de la nueva agricultura que se viene definiendo en la Región, que bien podría denominarse agroindustria. ha de tener una consideración especial junto al sector de la construcción, donde las obras públicas y una política de impulso a la construcción de viviendas parece imprescindible en un proyecto de futuro para la Región.

Por tanto, la necesidad de disponer del Plan Estratégico para la Región se hace absolutamente prioritaria, junto a la implementación de políticas activas tanto en el comercio, como en el turismo, además del diseño y la puesta en marcha de un Plan Industrial, capaz de modificar en profundidad la estructura productiva de la Región, con medidas concretas de apoyo a la inversión empresarial, a la mejora de la competitividad. Como dice el Libro Blanco de la Industria, "o todos apostamos con firmeza por un futuro industrial o simplemente dejaremos de contar en el nuevo escenario que internacionalmente se está conformando". Todo ello a través de los equipamientos empresariales (centros tecnológicos. Parque Tecnológico Regional, telecomunicaciones), infraestructuras de comunicaciones, así como un decidido apoyo a la concentración y especialización, I+D. innovación, internacionalización, promoción empresarial, territorial y de productos, a la subcontratación, a la Formación Profesional y empresarial, a un mayor acercamiento y compromiso mutuo Universidad-empresa, a una información permanente y actualizada en todos aquellos aspectos de interés empresarial.

El Plan Estratégico de la Región ha de responder además a la pregunta de cómo conjuntar todos los recursos de la Región para crear el futuro, porque de la respuesta dependen las acciones a desarrollar para conseguir nuevos proyectos inversores, fomentar la recuperación del espíritu emprendedor de la Región y contribuir a transformar los problemas o deficiencias actuales en oportunidades, partiendo de un apoyo comprometido y motivador para todos aquellos proyectos que constituyan una apuesta por la modernización y el crecimiento económico de la Región, por una mejora del empleo y de la renta en estos momentos en que la economía comienza, a pesar de las dudas, a recuperar el pulso.

La Opinión. 14 de noviembre de 1995

La Calidad

Uno de los aspectos que tiene singular importancia en la capacidad competitiva de las empresas es la calidad, la diferenciación de producto, la innovación en definitiva, junto a la diversificación en la producción. Cada día con mayor fuerza se está implantando la calidad como elemento diferenciador y como instrumento básico para ganar nuevos mercados. La relación calidad/precio se hace imprescindible hoy en la empresa y cada día más ante la creciente globalización de los mercados. Por ello, parece urgente fomentar la cultura de la calidad, apoyando a la empresa en su modernización a través de un mayor conocimiento e implementación de procesos de calidad y de la certificación.

El Libro Blanco de la Industria, elaborado por el Ministerio de Industria y Energía, dice textualmente: "Lograr la entrada definitiva de España en una nueva era de progreso, junto a los países de nuestro entorno más próximo, es la gran meta que se nos presenta mirando hacia el próximo milenio. El Gobierno considera que el éxito sólo depende de nuestra capacidad y voluntad para organizar la adaptación de nuestro sistema productivo a los trascendentales cambios estructurales que estamos viviendo. O todos apostamos con firmeza por el futuro industrial o simplemente dejaremos de contar en el nuevo escenario internacional que se está conformando". Tal es el alcance del desafío. Y añade: "En una economía abierta y globalizada como la española, con las ventajas y condicionantes que para nuestra capacidad de iniciativa supone la pertenencia a la Unión Europea, aumenta la necesidad de fortalecer los factores de competitividad: nivel tecnológico, infraestructuras, gestión empresarial, integración social, desarrollo de la ciencia, recursos humanos, internacionalización...".

Una fórmula para estimular la oferta de servicios se realiza a través del apoyo a la creación y fortalecimiento de parques tecnológicos y centros de innovación y tecnológicos, con el objetivo de desarrollar el potencial endógeno de una región o localidad. Evidentemente, estas manifestaciones de carácter nacional tienen una clara incidencia en la Región, tanto por la necesidad y urgencia de la puesta en marcha de un Plan Industrial como por la conveniente coordinación de los centros tecnológicos. Que a estas alturas no esté en funcionamiento el Centro Tecnológico del Metal y el Parque Tecnológico Regional son condicionantes negativos muy importantes. También debe existir un compromiso mucho más activo, en ambos sentidos, entre la empresa y la Universidad y el mundo de la investigación.

En el número cinco de los cuadernos CDTI. correspondiente al mes de septiembre de este año, bajo el título "Sistemas regionales de innovación. Las regiones Objetivo n° 1 en el contexto nacional y europeo", se pone de manifiesto que los gastos en I+D en la Región se situaron en 1992, tomando como medida el porcentaje del VAB. en el 0,67% frente a la media nacional del 1%. Por otra parte, en un estudio realizado por la empresa Cadmos en torno a las 142 regiones europeas con la ayuda de 29 indicadores, la Región se sitúa en el puesto 130 en cuanto a accesibilidad y en el puesto 98 en lo relativo a receptividad. El incremento del gasto en I+D previsto en las regiones Objetivo n° 1 será del 0,20 por ciento entre 1994 y 1999, como resultado de la aplicación del Marco Comunitario de Apoyo; este porcentaje es ligeramente superior al crecimiento estimado de las citadas regiones, que se situará en el 0,17.

La convocatoria por CROEM, con el apoyo del Instituto de Fomento, del I Congreso sobre Competitividad de las PYMES de la Región de Murcia, es una oportunidad excelente para comenzar, entre todos, a hacer realidad su slogan: "Calidad: el reto de hoy". Porque de hoy es el reto de ganar en competitividad. de impulsar las capacidades y la potencialidad de nuestras empresas y de nuestro territorio. A lo largo de estos cuatro días se van a debatir entre profesionales y empresarios temas tan fundamentales como la gestión, los recursos humanos, la calidad, la investigación y desarrollo tecnológico, la empresa ante la Unión Europea y las ayudas a las empresas.

Desde el mundo de la empresa y desde las organizaciones empresariales estamos comprometidos con el desarrollo de la actividad económica y. consecuentemente. de nuestras empresas y de la generación de nuevos empleos. Porque sólo con el incremento de la actividad económica se crean empleos; por ello, esta apuesta por el fomento de la cultura de la calidad y por la competitividad ha de constituir un fundamental paso en esa nueva etapa en la búsqueda de un crecimiento sostenido y generador de empleo. Desde ese convencimiento se han puesto en marcha y se desarrollarán estas jornadas, preludio de las acciones que las organizaciones sectoriales realizarán con el máximo aprovechamiento y difusión de este necesario compromiso por la mejora de la calidad en todos los sectores y, singularmente, en la industria.

La Opinión. 27 de noviembre de 1995

Cooperación necesaria

En estas últimas fechas de 1995, algunos indicadores comienzan a reflejar una cierta consolidación de la economía regional, aventurando una tendencia de mejora creciente para 1996. a la vez que reafirman las debilidades que vienen condicionando su mayor expansión y desarrollo. En cualquier caso, esa mejoría no parece que conlleve un alto crecimiento del empleo, dificultades como un exceso de mano de obra por producto, que presentan una baja productividad, así como una evolución escasa en la generación de empleo en los últimos años, sólo serán resueltas con un incremento de la inversión en la modernización de los equipos y los procesos de producción o, por el contrario, la consecuencia será una mayor reducción del empleo, por lo que se hace preciso impulsar la especialización y la creación e implantación de nuevas empresas, tendentes a incrementar el número de vocaciones empresariales, el autoempleo, fomentando una nueva cultura en favor de la acción empresarial.

Es necesario en estos momentos que la Región se consolide como el proyecto de todos, porque si estamos juntos en este proyecto, si reafirmamos nuestra confianza y nuestros esfuerzos en nuestras potencialidades, nuestras gentes, nuestra tradición exportadora y de empresarios emprendedores e innovadores y sobre todo de un pueblo con ilusión, seremos capaces de recuperar el impulso necesario para, con la mejor gestión de los recursos existentes, este futuro que ahora comienza convierta nuestras debilidades en oportunidades y la hasta ahora deficiente identificación turística se convierta en uno de los mejores exponentes de la Región, junto a unas excelentes producciones agrícolas, una industria innovadora y tecnológicamente avanzada y competitiva.

Estoy convencido que recomenzamos una nueva andadura de la mano de un nuevo gobierno que se ha manifestado comprometido firmemente con la recuperación económica, del que esperamos ponga en marcha políticas activas capaces de transformar tanto en el sector turístico y comercial como en el sector industrial con la puesta en marcha de un Plan Industrial, y dirigiéndolos hacia una mayor modernización para mejorar la productividad y la generación de nuevos empleos. Algunos de los pasos dados en la nueva configuración del Instituto de Fomento, más abierto y cercano a las necesidades de las empresas, el compromiso de una mayor presencia de la Región en los foros europeos, la inmediata decisión de encargar el desdoblamiento de la carretera con San Javier, junto al impulso del aeropuerto, entre otras decisiones que se vienen adoptando por el Consejo de Gobierno y que habrán de acompañarse de otras muchas, pueden contribuir a dar el

impulso definitivo al relanzamiento económico de la Región.

Uno de los principales factores para el desarrollo económico es la existencia de los denominados, según la terminología inglesa, “Sotilitis”, agua, electricidad, gas y telecomunicaciones. La Región evidentemente tiene y con gravedad el problema del agua, que deberá hallar una solución definitiva con el Plan Hidrológico Nacional, y se encuentra en una excelente posición con la electricidad y el gas, y en las telecomunicaciones parece que también forma parte de los principales proyectos; además, está situada geoestratégicamente en una posición en el Arco Mediterráneo, para servir de puente, a través del puerto de Cartagena, para los intercambios con el Magreb, además de su declaración prioritaria como corredor del transporte combinado barco, tren, carretera.

Creo sinceramente que en esta nueva etapa, un excelente ejemplo de cooperación y de trabajo en común ha sido la convocatoria y realización del Congreso sobre competitividad de las PYMES de la Región de Murcia, que ha permitido un mayor acercamiento a la cultura de la calidad como compromiso empresarial, mejorando la gestión de los recursos existentes, generando nuevas oportunidades. Somos conscientes de la oportunidad que plantea el ya cuasi inmediato año 2000 de avanzar desde el compromiso común de conseguir el adelantamiento de obras fundamentales para ese necesario acercamiento de la Región al centro de España, por carretera y ferrocarril. Quizás la segunda gran actuación debería ser la puesta en marcha del pacto por el empleo en la Región, entre organizaciones empresariales, sindicales y con la participación del Gobierno, que junto a las medidas antes apuntadas posibilitarían un mayor relanzamiento de la actividad económica, a la vez que generaría una mayor confianza en toda la sociedad, apostando por la contratación estable, con lo que ello supone de eliminación de las incertidumbres, aspiración que no sería nada difícil de conseguir si hubiera posibilidad de ajustar las plantillas de las PYMES a la situación del mercado. En definitiva, creando confianza mutua, evitando el ir y venir en las plantillas e incrementando la estabilidad en el empleo, que lleva como consecuencia inmediata el incremento del consumo y el estímulo para la formación, tanto de empresarios como de trabajadores, con todo lo que ello entraña.

La Opinión. 26 de diciembre de 1995

Algo para recordar

Aunque es indudable que la Región cuenta con una larga experiencia empresarial y de prestación de servicios a las empresas, la crisis de la gran industria y la reciente etapa de recesión han constituido un importante elemento negativo, junto a la escasez de agua o de un sector turístico poco desarrollado. Es un hecho que han existido y aún persisten condicionantes que han impedido o retrasado su adecuación, pero lo es también que los principales gurús económicos han aventurado un amplio desarrollo económico que hasta la fecha no se ha alcanzado.

Las empresas de la Región son fundamentalmente pequeñas, muy pequeñas y medianas, y padecen una excesiva burocracia (actualmente existen 400 normas de aplicación), excesivos costes fiscales, falta de flexibilidad laboral, altos costes sociales (Seguridad Social) y financieros (muy superiores a los de la mayoría de los países de la UE), junto a otros costes exógenos añadidos que las Administraciones deberían reconducir en evitación de agravios comparativos frente a las empresas de otros países del entorno.

En las empresas de la Región predominan los sectores tradicionales: conservas, calzado, cárnicas, textil-cuero, maquinaria y equipos, muebles, etc. Estos sectores tienen pocas posibilidades de crecimiento en el mercado nacional y han de luchar por adquirir mayor cuota en el mercado exterior, lo cual se hace muy duro y difícil. Junto a este modelo se encuentra, localizado en Cartagena, otro caracterizado por la presencia de capital público, sectores maduros y en proceso de transformación, y posiblemente, y como consecuencia de todo lo anterior, una escasa capacidad tecnológica, de I+D y de capital humano.

Es evidente el salto cualitativo que se ha producido en la mejora de las comunicaciones de la Región en su conexión en el Arco Mediterráneo, pero aún existe una insuficiente dotación de capital físico público, especialmente en materia de infraestructuras de transporte y comunicaciones e I+D, una de las principales formas de ayudar a las empresas, que debe realizar la Administración junto con los equipamientos formativos, y tecnológicos, y siendo necesaria la liberali- zación del suelo, la energía y los servicios.

Para mejorar el entorno industrial y la implantación empresarial es imprescindible elevar el ritmo de inversión pública en infraestructuras que permitan una disponibilidad de elementos básicos productivos (Red de Gas Natural, Plan Hidrológico Nacional, infraestructuras medioambientales, de comunicaciones, telecomunicaciones...) y potenciar las acciones de investigación y desarrollo,

fomentar la formación, la información y la cooperación empresarial. Además, ha de tenerse en cuenta la vinculación del sector de los servicios al crecimiento del sector industrial, dada la mayor utilización por parte de la industria de unos servicios cada vez más especializados, llegando en ocasiones a no poder delimitar dónde termina la industria y dónde comienzan los servicios.

El Libro Blanco de la Industria, publicado por el MINER, recoge expresamente que «...la fórmula para estimular la oferta de servicios se realiza a través del apoyo a la creación y fortalecimiento de parques tecnológicos (en nuestra Región. aún seguimos deshojando la margarita y perdiendo oportunidades), centros tecnológicos» (en 1996 y en una Región donde la maquinaria, material de transporte. material eléctrico, la electrónica y bienes de equipo conforman un importante activo a desarrollar, aún no se ha iniciado la construcción del Centro Tecnológico del Metal).

Una de las principales vías para la generación de empleos surge de la creación de nuevas empresas y para su impulso han de simplificarse los trámites administrativos (actualmente, crear una empresa lleva más de sesenta trámites) implantando la «ventanilla única», potenciar la creación de servicios avanzados para las empresas, dar un apoyo significativo a las acciones de calidad y diseño, de tal forma que las empresas puedan acceder a la certificación y a la mejora de la calidad.

Por todo ello, el objetivo final de la política industrial debería plantear la mejora de la competitividad empresarial y una mayor diversificación, de tal forma que permita acortar distancias con la media española y europea. La competitividad de la industria regional debe tomar como punto de partida, o de adaptación, si se prefiere, una mayor especialización en aquellos bienes para los que la Región y sus empresas poseen ventajas específicas y tienen unas mejores perspectivas de mercado. Pero la especialización no es algo inmóvil, sino todo lo contrario, debe variar conforme el propio crecimiento hacer perder ventajas anteriores (como es el caso de recursos naturales y mano de obra abundantes y baratos).

Podemos resumir que la política industrial se ha de considerar como tal cuando logra implantar unas condiciones estables y a largo plazo para el funcionamiento eficiente de la economía de mercado, es decir, cuando garantiza el mantenimiento de las condiciones de mercado competitivo, junto a un alto nivel de desarrollo de los recursos humanos y de cohesión social, así como de la protección del medio ambiente, cuando posibilita a las empresas a que efectúen ajustes estructurales, de tal forma que las industrias puedan adaptarse permanentemente a las señales del mercado, asignando los recursos disponibles hacia los más rentables. desarrollando para ello instrumentos que mejoren su productividad y competitividad.

Para dinamizar estos factores es preciso diseñar una «política industrial activa» que no se limite a aplicar el mecanismo de la subvención y a basar en él toda su estrategia para mantener lo existente, con independencia de sus posibilidades de desarrollo futuro. Hacen falta ayudas más imaginativas, poner en marcha técnicas al servicio de las empresas que las orienten hacia las nuevas tendencias, que faciliten la formación de sus recursos humanos, que les ayuden a investigar, a innovar y a diferenciar sus productos (calidad y diseño) y, principalmente, que incentive su

presencia en el exterior.

En definitiva, las ayudas deberían dirigirse exclusivamente al apoyo de la inversión empresarial, modernización, especialización e I+D, que constituyan una mejora de sus activos tangibles o intangibles y que permitan incrementar su capacidad competitiva, eliminando las subvenciones directas a la contratación de empleo, que no han sido eficaces por dos razones: en primer lugar, el empleo sólo lo genera el incremento de la actividad empresarial, y, en segundo lugar, este tipo de subvenciones, salvo excepciones muy singulares, sólo contribuye a fomentar la competencia desleal y las diferencias entre unas empresas y otras en razón a la contratación.

La Verdad. 14 de febrero de 1996

Todos juntos

El recién clausurado Congreso Empresarial de la Comarca de Cartagena, organizado por COEC, ha sido una excelente muestra de trabajo en común. Durante dos días se han debatido las tres ponencias: Recursos Hídricos: PYMES comerciales y el Área Metropolitana, y dos mesas: Industria, y Financiación de PYMES y sistemas financieros.

En el congreso se ha puesto de manifiesto la voluntad y el compromiso del mundo empresarial para el futuro, las importantes expectativas que existen en el área de Cartagena y la disponibilidad emprendedora para asumir su realización.

Se ha constatado la existencia de importantes empresas en la comarca y también en la Región, que podrían actuar como empresas *tractor*, como impulsoras de una nueva forma para el desarrollo de empresas auxiliares. Una de esas empresas es General Electric Plastics.

Con una alta participación se debatió sobre las PYMES comerciales, el turismo, la tecnología, las telecomunicaciones y la industria como motor del desarrollo, sobre la financiación empresarial y su realidad competitiva como territorio; su situación estratégica y el puerto de Cartagena, instrumento básico en una política de multimodal del transporte con el resto de Europa y como puente con el Norte de África; la Ley del Comercio y las nuevas demandas del consumidor, la importancia turística de la zona y la necesidad de incrementar la investigación y el desarrollo y la innovación, así como la trascendencia de las telecomunicaciones.

Una singular valoración, en mi opinión, la constituye la ponencia del Área Metropolitana, la definición del eje Cartagena-Murcia como impulsor de un cambio profundo en las relaciones entre las dos principales ciudades de la Región, en el que se esboza, entre otras notas de interés, la necesidad de pasar de las palabras a los hechos a través del planteamiento del territorio desde ambos municipios hacia el otro, conformando un espacio a desarrollar en los próximos años, pero que permita desde ahora la implantación de proyectos industriales, comerciales y de áreas de logística o culturales. Esta capacidad de desarrollo ha sido continuamente reiterada; pero además, la capacidad en recursos humanos y la cultura industrial constituyen indudables elementos que ratifican esa justificada esperanza en la mejora económica y, consecuentemente, en la generación de nuevos empleos que reduzcan o acaben con la actual situación de desempleo.

En definitiva, conformar un espacio que rompa con la actual fractura existente

entre ambas poblaciones y venga a servir de impulso a la implantación de nuevos proyectos empresariales, endógenos o exógenos, en una parte del territorio del Arco Mediterráneo de mayor potencialidad del mismo, en el enclave del megatriángulo Alicante-Cartagena-Lorca y Murcia, lo que indudablemente fortalecerá a toda la Región, impulsando fuertemente el desarrollo de los ejes que se conforman paralelos al mar: el constituido en dirección a Alicante y que incluye La Unión, Torre Pacheco, Los Alcázares, San Pedro y San Javier, y el de Mazarrón-Aguilas y Lorca, que constituye la principal fortaleza en el entorno al- meriense-granadino, y el enlace Totana-Alhama y Murcia.

El seguimiento de la evolución de las propuestas planteadas en el congreso mediante posteriores reuniones de los propios ponentes bajo el paraguas de COEC constituye en sí el reflejo de la voluntad y el compromiso de impulsar el desarrollo de las acciones propuestas y de su máximo aprovechamiento y es indudable que contará con los apoyos que precise, porque impulsar el desarrollo de Cartagena es de vital trascendencia para toda la Región.

La Opinión. 16 de marzo de 1996

Facilitemos el despegue

Según los últimos datos facilitados por el Instituto Nacional de Estadística de la Contabilidad Nacional Trimestral, la economía española creció el 3%, por encima de la media de la Unión Europea, a pesar de la desaceleración producida en el segundo semestre. El crecimiento del PIB, a precios de mercado, creció el 3.2% durante el primer trimestre de 1995; el 3.1%, en el segundo; en el tercero, se redujo al 2.8%, y en el cuarto al 2.6%, evidenciando esa tendencia a un menor crecimiento, como consecuencia de la falta de recuperación del consumo. No obstante, en estos dos primeros meses de 1996, según el Banco de España, parece que se está produciendo una cierta, aunque lenta recuperación del consumo, que podría impulsar un mayor desarrollo de la actividad económica.

Los efectos producidos en las empresas por la crisis económica han supuesto un necesario saneamiento financiero y ajustes laborales, lo que permite estimar que el conjunto de empresas que han pervivido se encuentran en buenas condiciones para aprovechar las oportunidades que la actual fase de crecimiento, aún en consolidación, les puede ofrecer. Por ello podríamos decir que, con las empresas en línea de salida, lo más urgente sería facilitarles el camino para que alcancen la meta en las mejores condiciones de competitividad, posibilitando el incremento de su actividad productiva y la mejora de la cuenta de resultados y, consecuentemente, su capacidad de inversión y creación de empleo.

Entiendo que, a estas alturas, pueda ser obvio insistir en que las condiciones objetivas para que se produzca ese impulso al crecimiento económico, desde la perspectiva empresarial y, singularmente, para el fortalecimiento y desarrollo del sector industrial, motor de desarrollo de los otros sectores, dejan poco margen de discusión. Las líneas en las que deberían orientarse las políticas de recuperación y consolidación de la economía podríamos concretarlas en cuatro aspectos fundamentales, tres de ellos de carácter general y uno referido al sector industrial.

En primer lugar, y como acciones de carácter macreoeconómico, situaremos la imprescindible necesidad de reducir el déficit público a partir de la austeridad en el gasto, del gasto corriente, no así del destinado a inversiones, porque reducir como ha sido tradicional los recursos para las infraestructuras, o para I+D, es condicionar el futuro, eliminar apoyos fundamentales al desarrollo de la actividad empresarial. Afrontar la reforma administrativa se conforma como pieza fundamental, por lo que debe primar la eficacia, la racionalización del gasto y un

control exhaustivo de los recursos disponibles. Y junto a esto, la lucha contra la inflación, como objetivos fundamentales para el cumplimiento de los criterios de convergencia recogidos en los acuerdos de Maastrich. camino imprescindible para alcanzar la unión monetaria.

Evidentemente, es de todos conocido el alto diferencial existente entre los intereses pagados en nuestro país y la media europea, lo que conlleva un efecto negativo para la inversión empresarial, por lo que se hace imprescindible y urgente reducir este diferencial bajando drásticamente el costo del dinero. Esto impulsará tanto la inversión productiva como el consumo en estos momentos, que se conforma como parte importante para consolidar la recuperación económica.

En un segundo bloque deberíamos de incluir las medidas de tipo fiscal, aquellas que contribuyan a una mayor capitalización; entre otras, la actualización de balances, la retirada del actual Impuesto de Actividades Económicas (IAE), un tratamiento favorable a la reinversión de los beneficios empresariales, la transformación del sistema de módulos, eliminando su efecto penalizador sobre el empleo. En definitiva, implementar normas que favorezcan la inversión y el fortalecimiento de la estructura productiva de las empresas.

En un tercer grupo se integrarían las medidas necesarias para acercar la realidad laboral de nuestro país al contexto europeo, desde la reducción de los costes de la Seguridad Social a la necesaria flexibilidad del mercado del trabajo; también la articulación de fórmulas que fomenten el contrato de trabajo estable, que permita una mayor confianza y seguridad de los empleados y, consecuentemente, una mayor integración en la cultura de la empresa, con una mayor formación que impulse la mejora de la capacidad productiva, a la vez que una mayor cualificación de los recursos humanos. Esto implicaría indudablemente una mayor creación de empleo.

No debo finalizar estas reflexiones sin reafirmar la transcendencia del sector industrial en la necesaria transformación y crecimiento económico y de empleo de nuestro país. De todos es conocido que sin un sector industrial innovador y eficiente, sin una política industrial activa y una mayor internacionalización de nuestras empresas, junto a mejoras claras en la disponibilidad de los recursos financieros y en la reducción drástica de su coste, no es posible una expansión de la actividad empresarial ni el pleno desarrollo económico social.

El desarrollo de la actividad empresarial, de la modernización o la creación de nuevos proyectos empresariales es responsabilidad del mundo empresarial, de los emprendedores, a los que habría que considerar desde otras perspectivas a las que hasta ahora se han tenido. Por ello creo que deberíamos reiterar que es necesario impulsar nuevas vocaciones empresariales, porque sólo desde la empresa podremos afrontar con éxito el reto que tenemos frente a nosotros de crear los puestos de trabajo suficientes para acabar con la terrible lacra social del desempleo, para acabar con el paro. Pero es evidente que en este compromiso es imprescindible el acuerdo con las organizaciones sindicales, porque la empresa es la suma de capital y recursos humanos y, por tanto, compete a ambos concertar las fórmulas para impulsar el crecimiento de la economía.

Por todo ello, es imprescindible crear un marco capaz de impulsar el desarrollo empresarial. La puesta en marcha de este marco de actuación, que fomente y propicie el despegue empresarial, es responsabilidad fundamental, diría que exclusiva, de las Administraciones Públicas. Cuanto antes se implementen las medidas, se afronten las soluciones, en mayor grado podrá aprovecharse esta nueva etapa de recuperación económica, para contribuir a un mayor desarrollo económico y social.

Todas estas reflexiones de carácter nacional tienen igualmente su significación a nivel regional, porque el crecimiento económico ha pasado de ser superior a la media nacional a estar por debajo en los dos últimos años, aunque en 1995 parece acercarse y se aventura superarlo en este de 1996.

En cualquier caso, una Región como la de Murcia, que aún se encuentra alejada en los distintos parámetros de la media nacional, pero que busca con empuje y voluntad conformar un compromiso con todos, que facilite mejoras tangibles, culturales, sociales y económicas, necesita y merece el apoyo de todos, asumiendo la responsabilidad de conformar un nuevo futuro como Región y parte importante en el contexto nacional. Palabras como información, innovación e inversión, junto a empresa, emprendedor y empleo, deberían ser corrientes en el diccionario de la realidad cotidiana. Sin empresas eficientes y sin trabajadores cualificados no es posible disponer de las ventajas competitivas imprescindibles en una economía globalizada y sin fronteras.

Hemos de alcanzar los acuerdos necesarios, realizando las obras que se precisan (en infraestructuras: comunicaciones, autovías, ferrocarril, puerto, aeropuerto. telecomunicaciones, medio ambiente, etc., y equipamientos empresariales, I+D, etc.) y que impulsen la modernización de las empresas existentes, así como la implantación de nuevas empresas para crear en calidad y estabilidad los empleos necesarios. Apostemos, por tanto, cada uno desde nuestra propia responsabilidad, en facilitar el despegue de nuestra Región a través de la implementación de las estrategias necesarias para conseguirlo.

La Verdad. 26 de marzo de 1996

Un marco global de actuación (I)

La Región se encuentra en una situación en que las posibilidades reales de generar empleo estable y sostenido pasan por impulsar un cambio profundo de los sectores económicos y *singularmente* del sector industrial -consideración como tal una gran parte de nuestra agricultura, por su alto grado de tecnificación-.

Se puede constatar que la evolución del empleo en la Región durante los tres primeros meses de 1996 refleja un incremento del paro, con mayor incidencia en el sector industrial, en un proceso más acelerado que el nacional.

Que en los sectores de producción implicados en el comercio exterior, las conservas y los productos en fresco constituyen nuestro principal activo, confirmando la débil participación de los bienes de equipo como consecuencia de la escasa diversificación industrial.

Que la investigación y el desarrollo tecnológico, junto a la innovación, no constituyen aún puntos fuertes, continuando la dependencia de la tecnología o las semillas de otros países, que para los sectores industrial y agrícola constituye un importante factor de competitividad.

A la vez que la Región ha mostrado, a lo largo de los últimos años, una creciente debilidad e incapacidad para superar la media nacional, habiendo incluso bajado en la renta familiar disponible del 86,30% en 1991 al 85,56% en 1994.

Siendo otro factor importante las comunicaciones, que están condicionando su futuro, singularmente la falta de la autovía y del tren de velocidad alta con Albacete hacia Madrid, que son extremadamente urgentes.

Por otra parte, la realidad regional confirma que se cuenta con un importante número de empresas líder en distintos sectores, que podrían actuar como empresa tractor dada su fuerza, capacidad de innovación y competitividad.

Este hecho, junto a la tradición emprendedora y el capital humano con que cuenta la Región, reafirman que es posible cambiar la actual tendencia y su pasada evolución y, consecuentemente, las posibilidades de crecimiento y desarrollo de la actividad económica regional.

Por tanto, es necesario continuar impulsando la puesta en marcha de nuevas medidas para la transformación y modernización del sistema productivo a través de *políticas activas* que posibiliten la evolución hacia sectores de mayor valor añadido y de mayor productividad y generación de empleo.

Dado que las actuaciones iniciadas caminan por esa vía habrá de alcanzarse el

máximo consenso y compromiso de instituciones y agentes económicos y sociales, de toda la sociedad murciana, para su aceleración y una mayor profun- dización.

Para ello, definir y poner en marcha un marco global de actuación se hace urgente e imprescindible, dado que, como parecen confirmar los datos económicos disponibles, la estructura productiva actual y las infraestructuras existentes no son suficientes para relanzar la economía y obtener el desarrollo social y económica o que permita generar empleo estable en los próximos años, para las casi cien mil personas que hoy buscan un puesto de trabajo en la Región.

Hemos de ser capaces, entre todos, de llevar a cabo una mayor modernización en los sectores productivos para desarrollar lo existente e impulsar nuevos proyectos inversores y más vocaciones empresariales. Este *marco global de actuación* podría concretarse en los siguientes enunciados:

- Infraestructuras
- Equipamientos empresariales
- Información y formación empresarial y profesional
- Medidas fiscales, jurídicas y laborales
- Promoción exterior e internacionalización
- Plan Industrial
- Instrumentos de apoyo empresarial

Seis de ellos constituyen acciones a desarrollar, debiéndose establecer las prioridades, y los plazos y recursos necesarios, a la vez que la eliminación de las trabas, normativas y burocracias que dificultan la actividad empresarial y, consecuentemente, la creación de empleo. La séptima corresponde a los instrumentos de apoyo que han de impulsar la modernización del tejido empresarial existente y la creación e implantación de nuevos proyectos.

Diario 16. 27 de abril de 1996

Un marco global de actuación (II)

El primer aspecto a considerar dentro de ese marco global de actuación y cuya definición y ejecución debe realizarse en coordinación con los agentes económicos y sociales deberían ser las infraestructuras que articulan el territorio y que condicionan a la totalidad de los sectores productivos, con marcada incidencia en la industria y los servicios, singularmente el turismo, el comercio y los transportes.

En infraestructuras hemos de ser conscientes de que, a pesar de los importantes avances producidos en los últimos años, las obras aún pendientes de ejecución frenan el desarrollo de la Región, por lo que es imprescindible concretar los plazos de su realización en comunicaciones -carretera, ferrocarril, puerto y aeropuerto-, gasificación, telecomunicaciones y agua.

En carreteras, la Región ha experimentado por una parte las dificultades existentes en su accesibilidad exterior y en su falta de vertebración interior. En el interior, con buenas carreteras, las distancias en tiempo real entre los distintos municipios que conforman la Región serían escasas y permitirían que cualquier punto de su territorio fuera objetivo empresarial y ello exclusivamente en función de proyecto.

Es una muy buena noticia el compromiso del Gobierno regional para la inmediata realización de la autovía Murcia-San Javier, así como la terminación de Lorca-Aguilas e igualmente de las vías rápidas Alcantarilla-Caravaca y hacia Mazarrón.

Por otra parte y hacia el exterior, la apertura del desvío de Molina de Segura y la adjudicación del primer tramo de la autovía con Albacete son pasos importantes que hay que completar urgentemente con la adjudicación de la totalidad de la autovía, la autovía de Alicante-Cartagena y su prolongación como vía rápida hacia Vera (Almería), junto a la transformación en vía rápida de la carretera Murcia-Jumilla-Yecla-Valencia, que conforman la otra “pata” fundamental de nuestro acceso al exterior.

El ferrocarril de cercanías es muy importante, además de para impulsar el eje Cartagena-Murcia, para propiciar el acercamiento entre dichas poblaciones, posibilitando la existencia de trenes que tarden veinticinco minutos en el recorrido y puedan circular cada treinta, partiendo de las existencias de casi setecientas mil personas en su entorno, así como mejorar la línea con Lorca-Aguilas.

En largo recorrido es básico para el desarrollo de la Región disponer del tren

de velocidad alta Murcia-Albacete que le acerque en tiempo real al centro de España y en el Corredor Mediterráneo se tiene prácticamente finalizado el proceso de realización de la velocidad alta desde Barcelona hasta Alicante, por lo que se hace imprescindible su prolongación hasta Murcia, en evitación de nuevas desigualdades.

El puerto de Cartagena, uno de los más importantes de la fachada del Mediterráneo, debe concretarse plenamente como puerto de entrada y salida de containers y singularmente en las rutas transoceánicas, entre otros con el continente americano.

En el transporte aéreo aparece cada vez con más fuerza la necesidad de la configuración del aeropuerto de la Región, siendo preciso definir su función a medio y largo plazo.

En recursos energéticos es imprescindible la conexión de la Región con la red de gaseoductos nacionales y la gasificación de la Región, dada su importancia en el estímulo o retraso de otras inversiones.

En recursos hídricos, los efectos que el aseguramiento del agua tienen para con el desarrollo de la Región reafirman la urgencia de la puesta en marcha del Plan Hidrológico Nacional y mientras tanto, de acometer las obras de conexiones entre cuencas y la realización de las desaladoras complementarias.

La existencia de estas infraestructuras pondría en valor -como ahora se dice- todo el territorio, dejando a las empresas decidir sus inversiones en uno u otro lugar de la Región en función de aquellos parámetros que singularmente pueda ofrecer cada territorio por producción, mano de obra, situación, etc. No obstante, la Administración regional podría aplicar una política incentivadora de una u otra zona o sector a través de la discriminación positiva mediante el incremento de la subvención a las inversiones.

Diario 16. 28 de abril de 1996

Un marco global de actuación (III)

Otro de los elementos necesarios para fomentar la actividad económica lo constituye la disponibilidad de equipamientos empresariales, no debiendo considerar únicamente los polígonos industriales y menos aún en su actual concepción, que han servido más para la instalación de almacenes que para proyectos industriales, debido al coste o a la superficie.

Por tanto, al hablar de equipamientos empresariales nos referimos a una mayor liberalización del suelo, a la creación de la Zona de Apoyo Logístico (ZAL Cartagena-Murcia), a los espacios innovadores, parques empresariales, europla-taformas, etc.

En conclusión, estas acciones contribuirían a transformar debilidades en fortalezas, llevando a la Región del siglo XXI, en el que comunicaciones, disponibilidad de energía y espacios innovadores, y del Parque Tecnológico Regional junto a la red de centros tecnológicos (a los que hay que incorporar el del Metal), Universidad y CEBAS, externalicen una Región avanzada y comprometida con el futuro.

En información y formación para una mayor disponibilidad de la información por parte de las empresas sería necesario continuar profundizando en la armonización de todos los centros de información existentes, integrándolos en un proceso informático en tiempo real y disponible a través de un único centro servidor que lo ponga a disposición en los ordenadores de las empress para dar respuesta a las consultas y demandas que se puedan realizar sobre normativas y mercados exteriores, así como el establecimiento de la ventanilla única al servicio de las empresas.

En la formación universitaria y profesional es necesario continuar acercando el mundo real de la empresa a los estudiantes mediante las prácticas durante los últimos cursos. En la Formación Profesional ocupacional y el reciclaje, centralizar todos los recursos disponibles, INEM, FORCEN. Comunidad. INFO, cámaras, etc., así como homologar centros y cursos en razón a las demandas empresariales, tanto profesional como gerencialmente.

Este objetivo se podría alcanzar con la creación de un Instituto de la Formación, integrado por la Administración, las cámaras de comercio y las organizaciones empresariales y sindicales, configurando estas instituciones un plan de formación que responda a las necesidades empresariales y que incida igualmente en la ensa- ñanza de idiomas, básico en una Región exportadora como la de Murcia.

Diario 16. 29 de abril de 1996

Un marco global de actuación (y IV)

El marco global de actuación para el posicionanriento competitivo no ya sólo de los productos y de las empresas, sino también de la propia Región de Murcia. dado el nuevo contexto mundial (y significativamente la realidad europea), pasa, además de por las medidas descritas (infraestructuras, equipamientos empresariales, formación e información), por otras acciones en favor de la cornpe- titividad empresarial.

En lo referente a medidas fiscales, jurídicas y laborales, resulta realmente urgente la armonización de la actual normativa española a la media europea, dada la plena integración de nuestra economía en este mercado.

En los temas laborales, reduciendo los costes de la Seguridad Social que aporta la empresa, ya que éstos actúan como una pesada losa en la creación de empleo, establecimiento de una mayor flexibilidad laboral, así como adecuando los contratos temporales y el establecimiento del contrato estable.

En aspectos jurídicos y burocráticos, reduciendo trámites, eliminando trabas. ajustando normas, coincidiendo que la actividad empresarial es el único instrumento para la creación de empleo y riqueza real.

En materia fiscal, modificando la tributación por módulos, ya que ha quedado claro que más que ayudar está impidiendo la creación de empleo y que, de por sí. no ha aportado ventajas, como en el caso del Impuesto de Actividades Económicas, que debe transformarse o eliminarse. La fiscalidad deberá contribuir a fomentar la inversión productiva mediante medidas de estímulo y un tratamiento adecuado que fomente la inversión empresarial y la autofinanciación, impulsando así la continuidad familiar en estas empresas.

Por lo que se refiere a la promoción exterior de productos, territorio y empresas, así como de la marca de calidad de la Región, ha de continuarse profundizando en las actuaciones que están realizando tanto empresarios como cámaras de comercio e INFO para atraer hacia la Región nuevos proyectos industriales o de ocio y para ayudar a la internacionalización de las empresas ampliando su presencia en los mercados emergentes, junto a la consolidación en los actuales.

Como ya se reseñara inicialmente, sin un sector industrial fuerte no es posible el desarrollo equilibrado y el crecimiento del resto de los sectores económicos. Por ello, es necesaria la puesta en marcha de un plan industrial para la Re-

gión. aprovechando su situación estratégica en el territorio del Arco Mediterráneo y su cultura industrial, junto a importantes recursos humanos. Un plan que sea capaz de impulsar un proceso inversor que modifique la fisonomía industrial, desde el máximo aprovechamiento de todas sus potencialidades, transformando las actuales debilidades en nuevas oportunidades.

Un plan industrial que contribuya a modernizar lo existente, a propiciar una mayor diversificación, a hacer realidad que la capacidad de investigación de la Universidad sea transferida al mundo de la empresa, que el desarrollo tecnológico y la innovación se conviertan en elementos prioritarios de la actividad empresarial, poniendo en marcha el Centro Tecnológico del Metal, la coordinación de los centros tecnológicos y el Parque Tecnológico Regional. Un plan que incluya nuestra moderna agricultura y la nueva floricultura, apoyando la deslocalización cuando sea preciso.

Inversión, investigación e información, junto a emprendedor, empresa y empleo, son palabras que han de jugar un papel definitivo en la transformación económica de la Región, afrontando con realismo lo que sucede en nuestro entorno, las pasadas y presentes circunstancias, desde el convencimiento de que podemos implementar nuevas respuestas a las interrogantes que determinan el futuro, que estoy seguro podremos modelar en razón a nuestro esfuerzo.

Para ello, es imprescindible que se arbitren programas específicos para el sector industrial que lleven a la constitución de grupos industriales, a la vez que fomentar la especialización y la diversificación, al igual que la subcontratación y la calidad, a una mayor internacionalización a través de los consorcios y la creación o ampliación de las redes comerciales en el exterior, la tecnología, impulsando la innovación, la investigación y el desarrollo, la energía a través de la gasificación y un programa de ahorro energético efectivo y una política medioambiental en colaboración con las empresas, como parte integrante del necesario equilibrio ecológico.

La puesta en marcha de estas acciones, su realización en el tiempo, precisan de instrumentos de apoyo empresarial. Aunque es la empresa el destinatario y receptor de todos estos esfuerzos, las organizaciones empresariales y sociales, las cámaras de comercio y la Administración tienen que aunar todos los esfuerzos para conseguir la transformación de los actuales sectores productivos a la vez que la modernización y diversificación empresarial, junto a la promoción de nuevos proyectos.

La política financiera debería adecuarse a esta nueva realidad que se plantea, desde el máximo apoyo a UNDEMUR, para hacer plenamente realidad que el proyecto debe ser, por su viabilidad, el único garante para la obtención del crédito, junto al equipo humano que lo gestione.

Es necesario reducir al máximo toda la burocracia en los distintos departamentos de las Administraciones Públicas, reducir el número de ventanillas, de papeleo, poniendo en funcionamiento la ventanilla única, así como centralizar en el Instituto de Fomento la recepción y respuesta a todas las subvenciones, con independencia de quién o quiénes hayan de resolver a nivel interno en la

Administración: en el que deben concentrarse todas las ayudas, sean de una y otra Consejería, así como el establecimiento del silencio administrativo positivo.

Las potencialidades de la Región son muchas, y también las debilidades, que entre todos habremos de transformar en oportunidades, porque es necesario, económica y socialmente, impulsar acciones que posibiliten la generación de nuevos empleos para las casi cien mil personas que buscan trabajo en la Región, a la vez que remontar la renta per cápita e igualarla a la media nacional.

Porque estos objetivos son alcanzables, asumamos cada uno con realismo y voluntad de conseguirlo el futuro, incorporando plenamente la economía regional al Arco Mediterráneo con una industria y una agricultura diversificadas y técnicamente desarrolladas, y con un sector servicios (comercio, transportes, turismo) plenamente eficiente, conformando un todo junto a nuestro gobierno para, a través del consenso y la mutua cooperación, alcanzar estos objetivos.

Diario 16. 30 de abril de 1996

Estrategias para el desarrollo

Aunque hayamos de tener presente que se trata de estimaciones, no podemos obviar que nuevamente los datos facilitados por el FIES han supuesto un jarro de agua fría para las expectativas de la economía regional no sólo por el decrecimiento del sector agrario, consecuencia de los problemas de la sequía, sino especial y fundamentalmente por el menor crecimiento de la media nacional en sectores tan fundamentales como servicios y la industria, lo que confirma las debilidades de nuestros sectores productivos y la necesidad de su profunda transformación.

Un rápido repaso a estas estimaciones atestigua la pérdida de la Región en cuanto a su participación en el total del Estado y su falta de impulso económico. En renta familiar bruta disponible, índice por habitante, con relación a la media española, ha pasado del 86’64% en 1993 al 84’70% en 1995. En términos de poder de compra, del 90’46% al 88’24% y en renta regional bruta, índice por habitante, del 77’78% al 77’37%, distanciándose aún más de la media nacional.

En cuanto a la situación relativa de las comunidades autónomas, la participación de Murcia en el PIB de España se ha reducido, pasando del 2’20% en 1993 al 2’91 % en 1995. El PIB por habitante ha pasado del 81 ’29% al 80’ 14% y el PIB por habitante con relación a la media de la Unión Europea del 62’02% al 61’07% en igual período.

Al analizar el PIB por comunidades autónomas podemos constatar que mientras que a nivel nacional el crecimiento ha sido en 1995 del 3’ 17%, a nivel regional éste ha sido del 2’98%, pero, si profundizamos en los sectores, podemos comprobar cómo el sector industrial crece el 3’96% en la Región frente al 4’84% de la media nacional. Y, si miramos al entorno valenciano, éste lo hace en el 5’33%. El sector servicios crece en la Región el 2’77% y a nivel nacional lo hace en un 3’01%». Y ello en dos sectores cuya participación en la producción regional es menor que la media nacional. Además, estos sectores -industria y servicios- son los dos sobre los que hay que pivotar el relanzamiento de la economía regional y los únicos verdaderos motores para la creación de empleo.

Como en una empresa en la que se den estas condiciones, lo primero que deberíamos hacer es preguntarnos el porqué de esta situación, el porqué de esta evolución no satisfactoria y el cómo modificarla. Cuáles son los problemas de fondo, qué medidas hay que adoptar, existen posibilidades, hay un hueco en el

mercado para sus producciones, son éstas competitivas... Hemos de realizar un diagnóstico y diseñar las estrategias y los objetivos y los tiempos para su consecución, así como los mecanismos de control y seguimiento. En definitiva, estableciendo un marco de actuación adecuado, en el que es fundamental considerar la realidad territorial de la Región y sus comarcas, así como de su capacidad y potencialidades agrícolas, industriales, comerciales y turísticas.

Esta situación no es nueva en la Región y ha venido pergeñándose a través de los años, debido, por una parte, a la falta de diversificación industrial y, por otra, a una débil promoción y desarrollo de los servicios, comerciales y turísticos, entre otros factores. Junto a la caída de las principales empresas inustriales, la falta de equipamientos empresariales y tecnológicos, las dificultades de accesibilidad exterior e interior, la consideración de Región agrícola y atrasada, el sentimiento de periferia... En definitiva, la suma de demasiados elementos.

El sector industrial de la Región, que representaba en 1964 en torno al 33% del valor añadido bruto, igual que la media nacional y algo más que la valenciana -ésta, con el 32%-, se ha reducido drásticamente y en mayor grado que en el resto de la industria española, situándose en 1996 en el 20%, la nacional en el 22% y la valenciana en el 26%, habiéndose producido además, y consecuentemente, una importante caída en el empleo. Esta realidad no puede obviarse y es imprescindible y urgente la puesta en marcha de un Plan Industrial que la modifique en favor del desarrollo de la Región.

Por otra parte, la productividad aparente es inferior a la media nacional. Aunque es verdad que no sólo los costos salariales determinan la productividad, porque en la producción es un factor muy importante la tecnología aplicada (inversión en modernización y formación), conlleva en cualquier caso una clara necesidad, para poder competir en un mercado cada vez más globalizado, de reducir costes. Y para ello es necesario incrementar la producción o reducir los costos salariales (empleo), constituyendo, por tanto, un reto para todos.

La previsión de evolución de la población en los próximos años, según las propias estimaciones del Instituto Demográfico, prevé un importante incremento de la población activa, que junto a la actual tasa de paro nos podría llevar -de no quebrarse la actual tendencia mediante una transformación de los sectores productivos- a importantes dificultades en la disminución de la tasa de paro.

En este sentido es imprescindible plantear e implementar las estrategias necesarias para relanzar la actividad económica, sin perder ni un momento. Según las estimaciones realizadas, la población mayor de dieciséis años podría situarse en el 2006 en 911.745 personas y la población activa en torno a las 470.000 -en la actualidad son 415.014 personas-. Los ocupados actuales son 316.700 y para tener una referencia de creación de empleos netos en la Región podemos constatar que entre 1977 y 1995 se han creado netos 24.000 empleos, entre la empresa privada y las Administraciones.

De no producirse ninguna modificación en la estructura productiva de la Región, de mantenerse por tanto la evolución pasada en las mismas condiciones,

podríamos estimar que con un crecimiento medio anual del 2’5-3% del P1B. el crecimiento de empleo -que según la estimación de la media histórica estaría situado en 1’5 puntos por debajo del crecimiento del PIB- sería inferior al de los nuevos demandantes, por lo que la tasa de paro actual, que está situada según la Encuesta de Población Activa (EPA) en el 23% de la población activa, no podría reducirse.

Esta sería una hipótesis en la que personalmente no creo, porque estoy convencido que los problemas de accesibilidad (autovía y tren de velocidad alta con Albacete y con Alicante) tienen próxima su solución definitiva. La existencia de importantes empresas de la Región, junto a la posibilidad de implantación de nuevos proyectos, así como la puesta en marcha de espacios innovadores (impulsados por la Universidad, el CEBAS, el establecimiento del parque tecnológico y la terminación y coordinación de los centros tecnológicos), junto al empeño del INFO, de las organizaciones empresariales y sindicales y de las instituciones y del propio Gobierno, van a conseguir una muy amplia transformación en los sectores productivos y un amplio desarrollo de la actividad empresarial. Todo ello posibilitará crecimientos del producto interior bruto en torno al cuatro y al seis por ciento anual.

Para alcanzar estos objetivos es indudable la necesidad de poner en marcha estrategias concretas para el desarrollo, que hagan posible que se aprovechen sus importantes potencialidades: su situación en el Arco Mediterráneo junto a regiones en plena expansión; la existencia del puerto de Cartagena y sus posibilidades de servir de puente con el Norte de Africa; la disponibilidad de un amplio margen en la capacidad productiva actual; los programas para el fomento de la promoción exterior y la formación; las posibilidades de desarrollo comercial, con- gresual y turístico de la Región, junto a la voluntad emprendedora de sus recursos humanos constituyen en mi opinión una oportunidad histórica para la definitiva consolidación económica de la Región. Para conseguir la creación de nuevos empleos y de nuevos empresarios. En definitiva, un mayor desarrollo económico y social.

La Verdad. 8 de mayo de 1996

Una etapa decisiva

Intervención del presidente de la Cámara de Comercio de Murcia en “la noche de la Economía Murciana, 1996”.

Quiero comenzar mis palabras agradeciéndoles su asistencia a este acto de reconocimiento al mundo empresarial, que reafirma la importancia que la actividad de las empresas tiene para con el presente y futuro de nuestra Región, al tiempo que contribuye a hacer de esta velada, un merecido homenaje a todos los que, desde sus diferentes responsabilidades, contribuyen a un mayor desarrollo de la actividad empresarial.

La empresa ha de estar viva, permanentemente atenta a las demandas y necesidades de la sociedad, para satisfacerlas a través del esfuerzo en equipo a cambio de una contraprestación razonable, en términos de mercado. En eso consisten las oportunidades comerciales y en base a ello llevan aparejadas mejoras sustanciales de nuestro entorno, de nuestra calidad de vida.

Sin embargo, estamos tan acostumbrados a manejar y a convivir con los efectos de la labor, callada y oculta, de las empresas, que casi nunca caemos en la cuenta de su enorme aportación. Todo a nuestro alrededor son procesos económicos y productivos que llevan tras de sí el esfuerzo de miles de profesionales. Este acto quiere significar y está expresamente dedicado a las empresas murcianas, que diariamente, hora tras hora, guardan vigilia para apostar por nuevas ideas, consolidar las existentes y garantizar una labor, competitiva y arriesgada, cuyos beneficios se dejan sentir tan lejos como alcanza la propia actividad y son el único motor para la creación de empleo, porque, como decía John Kenneth Galbraith, “la necesidad inequívoca, al margen de cualquier teoría, es crear empleo”.

Para la Cámara de Murcia, que agrupa a todas las empresas implantadas en su demarcación geográfica, la organización de este acto cobra, además, todo el simbolismo que ha inspirado su convocatoria, como agradecimiento al mundo empresarial y económico de la Región, y como testimonio de su compromiso y dedicación, ya casi centenaria, al servicio de las empresas. Permítanme, por tanto, que ratifique hoy ese reconocimiento al mundo empresarial, a través de los premiados, comenzando por D. JOSÉ GARCÍA CARR1ÓN, Premio al Desarrollo Empresarial 1995; a los Premios Mercurio MARÍN MONTEJANO, PRO- BELTE. SAECO, WOMAN, ANTONIO FUENTES MÉNDEZ, MESÓN DEL
MORO. RESTAURANTE LA ONDA, CONFITERÍA CARREÑO. MAESTROS

ARTESANOS Y TRANSPORTES CAMPILLO CONTRERAS. Y, singularmente, a las Menciones Especiales: EL CIRUELO, GARRIOOS ALMAGRO, TEJIDOS Y CONFECCIONES LA INMACULADA, TEJIDOS CLEMENTE, CAFÉ-BAR FÉNIX, VIART. EMUASA, ESCUELA DE TURISMO DE MURCIA y el BANDO DE LA HUERTA que organiza con tremendo éxito la Federación de Peñas Huertanas. A todos, nuestra más sincera felicitación, porque su labor sirve de estímulo, de células activas dentro del tejido empresarial y de la sociedad murciana en su conjunto.

Hoy, de manera excepcional, esta congratulación se extiende a dos personas que han contribuido singularmente al desarrollo de nuestra Región, en dos aspectos tan fundamentales como el agua y las comunicaciones, por lo que la Cámara ha concedido la Medalla de Plata de la Corporación a D. José María Martín Mendiluce y a D. José García León, a quienes quiero manifestar nuevamente mi personal admiración y sumarla a la que la Cámara en su conjunto ha querido expresar con este reconocimiento.

Sin temor a equivocarme puedo afirmar que con empresas y emprendedores como los que hoy reciben estos premios, y con personas como los galardonados con las Medallas de Plata, el futuro de la Región está garantizado y cada uno de ellos son un motivo de orgullo para la Cámara de Murcia y un aliciente para continuar trabajando en la línea que antes les apuntaba, como instrumento y brazo articulado del mundo empresarial, a quienes pretendemos servir cada vez con mayor eficacia en su lucha permanente por ganar la batalla de la competitividad a través de la calidad, la innovación, la investigación, el desarrollo, en la búsqueda de nuevos clientes, en la convicción de que la Cámara puede ser un valioso aliado, un punto de referencia y apoyo en la multiplicidad de decisiones que debe adoptar la empresa. Este decidido compromiso y servicio al desarrollo empresarial, y consecuentemente económico y social de la Región, nos ha impulsado a realizar, durante el mandato de los actuales órganos de gobierno de la corporación, un considerable esfuerzo en la actualización y adecuación de las acciones de la Cámara, tanto en actividades formativas mediante la creación del Centro Empresarial de Formación y el Centro de Idiomas, ya participando con el Ministerio de Educación en el programa de prácticas de los estudiantes de Formación Profesional Reglada, como en el asesoramiento, con la apertura de nuevos departamentos al frente de los cuales se encuentran técnicos especializados; en información, con una considerable inversión para mejorar nuestras bases de datos y su accesibiliad; en comercio exterior, en el que se ha producido un enorme impulso a través del Plan de Promoción Exterior en colaboración con el Instituto de Fomento, con un horizonte de cuatro años; así como abriendo oficinas en Yecla, San Javier, Caravaca y Aguilas, desde el convencimiento de que el empresario encontrará siempre en nosotros diligencia, prontitud en la respuesta y el acierto que exige el propio ejercicio de las actividades económicas.

Por idénticas razones, la Cámara tampoco olvida la otra función que por ley tiene encomendada como órgano consultivo de la Administración, y en este sentido, las empresas saben que en las cámaras encontrarán respaldo y apoyo en sus demandas defendiendo sus propuestas ante las Administraciones, a las que hemos de

reconocer su voluntad de encontrar respuestas y soluciones a los distintos problemas planteados en la actualidad.

Ese papel de interlocutor queremos asumirlo también ante otras corporaciones europeas, jugando una función cada vez más destacada en las cámaras del Mediterráneo, la COPEF, la Conferencia de Cámaras Españolas e Italianas o ACRECE y reclamando el apoyo del Consejo Superior de Cámaras de España, a quienes agradecemos a través de su secretario general, Fernando Ferrero, presente entre nosotros esta noche, la sensibilidad demostrada hacia los planteamientos que le hemos hecho llegar desde Murcia.

No cabe duda de que esta posibilidad de interlocución tiene una especial importancia en el momento actual, que aún tiene abiertos debates tales como la asignación presupuestaria a obras de infraestructura, el Plan Hidrológico Nacional, las medidas de apoyo a la actividad económica para la creación de empleo, las relaciones euromediterráneas, la incorporación de los países del Este a la Unión Europea y su efecto sobre los fondos comunitarios y, dentro del ámbito regional, la activación de medidas industriales y de apoyo a los sectores de mayor capacidad para repercutir favorablemente en nuestra economía.

Por todo ello, y antes de finalizar mi intervención, permítanme unas breves palabras para testimoniar al Gobierno regional y a su presidente nuestro apoyo y respaldo en todas aquellas gestiones encaminadas a encontrar soluciones a los dos graves problemas que vienen condicionando nuestro futuro: las infraestructuras del transporte (autovía, tren de velocidad alta, etc. -porque no es posible seguir sin autovía con Albacete, que es extremadamente urgente-) y el agua (hay que poner en marcha las medidas previas para garantizar recursos hídricos hasta la culminación del Plan Hidrológico).

Los cambios que se vienen produciendo en la Región anticipan el compromiso del empresario para ganar las oportunidades que ofrece la globalización de los mercados, aunque también somos conscientes de las dificultades crecientes que estos cambios representan, porque no sólo compiten productos y empresas, sino también los territorios y sus equipamientos. Debemos transformar las actuales debilidades en oportunidades, para lo cual se hace necesaria una revolución en las ideas y en el establecimiento de las prioridades, para entre todos contribuir a un mayor desarrollo de nuestros sectores productivos: la construcción, la agricultura y los servicios, singularmente el comercio y el turirno y la industria. Es urgente profundizar en las acciones emprendidas para conformar un marco de actuación que contribuya a una mayor competitividad de nuestras empresas, poniendo en marcha un Plan Industrial, fomentando la cooperación entre las empresas y la Universidad, el CEBAS, los centros tecnológicos y el establecimiento del Parque Tecnológico Regional.

Nos enfrentamos a una etapa decisiva, pero este futuro, que ya es presente, exige una capacidad de respuestas que entre todos vamos a ser capaces de superar, despejando todos los nubarrones y situando a nuestra Región en la posición que potencialmente le corresponde. En esta confianza y con este compromiso, no me cabe más que reiterar nuestra felicitación a los protagonistas de esta noche, empresarios y

empresas galardonadas, y cada uno de ustedes en su aportación valiosa e imprescindible para la economía de la Región. A todos, muchas gracias.

Diario 16. 9 de junio de 1996

De cara al futuro

Esta fecha, en la que conmemoramos nuestro Estatuto de Autonomía, nos ofrece cada año una oportunidad para reflexionar acerca de la Región, su presente y, de forma especial, el camino que debe andar de cara al futuro. No cabe duda de que durante estos años, la sociedad murciana en su conjunto ha sabido avanzar en una línea de progreso, definido por el marco competencia] que nos ha sido transferido, pero también y significativamente por el papel que desde los agentes políticos, económicos y sociales hemos cumplido.

Sin embargo, toda hora de balances debe equilibrar estos logros con la visión de las oportunidades que aún nos quedan por alcanzar y en este sentido es preciso, partiendo del reconocimiento de nuestros aciertos, saber aprender de los que no lo han sido tanto y poner solución a los principales problemas pendientes. El primero de ellos, esa cuarta parte de nuestra población activa que se encuentra en situación de desempleo. Este es, sin duda, uno de los mayores retos que es preciso afrontar. Nos acercamos al fin de siglo con una economía que se muestra incapaz de asimilar a los demandantes de trabajo, que exceden la capacidad actual de oferta laboral de nuestro mercado.

Sería demasiado fácil intentar dibujar una solución unitaria a este problema, pues sus causas son diversas y de muy distinta naturaleza. Aun así, lo que parece más evidente es que el único camino posible para que esta situación cambie de tendencia reside o bien en el fortalecimiento de nuestras empresas o bien en la creación de otras nuevas. Ambos aspectos deben ser apoyados a través de políticas activas que ayuden a los sectores que más garantías ofrecen para la generación de empleo estable. A ello nos referimos desde la Cámara cuando hablamos de la necesidad de un marco global de actuación, de un plan industrial para la Región de Murcia y del apoyo al sector turístico.

Entre las fórmulas para el fortalecimiento económico, al margen de consideraciones que, por no depender tanto de la Región como de factores externos, no son tan directamente alcanzables, se encuentra la posibilidad de impulsar los centros de investigación aplicada a las empresas, la adecuación formativa de los titulados a las necesidades empresariales, el desarrollo de las zonas potencialmente turísticas y de los equipamientos para el ocio y tiempo libre, el fomento de estrategias consorciales de cara a la comercialización o producción y la creación de una marca de calidad de la Región de Murcia. Sin duda, con una mayor capacidad de autoadministración, fruto de una transferencia más amplia de nuestra contribución

tributaria a través del IRPF. estas miras pueden acercarse aún más a las posibilidades presupuestarias de nuestra Comunidad, de cara a su ejecución. Otros fondos habrán de provenir de dotaciones que acompañen una ampliación de nuestras competencias -hasta asumirlas plenamente- y de la propia Unión Europea.

Sin embargo, el debate abierto en la actualidad gira en la búsqueda de soluciones en la iniciativa privada para evitar un desgaste económico grande, alternativa altamente interesante para adelantar en el tiempo aquellas actuaciones que con mayor rapidez dinamicen a nuestra economía. En este sentido, tengo la confianza de que desde el Gobierno de la Región, con el concurso de todos los agentes sociales y económicos, se encontrarán las fórmulas más adecuadas, puesto que existe un coste real y estimable, derivado de la demora en la puesta en marcha de estas obras, que detrae la inversión privada.

Hay que tener en cuenta que el mercado, en el que quedan incardinadas todas las actividades empresariales, es tremendamente ágil y permanece en continuo movimiento. Por este motivo, de no revalorizar nuestro territorio podemos observar, tal y como ha ocurrido en otros momentos, cómo las decisiones inversoras desvían el capital hacia zonas históricamente menos competitivas, pero mejor equipadas en la actualidad. La ejecución de estas obras es, por tanto, absolutamente inaplazable.

Desde la Cámara queremos consagrar gran parte de nuestros esfuerzos a corregir, en la medida de nuestras posibilidades, estas circunstancias, al tiempo que intentamos garantizar a las empresas de la Región toda la operatividad que precisan de una institución cuya finalidad es servir de instrumento de apoyo en aquellas cuestiones que pueden beneficiar al tejido empresarial de nuestra tierra. Por este motivo señalamos nuestro firme compromiso en avanzar en la línea definida por los actuales órganos de gobierno de la corporación, para mejorar la cualifica- ción de los recursos humanos de las empresas, a través de la formación, la toma de decisiones en la búsqueda de mercados y clientes, a través de la información y el asesoramiento; la agilidad en la resolución de conflictos contractuales, a través del arbitraje y la mediación, o la promoción exterior, a través del plan diseñado a tal efecto, junto al Instituto de Fomento. Con el objeto de favorecer una mayor facilidad de utilización de los servicios de la Cámara para aquellas empresas alejadas geográficamente de Murcia, este año hemos asumido la apertura de delegaciones, para responder sus demandas. De esta- forma esperamos contribuir al rendimensionamiento económico de la Región, que tiene por principal protagonista a sus empresas, convencidos de que nuestras posibilidades reales de crecimiento no consisten tan sólo en alcanzar a la media española y comunitaria, sino que pueden elevarnos por encima de la misma, en virtud al potencial geográfico. humano y empresarial de esta Comunidad.

Diario 16. 9 de junio de 1996

Recuperación insuficiente

Desde 1992, el crecimiento de la economía regional viene siendo inferior a la media nacional, y aunque éste ha mejorado y diversos indicadores económicos constatan en estos últimos meses un cierto grado de recuperación, lo hace con poca

fuerza, con crecimiento ya más cercano a la media nacional, pero aún lejano a la necesidad y potencialidad de la Región, que por otra parte ha reducido su participación en el PIB nacional del 2’23% de 1991 al 2’19% en 1995, junto a la caída de la renta per cápita.

Esta situación de menor crecimiento deriva de la estructura productiva de la Región (cuadro 16), donde sectores clave, como el sector industrial, que hoy sitúa su aportación al PIB regional en el 20’40% -porcentaje inferior a la media nacional-, han venido experimentando en los últimos años una permanente pérdida (en 1975 era del 31’24%), debido, entre otros, a la caída de grandes empresas, junto a la pequeña dimensión de la mayoría de las empresas endógenas y su capacidad financiera, falta de diversificación, insuficiente grado de tecnificación e innovación y la falta de producciones de demanda fuerte.

La alimentación es el primer sector productivo de la Región con el 28’7% del PIB industrial, aportando la conserva vegetal y los zumos el 20% de la producción industrial, representando aproximadamente la mitad de la producción nacional de conserva. La industria vitivinícola produce anualmente unos 100 millones de litros, principalmente de las denominaciones de origen de Jumilla, Yecla y Bullas. La industria cárnica supone el 30% del total, aunque el volumen de producción en toneladas es tan sólo del 5% del sector (cuadro 17).

En la industria metalmecánica, producción y primera transformación de metales; fabricación de productos metálicos; maquinaria y equipos; material eléctrico y electrónico, y material de transporte, en singular la fabricación de extintores, que supone en la Región más del 50% del total nacional. El sector del metal es el segundo sector productivo de la industria regional, representando el 16’ 54% del PIB industrial y el 18’78% del empleo, aunque sólo el 7’85% de las exportaciones, evidentemente muy alejado de su potencialidad.

La industria del mueble continúa mejorando su capacidad de producción y el nivel de diseño, incrementando su presencia en el exterior, y representa el 7% en términos de producción y un 12% en términos de empleo en la industria regional.

La industria del calzado se ubica principalmente en los municipios de Alhama de Murcia y Caravaca de la Cruz, produciendo entre ambas unos 40 millones de pares anuales y representa el 2’49% del PIB y el 2’74% del empleo industrial.

La industria de extracción y elaboración del mármol produce el 17% del total nacional. Si tenemos en cuenta que España es el segundo país del mundo productor de rocas ornamentales, nos podemos hacer una idea de su importancia relativa.

CUADRO 16

ESTRUCTURA SECTORIAL DE LA PRODUCCIÓN Y EL EMPLEO EN MURCIA

MURCIA	Agricultura	Industria	Construcc.	Servicios	Total
PIB (millones Ptas.)	131.559	312.197	152.478	934.216	1.530.450
EMPLEO	47.075	61.325	30.700	177.625	316.725
% PIB	8,60	20.40	9.96	61.04	100.00
% EMPLEO	14,86	19,36	9,69	56,08	100,00
% PIB/EMPLEO	57,84	105,35	102,79	108,84	100,00
PIB/EMPLEO (millones Ptas.)	2,79	5,09	4,97	5,26	4.83

Fuentes: FIES e INE, con datos de 1996.

CUADRO 17

LAS INDUSTRIAS TRADICIONALES MURCIANAS

Sectores	Valor Añadido Bruto		Empleo	
	Mili. Ptas	Porcentaje	Total	Porcentaje
Alimentación	61.595	28,70	18.082	34,39
Metalmecánica	35.510	16,54	9.876	18,78
Madera y mueble	17.228	8,03	7.881	14,99
Minerales no metálicos	10.720	4.99	2.621	4,98
Química	10.467	4.88	2.150	4,09
Textil y confección	8.996	4.19	3.052	5,80
Artes gráficas	7.917	3.69	2.041	3,88
Calzado y cuero	5.334	2,49	1.439	2,74

Fuente: INE, con datos de 1992.

El sector agrícola representa el 8'6% del PIB regional, mientras que en España este porcentaje es sólo del 4’7%; pero es una agricultura muy intensiva y tecnificada que podríamos denominar «industria de la agricultura», por lo que su fuerte peso no debe ser entendido como un síntoma de atraso económico, sino como una alternativa adicional para la generación de riqueza, reafirmado por su capacidad exportadora.

El sector de los servicios aporta el 61'04% al PIB regional, porcentaje inferior a la media española. El comercio minorista es una actividad muy arraigada y con mucha presencia en las ciudades de la Región, aunque actualmente se encuentra en un proceso de readecuación. El turismo aún no consigue dar el salto necesario, a pesar de contar con espacios como el Mar Menor, que permite realizar toda clase de deportes acuáticos, o zonas como Aguilas y Mazarrón, complementados con equipamientos de ocio y tiempo libre, campos de golf, junto a las oportunidades que ofrece el turismo de interior, los balnearios y el Palacio de Congresos.

Notas que evidencian la capacidad y potencialidad de la Región, pero también importantes dificultades. Sectores básicos para el crecimiento económico y social, como la industria, están muy por debajo de la media nacional en productividad y en

su aportación al VAB. Además, nuestras producciones, como recoge el informe del Consejo Económico y Social y el propio Plan de Reactivación Económica, corresponden en su mayoría a producciones de demanda débil y media. Por otra parte, se han ido reduciendo indicadores tales como el porcentaje de participación en la industria, los servicios y las propias exportaciones en el total nacional, así como la caída paulatina de la inversión extranjera o la nula inversión de nuestras empresas en el exterior.

La situación de periferia de la Región, agravada por la falta de infraestructuras y buenas comunicaciones por autovía y ferrocarril con el centro de España, la insuficiencia de equipamientos e I+D, la falta de agua y de gasificación, sumado a la débil evolución de la industria y el turismo, son factores que se reflejan en la falta de consumo e inversión y, consecuentemente, en la escasa capacidad para crear empleo, todo lo cual implica una excesiva tasa de paro, según se recoge en la Encuesta de Población Activa, o los propios datos del paro registrado, lo que se refleja en la debilidad de creación de empleo en el sector industrial.

Entre las demandas empresariales aparecen con fuerza y nítidamente cinco fundamentales para su desarrollo, en las que se está avanzando, pero en las que. a su vez. hay que profundizar con mayor rapidez y medios económicos, asumiendo éstas como inversión prioritaria para «revolucionar el entorno empresarial» impulsando la generación de riqueza y, consecuentemente, la creación de nuevos empleos:

1) La carencia de recursos financieros (disponibilidad en función del proyecto, de su viabilidad y no de las garantías personales). Es necesario, por tanto, contar con la existencia de un instrumento financiero capaz de dar respuesta a esta necesidad básica.

2) La necesidad de disponer de un mayor apoyo a la inversión productiva (sin condicionantes de creación puntual de empleo y sin subvencionar éste: porque la creación de empleo es sólo la respuesta al crecimiento de actividad), a la modernización, especialización, concentración empresarial, a la innovación, al desarrollo y a la imagen de marca.

3) La necesidad de incrementar realmente la capacidad de innovación empresarial, poniendo en marcha el Parque Tecnológico Regional como coordinador e impulsor de los centros tecnológicos, junto al CEBAS y la Universidad, creando en la Región un espacio no sólo referente como punto de destino de inversiones en estos centros innovadores, sino conformando al mismo tiempo un verdadero motor de relanzamiento y embrionario de nuevas tecnologías.

4) La reducción de la excesiva presión fiscal y burocrática estableciendo la ventanilla única, siendo fundamental un menor intervencionismo y una mayor liberalización, junto a una mayor homogeneidad territorial, un marco de actuación en el que se despejan las incógnitas sobre las infraestructuras y los equipamientos y que las actuaciones empresariales, medioambientales y urbanísticas no sean una rémora, sino un impulso y acicate en la mejora de la acción económica.

5) Contribuir a la creación de nuevas empresas, de nuevas vocaciones empresariales, eliminando los obstáculos, singularmente burocráticos y financieros,

que impiden y/o retrasan la puesta en marcha de los proyectos, a la vez que fomentando la participación de técnicos y profesionales en las empresas, junto a una creciente utilización de la información, las telecomunicaciones y la formación.

Cinco puntos para propiciar un mayor despegue de la actividad empresarial de la Región, pero, dada la creciente globalización de los mercados y el incremento de la competitividad internacional, se hace más necesario mejorar la com- petitividad de las empresas, eliminando las rigideces laborales, reduciendo los impuestos y las cuotas a la Seguridad Social, junto a la bajada de los tipos de interés, que conllevará la readecuación del valor de la peseta, impulsando el comercio exterior y una mayor inversión empresarial, y con ello, el crecimiento del empleo, lo que implica mayor renta y bienestar social y, sin duda, el incremento de los recursos para el Estado.

La Verdad. 17 de agosto de 1996

La realidad comparada'

El informe sobre "Contabilidad Regional de las Autonomías Españolas-' correspondiente al cuatrienio 1992-1995. publicado en Papeles de Economía para la Fundación Fondo para la Investigación Económica y Social (FIES), señala que la Región de Murcia, si bien ha experimentado el crecimiento demográfico más importante de España (un 2,19% frente al 0,79% de la media nacional), es una de las comunidades más retrasadas en términos de Valor Añadido Bruto, Renta Regional y Renta Familiar Disponible. Tan sólo supera la posición de Andalucía y Extremadura, situación que mejora algo en términos de PIB por habitante (p.m.), en la que escalamos cuatro puestos más; pero sigue muy alejada de la media española, habiendo perdido cuatro puntos en los últimos años, pasando del 85,56% de 1991 al 81.64% de 1995.

El mero análisis de los datos permite extraer la conclusión de que las autonomías que dependen en mayor medida del sector primario coinciden con las más retrasadas, encontrándose a la cabeza aquellas cuya estructura productiva es más fuerte en el sector industrial y en los servicios. En este sentido, cabría reflexionar sobre la realidad regional en uno de los sectores, el de metalmecánica (material eléctrico y electrónico, maquinaria y equipos, material de transporte y fabricación de productos metálicos, entre otros), que representa en España el 57,46% de la exportación industrial, el 30,19% del VAB y el 33,78% del empleo e integra las principales producciones de demanda fuerte. Este sector sólo representa a nivel regional el 7,85% de las exportaciones industriales (cincuenta puntos menos que a nivel nacional), el 16,54% del VAB y el 18,78% del empleo, lo cual pone de manifiesto que, aun conformando el segundo sector industrial de la Región, sus debilidades y la diferencia con la situación nacional son evidentes y muy preocupantes.

Esta nueva reflexión evidencia el camino a seguir: la urgencia de impulsar decididamente el sector servicios y especialmente el industrial como motor de la economía, generador de crecimiento sostenido y de empleo estable. De la

combinación de ambos factores, de la aplicación de medidas para el fomento de la ac-[9] tividad industrial y la disponibilidad de población suficiente para cubrir laboralmente un incremento de la actividad, surgirán las mayores posibilidades para dar, de una vez por todas, ese salto cualitativo hacia niveles de crecimiento más cercanos a la media española.

Constituyen un paso fundamental hacia ese objetivo la decisión de encargar y, consecuentemente, poner en marcha un plan industrial que concrete instrumentos, recursos y medidas; el diseño de la estrategia a seguir en los próximos años y la definición del modelo de crecimiento que posibilite una mayor diversificación industrial, junto a una mayor innovación e investigación y desarrollo aplicado, para lo cual es imprescindible la puesta en marcha del Centro Tecnológico del Metal, dada su trascendencia en el sector metalmecánica, a la vez que impulsar decididamente la fusión de empresas y la puesta en marcha de nuevos proyectos empresariales.

Es preciso, además, aprovechar al máximo las ventajas provenientes de la consideración de Murcia como Región Objetivo N° 1 por la Unión Europea para desarrollar las infraestructuras y los equipamientos empresariales, y singularmente en el apoyo a la innovación y al desarrollo, por lo que no hay que perder tiempo para la puesta en marcha del Parque Tecnológico Regional, antes de que la ampliación de la UE por la adhesión de los países del Este provoque un salto irreal de la renta regional con respecto a la media comunitaria que la aleje de las posibilidades de recibir financiación a través de los fondos europeos.

Junto a ello parece cada vez más urgente la configuración de un instrumento financiero que posibilite a las empresas la obtención de recursos en base a la viabilidad de los propios proyectos, convirtiendo a los mismos en la garantía exigióle con objeto de favorecer e impulsar el desarrollo y actualización de las empresas existentes, así como la creación de nuevas actividades, especialmente por aquellos emprendedores que se inician por primera vez en la actividad empresarial, fomentando de esta forma no sólo el auto-empleo, sino también el nacimiento de nuevos empleadores.

Dentro de la política industrial se necesita la definición de un cinturón industrial en el entorno de las principales ciudades de la Región que sirva para la implantación de las empresas, homogeneizando la disparidad que existe actualmente en la oferta de suelo y dando un paso más avanzado de lo que supone la mera disposición de polígonos industriales.

Los datos facilitados sobre la inversión extranjera son otra evidencia clara de la falta de gancho, de las debilidades de esta Región, en la que en 1988 las inversiones, aun siendo escasas, han estado por encima del 0,5% del total nacional (evidentemente nada si se tiene en cuenta que somos el 2,70% de la población y el 2.20% del PIB) y crecieron hasta alcanzar el 1,53% en 1993 y el 0,93% en 1994; en

---

[9] El dirigente empresarial analiza los datos murcianos que aparecen en el informe “Contabilidad Regional de las Autonomías Españolas”, que denotan que nuestra Comunidad se mantiene alejada de los valores medios en cualquiera de los parámetros, pero planteando alternativas y reivindicando. por ejemplo, la urgente puesta en marcha de lo que fue polémico proyecto de Parque Tecnológico Regional.

1995 cayeron drásticamente al 0,38% y este primer semestre ya casi desaparecen, al representar sólo el 1,12%.

Por tanto, la indudable repercusión futura de la definición de estas y otras medidas hace necesario, sin duda, que partan de un compromiso todos los agentes implicados y de la Administración, cuyo papel es decisivo fundamentalmente como armonizadora y coordinadora de la política industrial. No cabe duda que la evolución y el desarrollo económico de la Región de Murcia están en juego; por este motivo es necesario conocer no sólo nuestras cartas, sino las del resto de competidores en nuestro entorno y hacer valer nuestro empeño y compromiso para garantizar que esa evolución rompa la tendencia experimentada en los últimos años y se produzca ese salto cualitativo al que potencialmente podemos aspirar.

La Opinión. 18 de septiembre de 1996

Un referente para invertir

Analizar la realidad de la Región de Murcia implica un detenido estudio de su territorio y cómo se articula con el entorno. Y de aquí nace la primera consecuencia: la pertenencia a un espacio de gran dinamismo y pujanza, el Arco Mediterráneo, pero también la existencia de una zona entrelazada social, cultural y económicamente, en la que confluyen junto a Murcia las provincias de Alicante, Albacete y Almería, espacio común de desarrollo en el Arco Mediterráneo Sur.

Con todo, lo más importante de Murcia es el cúmulo de ventajas estructurales que se desprenden de los sectores de actividad económica de mayor proyección en los próximos años. Así, cabe observar en primer término que la Región de Murcia cuenta con una importante capacidad de desarrollo dentro del sector servicios, especialmente en la actividad turística. En este sector, el esfuerzo de modernización, de dotación de equipamientos (Palacio de Congresos, campos de golf, puertos deportivos...), los más de 250 Kms. de litoral y temperaturas muy favorables, hacen posible aventurar una evolución espectacular a corto plazo, compatibilizando este desarrollo con el más absoluto respeto al medio ambiente y a la singular belleza de los parajes naturales que comprenden desde las sierras del noroeste regional hasta las cálidas aguas del Mar Menor.

Los recientes descubrimientos arqueológicos del Teatro Romano de Cartagena, unido a la disponibilidad en el entorno del aeropuerto de San Javier, del aeropuerto internacional de Alicante-Murcia (El Altet) -que quedará conectado por la costa a través de la autovía con Alicante- y del papel que el propio puerto de Cartagena puede desempeñar, han de contribuir a ese impulso turístico. Desde el punto de vista industrial, la Región de Murcia ha replanteado su estrategia de cara a una mayor diversificación de las actividades.

Potencialidades

Se parte para ello de una potenciación de las más competitivas -agroindus- tria, metalmecánica, mueble, calzado...-, pero entra enjuego la incentivación de aquellas que aportan desarrollo tecnológico, teniendo la posibilidad de acceder a financiación de hasta el 50% de la inversión al ser Objetivo l de la UE, porcentaje que se incrementa en Cartagena. En la evolución del sector industrial juega un papel muy destacado la presumible implantación de la tercera fase General Electric, que hará de Murcia un referente mundial en el sector del plástico, sin olvidar el liderazgo y

capacidad que ya se tiene en numerosos sectores que van desde la fabricación de extintores a la maquinaria agroindustrial y fitosanitaria.

Expansión. 19 de diciembre de 1996

Ante un nuevo ciclo económico

La mejora de la mayoría de los indicadores económicos de la Región, el importante esfuerzo inversor empresarial, la favorable evolución de la inflación, la bajada de los tipos de interés y la rebaja de la presión fiscal, junto a la anticipación de que se va a llevar a cabo otras reformas estructurales y laborales, son hechos que están posibilitando una creciente confianza.

Es imprescindible partir de la realidad regional, de sus debilidades, pero también de sus mucho más importantes fortalezas y del cómo nos ven desde fuera, porque es evidente que existe un importante desconocimiento de la Región, agravada por su situación de periferia. Esta imagen no cambiará sólo con campañas publicitarias: se necesita modificar actuaciones y exteriorizar la propia realidad regional, su agricultura altamente tecnificada y el extremado aprovechamiento en la utilización del agua, su capacidad industrial y de servicios, su pasado y su presente.

Debemos contribuir a la mejora de la comunicación, así como responder a las demandas de la Región en razón a su realidad histórica, a su situación geográfica y social, implementando los recursos económicos que hagan realidad la convergencia regional con la media española, tanto territorial como socialmente.

Sin desmayo, sin firmeza y decisión, *trabajar por un mayor reconocimiento, de la realidad regional*, de impulsar sus potencialidades, de encontrar compensación a la deuda histórica que a lo largo de los años se ha venido conformando en los distintos órdenes, singularmente por el retraso de las comunicaciones y la prestación de servicios, que han tenido que ser asumidos y prestados en muchos casos a través de los propios presupuestos regionales.

Desde hace décadas, se viene hablando de la potencialidad de desarrollo de la Región, pero éste no se ha terminado de hacer realidad, junto a la debilidad de las inversiones exteriores, a causa fundamentalmente del retraso en las comunicaciones, de la pasada crisis del sector industrial, motor básico para el desarrollo, y a un insuficiente crecimiento del sector servicios, especialmente en el turismo: sectores que se encuentran muy por debajo de la media nacional, siendo necesario impulsar y desarrollar ideas innovadoras y nuevos proyectos empresariales.

Aprovechando la actual coyuntura de mejoría económica, de mayor confianza y capacidad inversora en la Región y también a nivel nacional: informes como el del Banco de España, el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y The Economist ratifican el buen momento de la economía española y su capacidad para incorporarse a la moneda única, aunque confirmen la existencia de problemas

estructurales y la necesidad de la reforma del mercado de trabajo.

Es la hora de sumar todos los esfuerzos, pues es clara una cosa: sólo con *un mensaje único,* de todos los murcianos, se podrá hacer posible un mayor impulso y aprovechamiento de esta etapa de *ilusión* que la nueva realidad y el Gobierno están transmitiendo.

A pesar del alto nivel de endeudamiento de la Región, los recursos económicos son fundamentales para impulsar esa modernización a la que hacíamos referencia y consecuentemente para cambiar su realidad industrial y turística, contribuir a la internacionalización de sus empresas y a la vez hacer de ella objetivo y destino de inversiones empresariales, junto a una mayor internacionalización de las empresas regionales.

La debilidad que evidencia los indicadores de desarrollo de la Región reafirman la urgencia y la necesidad de un decidido impulso, para generar empleo suficiente para los jóvenes, para la modernización y especialización en las producciones de demanda fuerte, tanto y muy singularmente en las empresas existentes, así como para la implantación de nuevas empresas.

Por tanto, es imprescindible acelerar las infraestructuras: autovía con Madrid. prolongar la A-7 por la costa, tren de velocidad alta con Madrid, porque son extremadamente fundamentales, junto a la definitiva construcción del Parque Tecnológico Regional, como instrumento fundamental en investigación aplicada y la innovación, como coordinador de los centros tecnológicos y también básico para la puesta en marcha en el desarrollo de nuevas tecnologías.

La Verdad. 30 de diciembre de 1996

Balance del ejercicio económico

La impresión que se debe extraer del balance económico regional en el año que se acaba de ir es claramente positiva. Son muchos los logros conseguidos, aunque también sean muchas las deficiencias pendientes de corrección, lo que puede hacer que nuestra Región se sitúe de nuevo en el grupo de cabeza de las comunidades autónomas que impulsan el crecimiento económico de España. Es muy probable que las estimaciones de crecimiento de nuestra Región para 1996 sean ya superiores a la media nacional (2,4% frente al 2,2%), lo cual no ocurre desde 1992, y que esta diferencia se acentúe en años posteriores, de modo que se produzca una convergencia real hacia los niveles de renta per cápita de España.

El principal componente de este crecimiento es el consumo, ya que, aunque muy tímidamente, se recupera de forma satisfactoria, especialmente en algunos segmentos. Así, el número de vehículos matriculados en la Región de Murcia hasta noviembre ha sido un 16,2% superior al del año anterior, tasa que duplica la media nacional. El consumo de electricidad también experimenta un crecimiento superior al nacional, del 4%, si bien esta variable ha aumentado de forma sostenida aun en los momentos de crisis.

Por su parte, la inversión no ha mantenido el ritmo de crecimiento de 1995, pero, tras las dudas de principios de años, ha conseguido acabar con unas tasas también aceptables. No obstante, esta variable ofrece una doble vertiente. Por un lado, hay que destacar la evolución positiva mostrada por la inversión industrial registrada, del 32,4%, o en el de las importaciones de este tipo de bienes, que ha sido del 26,2%. Y, por otro lado, la inversión en construcción se ha resentido de manera importante, como lo demuestra el descenso del 4,6% en el número de viviendas terminadas o del 1.8% del volumen total de licitación oficial en este sector en la primera mitad del año. No obstante, no creemos que la construcción experimente una tasa negativa, ya que existen otras variables con mayor comportamiento, como el número de viviendas visadas, que aumentan un 2,4%, o el consumo de cemento, que lo hace en un 3,9%, frente al descenso del 4.5% nacional.

La demanda externa también contribuye de manera positiva a un mayor dinamismo de la actividad productiva, ya que las exportaciones crecen más que las importaciones, propiciando un aumento del 30% en el superávit de la balanza comercial de la Región con otros países. Las exportaciones regionales, con una tasa del 14,7%, crecen 3,3 puntos por encima de las nacionales, siendo los bienes de inversión y los intermedios los más dinámicos, aunque los de consumo siguen siendo

cuantitativamente los más importantes dentro del total, ya que en este grupo se incluyen los productos vegetales en fresco y las conservas.

Se ven, pues, cómo evolucionan positivamente todas las componentes de la demanda agregada que contribuyen al crecimiento económico (consumo, inversión, balanza de bienes y servicios y gasto público) y aunque la reactivación económica está resultando ser muy suave, ésta puede ser duradera, ya que se están sentando las bases para ello, al reducir considerablemente los desequilibrios ma- croeconómicos que no nos permiten crecer de forma sostenida. El principal desequilibrio que está siendo resuelto es el de la inflación, aunque aun siendo superior a la media europea está bastante controlada, si tenemos en cuenta la historia reciente de la misma. La evolución de los precios muestra una positiva moderación. especialmente en este último mes de noviembre, en el que se ha registrado un descenso mensual del 0,1%, que ha permitido ponernos al mismo nivel que la inflación nacional en términos interanuales, con un 3,2% de subida.

También el déficit público, los tipos de interés (factor éste de gran importancia para la competitividad de nuestras empresas), la balanza comercial (ésta no es un desequilibrio en el caso de nuestra Región), van mejorando. Vemos, pues, cómo los desequilibrios macroeconómicos básicos también van mejorando paralelamente a la situación económica, hecho éste que no se presentaba en otras fases alcistas del ciclo económico.

Pero todavía están presentes otros problemas de carácter estructural, que hacen que nuestra situación sea de un mayor atraso relativo. Uno de ellos puede ser nuestra descompensada estructura sectorial, especialmente a lo que a la industria se refiere. Su peso dentro del total de la economía regional no supera el 20,4%, dos puntos menos que la media española, y cinco puntos por debajo de su peso mínimo deseable (que podría situarse en el 25%). Otro problema que está pendiente de encontrar una solución definitiva es el de nuestra elevada tasa de paro, que está en el 24,12% en media anual en 1996.

Esta situación reclama medidas urgentes que corrijan el desequilibrio, para lo cual es necesario un Plan Industrial que sirva de guía para macar el camino hacia la diversificación, especialización y desarrollo de las industrias autóctonas de la Región, y diseñe el escenario preciso para atraer las inversiones exógenas que contribuyan a un mayor impulso del sector secundario.

También es preciso realizar un esfuerzo para dotar a nuestra Región de aquellos instrumentos logísticos y de apoyo a la empresa que se precisen. Entre ellos cabe destacar el Parque Tecnológico Regional, así como los centros tecnológicos para los sectores conservero y metalmecánico.

La Región de Murcia pasará el próximo año su particular examen de convergencia. El balance al final del ejercicio de 1996 es sin duda esperanzador. Por fin se vuelven a recuperar tasas de crecimiento superiores a la media nacional. Sin embargo, quedan pendientes reformas estructurales que hay que acometer de cara al nuevo ciclo económico. Entre estas reformas, la tan necesaria del sector industrial, ya que es el mejor capacitado para la creación del empleo estable.

Entre las ventajas que determinan el inicio de una nueva etapa para la economía regional, hay que referirse a las favorables condiciones para la inversión, procedentes, por un lado, del acercamiento de los tipos de interés a unos haremos más soportables y coherentes con la situación económica del país y, por otra parte, de la propia condición de Objetivo 1 de la Unión Europea. Es preciso por lo tanto realizar un esfuerzo para aprovechar el máximo esa posición ventajosa en relación a otras regiones, para atraer capital externo y adecuar las actividades empresariales a la competencia internacional.

Junto a estos factores, la incipiente recuperación del consumo, que se puede entrever en segmentos tales como la nratriculación de vehículos o el incremento del consumo de electricidad, va a dotar de más recursos a las empresas, contribuyendo de forma decisiva a un mayor dinamismo de nuestra economía en el 97. que, de ser completada con la reforma del mercado laboral, puede suponer un claro aliciente para la generación de empleo neto, aproximando la tasa a la media nacional.

Por último, para la Región de Murcia ha sido decisivo que se despeje la incógnita en la arteria fundamental de comunicaciones con el centro de España -la autovía con Albacete-, pero igualmente lo es que podamos figurar en el mapa de conexiones ferroviarias en velocidad alta a lo largo de este eje, puesto que el tren va a representar un elemento diferenciador del crecimiento en los próximos años.

En resumen, al finalizar 1996 y efectuar el balance del año, cabe hablar de optimismo y de oportunidad histórica para corregir nuestros principales desequilibrios y para afianzar la posición de la Región de Murcia en el contexto del Arco Mediterráneo español.

Diario 16. 2 de enero de 1997

La Región de Murcia

Este ejercicio aparece como el año de Murcia, porque sus actuales debilidades como consecuencia de su propia realidad pasada constituyen ahora enormes y reales ventajas comparativas que conforman una excelente oportunidad para invertir, tanto en proyectos agroalimentarios como industriales o turísticos. Podríamos decir acertadamente que la inversión en la Región de Murcia es rentable, ya sea pública o privada.

Situada en el Arco Mediterráneo, en el sureste peninsular, es cabeza de puente con el Norte de Africa a través del puerto de Cartagena y por autovía-autopista hacia Andalucía y con Centroeuropa. formando parte del Corredor Mediterráneo. Cuenta, además, con una altísima especialización tecnoagrícola, industrial y una constatada vocación exportadora, junto a sus recursos turísticos.

Entre sus debilidades de partida, que hoy se conforman en ventajas y oportunidades para la inversión, es una renta inferior a la media española, lo que la hace acreedora a la denominación de la Región más favorecida. Región Objetivo número 1 de la Unión Europea, y cuenta con subvenciones de hasta el 50% y 75% en Cartagena y el importante incremento de la población, como consecuencia de sus pasadas altas tasas de natalidad en los años pasados, singularmente juvenil y bien preparada.

Salarios

Una Región con tranquilidad social y salarios que aún se encuentran por debajo de la media nacional: una industria especializada en agroalimentaria, en la fabricación de maquinaria, de seguridad y de componentes. Industria cuyo Valor Añadido Bruto se sitúa por encima del 20% del total regional, evidentemente aún distante su potencialidad, y la Región cuenta con empresas, entre otras muchas, líderes en sus sectores, como la fabricación de plásticos (General Electric), cárnicas (Fuertes, S.A.), conservas y zumos (Alvalle, Cofrusa, Comuna, Hero, J. García Carrión), bebidas, caramelos, curtidos, muebles y de metalmecánica, junto a un largo etcétera de empresas y producciones.

Óptica pública y privada

La Región es una excelente oportunidad desde la perspectiva de la inversión

pública y privada, la inmediata gasificación de la Región y el inicio del tramo pendiente de autovía entre Murcia y Albacete con Madrid, que ha resuelto definitivamente el “olvido" de la conexión por autovía con el centro de España (aunque aún está pendiente el cierre del ferrocarril de velocidad alta entre Murcia y Albacete, con una potencialidad estimada de un millón de viajes en el 2007), que estamos convencidos comenzará ya a ser realidad.

El retraso habido en la terminación de las infraestructuras es responsable en gran parte de que la Región no se incorporara de lleno al boom del turimo de masas, por lo que hoy ofrece, además, importantísimas posibilidades para el ocio y turismo de calidad, donde el medio ambiente y unas aguas transparentes para el buceo entre Mazarrón y Aguilas o el Mar Menor y La Manga, se suman a más de 250 kilómetros de litoral, junto a campos de golf, escuela de alta competición, constituyendo un amplísimo acicate para la práctica de deportes náuticos.

Ventajas comparativas de una Región de más de un millón de habitantes, a sólo una hora entre la playa y las zonas de interior, las dos caras de una misma moneda. La cultura: en Cartagena, el Teatro Romano, la espectacularidad lorqui- na o la catedral murciana; fiestas procesiones y un clima y cocina mediterráneos.

Por otra parte, creemos que la Región aprueba ampliamente los denominados diez factores que son empresarialmente considerados esenciales y que las inversiones en curso mejorarán ampliamente esta calificación: a) fácil acceso a mercados y clientes; b) calidad en las telecomunicaciones; c) enlace de transportes nacionales e internacionales (Murcia es la cuarta provincia en flota de transporte por carretera y la primera en vehículos frigoríficos); d) coste de personal y capacidad de los empleados; e) política de incentivos del Gobierno Región Objetivo Número 1; f) espacios para oficinas y suelo industrial; g) centros universitarios, capacidad e idiomas; h) grado de contaminación; i) facilidad para viajar dentro de la ciudad, y j) calidad de vida.

Potencial

Este breve recorrido por su realidad reafirma una amplísima y documentada potencialidad, porque además la Región conforma centralidad en las provincias del sureste (Alicante, Almería y Albacete), con importante y diversificada industria y capacidad de desarrollo y singularmente la posibilidad de invertir, al contar con suficientes apoyos económicos y la disponibilidad de empresas con capacidad de subcontratación.

Ésta es una Región abierta y comprometida con su futuro, es una excelente oportunidad inversora, con un futuro cuajado de ventajas en cualquiera de sus territorios, del Mar Menor. Mazarrón, Aguilas, Noroeste, Altiplano, Guadalentín, Area Metropolitana y sus ejes de desarrollo Murcia-Cartagena y Murcia-Alhama-Lorca, principales áreas de expansión y de influencia suprarregional.

Negocios. 10 de enero de 1997

Inversión rentable

1997 aparece como el año de Murcia, porque sus debilidades como

consecuencia de su propia realidad pasada constituyen ahora enormes y reales ventajas comparativas que conforman una excelente oportunidad para invertir, tanto en inversiones públicas como privadas, endógenas o exógenas, en infraestructuras o en proyectos agroalimentarios, industriales o turísticos. Podríamos decir acertadamente que la inversión en la Región de Murcia es rentable, económica y socialmente.

Su enclave en el Arco Mediterráneo, en el sureste peninsular, es cabeza de puente con el Norte de Africa a través del puerto de Cartagena y por autovía-autopista (Corredor Mediterráneo) con Andalucía y Centroeuropa, conformando en razón a su propia capacidad una de sus principales capitales cultural, congresual y turística, y cuenta, además, con una altísima especialización tecnoagrícola e industrial, junto a una constatada vocación exportadora.

Es evidente que existen importantes debilidades de partida, que hoy se aventuran como ventajas y oportunidades para la inversión: su renta, inferior a la media española, la hace acreedora a la consideración de Región más favorecida Objetivo 1 por la Unión Europea, contando con subvenciones de hasta 75% en Cartagena y del 50% en el resto de la Región. Por otra parte, el importante incremento de la población, como consecuencia de sus pasadas altas tasas de natalidad, permite la disponibilidad de recursos humanos, singularmente juveniles y bien preparados.

Una pasada y presente experiencia industrial, especializada en agroalimentaria, en la fabricación de maquinaria, de seguridad y de componentes. Industria cuyo Valor Añadido Bruto se sitúa por encima del 20% del total regional, evidentemente aún distante su potencialidad.

La Región es una excelente oportunidad desde la perspectiva de la inversión pública y privada, la inmediata gasificación de la Región y el inicio del tramo pendiente de autovía entre Murcia y Albacete con Madrid, que ha resuelto definitivamente el olvido de la conexión por autovía con el centro de España (aunque aún está pendiente el cierre del ferrocarril de velocidad alta entre Murcia y Albacete, con una potencialidad estimada de un millón de viajes en el 2007), que estamos convencidos será una realidad, dada su vital trascendencia en nuestro acercamiento a Albacete y el centro de España, ante la inexistencia del aeropuerto regional y, consecuentemente, su incidencia en el desarrollo económico y social y en la generación de empleo.

El retraso en la realización de las infraestructuras es el principal responsable de que la Región no se incorporara al boom del turismo, por lo que hoy permite importantísimas posibilidades para el desarrollo de instalaciones de ocio y turismo de calidad, donde unas aguas transparentes para el buceo entre Mazarrón y Aguilas o el Mar Menor y La Manga, se suman a más de 250 kilómetros de litoral, junto a campos de golf y la Escuela de Alta Competición, que constituyen un amplísimo acicate para la práctica de deportes náuticos.

Ventajas comparativas de una Región de más de un millón de habitantes, a sólo una hora entre la playa y las zonas de interior, las dos caras de una misma moneda. La

cultura: en Cartagena, el Teatro Romano; la espectacularidad lorqui- na o la catedral murciana; fiestas y procesiones, y un clima y cocina mediterráneos, junto al Palacio de Congresos y de la Música, son excelentes oportunidades para él.

Por otra parte, creemos que la Región pueda ya aprobar los denominados diez factores que son empresarialmente considerados esenciales y que las inversiones a realizar estamos seguros van a completar definitivamente: a) fácil acceso a mercados y clientes; b) calidad en las telecomunicaciones; c) enlace de transportes nacionales e internacionales (Murcia es la cuarta provincia en flota de transporte por carretera y la primera en vehículos frigoríficos); d) coste de personal y capacidad de los empleados; e) política de incentivos del Gobierno Región Objetivo n° 1; f) espacios para oficinas y suelo industrial; g) centros universitarios y tecnológicos; h) grado de contaminación; i) facilidad para viajar dentro de la ciudad, y j) calidad de vida.

Este breve recorrido por su realidad reafirma una amplísima y documentada potencialidad, porque además la Región conforma centralidad en las provincias del sureste (Alicante, Almería y Albacete), con importante y diversificada industria y capacidad de desarrollo y singularmente la posibilidad de invertir, al contar con suficientes apoyos económicos, y la disponibilidad de empresas con capacidad de subcontratación.

Ésta es una Región abierta y comprometida con su futuro, una excelente oportunidad inversora, con un futuro cuajado de ventajas en cualquiera de sus territorios, del Mar Menor, Mazarrón. Aguilas, Noroeste, Altiplano, Guadalentín, Area Metropolitana y sus ejes de desarrollo Murcia-Cartagena y Murcia-Alhama-Lorca, principales áreas de expansión y de influencia suprarregional.

La Verdad. 16 de enero ded 1997

Un año clave para la Región

El año 1996 ha supuesto para la Región de Murcia la ruptura de un ciclo de crecimiento inferior a la inedia nacional, que se había prolongado por espacio de tres años. Los datos finales del ejercicio, en inflacción, tipos de interés y crecimiento del Producto Interior Bruto son sin duda esperanzadores.

Por tanto, el presente año se nos muestra decisivo para afianzar esa recuperación. de cara a abordar las reformas que aún son necesarias en nuestra economía y que pasan por una revisión de la actual estructura productiva. Uno de los principales retos para el 97 consiste en dar los pasos necesarios para desconcentrar nuestros sectores productivos. El sector agrario, que tiene que seguir desarrollándose en la línea de especialización y avance técnico que ya emprendiera hace unos años, no puede sin embargo soportar por sí sólo el peso de nuestra economía.

Precisamente, la especialización y la *tecnificación,* tan necesarias para mejorar la productividad y competitividad empresarial, son factores que operan en detrimento del empleo. Este ha de venir de la mano de la creación de nuevas empresas, de la puesta en marcha de proyectos inversores. Además, es preciso realizar un esfuerzo para que el empleo sea estable, porque, de lo contrario, el consumo seguirá moviéndose a un ritmo muy débil y nada favorable a la actividad empresarial.

El acercamiento entre los sindicatos y las organizaciones empresariales, el diálogo que se está manteniendo en España para abordar el futuro del mercado laboral, constituye sin duda uno de los debates más necesarios y de sus soluciones va a depender en buena medida la marcha de nuestra economía.

Sin embargo, en la Región es necesario a su vez realizar un análisis de nuestra estructura de producción. Debe ser prioritario la diversificación del sector industrial. porque está sobradamente demostrado que en él se encuentran las mayores posibilidades para mantener un ritmo de crecimiento estable. La industria incide de modo directo en el resto de la actividad económica, es capaz de actuar como revulsivo del resto de los sectores; tiene por tanto un marcado carácter estratégico.

Las regiones españolas que más firmemente vienen creciendo en los últimos años coinciden casi plenamente con aquellas que tienen un sector industrial más desarrollado, que han sabido apostar por industrias que aporten desarrollo tecnológico a los sectores endógenos y que de esta manera repercuten en el conjunto de la actividad industrial de un territorio, dando valor añadido a las empresas preexistentes.

Por tanto, uno de los mayores desafíos para este año es orientar nuestras posibilidades en esa dirección. Queda poco tiempo para que se trenegocie en Europa el destino de los fondos comunitarios, reasignando los mismos en función de aquellos países que más alejados se encuentren de la media. El proceso, imparable, de incorporación a la Unión Europea de los países del Este va a provocar un salto ficticio de nuestra economía hacia adelante, que nos hará pasar a un nivel de renta superior al 75% de la media de los países de la Unión. Esto provocará que la Región de Murcia deje de ser *Objetivo 1*. Si se llega a esa circunstancia sin haber provocado la evolución de nuestro sector industrial tendremos serias dificultades, puesto que en ese momento careceremos de las ayudas existentes en la actualidad para la implantación de nuevas empresas y que pueden ascender a un 50% de la inversión en todo el territorio regional y hasta un 75% en Cartagena.

La bajada de los tipos de interés por parte del Banco de España ayuda también a que las empresas puedan realizar este año un esfuerzo inversor, pues el endeudamiento implica un coste muy inferior al que era necesario hace un año, aunque todavía es posible que esos tipos se sitúen en niveles inferiores al 6%.

Además de los desafíos descritos, que pasan por la creación de empleo estable y la diversificación de la actividad industrial, el sector servicios tiene grandes posibilidades de crecimiento, fruto del posible desarrollo de la oferta en una amplia zona de nuestro territorio y de la búsqueda de nuevas fórmulas, hasta ahora inaplicadas, como es el caso de la actividad *congresística* a través del Palacio de Congresos y Exposiciones de Murcia, cuya terminación es absolutamente prioritaria.

Para afianzar las posibilidades de este sector, y del conjunto de nuestra economía, es preciso, a su vez, despejar las incógnitas restantes en cuanto a infraestructuras de transporte se refiere. En primer lugar, la Región necesita de una conexión ferroviaria en velocidad alta con el centro de España, cuya rentabilidad económica y social es absolutamente indiscutible. También es necesario reabrir la conexión con Andalucía, para permitir que el Corredor Mediterráneo no quede

interrumpido en nuestra Región. Por lo que respecta a las carreteras, una vez en vías de solución la autovía con Albacete, la máxima prioridad radica en la autovía Alicante-Cartagena-Aguilas-Vera, que contribuya a la puesta en valor de nuestro litoral, capaz de albergar proyectos turísticos de gran interés y compatibles con el medio natural.

Si somos capaces de avanzar en los aspectos descritos, que configuran nuestros principales desafíos a corto plazo, sin duda habremos dado pasos de gigante en la construcción de la Región de Murcia que pretendemos y que se encuentra al alcance de nuestro potencial y posibilidades. Con todo ello, sin duda lograremos aproximarnos a nuestra mayor prioridad actual, la creación de empleo neto, rentabilizando una de las poblaciones más jóvenes y crecientes de España.

La Verdad. 31 de enero de 1997

El futuro se escribe en presente[1]

Cuando nos preguntamos por qué la Región de Murcia no ha crecido en ios niveles de renta y empleo que se esperaba; por qué el sector industrial, otrora muy importante, retrocedió en su aportación al Valor Añadido Bruto regional; por qué se ha perdido la Feria Internacional de la Conserva (FICA), siendo Murcia cuna de las producciones agroalimentarias; por qué hemos de seguir importante semillas; por qué se retrasa o no la realización de infraestructuras que otros territorios disfrutan desde hace años, es evidente que encontraremos distintas razones que lo justifiquen, justificaciones, en definitiva, más o menos acertadas de algo que ocurrió.

La Región es hoy su propia realidad y mañana será la consecuencia de lo que ahora se está haciendo y programando territorial, urbanística, tecnológica y empresarialmente. El desarrollo económico y medioambiental serán consecuencia directa de cuanto hoy se diseñe y realice; consecuentemente, el futuro se escribe ahora y, por tanto, las actuaciones deben tener muy presente qué queremos para mañana.

Deberíamos responder acertadamente a las preguntas del mañana: cómo preparar el territorio, sus infraestructuras, los equipamientos empresariales y tecnológicos; en qué puede ser la Región más competitiva, comparativamamente mejor, para que las empresas puedan instalarse y desarrollarse.

Porque la competitividad de las empresas de un territorio depende de dos conceptos fundamentales; las ventajas específicas del territorio y las ventajas específicas de las empresas instaladas en éste. Ambas, potencialidad y realidad, deben coordinarse y favorecerse, para que la Región y sus empresas sean competitivas.

Las *ventajas específicas de una región* proceden de sus características físicas. de sus recursos naturales, sus equipamientos universitarios, culturales y empresariales, sus infraestructuras tecnológicas y de comunicaciones que constituyen el entorno y conforman ventajas comparativas frente a otras regiones y, en este sentido, las Administraciones Públicas pueden modificar estas ventajas imple-

Para el autor del artículo no es momento para rememorar oportunidades perdidas, “lo que se pudo hacer y

no se hizo", sino que es necesario "recomenzar" en esta Región, para conjuntar esfuerzos y ganar el futuro. Para alcanzarlo, Martínez recomienda qué es lo que han de hacer instituciones y empresas.

mentando políticas activas para su adecuación y desarrollo. Así, parecen muy acertadas las manifestaciones del secretario de Estado de Presupuestos, cuando afirmaba que había de hacerse todo lo necesario para convertir en realidad las potencialidades de la Región, para que se modificara su situación de renta per cápi- ta inferior a la media nacional.

Las *ventajas específicas de las empresas* reflejan la fortaleza competitiva de éstas, teniendo su origen en los conocimientos procedentes de la producción -basados en I+D, en mercado, clientelización- Las ventajas basadas en la producción reflejan decisiones económicamente eficientes en la minimización de los costes y, consecuentemente, las estrategias estarán basadas en los bajos costes y precio unitario. Igualmente, las ventajas específicas basadas en el mercado reflejan aquellas que proceden de una buena organización de la empresa y de una adecuada comercialización del producto.

Por ello, la pregunta importante de la que se debería conocer con antelación la respuesta adecuada sería: ¿Cuál ha de ser la actuación de instituciones y empresas para lograr la competitividad de éstas y como consecuencia de ello, de la Región? Podríamos tratar de responder a la primera parte de la pregunta, qué pueden hacer las instituciones, porque, como se ha dicho, la competitividad de una región dependerá de sus recursos naturales y/o tecnológicos.

¿Qué recursos naturales posee la Región de Murcia? Podría responderse que su situación estratégica en el Arco Mediterráneo, su realidad portuaria como cabeza de puente con el Norte de Africa, su clima, etc. ¿Cuál es el estado de su tecnología? ¿Centros universitarios, de investigación, tecnológicos?

¿Qué han de hacer las instituciones? Parece que acelerar la implantación de los centros tecnológicos como el del Metal, el Parque Tecnológico Regional, las infraestructuras de comunicaciones, el Palacio de Congresos y Exposiciones, la concreción del Plan Hidrológico Nacional, así como el impulso del área formada por el triángulo Murcia-Lorca-Cartagena. Y, singularmente, el apoyo a las inversiones empresariales en los sectores de mayor capacidad competitiva, junto a la formación universitaria y tecnológica y el aprovechamiento de sus propias ventajas agroindustriales.

¿Qué han de hacer las empresas? Sería necesario profundizar en el reforzamiento de la formación de sus equipos humanos; la innovación y la tecnología aplicada; las redes comerciales y la diversificación productiva; en definitiva, la evolución hacia productos de mayor valor añadido, modernizando sus estructuras y tratando de alcanzar acuerdos de colaboración para la comercialización, como son los consorcios u otras fórmulas de cooperación, porque la generación de nuevos empleos sólo se llevará a cabo con el incremento de la actividad económica.

Está ampliamente constatado, porque los datos están ahí, que el retraso en la realización de las infraestructuras ha ralentizado el desarrollo económico de la Región y consecuentemente la generación de empleo. Sólo hay que mirar los datos de la evolución de la economía y del empleo en el entorno, pero también es cierto que en

estos últimos años se están llevando a cabo importantes infraestructuras que nos sitúan plenamente por carretera en el Arco Mediterráneo: se ha iniciado la autovía con el centro de España y otras, como la velocidad alta, parecen encontrar caminos para su programación y realización.

En las conclusiones de mi libro *Recomenzar*, publicado en 1995, indicaba que de nada vale *rememorar las oportunidades perdidas*, lo que se pudo hacer y no se hizo; aunque es evidente que su no realización o su retraso -como decía- han tenido importantes consecuencias negativas para el desarrollo de la Región. Hoy creo que es necesario recomenzar y hacerlo desde el convencimiento de las enormes potencialidades de la Región, tanto en el sector industrial como en el turístico y en el resto de los sectores, en los que existen claras oportunidades. Partiendo de las debilidades actuales, que son transformables en oportunidades, tal y como afirman Gary Hamel y C.Y. Prahalad en *Compitiendo por el futuro*, respondiendo a su pregunta: *Cómo conjuntar todos los esfuerzos para ganar el futuro.*

La Opinión. 11 de febrero de 1997

Creatividad

Hoy día no ofrece duda alguna el que la generación de empleo y, consecuentemente, el incremento de riqueza y bienestar para todos tienen su base en la empresa. El incremento de la actividad económica es el único medio para la creación de empleo; por tanto, el desempleo es consecuencia directa de la falta de actividad empresarial. Por ello debería realizarse una primera reflexión sobre las causas que impiden el desarrollo y la implantación de nuevos proyectos empresariales.

Es evidente, como afirma José Ignacio López de Arriortúa, que estamos inmersos en la tercera revolución industrial, en la que los cambios no son lineales, sino exponenciales y que sólo a través de la innovación y el desarrollo, de la creatividad, será posible responder con éxito en un mercado cada vez más competitivo y globalizado.

Ante la cuestión del por qué del incremento del paro podría responderse que el desempleo es la fiebre que indica la existencia de la enfermedad. Una de las primeras preguntas que debemos hacernos es en qué situación se encuentran las empresas en la Región, cuál es su nivel tecnológico y su capacidad competitiva, al igual que de la Región como territorio.

La principal fuente de progreso radica en los recursos humanos, por lo que es fundamental propiciar el desarrollo a través de la mejora de la formación, que se convierte así en el primero de los objetivos. Hemos de valorar positivamente los esfuerzos que se vienen realizando en la formación ocupacional, pero está muy claro que la Formación Profesional no ha respondido a las necesidades de las empresas, con las que hasta la fecha ha existido pleno divorcio. Es imprescindible una mayor adecuación de los planes de estudio, una formación más integrada en la empresa, así como una mayor coordinación universidad-empresa.

Podemos constatar que nos encontramos con una importante fuerza laboral de jóvenes preparados y sin empleo que es necesario incorporar a las empresas, para aprovechar esa capacidad de desarrollo respondiendo a su demanda de empleo y, a la vez, a la necesidad de las empresas de aprovechar esa potencialidad.

Para la implantación de nuevas empresas y el desarrollo de las existentes es evidente que las infraestructuras juegan un papel fundamental; pero también los equipamientos tecnológicos y en grado sumo la investigación aplicada, la innovación y el desarrollo de productos y procesos. En ese sentido, el valor de un territorio depende en gran medida de esta realidad. Y, como reitera López de Arrior- túa, sobre

todo contar con un proyecto, con un modelo y fe en su consecución. Para ello es imprescindible incentivar la creatividad, el diseño de procesos y sobre todo el factor humano, planteamientos que se recogen en lo que él denomina el nuevo paradigma, el círculo virtuoso, partiendo del impulso de la propia capacidad personal en todos los departamentos de la empresa.

Esta es una Región en la que sus empresarios han sido y son fundamentalmente emprendedores. Partiendo de su propia voluntad y fe en conseguirlo han transformado los productos de la agricultura, que con mimo cultivan, en verdaderos manjares, que han vendido como conservas, zumos o directamente en fresco. Los han llevado y vendido en todos los confines del mundo en una permanente muestra de creatividad y empuje. Han producido sus propias máquinas para el desarrollo de la conserva o la agricultura, así como para el resto de la industria, han creado y desarrollado equipos y procesos completos en sus diferentes campos, maquinaria, calderería, extintores, fitosanitarios, muebles, cuero y calzado, etc.

Pero es verdad que los últimos años han sido un calvario para el desarrollo de la industria regional, desde la conservera hasta la propia metalmecánica. donde la pérdida de puestos de trabajo, la desaparición de empresas y fundamentalmente la reducción de su capacidad económica y tecnológica han sido los principales problemas a los que se han enfrentado; pero, a pesar de todo, es evidente que existe una altísima capacidad emprendedora y de asunción del riesgo, así como fe en conseguir sus objetivos.

Por ello, no ha de seguir subvencionándose la creación directa de los puestos de trabajo, actitud que se ha confirmado como un gran error que lo único que hace es fomentar la competencia desleal y perjudicar el propio desarrollo y la productividad. Es imprescindible concentrar, fundamentalmente, los recursos en el desarrollo del sector turístico y en la industrial de manera selectiva, en las actividades de mayor valor añadido, porque sin el desarrollo de estos sectores no se podrá crear empleo estable y en el número suficiente para responder a las nuevas incorporaciones y a los jóvenes que hoy esperan un empleo.

Los acuerdos alcazados con el Plan de Reactivación Económica, el Plan de Turismo y ahora el Plan Industrial en elaboración son instrumentos válidos junto a la aceleración en la realización de las infraestructuras; pero hay que profundizar y adelantar estas actuaciones impulsando la modernización de los procesos, así como el establecimiento de nuevos proyectos que posibiliten realmente la concentración y la internacionalización, a la vez que un mayor desarrollo de la creatividad empresarial.

La Opinión. 20 de febrero de 1997

En el buen camino

Los indicadores económicos regionales disponibles muestran una evolución positiva, al igual que ocurre a nivel nacional. Podemos incluso decir que la marcha regional es bastante mejor que la nacional. Por ello podemos afirmar con toda

confianza que nos encontramos en un buen momento de la coyuntura económica.

Los desequilibrios económicos más graves de nuestra Región, inflación y paro, mejoran constantemente. La primera sigue por la senda de la moderación, con una tasa interanual que supera con creces los requisitos exigidos por Maas- tricht y las previsiones más optimistas de hace escasos meses. En el mes de junio, los precios han subido una sola décima, mientras que la media nacional no ha subido nada. En términos interanuales, la Región sigue manteniendo un pequeño diferencial en su contra con la media nacional (1,8% frente a 1,6%, respectivamente), pero el dato no deja de ser positivo. El crecimiento de los salarios en convenio, aunque se mantiene por encima de la inflación, también va moderando su comportamiento, con una revisión media de los cinco primeros meses del año en torno al 2,4% (3,1% nacional).

Por su parte, el paro registrado ha descendido un 8,25% sobre el mismo mes del año pasado, por lo que hemos de felicitarnos todos los agentes económicos y sociales por los progresos que estamos consiguiendo, en el actual marco de consenso, en un problema de tal envergadura como es el del desequilibrio del mercado laboral. La cifra total de parados inscritos en el INEM ha bajado de las
50.0 personas. El descenso nacional ha sido del 6,4%, algo menor que el regional. El numero de colocaciones en la Región también ha aumentado un 13,8% anual, destacando el incremento de los contratos indefinidos. lo cual contribuirá a consolidar la confianza y la demanda.

De esta forma estamos consiguiendo grandes avances en dos de los desequilibrios macroeconómicos más importantes de nuestra Región y todo ello en un contexto de crecimiento de la producción y la demanda, lo que lo hace si cabe más meritorio.

En efecto, los indicios de aumento de la actividad y demanda también son abundantes. Por el lado de esta última es de destacar el aumento anual del 23,55% en el número de vehículos matriculados en el mes de junio, tasa muy por encima de la nacional. Igualmente, aumenta un 23,8% el consunto de energía eléctrica del mes de mayo sobre el mismo mes del año anterior.

Y el aumento de la producción se ve claramente en el fuerte aumento del empleo. Según la EPA. el número de ocupados en el primer trimestre aumenta un 7,5%. frente al 3,3% nacional. También registra esta fuente una caída del desempleo, mayor que la del INEM. en torno al 17%. lo que hace caer la tasa de paro por debajo de la media nacional, hasta el 21 % de la población activa, inferior a la del conjunto español, que es del 21.5%.

Aunque los datos de la EPA hay que interpretarlos con precaución, porque su significatividad no es muy grande en nuestra Región, los datos aportados por la Seguridad Social apuntan en el mismo sentido, por lo que no cabe duda: se está creando empleo en cantidad más que considerable. El número de afiliaciones totales a la Seguridad Social en los cinco primeros meses de 1997 ha sido un 4,9% superior al del mismo período del año anterior, mientras que la subida española ha sido del 2,8%, la mitad de la regional.

La producción industrial, según los datos reflejados por nuestra encuesta de

coyuntura industrial, ha subido extraordinariamente en el período marzo-abril, con un saldo entre respuestas positivas y negativas de casi un 30% neto. Este es el mejor resultado obtenido en los más de cuatro años que la Cámara lleva realizando la encuesta, por lo que hemos de recibirlo con gran satisfacción. En este sentido, el Indice de Producción Industrial del mes de abril estimado por el INE para el conjunto de la economía española ha subido en un 17,7%, por lo que resulta patente el paralelismo y concordancia de los datos nacionales y regionales. También mejoran los índices de grado de utilización de la capacidad productiva, de nivel de stock de productos terminados, de la cartera de pedidos, etcétera, y también mejoran las expectativas de futuro.

Siguiendo con el sector industrial hay otros indicadores que reflejan su buena evolución, como el aumento del 6% del consumo de energía eléctrica en lo que va de año o el fuerte incremento de la inversión industrial registrada, del 51% en los dos primeros meses.

El sector de la construcción, tras el bache de 1996, parece dar síntomas de estar recuperándose, al igual que ocurre con el sector industrial. Así lo indica la evolución del empleo del primer trimestre, que crece el 17.9%, frente al 9,2% nacional. El sector público contribuirá positivamente a este avance y así parece garantizarlo el fuerte aumento de la licitación oficial realizada hasta marzo, que aumentó un 358,3% sobre el año anterior, frente al estancamiento nacional.

El sector servicios también se muestra muy dinámico, especialmente el turismo, como así lo demuestra el aumento del número de viajeros que pasan por nuestros hoteles (19% hasta abril frente al 2,8% registrado en España) o que pasan por el aeropuerto de San Javier (51% hasta marzo), sector que está necesitado, como han manifestado tanto empresarios como las Administraciones, de un decidido impulso que conlleve una ampliación de proyectos hoteleros y de ocio, desarrollando el Plan Turístico acordado, que posibilite saltar el actual umbral y pasar a confirmar a la Región como destino turístico.

En definitiva, muy buen comportamiento de la economía regional, en sintonía con la evolución nacional. Pero este aumento de la demanda está trayendo consigo, en parte, el fin de la buena evolución del comercio exterior. Las exportaciones se encuentran estancadas, creciendo tan sólo un 2% hasta abril, mientras que las importaciones crecen a un ritmo del 18.9% anual, por lo que el superávit comercial está descendiendo. La demanda interna está sustituyendo a la externa. Aunque no tenga consecuencias positivas, este hecho es una muestra de la mayor pujanza de la economía regional que la de nuestro entorno comunitario.

Aunque se evidencia la necesidad de incentivar y modificar la actual estructura productiva industrial, a través del Plan Industrial en elaboración, que confirma las amplísimas posibilidades de desarrollo dado el gran potencial existente en este sector que conllevaría un importantísimo incremento en las exportaciones de la Región.

La Opinión. 30 de julio de 1997

Un nuevo ciclo económico

Evidentemente, no puede dudarse que la economía regional se encuentra en un buen momento y que ha experimentado importantes crecimientos a lo largo de diversos períodos; pero es tal la debilidad de su estructura productiva, que esos procesos de mejoría y crecimiento no se estabilizan e incluso decaen en mayor grado que la mayoría de las regiones tan pronto varía el ciclo económico. Por ello es imprescindible no caer en espejismos coyunturales, recordar la experiencia de otras etapas de crecimiento y no quedarnos en el crecimiento puntual. En estos períodos se echan en falta las producciones de sectores tecnológicamente competitivos.

El informe de la Renta Nacional de España realizado por la Fundación BBV, y concretamente en lo que se refiere a la convergencia de la renta regional en la última década, muestra la situación de la Región en el crecimiento del PIB entre 1985 y 1996, así como respecto a la media nacional (cuadro 18).

Como se puede apreciar en el cuadro, la evolución de la economía murciana durante la década 1986-1996 ha sido inferior a la media nacional en todos los parámetros, ya sea comparando el crecimiento del PIB, la evolución de la renta familiar disponible o la renta per cápita dentro del contexto de la Unión Europea.

Las exportaciones regionales han venido reduciendo su porcentaje de participación en el total nacional (a pesar de que en los últimos años se está produciendo una cierta recuperación), como consecuencia de la falta de diversidad en los productos exportados, dadas las dificultades de fondo motivadas por la carencia de un sector industrial fuerte: una realidad regional que evidentemente ha tenido sus raíces en la caída del sector industrial y la escasa evolución del turismo y de los servicios ligados a las empresas, así como en la falta de equipamientos tecnológicos, empresariales y de infraestructuras.

Desde mediados de 1996, se está produciendo en la Región una nueva etapa de crecimiento de la inversión empresarial, factor fundamental para la recuperación económica. Es vital, por tanto, aprovechar esta nueva oportunidad para afrontar definitivamente los cambios estructurales que posibiliten una evolución hacia sectores de mayor valor añadido, de nuevas tecnologías, y para ello es necesario fomentar la especialización. la concentración empresarial, los consorcios y una mayor internacionalización de productos y empresas como única vía para hacer frente con éxito a la globalización de los mercados.

CUADRO 18

Pili Y RENTA FAMILIAR NETA PER CÁPITA

Indice de PIB per cápita. Media España=100 (en porcentajes)

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB)			RENTA FAMIL. NETA DISPONIBLE		PIB PER CÁPITA SOBRE LA UE	
	1985	**1986**	Cree. PIB **1985/1996**	**1985**	**1996**	**1985**	**199**
Andalucía	70,85	71,39	36,7	80.20	79.72	49,5	64.4
Aragón	110,16	107.47	32,4	105.61	108,17	76.9	84,9
Asturias	96.49	85,95	20,8	96.27	95,77	67.4	65.5
Baleares	141.35	147,69	41,8	129.69	132,85	98,7	112,
Canarias	97,44	90,68	26,2	95.18	97,35	68,0	69,1
Cantabria	97,44	90,68	26.2	95.18	97,35	68,0	69,1
C. La Mancha	79.26	86.60	60.1	82.03	92,81	64,8	66,0
Castilla-León	90.90	94.71	41.4	82,55	101.86	63,4	72,2
Cataluña	123,47	122.64	34,6	118.97	117,82	86.2	93,4
Com. Valenciana	102,43	99,08	31,2	106,25	99.55	71,5	75,5
Extremadura	67,62	72,66	45,8	79,79	80.38	47,2	55,4
Galicia	82.02	83,23	37,7	88,26	91.09	57,2	63,4
Madrid	130,03	127.46	33,0	119,67	110.89	90,8	97,1
Murcia	**82,96**	**78,70**	**28,7**	**88,96**	**79,22**	**67,9**	**60,0**
Navarra	109.08	115,76	43,9	102,83	116.04	76,1	88,2
País Vasco	113,60	112,37	34,2	101.82	114,46	79,3	85,6
La Rioja	107,56	118,77	49,8	109.19	116,94	75,1	90,5
Ceuta	87,42	86,94	-	97.84	101,18	61.0	66,2
Melilla	99.52	93.30	-	107.95	108.24	69.5	70,9
España	100,00	100,00	35,7	100.00	100.00	69,8	76.2

En este sentido, la apuesta por el Plan Industrial se conforma como el principal instrumento para definir las prioridades de los distintos sectores industriales de la Región, así como de aquellos proyectos a los que se destinen recursos extraordinarios, dado su carácter de empresas de *arrastre tecnológico* y de industrias de componentes, debiéndose impulsar la constitución de grupos industriales con capacidad tecnológica y financiera que incluyan, si es preciso, la deslocalización de procesos menores.

La gasificación de la Región, entre otras acciones, podría impulsar -por poner uno entre tantos ejemplos- el desarrollo del sector de la cerámica; la existencia en Lorca de una importante actividad del cuero podría propiciar su evolución hasta completar el ciclo con el calzado de diseño y complementos en piel.

El desarrollo de la maquinaria, los equipos eléctricos y electrónicos, el caucho y el plástico, la elaboración de bebidas, zumos, la metalgráfica, los embalajes de cartón, el mármol, las cárnicas y la confección, son sectores de gran capacidad exportadora, algunos de ellos de auténtico arrastre.

Es la respuesta a las preguntas que pueden plantearse de cómo articular los recursos y las medidas necesarias para transformar la estructura productiva de forma tal que permita situar el VAB industrial por encima del 25% de la producción total, a la vez que continuar el proceso expansivo de la agricultura y los servicios.

Para ello, el impulso de estos proyectos, sectores y actividades se conforma como fundamental y no caben medias tintas, porque no habrá recursos para todo; hay que priorizar y dirigir los recursos selectivamente y en cantidad suficiente para posibilitar la adecuación de las empresas de la Región, a la vez que impulsar nuevos proyectos empresariales.

Según algunas estimaciones, los recursos extraordinarios para la puesta en marcha del Plan Industrial superarán en los próximos cinco años los 5.000 millones anuales y los destinados al Plan Turístico los 3.000 millones en el próximo trienio. La disponibilidad económica en la cantidad suficiente para propiciar esta *revolución industrial* es básica para impulsar y consolidar esta nueva etapa de crecimiento económico, es el reto fundamental que ha de afrontarse, y para ello habrán de adoptarse las medidas necesarias para hacerlo realidad, porque ese es el verdadero desafío al que se enfrenta la economía regional.

La Verdad. 23 de agosto de 1997

La Región de Murcia, oportunidad inversora

Es evidente que la economía regional está creciendo incluso en mayor porcentaje que la media española, en torno al 4% del PIB. Las exportaciones aumentan y se generan nuevos puestos de trabajo. Pero es una realidad que también lo hace la población activa y con tasas muy importantes, tanto de hombres como -y fundamentalmente- de mujeres.

El crecimiento actual, tanto en el número de empleos que se está generando como en nuevas empresas, es insuficiente para absorber el paro existente y las nuevas demandas de empleo; por ello es imprescindible continuar apoyando decididamente la modernización empresarial y la adecuación de su estructura productiva.

Las acciones que se vienen implementando junto a las empresas y productos de la Región en los mercados exteriores son fundamentales para que los nuevos proyectos se ubiquen en la Región y contribuyan a una mayor diversificación productiva impulsando iniciativas de fabricación de componentes, de empresas auxiliares que posibiliten un mayor y más diversificado tejido empresarial.

El Plan Industrial de la Región, cuyas bases han sido ya presentadas al Gobierno y se encuentra ya en proceso de elaboración de propuestas e imputación de recursos financieros, recoge entre sus conclusiones el apoyo diferenciado a los closter industriales, a los procesos de desarrollo tecnológico, a la concentración empresarial, a la especialización y una mayor presencia en el exterior. Pero también recoge la necesidad de contar con una mayor presencia de empresas tractor que posibiliten esa cultura de fabricantes de componentes, empresas auxiliares capaces de funcionar en procesos de “justo a tiempo”.

Estas breves reflexiones reafirman la necesidad de una mayor presencia empresarial (que vean lo que está ocurriendo en el exterior, en la fabricación de equipos y máquinas, en la tecnología aplicada, en las redes comerciales), en razón a grupos homogéneos de empresas y actividad económica.

No se puede dudar de la necesidad de vender la Región en el exterior, prioritariamente en el Continente Europeo, pero también en el resto de los países con los que podemos tener o tenemos relaciones comerciales. Las ventajas que hoy presenta la Región como una excelente oportunidad inversora por su situación estratégica vecina al Norte de Africa, desde la perspectiva logística, conectada por autovía con el resto de Europa e incluida en la red de auto-rutas y de transporte combinado europeo, disponiendo de uno de los puertos marítimos más importantes del Mediterráneo y de un aeropuerto internacional en El Altet, junto al de San Javier.

Por otra parte, es prioritario informar de la importante oportunidad que hoy ofrece la Región desde la perspectiva de inversiones en el sector turístico y del ocio y el industrial; en definitiva, hacer llegar a todos los posibles inversores el convecimiento de que en la Región pueden encontrar las mejores condiciones para invertir, que Murcia se conforma hoy como una excelente oportunidad inversora, que cuenta con muy importantes apoyos económicos procedentes de los fondos europeos, que pueden alcanzar hasta el 60% de subvención en Cartagena y el 50% en el resto del territorio regional, que difícilmente pueden ofrecer otros territorios.

Aunque sea difícil cuantificar en el corto tiempo la efectividad de los viajes institucionales al exterior, no parece haber duda alguna que los hasta ahora realizados han tenido un efecto muy positivo y no sólo porque se hable de la Región -aspecto este muy importante-, sino porque el acercamiento de las relaciones institucionales y el apoyo que supone para los empresarios de la misión comercial posibilitan ganar tiempo y eficacia.

Los contactos institucionales y empresariales, que se han constatado en los viajes a Miami, Argentina o el de los pasados días a París, han supuesto una considerable oportunidad a la vez que un mayor conocimiento de empresas y empresarios. Por otra parte, se ha podido vender la Región, su realidad y potencialidad, facilitando nuevos caminos y oportunidades con actuaciones que cuentan con el reconocimiento empresarial.

El Gobierno de la Región debe asumir que los viajes al exterior con misiones comerciales son algo necesario y a veces imprescindible, y consiguientemente debe reservar en la agenda fechas para poder viajar institucionalmente acompañado de los empresarios y haciendo de portavoces de la realidad productiva e inversora y co-inversora de y en la Región (industria agroalimentaria, conservas, zumos y vinos de Murcia, la artesanía y el turismo), porque la ubicación de la Región de Murcia en la periferia europea se conforma hoy en una situación estratégica, en base logística de transporte para el acercamiento al Norte de Africa y como puente hacia el Continente Americano desde su puerto de Cartagena.

Aprovechemos estos momentos de desarrollo para hacer un esfuerzo financiero extraordinario. Administración y empresas y también las entidades financieras de la Región, para contribuir a alcanzar el objetivo de crecimiento empresarial y de creación de empleo.

La Opinión. 18 de diciembre de 1997

Nuevo año, nuevos retos

Estamos inmersos en un nuevo ciclo expansivo de la economía, en condiciones de crecimiento con baja inflación y dentro del contexto de globalización de todos los mercados, tanto en lo referente a las mercancías y servicios como, especialmente, en el sector financiero.

El crecimiento del Producto Interior Bruto español se estima para el presente año cercano al 3,5% y además se está generando empleo neto, si bien en menor

medida de lo necesario, dado que en España el paro se sitúa en el 20% de la población activa, una tasa que habría que reducir a un dígito en el menor espacio de tiempo.

Pero esta situación de paro es de base estructural y no será posible su reducción drástica si no se eliminan las causas que contribuyen a su mantenimiento.

Entre otras, la presión real que sobre la empresa ejercen -y condicionan su crecimiento y la generación de empleo- aspectos como los siguientes:

* Altos costes de la Seguridad Social, que se añaden a los de la actividad empresarial repercutiendo decisivamente en la competitividad y en la creación de empleo.

* Desajuste del mercado laboral a la necesidad del momento presente, dada la nueva realidad que conllevan tanto la Unión Europea como las nuevas necesidades de la producción.

* Falta de una Formación Profesional adecuada a la realidad productiva, tanto la reglada como -a pesar del enorme esfuerzo que se viene realizando- la ocupacional.

* Pequeña dimensión de nuestras empresas, en su mayoría micro-empresas, donde los dos puntos anteriores tienen aún mayor incidencia. Consecuentemente, débil y en muchos casos inexistente capacidad de internacionalización.

* Excesiva presión fiscal de las distintas Administraciones: municipal, regional y estatal, que no fomentan el desarrollo empresarial ni la capitalización, debido a los costes en cascada que suponen.

* Necesidad de una mayor innovación y desarrollo aplicado, debido al referido tamaño medio de las empresas y también a la necesidad de una mayor cooperación entre la Universidad (base de la investigación) y la empresa, en donde la cooperación en proyectos debe de incrementarse, reorientándose los recursos de las Administraciones en este sentido.

Resulta evidente que tanto los empresarios como los sindicatos han dado importantes pasos y que también las Administraciones están avanzando, pero la globalización. la competencia e internacionalización de la actividad empresarial plantea nuevos retos y demanda soluciones, adecuando y eliminando los obstáculos existentes -de manera urgente los aquí enunciados-. Es necesario avanzar muy deprisa para poder continuar en el mismo sitio, para permitir mejoras de competitividad y poder ganar espacios en los mercados, principalmente en los exteriores, única vía para crear empleos.

Las fortalezas y debilidades que afectan a la actividad económica nacional aparecen de igual forma en la Región de Murcia, cuyo Producto Interior Bruto está creciendo por encima del 4% y cuya generación de empleo neto duplica la media nacional. El menor tamaño de nuestras empresas y la concentración de actividades en sectores maduros, junto la agricultura (aunque nuestro sector agrícola ha de tener una consideración muy distinta a la tradicional, dado su desarrollo tecnológico aplicado a las producciones, y su rentabilidad, que lo convierten en un sector más próximo a la industria que a la actividad primaria), demandan esfuerzos complementarios.

Las empresas de la Región se enfrentan, por tanto, a la necesidad de superar

dos retos fundamentales: por un lado, *su estructura productiva*, en la que se constata, como se ha dicho, la madurez de los principales sectores y la falta de una mayor diversificación industrial. En este sentido, aunque la presencia e importancia de un creciente número de empresas de primera línea en diversos sectores contribuirá a su modificación, es necesario incentivar este tipo de inversiones y acelerar el proceso de instalación o el desarrollo de nuevos proyectos industriales, tal y como indica el estudio sobre el Plan Industrial. De igual modo, el sector servicios y principalmente el turismo necesita de actuaciones en el campo urbanístico y del fomento de los proyectos que conlleven la presencia y actividad turística.

En segundo lugar, *sus recursos humanos*, con una población activa creciente, motivada por la incorporación de la mujer al trabajo y principalmente por el alto porcentaje de jóvenes (y ésta es una clara ventaja de futuro), al ser una de las regiones con mayor índice de natalidad. En este capítulo es necesario adecuar esta disponibilidad de recursos mediante actuaciones formativas para que se ajusten a las demandas empresariales en cuanto a capacitación se refiere, previendo las de medio y largo plazo.

Encauzadas las infraestructuras de comunicaciones, tanto en carreteras como -estamos seguros- en el ferrocarril, incorporando a la Región a las velocidades de 220 kilómetros por hora, tanto con el centro de España como con el Mediterráneo, permitirán una mayor rentabilización en nuestro país de las posibilidades portuarias y logísticas con las que cuenta la Región, junto al compromiso de incentivar y adaptar los procesos de investigación básica a las necesidades empresariales y de los mercados. El desarrollo de los centros tecnológicos, la disponibilidad de suelo industrial y las importantes ayudas a la inversión con las que cuenta la Región como Objetivo 1, precisan ser vendidas dentro y fuera del país en las distintas fórmulas y posibilidades.

La Región y sus empresas se encuentran en un momento clave para adelantarse al futuro, donde hoy todas sus potencialidades, que son muchas (situación estratégica territorial portuaria y logística; experiencia exportadora, focos industriales como el de Cartagena; capacidad agroindustrial, turística, congresual y de ocio...), se ponen en valor y conforman realmente una magnífica oportunidad inversora.

La Verdad. 28 de diciembre de 1997
Cinco Días. 7 de enero de 1998

Un año positivo para la Región

Este final de 1997 es momento propicio para valorar los aspectos que han marcado el mismo, resumiendo lo más destacado e intentando anticiparse a lo que ha de acontecer en 1998. Desde una perspectiva netamente económica, el resumen se sintetizaría en una frase tan simple de pronunciar como tan compleja en los elementos que la hacen posible: ha sido un año positivo para la Región.

El ejercicio que cerramos es positivo porque el ritmo de crecimiento económico regional, medido en uno de sus más importantes parámetros -el Producto Interior Bruto-, ha superado a la media nacional por primera vez en los últimos cuatro años. Las estimaciones de crecimiento de PIB en la media española se cifran en torno al 3,5%, mientras que la Región superará el 4%. Crecer más que la media es señal de competitividad y de capacidad para crear riqueza y empleo.

En este segundo indicador podemos a la vez observar que en 1997 se han dado pasos acertados, ya que la Región de Murcia ha sido capaz de generar casi un 8% más de empleos que la media del resto de España, concretamente un 11.3% frente a un 3% nacional, según datos de la Encuesta de Población Activa considerados hasta noviembre (diciembre, como es lógico, aún no está disponible). El crecimiento del empleo, además, se ha experimentado en todos los sectores productivos, siendo especialmente intenso en la agricultura, la construcción y los servicios. De esta forma finalizamos el año con una tasa de paro que se ha situado por debajo de la media nacional en casi un punto, concretamente del 19,8% de la población activa frente al 20,5% de España.

Tal vez sea en nuestras exportaciones donde no hayamos mantenido el dinamismo que nos caracteriza, ya que, con los datos disponibles hasta agosto y a falta por tanto del último tercio del año, éstas han crecido el 6,6% por debajo de la media española (16,3%) y también por debajo de las importaciones (22,8%). En este sentido, caben dos reflexiones: el bajo crecimiento de las exportaciones es consecuencia de la poca diversificación y capacidad productiva industrial, más allá de la agroalimentaria y la concentración de mercados; por otro lado, el alto crecimiento de las importaciones tiene su origen en la importación de maquinaria (ausencia productiva en la Región) para la modernización de la estructura productiva.

Por otra parte, la caída del diferencial de exportaciones-importaciones hay que contrarrestarlo con el anteriormente indicado de crecimiento del PIB, para extraer la conclusión de que lo que ha ocurrido es que también el crecimiento del consumo en nuestro país, y por lo tanto la demanda interna, ha sido superior al de los países de

nuestro entorno, por lo que han faltado incentivos para la salida al exterior de nuestros productos, que se han orientado más al mercado nacional.

Junto a los datos regionales hay que referirse también a la coyuntura nacional, que ha permitido entre otras cosas una importante reducción de los tipos de interés, que han roto la barrera del 5% para situarse en un 4,75%, lo que favorece en gran medida el crecimiento económico. Al incrementarse la capacidad de endeudamiento por la reducción de los costes que lleva aparejado el mismo, se benefician tanto el consumo familiar como las inversiones empresariales, permitiendo que las empresas se modernicen y ganen en capacidad productiva y competitiva.

En cuanto al Indice de Precios al Consumo, cabe hacer una doble reflexión: en primer lugar, que ha sido muy positiva la moderación en el IPC experimentada en los últimos meses. Pero, en cambio y pese a ser inferiores que en numerosas comunidades autónomas, hemos visto cómo se ha ido distanciando de la media española hasta alcanzar el 2,6% en términos interanuales frente al 2% nacional; y todo ello, referido a noviembre de 1997. Esta situación no es positiva, por lo que es necesario realizar un mayor esfuerzo para no perder competitividad.

Por sectores, la agricultura ha tenido un año que en general puede considerarse satisfactorio, siendo el empleo agrario la muestra más evidente del mayor nivel de actividad de este sector primario. Sin embargo, cuando se alcanzan cuotas altas de actividad y producción los precios tienden a la baja, lo que impide que estos logros se traduzcan en iguales incrementos de renta.

El sector industrial también ha mantenido un ritmo considerable: según los datos de la propia Encuesta de Coyuntura que realiza la Cámara de Murcia entre las industrias, la mayor parte de las variables analizadas ha ido mejorando a medida que avanzaba el año hasta alcanzar en septiembre y octubre (como ha sucedido en la producción) el mejor de los datos de los cinco años de la vida de la Encuesta: empleo, cartera de pedidos, grado de utilización de la capacidad productiva (que alcanza el 75%), stock de productos terminados..., acompañan a esta variable en el ritmo de actividad.

La construcción, que sufrió en 1996 un descenso real en su valor añadido bruto, vuelve este año a tasas de crecimiento positivas. Y el sector servicios también ha crecido en 1997, singularmente en el turismo, ya que se ha producido un incremento del 17,6% en el número de viajeros que han pasado por los distintos establecimientos hoteleros de la Región y un aumento del 9,7% en las pernoctaciones.

En conclusión, podríamos considerar que el crecimiento generalizado y la solidez del mismo son las principales características que definen la actual fase de desarrollo económico. Por este motivo y dado que es preciso asomarse al nuevo año, cabe albergar para 1998 excelentes previsiones para la práctica totalidad de nuestros sectores productivos. En este camino, el empleo continuará creciendo, aunque no es fácil que lo haga con la misma intensidad que en 1977. Para ello hace falta generar más vocaciones empresariales, más emprendedores que sepan y quieran iniciarse en el camino de la actividad económica, que no es un camino fácil. pero, en cambio, sí

es absolutamente imprescindible. Si hubiera que formular un deseo, éste sería sin duda el mío, porque de la mano de nuevas empresas y de la consolidación y crecimiento de las actuales depende el futuro de esta Región, cuyo potencial es enorme si lo sabemos aprovechar.

La Opinión. 30 de diciembre de 1997

Mil novecientos noventa y nueve

Ahora que iniciamos el último año del siglo XX pretender negar los cambios producidos en la última década, o las mejoras conseguidas, sería irreal. Al igual que no valorar el importante crecimiento de empleos o la mejora de las condiciones de producción y trabajo. Los datos atestiguan que el crecimiento medio del Producto Interior Bruto ha sido superior a la media nacional, lo que es una realidad, pero también lo es que el PIB per cápita y la renta familiar neta se sitúan en el 79% y 80% de la media nacional. Los salarios y presupuestos familiares se encuentran en torno al 84%. Estas son desigualdades muy importantes con la media española que es necesario corregir.

El informe presentado por la Fundación del Banco Bilbao-Vizcaya sobre la evolución económica de la Región de Murcia aventura el agotamiento del modelo económico en que se ha basado el crecimiento en estos últimos años. A la vez que otros análisis y estudios han insistido en la necesidad de impulsar un cambio en la actual estructura productiva, en sectores con importante capacidad de crecimiento como es el industrial, los servicios a las empresas y singularmente el tu- rimo, aunque para ello deberán llevarse a cabo actuaciones importantes tanto en el urbanismo como en los equipamientos y las infraestructuras.

En cuanto a un sector de arraigo en Murcia como el exportador es necesario tener en cuenta que, a pesar de los importantes crecimientos de las exportaciones en los últimos años, la Región ha venido perdiendo peso dentro del conjunto nacional, pasando del 3*41% del total nacional de 1985 al 2’36% de 1997. Los primeros datos avanzados de las exportaciones de 1998 aventuran un muy importante crecimiento, principalmente en las exportaciones a Europa, que mejorará este ratio.

En cuanto a sectores exportadores tan fundamentales como máquinas, aparatos y material eléctrico y de transporte, que a nivel nacional representan el 43’98% del total de las exportaciones, en la Región sólo representan el 3’32%. En la evolución de estos sectores se puede apreciar que el capítulo máquinas, aparato y material eléctrico ha mejorado su situación al crecer desde el 0’66% de 1985 al 2’66% en 1997-98 (la media nacional se sitúa en el 14’64%), pero, por otra parte, material de transporte ha pasado del 1’31% al 0’60% (la media nacional se sitúa en el 29’34%), lo que evidencia la necesidad del parque tecnológico regional.

Los principales cuellos de botella que han condicionado el desarrollo de la Región han sido las infraestructuras y los equipamientos tecnológicos y empresariales. Conforme se ha venido avanzando en su realización, se despejan

muchas de las incógnitas y se constata cómo el potencial de crecimiento de la Región puede hacerse realidad más deprisa, aunque es evidente que el retraso y la pérdida de oportunidad han de costar a Murcia y a sus empresas mayor esfuerzo que aquellas que han dispuesto de esos apoyos que son básicos para el crecimiento en unos mercados cada vez más globalizados y competitivos, donde sólo la calidad y el precio son el único pasaporte.

Aunque con excesivo retraso, dado que la Autopista del Mediterráneo se quedó en Alicante, se realizó la autovía entre Alicante y Murcia y hoy es una realidad con el sur. Igualmente se llevó a cabo la autovía de Cartagena y hoy está licitada la autopista entre Crevillente y Cartagena, que hay que continuar hacia Vera, para dar así continuidad a la A-7 y que Cartagena no quede en un fondo de saco, a la vez que poner en valor todo el entorno de Mazarrón y Aguilas. En cuanto a la autovía con Albacete, el primer tramo se prevé estar terminado en la primavera de este año y el resto en cuatro años. Evidentemente es un plazo que la Región no se puede permitir y que, como ha anticipado el Gobierno regional, habrá que terminar antes del 2001.

La Región carece en comunicaciones de un aeropuerto civil, sin limitaciones militares, que pueda responder a sus demandas, aunque hoy por hoy el aeropuerto de Alicante-Murcia (que así se debería llamar El Altet) debería hacer esa función. Pero es evidente que la peor de las situaciones se la lleva el ferrocarril, del que en la Región no hay ni un solo tramo desdoblado y electrificado, ni en su conexión con el Mediterráneo hacia Alicante ni después de Lorca, donde se interrumpe en su conexión con el sur.

En cuanto al principal corredor de pasajeros de la Región, su conexión con Madrid y el norte peninsular, el ferrocarril es solamente de una vía, sin desdoblar ni electrificar, con tramos donde la circulación es incluso difícil; cuando el corredor Madrid-Cartagena, con el puerto como entrada y salida para una parte importante del centro peninsular, es una necesidad a gritos que se desdoble y electrifique, y más cuando en nuestro entorno ya se habla de la alta velocidad. Por ello, el anuncio del presidente regional de los acuerdos alcanzados con Fomento, de que este año se licitará la variante de Camarillas, dentro del contexto de velocidad alta entre Cartagena y Albacete, en la que se podría incorporar a la alta velocidad Madrid-Valencia, dadas las nuevas tecnologías que permiten la modificación del ancho de ejes en escaso tiempo, es no ya sólo una excelente noticia, sino que si se realiza en el plazo adecuado pondrá a la Región en una excelente posición como receptora de inversiones, en unos momentos en que la puesta en marcha del euro reafirma esta etapa de alto crecimiento económico.

Al desarrollo de la Región deberá contribuir decisivamente la red vial autonómica y las propias actuaciones del Ministerio de Fomento, a partir de las ventajas y oportunidades que cada uno de sus territorios le permite, a la vez que el compromiso de incentivar la presencia empresarial para una mayor generación de empleo. Para ello es imprescindible que un instrumento tan básico como el Plan Estratégico recoja no sólo los grandes objetivos hacia donde se encamina la Región, sino también las alternativas y actuaciones que se han de poner en marcha para

conseguirlo, porque no sólo compiten las empresas, lo hacen también y de manera muy importante las instituciones y los territorios. Quizás sea el momento de redefinir las políticas de apoyo a las inversiones, a la investigación aplicada y desarrollo tecnológico, a la formación en función a la aportación que los proyectos pueden contribuir al desarrollo regional en su conjunto.

A esta realidad no puede ser ajena el área metropolitana de Murcia, que debería recoger en su plan general, ahora en exposición pública, los recorridos del ferrocarril de velocidad alta anunciada, así como de la nueva estación multimodal (ferrocarril y autobús), que habría de realizarse para dar respuesta a un millón de pasajeros que se estima utilizaría el ferrocarril con el centro de España, a los que se sumarán los pasajeros de Alicante y Andalucía si se recupera la línea, al igual que la conexión con la estación del Carmen y su aprovechamiento conjunto en largo recorrido y principalmente en cercanías. Igualmente, la resolución de los corredores que permitan que el tráfico sea un servicio más de apoyo al desarrollo económico. El desarrollo congresual, el industrial y los servicios, el comercio, el turismo, etc. precisan de un marco que evidentemente deberá posibilitar el plan general.

Con motivo de la presentación en Madrid de mi libro *En el Mediterráneo. En el Sur de Europa*, Antonio Garrigues, en su intervención, definió tres ideas, que son fundamentales: políticas de comunicación, políticas de atracción de capitales y política de infraestructuras. Refiriéndose a la última manifestó que las infraestructuras impulsan el desarrollo y son sinónimo de riqueza. En cuanto a las políticas de atracción de capitales dijo que los inversores tienen mucho donde elegir, y en este sentido la lucha por atraer las inversiones es muy dura.

Las mejoras conseguidas, con ser muy importantes, ahí están los buenos resultados obtenidos, no son suficientes para lograr el objetivo de alcanzar la media nacional en producción y renta per cápita. Se precisa por tanto del compromiso de todos para priorizar y definir políticas de apoyo, y singularmente de los recursos económicos a destinar, así como de los instrumentos precisos para corregir las desigualdades interregional e intrarregional e impulsar un crecimiento sostenido y capaz de salvar ese listón que ha incluido a la Región en los fondos estructurales, por encontrarse por debajo del 75% de la media comunitaria.

La Verdad. 7 de enero de 1999

El Plan Estratégico 2000-2006

A lo largo de los años, en la Región han venido sucediéndose planes de desarrollo, desde aquel Pacto para el Progreso que se alcanzó allá en los inicios de la etapa autonómica. Todos estos planes, con mayor o menor éxito, partían de una realidad común: el distanciamiento de los indicadores económicos de la Región con la media nacional.

Hay que ver la evolución del PIB por habitante, frente a la media nacional, situada en 100, la Región en el año 1955 estaba en el 67,3: en 1975, en el 84,9; en 1985, en el 82.9, y en 1995, el porcentaje se había reducido al 79,2. Esta evolución es consecuencia de la debilidad estructural de los sectores productivos de la Región, que

han sido incapaces de incrementar su capacidad de producción al mismo ritmo que crecía la población, que consecuentemete ha actuado reduciendo el porcentaje.

En el Mediterráneo. En el sur de Europa, en el que se analiza la evolución de la economía regional, se incluye una tabla de Tortella 1994. en la que se recogen las disparidades regionales entre las autonomías de la Región, cuando más se acerca a la media es en 1979, al situarse en el 0,80. La realidad es que a pesar del alto crecimiento que ha mantenido la Región, datos que constata cualquier análisis que se realice hoy, nuestra Comunidad Autónoma se encuentra por debajo de la media nacional tanto en productividad. PIB y renta per cápita.

Es de todos conocido que la crisis padecida por la Región en el sector industrial fue muy grave tanto en la gran industria como en el sector conservero, cuya crisis financiera arrastró al sector metalmecánico ligado a la fabricación de maquinaria, con consecuencias en cadena, los efectos aún fueron mucho más importantes, porque la Región, dada la inexistencia de infraestructuras de comunicaciones, se encontraba en la periferia de la periferia.

Hoy, en 1999. en el umbral del siglo XXI. se presenta un trabajo en cuya realización han participado de manera activa no sólo los profesionales de Arthur Andersen, sino que las organizaciones empresariales y sociales, las propias Administraciones y expertos, han colaborado en los diferentes escenarios que se han debatido desde las distintas visiones.

En cualquier caso y con independencia de los matices y posiciones, sí parece que el Plan Estratégico presentado, a nivel de borrador, recoge en su filosofía las grandes líneas de lo que habría de realizarse para conseguir una transfor- marión de la estructura productiva, así como las principales actuaciones en infraestructuras y los sectores de mayor capacidad de desarrollo, el turístico y el industrial, junto a la evolución de un sector agrícola cada vez más tecnificado.

Otra cosa será la cuantificación económica total necesaria, los plazos y recursos para alcanzar la velocidad de crucero que nos permita subirnos al tren de la modernidad para conseguir que la renta per cápita en la Región alcance cuando menos la media nacional y que el P1B supere en la participación del total nacional, su porcentaje poblaciones, el 2,9%. Es evidente que la apuesta que el Plan hace por los recursos humanos, la formación y el desarrollo tecnológico aventuran una nueva forma de afrontar esa transformación estructural y económica que se precisa.

Todos, sindicatos, organizaciones empresariales, sociedad civil, han de estar comprometidos, pero fundamentalmente las Administraciones Públicas, que han de adelantar las infraestructuras y los equipamientos que serán decisivos para el desarrollo de la actividad empresarial y para hacer realidad la consecución de sus objetivos.

La Opinión. 4 de marzo de 1999

Por primera vez

Por primera vez, en la Región se establece un objetivo que va más allá de definir obras y recursos; por primera vez se asume un compromiso medible y cuantificable: que en el 2006, la renta regional per cápita, hoy situada en el 68%, alcance el 75% de la UE de los quince. Este fue en mi opinión el principal compromiso del consejero de Economía y Hacienda, Juan Bernal, con motivo de la presentación del Plan Estratégico Regional, porque su consecución conllevará haber alcanzado aquellos otros a los que se refirió el consejero, como la reducción de la tasa de paro del actual 17% al 10%. Tanto el consejero como el presidente del Gobierno se refirieron en su intervención a la transformación de la estructura productiva, del modelo de desarrollo, competitividad y habitabilidad, como motores de esa transformación. Evidentemente, no se pueden negar las oportunidades de desarrollo con que cuenta la Región, pero tampoco los cuellos de botella, los condicionantes que han venido frenando su desarrollo y el saber que la llave para la resolución de muchos de ellos se encuentra en Madrid.

Los ocho puntos críticos a que hace referencia el Plan (adaptación de las infraestructuras básicas de transporte y comunicaciones, respeto al medio ambiente, formación adaptada al modelo de desarrollo económico y social, modernización de la cultura y gestión empresarial, apuesta por la innovación tecnológica, utilización sostenible de los recursos naturales, igualdad de oportunidades y fortalecimiento de la calidad de vida y desconcentración y descentralización en busca del equilibrio) responden a las necesidades básicas a construir para alcanzar los objetivos propuestos. Asumir que en el 2006 se podrá ir en el ferrocarril a Madrid en dos horas diez minutos, y desde Cartagena en dos horas treinta minutos, supone una apuesta fundamental, porque los objetivos que se asumen son de tal calado que es imprescindible para su consecución el alcanzarlos, al igual que el total ma- llado de viales que permitan a todos los municipios el contar con conexión horizontal y vertical con cada uno de los grandes ejes de comunicaciones, hacia dentro y fuera de la Región, acercar las comarcas es un objetivo de vital transcendencia para posibilitar las inversiones en cualquier territorio de la Región.

Pero los compromisos que el Plan recoge y los medios y actuaciones a llevar a cabo, incluso la matización de algunos objetivos, aún es posible, porque se encuentra en período de informe y de análisis en el Consejo Económico y Social y debate y aprobación en el Parlamento, pueden y deben conformarlo no sólo como un compromiso, sino que las consignaciones presupuestarias deben re- ferenciarse en los

presupuestos de cada institución.

El Palacio de Congresos, el Parque Científico-Tecnológico, el Campus de Lorca o la Ley de Ordenación Territorial deben hacerse realidad previa para que impulsen ese desarrollo industrial, congresual y turístico. O la configuración de la gran área metropolitana que conforman Cartagena, Lorca y Murcia, impulsando sus ejes de conexión, aprovechando al máximo sus ventajas territoriales, portuarias, energéticas, logísticas, sumando en los esfuerzos, porque el reto al que se enfrenta la Región en el inicio del nuevo milenio es saltar de una vez por encima de ese listón de la renta media nacional, de los salarios medios, de la productividad media, de las producciones medias, romper de una vez el cerco al crecimiento y al desarrollo económico y social de este territorio y sus gentes.

Conseguir el reto de crecer por encima de la media europea, para dejar de ser Región Objetivo n°l, supone que en los próximos siete años, el crecimiento de la Región ha de ganar un punto cada año al crecimiento económico de la media comunitaria de la Europa de los quince.

La Opinión. 25 de marzo de 1999

Adelantarse al futuro

En la ciudad de Murcia coinciden cuatro arterias fundamentales de tráfico: a Cartagena y su puerto, arteria fundamental para el desarrollo de la Región: hacia Andalucía por el Corredor Mediterráneo, la continuidad de éste hacia Valencia y Europa y el corredor central hacia Madrid. Todos ellos se funden en una única vía a la altura de la Universidad.

Ese entramado fundamental se sustenta en un tramo con dos carriles en cada dirección, al que además se le suma el que forma parte de la Ronda Oeste, que articula la circulación de la ciudad y su entorno, como vial principal; el resto de rondas en funcionamiento están condicionadas por los propios tráficos interiores, alcanzando en muchos casos su plena saturación. Evidentemente, ésta es una situación a la que deben de buscarse soluciones y o alternativas que eliminen esta seria dificultad en un nudo básico para la Región.

Por otra parte, la ciudad de Murcia, como capital de la Región, y principal centro económico y comercial, precisa de una estructura viaria capaz de articular y servir de base a los tráficos, tanto propios como los de su área metropolitana, que suma más de medio millón de habitantes, así como de los tráficos procedentes de las poblaciones limítrofes.

Las alarmas ante los problemas de circulación no son nuevas, por ello se viene demandando la realización de los viales más prioritarios, porque si esto ocurre ahora, qué podría pasar en los próximos años, cuando se hagan realidad las expectativas de crecimiento que se recogen en el Plan Estratégico de la Región.

En este sentido, también hay que tener presente los cambios que se están produciendo en la comarca de Cartagena, con una creciente actividad económica, junto al crecimiento de la actividad portuaria, que ha de actuar como un motor fundamental de la expansión industrial de la Región y hacen más urgente que nunca la apertura de los cinturones previstos en el norte de la ciudad y la autopista Alicante-Cartagena y su continuidad hacia Vera, que le permita actuar como alternativa y complementaria del actual Corredor Mediterráneo.

La historia económica de la Región está marcada por la ausencia y el retraso en la realización de las infraestructuras de comunicaciones. Ante la evidencia de nuevas dificultades conforme la Región avanza en su desarrollo económico y social, quizás la respuesta no esté en sacar menos el coche o cerrar más calles, dificultando la entrada y el aparcamiento, sino en articular nuevos corredores y mayores aparcamientos bajo el suelo y en acercar los servicios a los usuarios.

No se trata por tanto de resignarnos ante las dificultades, por el contrario, buscar en todas las alternativas la que mejor se acomode a los intereses generales, tratando de alcanzar el mayor consenso posible, buscando el compromiso y el esfuerzo de todos, en todos aquellos aspectos o actuaciones que puedan condicionar el futuro, y por tanto de su capacidad de gestión. Es necesario conseguir el máximo acuerdo. Qué sería de la circulación en la Región dentro de veinte años si hoy no se planificara en función de ese futuro.

Cada vez más son las comunicaciones los principales garantes del desarrollo económico y social; sin buenas comunicaciones, éste cuando menos se retrasa; planificar los viales que han de hacerse en los próximos años y adelantar aquellos que como la autovía de Albacete o la de Cartagena son condicionantes actuales del crecimiento es una prioridad absoluta. Cuanto más se tarde en ser realidad, mayores oportunidades perdidas. La riqueza que genera cualquiera de estas vías está muy por encima del coste económico que pueda suponer su adelantamiento.

La Opinión. 14 de mayo de 1999

Bases para el año 2000

La economía regional ha sabido aprovecharse del clima generalizado de expansión económica que han registrado las economías occidentales y parte de los países menos industrializados. Pero esta realidad no puede enmascarar las debilidades de la estructura productiva de la Región, principalmente en el sector industrial y el de los servicios (singularmente del turismo, que en la Región sólo alcanza el 1,6% del total de las camas). El estudio de la Fundación BBV. el de la Fundación de las Cajas de Ahorros o el más reciente avance de Hispalink vienen a coincidir en el fondo sobre la necesidad de modificar la estructura productiva.

La participación de las exportaciones de la Región en el total nacional, que representaban en 1985 el 3,41%, han venido reduciendo su porcentaje hasta situarse en torno al 2,6% del total. La estructura de los productos exportados refleja una importante debilidad al estar fundamentalmente protagonizada por los productos vegetales, que representan el 46% del total, seguidos de los alimentos elaborados, con un 20%. El primer sector exportador industrial es la química con el 9%, seguido del sector metalmecánica con el 5,84% (este sector a escala nacional representa el 55% del total de las exportaciones españolas, lo que evidencia el enorme diferencial existente), le siguen el calzado con el 2,92% y muebles y juguetes con el 2,13%.

El retroceso en el Producto Interior Bruto (PIB) per cápita ha sido una constante en los últimos años, consecuencia, entre otras razones, del incremento de la población. Al mismo tiempo, la Región ha sido discriminada frente a otras regiones de manera muy importante en la participación de los recursos de la Administración central, que evidentemente hubieran permitido acelerar inversiones que su ausencia ha condicionado de manera importante el desarrollo regional. El PIB per cápita ha pasado del 83% de 1985 al 79% en 1998. mientras que la renta familiar neta se reducía igualmente desde el 89% al 79%.

El permanente debate sobre los bajos salarios de la Región, junto a la baja productividad, son claros síntomas de la incapacidad de la economía regional para conseguir modificar el desarrollo económico de la Región, que se encuentra globalmente por debajo del 75% de la renta media comunitaria y consecuentemente está considerada como Región Objetivo 1, lo que hoy la hace acreedora de recursos adicionales para contribuir a su transformación. Esta situación de atraso difícilmente podrá modificarse si no se definen los objetivos cuantificados económica y temporalmente y se establecen los mecanismos para su seguimiento, a través de

indicadores medibles de crecimiento y desarrollo.

La escasa dimensión de las empresas de la Región, la importante falta de investigación y desarrollo e innovación, junto a la pobre implantación de empresas de sectores de demanda fuerte, que evidentemente tienen su continuación en la ausencia de recursos humanos preparados, a pesar del importante porcentaje de paro según la Encuesta de Población Activa -en menor cuantía registrado por el Instituto Nacional de Empleo-, debería impulsar un giro de noventa grados con la aplicación de una nueva estrategia económica, partiendo del análisis y propuestas del Plan Estratégico Regional.

Este cambio debería partir de la puesta en valor, con determinación de plazos, de todo el territorio regional, basada en la mejora de la accesibilidad y en el desarrollo de zonas de actividad logísticas. Favoreciendo la concentración de los recursos económicos para impulsar exclusivamente la capacidad competitiva de las empresas endógenas, para incrementar el valor añadido; contribuyendo a la financiación de los contratos entre empresas y centros de investigación para desarrollar proyectos de innovación y desarrollo aplicado. Impulsando la concentración, la especialiación. las uniones para la exportación, así como la puesta en marcha de nuevos proyectos empresariales en actividades de demanda alta y en el sector turístico.

Es un hecho constatado la falta de profesionales en la Región, a pesar del paro existente y de encontrarse demandantes de empleo en profesiones totalmente saturadas. Esta realidad está además agravada en determinados municipios y profesiones. La concentración de todos los recursos destinados a la formación en un único departamento es imprescindible, y aún más el que todos los recursos disponibles (INEM, fondos europeos, Comunidad Autónoma y Estado) se concentren en el 80% en la Formación Profesional práctica, dedicando el otro 20% a la teórica. Al igual que es imprescindible contar con los últimos equipos y máquinas para la formación, evitando que cuando se incorporen a la empresa los trabajadores tengan que empezar nuevamente. Por ello son necesarios centros con equipamiento y maquinaria moderna.

La Verdad. 11 de agosto de 1999

Ruptura o continuismo

Las etapas de crecimiento en el ciclo económico deben de ser la base sobre la que se opere la necesaria adaptación a una economía cambiante, en una sociedad cada vez más globalizada y competitiva. El reforzamiento de los *puntos fuertes* ha de ser el principal objetivo a conseguir. La Región de Murcia está creciendo y generando empleo. Esta es una realidad tangible, consecuencia de la mejoría que se viene produciendo con carácter general de su economía. Rememorando a Alicia en el País de las Maravillas -cuando dice hay que correr muy deprisa, para permanecer en el mismo sitio- es imprescindible medir el crecimiento no sólo en tanto ha crecido, sino frente a los demás, porque nos podemos encontrar que creciendo incluso por encima de la media, no sea suficiente y cada vez nos encontremos más atrás en el contexto de las regiones.

Es quizás el mejor momento: con una nueva legislatura, una moneda única para más de trescientos millones de consumidores y un nuevo milenio para más que un cambio, llevar a cabo una ruptura con las políticas económicas desarrolladas, con los sistemas de apoyo al desarrollo. Porque a pesar del importante crecimiento económico y social, del incremento del empleo y de la mejora generalizada de la economía regional, según el sexto informe de la Unión Europea, sobre la evolución socioeconómica de las regiones Objetivo n° 1. la Región de Murcia es la única Región que no ha logrado converger entre 1986 y 1996.

Los datos económicos que recoge el PDR sobre la evolución habida en este período confirman la pérdida de participación de la economía de la Región en el total nacional. Así, al medir la participación por sectores, en 1987 el primario de la Región aportaba el 4.2% y en 1996 incrementa su aportación hasta el 4.5%; la industria en dicho período igualmente incrementa su participación al pasar del 2.2% al 2.4%; la construcción baja del 2.9% al 2.5% y los servicios pasan del 2.5% al 2.4%. En conclusión, la economía regional, que aportaba en 1987 el 2.5% al conjunto de la economía nacional, ve reducida su aportación hasta el 2.4%, cuando su población representa el 2.8% del total nacional. La tasa media de crecimiento del VAB en pesetas constantes ha tenido importantes altibajos, consecuencia de una estructura productiva, como recogen todos los analistas -necesita de una total transformación- entre 1981 y 1996 el crecimiento medio fue del 2.3%, por debajo de la media nacional con el 2.4%. Si este análisis se realiza con referencia a los habitantes, la situación empeora, dado el crecimiento poblacional de la Región y la insuficiencia para su

adecuación, el crecimiento del VAB por habitante entre 1981 y 1996 a precios constantes fue del 1.4%, frente al 2.1% nacional.

Las actuaciones parciales no han sido capaces de modificar esta tendencia a lo largo de los distintos ciclos económicos: baja productividad, bajos salarios, renta per cápita por debajo de la media nacional. La realidad regional está aún alejada de los mínimos suficientes para -sin ayuda- modificar el actual nivel de crecimiento económico e incapaz de impulsar la convergencia con la Unión Europea. «Y todo ello sin que se niegue la capacidad de desarrollo de la Región su potencialidad y su situación estratégica en el arco de desarrollo más importante de España y de mayor potencial de crecimiento de Europa, en los sectores turístico e industrial». Hace falta una ruptura, un cambio en profundidad en la estructura productiva.

Tres son los *factores competitivos* capaces de contribuir a la transformación de la estructura productiva con fuerza, para impulsar un mayor desarrollo del tejido empresarial de la Región, así como atraer nuevas inversiones: los recursos humanos, capacidad y desarrollo tecnológico y las infraestructuras y equipamientos; así como los soportes que permitan su implantación, como la Ley de Ordenación del Territorio. En estos tres factores competitivos deberían concentrarse fundamentalmente las disponibilidades financieras, y en ese sentido los presupuestos para el 2000 deberían ser el referente de los sucesivos presupuestos hasta el año 2006, horizonte que se marca el Plan de Desarrollo Regional.

«Sería necesaria la creación de departamentos especializados en los sectores endógenos, que analicen, conjuntamente con las empresas, las oportunidades y las amenazas de su sector o actividad, informando de sus conclusiones a las empresas afectadas; a la vez que conjuntamente con ellas estudiar las alternativas y las propuestas de actuaciones, acordando las partes las acciones a desarrollar y las ayudas que precisarían para alcanzar los objetivos planteados -Plan Conjunto de Cooperación-, los tres ejes complementarios a los anteriores, concentración, especialización y comercio exterior. Este es el gran reto al que se enfrenta la política económica de la Región, para ganar el futuro y la convergencia con Europa.

La Verdad. 19 de agosto de 1999

Factores competitivos

El Arco Mediterráneo constituye una zona de alta proyección, de importante crecimiento demográfico, de tasas de crecimiento económico por encima de la media europea, de un área de atracción de grandes inversiones internacionales, de alta especialización en turismo y ocio y de componentes culturales originales. La fuerte apertura de las economías del Arco Mediterráneo, fruto de su dinamismo, y la proximidad del proyecto de la Unión Europea de una 'zona de libre cambio' para los países ribereños del Mediterráneo hacia el 2014 ampliará aún más su elevado potencial de crecimiento.

El Arco Mediterráneo español, integrado por las comunidades de Cataluña, Islas Baleares, Valencia y la Región de Murcia, constituye un área macroeconó- mica que representa el 34,38% del Valor Añadido Bruto (VAB) español; el 39,2% del VAB industrial; el 43% del total de las exportaciones y el 30,18% de la población, y habrá de jugar un papel de contrapeso al tradicional poder de las regiones del centro de la Unión Europea. Y más aún ante la próxima ampliación a los países del Este.

La Región de Murcia se encuentra enclavada en este eje y participa con el 2.25% del VAB total y el 2,11% del VAB industrial, el 2,36% de las exportaciones y el 2,78% de la población, y cuenta con todas las posibilidades para su plena incorporación aprovechando todas las sinergias y potencialidades para reforzar su integración y no quedarse en la periferia de este eje. Para ello tendrá que acelerar la transformación de su estructura productiva, de la ruptura con las políticas de apoyo aplicadas hasta ahora y decididamente con todos los recursos disponibles impulsar sus potencialidades, sus puntos fuertes, impulsando tres factores competitivos, básicos para el desarrollo económico. Los recursos humanos, la investigación aplicada, la innovación y el desarrollo tecnológico y las infraestructuras y equipamientos, conforman ese trípode en el que fundamentar la transformación de la estructura productiva de la Región para incorporarse definitivamente al Arco Mediterráneo. Estos factores de conrpetitividad precisan de políticas activas que fomenten en la actividad empresarial las ventajes comparativas frente a las amenazas, apoyando la masa crítica de la empresa a través de la concentración, la especialización. la promoción exterior, tanto comercial como inversora, deslocalizando procesos intensivos en mano de obra o producciones de sectores maduros, controlando los procesos de valor añadido y las redes comerciales, así como la presencia de nuevas empresas ensambladoras.

En el Plan de Desarrollo Regional (PDR), elaborado por el Ministerio de Economía, al analizar las principales orientaciones estratégicas para la Región (2000-2006), se dice textualmente que en un mercado europeo globalizado, la Región de Murcia presenta un atraso histórico en comunicaciones derivado de su situación geográfica periférica y la falta de suficientes infraestructuras. En este sentido recoge la urgencia de contar con la alta velocidad ferroviaria con el centro peninsular y de la llegada del Euromed hasta la Región y su prolongación hacia Andalucía. De las autovías hoy en ejecución, como de la continuidad de Cartagena-Vera y del corredor interior del Mediterráneo desde autovía, Murcia, Jumi- lla-Yecla, Fuente la Higuera, Valencia, para mejorar su accesibilidad externa e interna y puesta en valor de todo el territorio regional. Se consideran los puntos fuertes de su economía y sus debilidades, la importancia de áreas económicas como el triángulo formado por Lorca, Cartagena y Murcia, que conforman el principal motor económico de la Región.

De la capacidad a impulsar por Lorca de un mayor liderazgo en su entorno, más allá de su ámbito comarcal, creando un puente con Andalucía, impulsando el desarrollo turístico y cultural, así como una mayor diversificación de su industria y de su potente sector agroindustrial. Ampliar su fortaleza comercial y artesanal. La pronta puesta en marcha del distrito universitario contribuirá decididamente en este camino. El impulso inversor que está consolidando Cartagena le va a permitir ser uno de los primeros polos energéticos del país: la incorporación de nuevas e importantes empresas industriales, un puerto que está apostando por su modernización y su recuperación como histórico puerto del centro peninsular, sumados a su potencial turístico, cultural y comercial y la Universidad Politécnica, hacen de su área una de las de mayor capacidad de desarrollo de toda la Región.

El PDR, al referirse al área metropolitana de Murcia, que integra a más de medio millón de habitantes y supera ampliamente a más de la mitad de las empresas de la Región, afirma que ésta se encuentra en etapa de formación e insiste en la necesidad de su desarrollo, para optimizar el crecimiento y la gestión urbanística, los transportes y los servicios públicos, agua, limpieza, basuras, y la actividad empresarial, armonizando los costes públicos y la presión fiscal. El desarrollo del Parque Científico-Tecnológico, el CEBAS, la Universidad, los centros tecnológicos, el Palacio de Congresos y Exposiciones imprimen a este triángulo uno de los mayores potenciales de crecimiento que es necesario aprovechar para el desarrollo de un tejido empresarial capaz de ganar la batalla de la competitivi- dad y que consolide a la Región en el arco.

La Verdad. 23 de agosto de 1999

Recuperación

El sexto informe periódico sobre la situación y la evolución socioeconómica de las regiones de la Unión Europea coloca a Murcia como la única región española

Objetivo Número 1, que no ha logrado converger con la media europea entre 1986 y 1996. Al igual que tampoco ha alcanzado en dicho período la convergencia con la media española, habiéndose producido al contrario, un retroceso en el proceso de acercamiento.

El Arco Mediterráneo ha experimentado durante los últimos años importantes mejoras de carácter demográfico y en los factores de localización industrial, singularmente en infraestructuras de comunicaciones, que han favorecido su dinamización. Pero esta realidad en cuanto a la Región como integrante del Arco sólo se ha consolidado hasta la fecha y con muchos años de retraso en la comunidad de la Autopista del Mediterráneo. O en las conexiones con Madrid, que desde hace años tiene Alicante, y ahora está en construcción en la Región.

En cuanto al ferrocarril, Alicante lo tiene electrificado desde hace muchos años y la Región no. En cuanto al corredor ferroviario mediterráneo, la Región vuelve a quedarse hasta ahora fuera, porque nuevamente el Euromed se queda en Alicante. En cuanto al aeropuerto igualmente se situó en Alicante. La Región ha de conseguir disponer de un aeropuerto que le permita igualdad de oportunidades y de ventajas en el transporte internacional.

En un mercado cada vez más global, desaparecidas rápidamente las barreras comerciales, con la continua eliminación de las restricciones al comercio, y territoriales, por el acercamiento de los tiempos con la mejora del transporte, la potencia económica de una región no acaba dentro de ella, sino que está indiciada directamente con su capacidad de conectarse con otros mercados y áreas de actividad. Estos aspectos determinan, por tanto, la fundamentalidad de las infraestructuras que representan no sólo un elemento significativo de la riqueza de un territorio, sino un factor determinante en su productividad, renta y empleo y consecuentemente de su competitividad.

Es de destacar que el estudio realizado por Biehl para la Unión Europea establece cuatro factores fundamentales del potencial de desarrollo de una región: infraestructuras, situación geográfica, aglomeración y estructura sectorial. Evidentemente la principal forma de incidir de manera rápida en el proyecto de desarrollo regional es actuando sobre las infraestructuras.

La Región se encuentra situada en uno de los espacios clave de desarrollo, el Arco Mediterráneo, además de situación de cercanía con el Norte de Africa, y la disponibilidad de uno de los principales puertos del Mediterráneo, implicado en una etapa de adecuación a los nuevos modos de transporte de containers con su próxima ampliación, son además efectos positivos. La existencia de una importante industria en el área de Cartagena, y de una capacidad de adaptación de la industria endógena, evidentemente necesitada de una transformación profunda, pero en la que existen importantes espacios potenciales de desarrollo, conforman una clara base de confianza en su capacidad y potencialidad de desarrollo.

El factor condicionador, las infraestructuras de comunicaciones han sido el principal cuello de botella para su potencial. Ahora despejadas las incógnitas de la autopista de la Costa Alicante-Vera, aunque el último tramo esté ahora en los primeros pasos, situación en la que está también la autovía interior del Mediterráneo, Murcia-Jumilla-Yecla-Fuente de la Higuera-Valencia, que supondrá un importante impulso para toda esta área. En estado avanzado la autovía con Madrid que deberá estar terminada a finales del próximo año. Quedan dos importantes retos, el aeropuerto y el tren de alta velocidad.

En estos momentos se está debatiendo el trazado de la alta velocidad. Creo fundamental hacer realidad los compromisos contraídos en cuanto a que no volverán a producirse desviaciones temporales como en el pasado. La alta velocidad ha de realizarse paralelamente a las dos regiones de Levante. En este sentido la conexión de Albacete con la Región ha de planificarse y ejecutarse a la vez que el resto de los trazados a Valencia y Alicante, porque la Región ha de incorporarse a esta importante forma de transporte al mismo tiempo y velocidad que las capitales de su entorno. Porque la Región no puede permitírselo.

Q U I N T A P A R T E

SECTORES ECONÓMICOS

MARA

Publicado en Diario "La Opinión". 14 de marzo de 1997

El sector industrial

Los meses transcurridos de 1995 parecen confirmar la etapa de recuperación económica iniciada el pasado año, con el importante crecimiento del comercio exterior y de la inversión empresarial, a la vez que se confirma la creación de nuevos empleos -aunque el consumo sigue aún muy bajo-, se mantienen altos la inflación y los intereses, que parecen querer iniciar una etapa de moderación. La Región ha superado durante 1994 por primera vez el 2% en su aportación al VAB industrial nacional, situándose en el 2.04%, mientras vuelve a descender la productividad por persona ocupada en el sector (que se sitúa en el 79,48%) en relación a la media nacional.

La participación de la industria en el VAB (Valor Añadido Bruto) regional ha alcanzado en 1994 el 20%, siendo del 21,7% la nacional. La aportación total de la Región al VAB nacional supone el 2,20%, frente al 2,7% que representa el conjunto de la población murciana. La cuota exportadora de la producción regional ha pasado del 14,58% en 1991 al 19,64% en 1994, aunque paralelamente nuestra participación en el total nacional se ha reducido del 2,55% al 2,43%. Por otra parte, el 75% de las exportaciones de la Región corresponden a alimentación, el 6,3% a productos energéticos, el 0.9% a materias primas y el 17,8% al sector industrial, lo que evidencia una falta de diversificación en nuestro sector exportador.

En los últimos años hemos venido reiterando la potencialidad de esta Región en todos los sentidos, incluida su situación estratégica en el Arco Mediterráneo y especialmente con el Norte de Africa. La capitalidad regional de Murcia, el puerto de Cartagena, el área metropolitana que conforma Murcia-Cartage- na, la importancia comercial e industrial de las áreas de Lorca y Yecla. la potencialidad turística de la Región, tanto en el litoral como en el interior, junto al Auditorio y Centro de Congresos.

Por otro lado, podemos constatar la insuficiencia de la actual estructura sectorial para alcanzar, cuando menos, la media nacional en renta y productividad y que ésta no se ha adecuado a la realidad evolutiva del entorno, y específicamente el sector industrial, que necesita mejorar su competitividad y alcanzar un mayor grado de diversificación.

Entre las estrategias a aplicar es urgente establecer un nuevo marco de desarrollo que posibilite el mayor aprovechamiento de nuestras potencialidades endógenas a través de las estrategias necesarias para su consecución. Desde esta perspectiva, se hace imprescindible poner en marcha un plan industrial específico

para la Región. El plan podría definirse, en sus líneas generales, en cuatro grandes áreas: información, formación, infraestructuras y equipamientos empresariales y ayudas específicas, que deben constituir de manera selectiva y a la vez transparente un verdadero impulso económico capaz de motivar y atraer proyectos inversores de futuro, fomentar la concentración, la especialización y mejorar la competitividad de los existentes:

Información:

a) Inventario de la disponibilidad de suelo en todo el territorio y de las ayudas disponibles, tanto locales, autonómicas, nacionales y europeas, y de la fisca- lidad autonómica y local.

b) Disponibilidad de información y normativas, de mercados o de cualquier otra ídole, nacional o internacional, que puedan necesitar las empresas a través de la informática y los centros de servicios concertados.

c) La puesta en marcha de la ventanilla única como instrumento de tramitación de documentación, con objeto de reducir la burocracia en trámites y tiempo.

Formación:

- La coordinación de la oferta de formación impartida en la Región (INEM, FORCEM, Comunidad, etc.), a través de planes específicos en razón a las demandas presentes y futuras de comercio exterior, idiomas, reciclaje profesional, gerencial, etc.

- Implantación de nuevas can-eras técnicas, como Ingeniería de Diseño Industrial, entre otras, a la vez que la potenciación de la Escuela de Negocios y de las relaciones Universidad-Empresa.

Infraestructura y equipamientos empresariales:

a) Oferta del suelo comercial e industrial disponible, su precio y condiciones.
b) Equipamientos y urbanismo comercial.
c) Relanzamiento del puerto de Cartagena.
d) Auditorio y Centro de Congresos.
e) ZAL (Murcia-Cartagena).
f) Universidad-CEBAS-I+D. Cooperaciones específicas.
g) Completar la red de centros tecnológicos con la puesta en marcha del Centro Tecnológico del Metal.
h) Parque Tecnológico Regional.
i) Promoción e imagen exterior de la Región.
k) Infraestructuras: agua, gas y comunicaciones.

Ayudas específicas:

a) Agrupación de todas las ayudas propias, nacionales y europeas (Feder. Feoga, etc.).

b) A la ampliación, modernización y diversificación, especialmente a los

procesos de concentración empresarial.

c) A la especialización, a la Investigación y Desarrollo Aplicado a proyectos y procesos concretos.

d) A proyectos industriales de nuevas tecnologías o producciones.

e) Al comercio exterior e internacionalización de las empresas y sus redes comerciales.

f) Reducción de la fiscalidad local y regional (IAE. entre otros).

g) Instrumentos de apoyo financiero capaces de implementar un cambio de tendencia.

El último informe elaborado por la Unión Europea, denominado *Europa 2000 Plus*, que complementa y actualiza el anterior informe *Europa 2000*, y que estudia los ocho modelos de desarrollo del Arco Latino o Mediterráneo, al referirse a la Región dice textualmente: *"La Comunidad Valenciana y en menor medida la Región de Murcia, están divididas entre subdesarrollo y desarrollo, entre dinamismo industrial y repliegue en sí mismas, y muestran deficiencias en sus infraestructuras* y *problemas ecológicos".*

El momento de recuperación económica que se está viviendo a nivel nacional y también regional (aunque en menor grado en Murcia debido a los cuellos de botella y las tradicionales debilidades estructurales de nuestro sistema productivo y la falta de infraestructuras), obligan, en nuestra opinión, a actuar con la máxima rapidez en la implementación de las acciones y medidas ya apuntadas, a fin de aprovechar este momento de crecimiento y eliminar definitivamente los obstáculos existentes.

La Opinión. 25 de agosto de 1995

Recomenzar

Durante los últimos años, por unas u otras razones, no se ha considerado necesario ni importante la activación de políticas industriales; incluso se puede recordar aquella frase de que la mejor política industrial es la que no existe. Como consecuencia de la carencia de política industrial, de la caída de las barreras proteccionistas con nuestra integración en la Unión Europea y del excesivo tipo de cambio de la peseta, entre otros datos, el sector industrial ha perdido peso en su aportación al VAB nacional en los últimos años y consecuentemente en el empleo.

Esta situación se ha repetido en nuestra Región con efectos altamente perniciosos, dado el modelo industrial existente, de grandes empresas afectadas por la reconversión, y porque la otra industria, la conservera, ha sufrido profundas transformaciones a las que no hemos ayudado en la medida necesaria. El resto del sector industrial, protagonizado por pequeñas y muy pequeñas industrias, principalmente el mueble, el calzado y el metal, muy ligadas a la conserva o a la gran industria, han sufrido los efectos de la reconversión de éstas, así como de los altos intereses, y les ha faltado capacidad de adaptación financiera, pero principalmente de adecuación en investigación y desarrollo aplicado. En su conjunto, el sector industrial de la Región pasó de representar el 31'2% del VAB regional en 1975 hasta el 20% en 1994, decreciendo incluso más que la media nacional.

El Ministerio de Industria y Energía ha presentado recientemente el Libro Blanco de la Industria, en el que, entre otras muchas reflexiones, en su principio recoge que "lograr la entrada definitiva de España en una nueva era de progreso junto a los países de nuestro entorno más próximo, es la gran meta que se nos presenta de cara al próximo milenio, y el éxito sólo depende de nuestra capacidad y voluntad para organizar la adaptación de nuestro sistema productivo a los trascendentales cambios estructurales que estamos viviendo. Y en este envite nos jugamos nuestro ser o no ser como sociedad moderna y abierta al mundo...", y añade; "O todos apostamos con firmeza por un futuro industrial o simplemente dejaremos de contar en el nuevo escenario internacional que se está conformando. No existirá suficiente crecimiento económico y nuevas oportunidades de empleo en España de no producirse en los próximos años un auténtico salto en el nivel de desarrollo industrial y tecnológico", indicando además que "la existencia de un sector industrial sólido y dinámico, estrechamente vinculado al terciario, constituye una variable estratégica fundamental de nuestro progreso económico y social".

Éstas y la gran mayoría de las reflexiones y propuestas que el citado Libro

Blanco de la Industria plantea parecen escritas de y para esta Región, con la salvedad de que los datos económicos son aquí sensiblemente peores, ya que la mayoría de los indicadores o variables económicos se sitúan en la Región por debajo de la media nacional. Según la Fundación FIES, en 1994 el PIB al coste de los factores es el 81’32% (incluso 0’45% inferior al de 1991); en renta bruta, el 78’33% (0’65% inferior a 1991); en renta familiar disponible, el 85'56% (0’26% inferior a 1991), y en ésta según el poder de compra, el 89’40% (que se incrementa el 0’29% sobre 1991). La población regional representa el 2’77% del total nacional, mientras que la aportación al VAB se sitúa en el 2'20% (el sector industrial, sólo en el 2"04%).

En el sector exportador, a pesar de los crecimientos de estos últimos años, nuestra participación en el total nacional se ha venido reduciendo desde el 3’03% de 1988 hasta el 2'43% de 1994. En número de líneas telefónicas por cada 100 habitantes, la Región dispone de 29’5 y la media nacional se sitúa en 37'4. El paro, según la EPA, se situaba en el 25’3% y la media nacional en el 24’2%. El último informe del Instituto Nacional de Estadística indica que los salarios en la Región son de los más bajos de España, aunque estos datos sean discutibles, dada la existencia en la Región de los denominados “flecos” y de las diferencias entre los distintos sectores, es evidente que también aquí nos encontramos por debajo de la media nacional. Por otra parte, en la productividad aparente por empleo, nos situamos en el 83’92%: la inflación alcanza en los últimos meses el 4’7%, cuatro décimas más que la nacional, y es palpable la falta de confianza y la caída del consumo que se viene produciendo en la Región.

En cualquier caso, parece evidente que, como señala el Libro Blanco, el cambio debe producirse desde la decidida puesta en marcha de políticas industriales activas, un Plan Industrial para modificar la actual tendencia en que se en- cuetra inmersa la Región, para desterrar de una vez los indicadores de crecimiento y renta inferiores, cuando menos, a la media española, que posibilite una mayor creación de empleo y abandonar así la cifra de 100.000 personas que buscan trabajo, según la EPA; para, en definitiva, recuperar la confianza en el futuro, porque, aunque nos encontramos en la periferia europea y española, estamos convencidos de nuestra potencialidad en el Arco Mediterráneo junto a regiones como Valencia o Cataluña, o nuestra situación de puente con el Norte de Africa y con cualquier país del mundo a través del Puerto de Cartagena, amén del hecho de que todos los analistas insisten en esa potencialidad de desarrollo que aún no hemos sabido hacer realidad.

Un Plan Industrial que sea capaz de propiciar en los próximos años un drástico cambio del tejido industrial -como decía recientemente uno de nuestros principales empresarios, es necesaria una revolución industrial en la Región-, que haga el papel de vehículo de tracción de otras actividades y sectores, como los servicios y la construcción, reforzando la capitalización de las empresas, propiciando un mayor grado de internacionalización, una mayor diversificación y el fo-
mentó de la subcontratación, la especialización, los consorcios y uniones empresariales en el establecimiento de redes comerciales bajo marcas unitarias, el apoyo a la mejora de la calidad, la innovación, la I+D, con una mayor implicación

Universidad-empresa, de los centros tecnológicos y de investigación, la formación y la información y hacer a la Región objetivo del destino de nuevas inversiones, como espacio innovador especialmente de nuevas tecnologías.

En conclusión, al acercarnos al siglo XXI y ante el creciente proceso de globalización de los mercados, y finalizado el proceso de integración europeo, se hace urgente e imprescindible desarrollar el modelo socioeconómico que permita a la Región un crecimiento estable y sostenido que, partiendo del decidido apoyo al sector industrial corno motor y base de la transformación regional y a través de un programa inversor concreto y explicitado en el tiempo, tanto en los apoyos directos a la inversión empresarial tangibles e intangibles, como en las infraestructuras, telecomunicaciones y demás equipamientos empresariales, a la vez que desarrollar paralelamente la potencialidad turística de la Región, el comercio y los transportes, junto a la construcción y una agricultura más industrializada, todos ellos como elementos generadores de empleo desde la perspectiva del desarrollo económico y los recursos disponibles.

La Verdad. 27 de octubre de 1995

Hacia un nuevo ciclo expansivo

Nos enfrentamos a un año decisivo. Según las previsiones, el crecimiento de la economía regional puede situarse en el 3%, es decir, en la media española estimada para 1996, rompiendo la tendencia de los últimos años. El dato es positivo, pero no debe impulsarnos a lanzar las campanas al vuelo. Gran parte de los problemas de nuestra economía son estructurales y sólo si se acometen las reformas necesarias podremos afrontar el futuro con éxito. Dichas reformas pasan prioritariamente por el sector industrial, puesto que es el único capaz de generar empleo estable y de dinamizar el resto de las actividades económicas; pero también es preciso acometer actuaciones en el sector servicios y, de manera singularizada, en la agricultura. El comercio exterior continuará siendo el gran protagonista, con tasas de crecimiento del 20% sobre el año precedente, aún más si el Banco de España ajusta nuestra moneda a su valor real, procediendo a la rebaja de los intereses que afectan negativamente no sólo al déficit, sino a la capacidad competitiva de nuestros productos; la mejoría del año hidrológico debe despejar algunas de las inseguridades de nuestro sector agrícola; y si el consumo logra reactivarse, merced a la bajada de los tipos de interés que aplican las entidades financieras a los créditos, es posible que ganemos suficiente confianza como para comenzar un nuevo ciclo expansivo antes del segundo semestre del año.

La Verdad. 2 de febrero de 1996

Una política industrial activa

Aunque es indudable que la Región cuenta con una larga experiencia empresarial y de prestación de servicios a las empresas, la crisis de la gran industria y la reciente etapa de recesión han constituido un importante elemento negativo, junto a la escasez de agua o de un sector turístico poco desarrollado. Es un hecho que han existido y aún persisten condicionantes que han impedido o retrasado su adecuación, pero lo es también que los principales gurús económicos han aventurado un amplio desarrollo económico que hasta la fecha no se ha alcanzado.

Las empresas de la Región son fundamentalmente pequeñas, muy pequeñas y medianas, y padecen una excesiva burocracia (actualmente existen 400 normas de aplicación), excesivos costes fiscales, falta de flexibilidad laboral, altos costes sociales (Seguridad Social) y financieros (muy superiores a los de la mayoría de los países de la U.E.), junto a otros costes exógenos añadidos que las Administraciones deberían reconducir en evitación de agravios comparativos frente a las empresas de otros países del entorno.

En las empresas de la Región predominan los sectores tradicionales: conservas, calzado, cárnicas, textil-cuero, maquinaria y equipos, muebles, etc. Estos sectores tienen pocas posibilidades de crecimiento en el mercado nacional y han de luchar por adquirir mayor cuota en el mercado exterior, lo cual se hace muy duro y difícil. Junto a este modelo se encuentra, localizado en Cartagena, otro caracterizado por la presencia de capital público, sectores maduros y en proceso de transformación, y posiblemente, y como consecuencia de todo lo anterior, una escasa capacidad tecnológica, de I+D y de capital humano.

Es evidente el salto cualitativo que se ha producido en la mejora de las comunicaciones de la Región en su conexión en el Arco Mediterráneo, pero aún existe una insuficiente dotación de capital físico público, especialmente en materia de infraestructuras de transporte y comunicaciones e I+D, una de las principales formas de ayudar a las empresas, que debe realizar la Administración junto con los equipamientos formativos, y tecnológicos, y siendo necesaria la liberali- zación del suelo, la energía y los servicios.

Para mejorar el entorno industrial y la implantación empresarial es imprescindible elevar el ritmo de inversión pública en infraestructuras que permitan una disponibilidad de elementos básicos productivos (red de gas natural. Plan Hidrológico Nacional, infraestructuras medioambientales, de comunicaciones, teleco-

municaciones...), y potenciar las acciones de investigación y desarrollo, fomentar la formación, la información y la cooperación empresarial. Además, ha de tenerse en cuenta la vinculación del sector de los servicios al crecimiento del sector Industrial, dada la mayor utilización por parte de la industria de unos servicios cada vez más especializados, llegando en ocasiones a no poder delimitar dónde termina la industria y dónde comienzan los servicios.

El Libro Blanco de la Industria, publicado por el MINER. recoge expresamente que "... la fórmula para estimular la oferta de servicios se realiza a través del apoyo a la creación y fortalecimiento de parques tecnológicos (en nuestra Región aún seguimos deshojando la margarita y perdiendo oportunidades), centros tecnológicos" (en 1996 y en una Región donde la maquinaria, material de transporte, material eléctrico, la electrónica y bienes de equipo conforman un importante activo a desarrollar, aún no se ha iniciado la construcción del Centro Tecnológico del Metal).

Una de las principales vías para la generación de empleos surge de la creación de nuevas empresas y para su impulso han de simplificarse los trámites administrativos (actualmente, crear una empresa lleva más de sesenta trámites) implantando la ventanilla única, potenciar la creación de servicios avanzados para las empresas, dar un apoyo significativo a las acciones de calidad y diseño, de tal forma que las empresas puedan acceder a la certificación y a la mejora de la calidad.

Por todo ello, el objetivo final de la política industrial debería plantear la mejora de la competitividad empresarial y una mayor diversificación, de tal forma que permita acortar distancias con la media española y europea. La competitividad de la industria regional debe tomar como punto de partida, o de adaptación, si se prefiere, una mayor especialización en aquellos bienes para los que la Región y sus empresas poseen ventajas específicas y tienen unas mejoras perspectivas de mercado. Pero la especialización no es algo inmóvil, sino todo lo contrario; debe variar conforme el propio crecimiento hace perder ventajas anteriores (como es el caso de recursos naturales y mano de obra abundantes y baratos).

Podemos resumir que la política industrial se ha de considerar como tal cuando logra implantar unas condiciones estables y a largo plazo para el funcionamiento eficiente de la economía de mercado, es decir, cuando garantiza el mantenimiento de las condiciones de mercado competitivo, junto a un alto nivel de desarrollo de los recursos humanos y de cohesión social, así como de la protección del medio ambiente, cuando posibilita a las empresas que efectúen ajustes estructurales, de tal forma que las industrias puedan adaptarse permanentemente a las señales del mercado, asignando los recursos disponibles hacia los más rentables, desarrollando para ello instrumentos que mejoren su productividad y competitividad.

La Opinión. 26 de febrero de 1996

La industria

El sector industrial constituye en su conjunto el principal motor para el

desarrollo económico y social de la Región, irradiando su actividad y empuje al resto de los sectores; por ello, es fundamental el máximo conocimiento de su realidad, de sus debilidades y fortalezas, sus divegencias positivas y/o negativas con la situación nacional, así como aventurar las posibilidades de modificación. El sector contaba con 17.000 empleos en 1977 y en 1995 con 68.000, por lo que ha mantenido prácticamente el empleo a pesar del gran descenso durante la crisis de 1991- 1993.

La mayor aportación al sector industrial en la Región la constituye la *agro-alimentaria,* que supone el *28.6%* del total, mientras que el nacional representa el 15.4%, necesitada de una mayor especialización y concentración, dado que cuenta con pocas barreras de entrada en los mercados a los que acceden con facilidad terceros países, por lo que es fundamental mantener y desarrollar las redes comerciales y el *know-how.* Si no consideramos la energía, el segundo sector es el *metalúrgico,* que representa sólo el 16.6%, mientras que a nivel nacional es el 30.1%, pudiéndose constatar que nuestras debilidades son muy claras, especialmente en electrónica, material eléctrico y de transporte, maquinaria y equipo, etc., y en el que, por el contrario, las barreras de entrada son más duras, existiendo una amplia demanda tanto en el contexto nacional como en el internacional, por lo que la apuesta por su desarrollo es fundamental. Le siguen la madera y el mueble con el 8% frente al 3.5% nacional, el textil con el 4.2% y el nacional 4.8%, las artes gráficas con el 3.7% (6.2% nacional) y el calzado y cuero con el 2.5% y 1.1% nacional.

En la "Estructura sectorial de la industria regional y su comparación con España", según el Instituto Nacional de Estadística en 1992, se puede comprobar, por tanto, que en nuestra Región tienen un menor peso y participación en su estructura productiva aquellos sectores considerados fuertes y con mayor demanda y que incorporan mayor tecnología, I+D e innovación, y en los que son, como hemos dicho, mayores las barreras de entrada, el material eléctrico y electrónico, maquinaria y equipo material de transporte, que se encuentran muy alejados de la media nacional.

Si en 1985 el 10.45% de la producción industrial respondía a productos de demanda fuerte, en 1992 éstos se sitúan en el 7.03%; en las producciones de demanda media se ha mejorado, al pasar del 39.64% en 1985 al 49.45% en 1992. y finalmente los de demanda débil se sitúan en el 43.52% del total.

Por otra parte, la renta per cápita regional se encuentra muy por debajo de la media, a la vez que ha mantenido, aunque leve, una caída paulatina en su nivel de participación dentro del contexto nacional; la Región representa el 2.7% del total de la población española y su economía, según la Fundación FIES, el 2.2%, que en 1995 se ha reducido al 2.19%. La Región se sitúa en el PIB por habitante en 1995 en el 80.14% de la media nacional, sólo por delante de Andalucía y Extremadura, que se suman a otros datos como la pérdida de peso del sector industrial dentro del Valor Añadido Bruto.

No se puede hacer frente a desafíos históricos como al que actualmente se enfrenta a la Región, es decir, la transformación de su estructura productiva y su

plena integración en el Arco Mediterráneo, discutiendo cuestiones de definición; si realmente queremos alcanzar objetivos de desarrollo social y económicamente importantes -una revolución en las ideas y en los haceres que cambien lo actualmente existente-, hemos de pensar y actuar con grandeza de miras y un firme compromiso de todos con el futuro.

Por todo ello, parece más que evidente que el desarrollo de estos sectores es clave y que las infraestructuras, los equipamientos y el desarrollo de I+DT y la innovación se hacen imprescindibles, porque hay que correr muy rápidamente para poder continuar en el mismo lugar. En consecuencia, cuanto antes se lleve a cabo la transformación de nuestra estructura productiva y se ponga en marcha el Parque Tecnológico Regional y la adecuación de nuestra formación a estos objetivos, antes comenzaremos a andar por el nuevo camino y a preparar los nuevos empleos del mañana. El futuro es ya hoy, no debemos olvidarlo: la realización y puesta en marcha del Plan Industrial para la Región no debe esperar más y su implementa- ción tampoco, porque mientras dudemos en el camino a tomar, otros estarán ocupando los lugares que estamos dejando y consecuentemente los empleos.

La Opinión. 3 de junio de 1996

La Región de Murcia, un proyecto en común

Al cumplir catorce años de la aprobación del Estatuto de Autonomía es evidente que hemos de sentir satisfacción, porque entre todos estamos conformando un proyecto en común, desde la tolerancia, el compromiso y la solidaridad. Una Región en la que a lo largo de estos años de autonomía se ha venido articulando desde el acercamiento y desde la participación, política, territorial y social, pero también económicamente se ha venido desarrollando, aunque hayamos de reconocer que queda aún mucho camino por andar, muchos tramos por rellenar y fundamentalmente muchas cosas por hacer.

Cuando en aquellos no tan lejanos tiempos nos desplazábamos a los distintos municipios y en los mítines que la UCD. la Unión de Centro Democrático, pedíamos el apoyo de los vecinos al Estatuto de Autonomía, recuerdo que insistíamos, entre otras muchas razones, en una que encerraba, y encierra, un amplio significado: votemos la Autonomía para que podamos decidir aquí lo que entendemos que nuestra Región necesita y ejecutarlo. Han pasado los años, las formaciones políticas se han modificado y adecuado a la nueva realidad que los murcianos quieren, la Asamblea Regional representa el sentir de todos los murcianos y el Gobierno de la Región orienta y desarrolla dentro del contexto de la unidad nacional, y de la necesaria solidaridad, nuestro propio proyecto.

Desde la perspectiva económica, la Región de Murcia es uno de los ejemplos más concretos de la importancia y de la realidad y la trascendencia que la agricultura tiene en el desarrollo económico y social, porque la concepción de agrícola no tiene en la Región la acepción de agricultura-subvención; nuestra agricultura es, más que nada, una actividad cuasi industrial y su evolución permanente así lo confirma. El empuje de los empresarios en hacer llegar estos productos en fresco a cualquier punto de la geografía europea, constituye otro ejemplo de eficiencia y trabajo, de compromiso y capacidad y no de dependencia de la subvención.

La Región de Murcia, con una gran tradición agrícola, se conforma con una *región industrial* en los procesos de producción agrícola, en la transformación conservera o de zumos, en su capacidad de fabricación de maquinaria industrial, fitosanitaria, agrícola, conservera, de extintores, calderería, material de transporte, eléctrico, etc., aunque hemos de tener presenta que *la industria aportaba el total del Valor Añadido Bruto de la Región en 1975, el 31,24% y la media nacional era del 31,82%, porcentaje que debemos recuperar en los próximos años para responder a las necesidades y capacidad de desarrollo económico y social que*

demanda esta Región.

La industria regional ha padecido en estos veinte últimos años un importante proceso de reconversión, fundamentalmente en la gran industria y en la conservera, aunque en estos dos años se está produciendo un proceso de recuperación importante; en cualquier caso, *la industria regional representa hoy el 20,04% del VAB regional,* pero cuenta con una enorme capacidad de recuperación si somos capaces de implementar las políticas industriales que hagan posible el desarrollo de las empresas existentes, una mayor innovación y cooperación, porque nuestra pertenencia al Arco Mediterráneo ayudará notablemente en este proceso de recuperación, cuyos efectos tienen una gran incidencia en el desarrollo del sector servicios, transporte, comercio y, singularmente, los servicios a las empresas.

El sector servicios, por otra parte, cuenta en la Región con el mayor porcentaje de aportación al VAB, con la mayor capacidad e incluso rapidez en la creación de empleo, y singularmente en la Región coexisten dos aspectos fundamentales en el sector, el comercio y el turismo, en los que la Región tiene una amplia capacidad de crecer. El estudio realizado por CROEM, el compromiso empresarial y de la Administración y consecuentemente la puesta en marcha de las conclusiones del mismo, como se ha indicado, mostrarán ese otro aspecto de la capacidad de crecimiento y empleo de la Región, así como la influencia que estos sectores tienen sobre el crecimiento del sector de la construcción, uno de los más dinámicos en la Región.

Por todo ello, creo firmemente que la Región de Murcia está consolidando el camino por el que hemos de pasar muy prontamente, el de la plena recuperación económica, del reconocimiento de un potencial y de una enorme capacidad productiva, de *una Región cuyas empresas, empresarios y trabajadores, conforman un entramado de una fuerza y capacidad tal, que prontamente veremos sus resultados en la generación de nuevos empleos.* Y como dice el poeta, y está escrito en el libro del destino -que es libre la nación que quiere serlo... A fundar otra España y otra patria- más grande, más feliz, que la primera...- Jorge Campos.

La Opinión. 11 de junio de 1996

Sector industrial, prioridad para el desarrollo regional

Más allá -dicen Ramón Tamames y Santos M. Ruesga en el prólogo del libro «Política Industrial en España, un análisis sectorial de Javier de Quinto»- de ejercicios ideológicos poco útiles para una política de desarrollo económico a medio y largo plazo, se constata la urgencia en la definición de una política industrial que haga frente a los dos retos básicos a los que se enfrenta la expansión y consolidación de un tejido industrial español en el marco de la dinámica competitiva en la que se desenvuelve la economía europea e internacional: competencia en términos de costes (laborales, fundamentalmente) y/o innovación tecnológica y freno al deterioro ambiental; y añaden que no es preciso volver a viejos postulados clásicos para entender el singular papel que la actividad industrial tiene en los modernos esquemas de desarrollo económico. Su rol como generador de valor añadido está fuera de toda discusión.

La Región de Murcia se ha caracterizado por tener un nivel de desarrollo económico bastante inferior en relación a la media española y más aún en lo referente a la Unión Europea. Los principales indicadores de riqueza así lo vienen reflejando. La variable más utilizada para medir el nivel de la actividad productiva, el producto interior bruto al coste de los factores (o también valor añadido bruto) generado por cada habitante de la Región de Murcia es tan sólo el 80,14% del nacional, lo que supone una notable brecha que será muy difícil de reducir. Otro indicador, la renta regional bruta por habitante, muestra más claramente esta situación de atraso económico, ya que supone el 77'37% de la media española.

Estas diferencias serán difíciles de eliminar si tenemos en cuenta que son el reflejo de una menor productividad aparente del empleo -cada ocupado en Murcia genera una renta de 4’8 millones de pesetas, el 83’ 1 % de la media española-. Al igual que el sector servicios, el sector industrial de la Región es inferior a la media nacional en su aportación al VAB y además se encuentra muy poco diversificado y con producciones fundamentalmente de demanda débil y media. Es lógico pensar que hará falta un revulsivo externo para poder hacer que una sociedad menos eficiente en términos económicos crezca a mayor velocidad que su entorno. También es lógico pensar que este empuje desde fuera del sistema productivo ha de ser promovido por las autoridades competentes en materia económica, no a través de la intervención directa, pero sí ejerciendo su influencia en los distintos ámbitos posibles, impulsando una política industrial activa en la presencia y desarrollo de sectores de alta tecnología.

Las diferencias regionales en la generación de rentas son parcialmente paliadas con el efecto redistributivo del sector público, por lo que la renta familiar bruta disponible por cada habitante en Murcia sube hasta el 84'7% de un habitante medio español. Pero este efecto es ntuy pequeño, mejorando apenas en 4 puntos porcentuales, por lo que en un futuro próximo esta variable estará afectada, según sean los resultados de la nueva financiación autonómica, por lo que la Región de Murcia debe aspirar a producir, por sus propios medios, al menos lo que le correspondería según los haremos medios de la economía española.

Consecuencia y causa, al mismo tiempo, del menor nivel de renta es la menor tasa de ahorro de la sociedad murciana. El ahorro bruto de cada murciano apenas alcanza las 250.000 pesetas (un 65,54% de la media española, que es de 382.0 pesetas), por lo que su inversión bruta (incluida la depreciación) no podrá ser muy superior a esta cantidad y en la medida en que la supere habrá que recurrir al endeudamiento externo. No en vano, la relación entre créditos y depósitos bancarios es mayor en Murcia que en España, siendo el nivel de saneamiento financiero bastante menor. En el reciente trabajo «Estrategias para el desarrollo de la Región de Murcia», realizado por los profesores Calvo Flores y Buendía Azorín por encargo del Consejo Económico y Social, se pueden analizar en profundidad las oportunidades y debilidades de la economía regional, así como los cambios que precisa su estructura productiva.

Este menor desarrollo económico y falta de fuerza del sector industrial y en los servicios están propiciando en la Región una tasa de paro demasiado elevada y es, sin duda alguna, uno de los principales problemas a los que se enfrenta la sociedad murciana. En el segundo trimestre de 1996, un 24,24% de la población activa de Murcia se encuentra en situación de desempleo, frente al 22,27% nacional. Esto significa que una de cada cuatro personas que desean trabajo no pueden hacerlo porque no encuentran un empleo, lo cual es verdaderamente preocupante e indica uno de los caminos a seguir en la política económica, que ha de ir orientada más a proporcionar trabajo a estas personas, teniendo además en cuenta que en el 2006 la población en la Región mayor de 16 años será de 911.000 personas y la población activa en torno a 9.500.000. Esta realidad nos lleva a que entre nuevos empresarios, autónomos y trabajadores, la Región habrá de crear 12.0 puestos netos de trabajo al año para reducir el paro a una tasa aproximada del 10%.

Todo ello trae consigo el hecho de que Murcia no tiene, en el ámbito económico, toda la presencia y representatividad que debiera tener a nivel nacional. La participación de la población en el total nacional supera el 2,7%, pero la participación de PIB es tan sólo del 2,19%, las exportaciones el 2,34% y los gastos en I+D el 1.60%, lo que a su vez nos ha de hacer reflexionar sobre los condicionantes de esta situación y, tras el conocimiento de los mismos, las alternativas posibles para poner fin a esta permanente situación de atraso relativo. Estos condicionantes son sobradamente conocidos y entre ellos se encuentra el escaso nivel de dotación infraestructural, el nivel educativo de la población, el

esfuerzo en I+D, la propia estructura productiva, etc., y su transformación no será posible sin una apuesta clara y decidida por el sector industrial y por su desarrollo.

En definitiva, el esfuerzo a implantar para alcanzar la media nacional es de tal envergadura que precisa del compromiso y de la participación de todos, empresarios, trabajadores, sindicatos y de la propia sociedad, porque sólo desarrollando un sector industrial fuerte y diversificado, donde la innovación, junto a las producciones de demanda alta, pueden apoyar decisivamente el crecimiento económico y social de nuestra Región.

La Verdad. 20 de septiembre de 1996

El impulso al sector de los servicios'

La economía regional ha tenido y tiene su mayor potencial de generación de empleo en el sector de los servicios; ésta es una realidad que ha sido constatada a lo largo de los últimos veinte años, en los que la creación de empleo neto en la Región ha correspondido casi exclusivamente al sector de los servicios, el comercio, los transportes, el turismo y los servicios a las empresas, que ha pasado de los 116.500 ocupados en 1977 a 192.200 en 1996. se han creado 75.700 empleos, frente al resto de los sectores en el que sólo la construcción ha creado 1.600 empleos netos, al pasar de 27.000 en 1997 a 28.600 en 1996; el sector agrícola ha reducido el empleo pasando de 79.200 a 35.800 y aún no parece finalizado el proceso de adecuación, y el sector industrial, debido a la crisis, a la debilidad y su cuasi monopolización productiva, ha pasado de 70.700 a 58.800 empleos.

Esta evolución del empleo en la Región ratifica la transcendencia e importancia del sector servicios, cuya capacidad de crecimiento está aún lejos de alcanzar a la media nacional y mucho más de su potencialidad regional, tanto el comercio, como los transportes y singularmente el turismo, que cuentan en su haber con un amplísimo potencial de desarrollo y consecuentemente de creación de empleo, tanto porque su crecimiento ha sido inferior a la media nacional como por su situación estratégica en el Arco Mediterráneo, así como su centralidad en el Sureste, junto a las posibilidades de conformarse en la Región un sector industrial fuerte, al que la Región parece querer evolucionar en su apuesta por el desarrollo tecnológico y la innovación y que supondría una alta demanda en la prestación de servicios a las empresas en sus distintas ramas.

En la estructura productiva y ocupacional de la Región, según los datos publicados por la Fundación FIES, se puede apreciar que el sector agrícola, debido a su alta tecnificación y experiencia del sector, supone el 8,60% del Valor Añadido Bruto regional, VAB, frente al 4,73% de la media nacional, manteniendo además una especialización que alcanza el 181.82% de la media nacional, en el em-

Para el articulista, el impulso al sector de los servicios (comercio, turismo y transportes) es fundamental para la Región a tenor de los datos comparativos con otros sectores en relación a crecimiento y empleo. Angel Martínez opina que los presupuestos recientemente presentados por el Gobierno regional recogen esta necesidad y el sector se verá asimismo reforzado por la perspectiva de las nuevas infraestructuras.

pleo, la Región representa el 14,85% y a nivel nacional el 9,19% con un grado de especialización del 161.81%.

El sector de la construcción representa el 9.96% del VAB regional frente al

8,11% de la media nacional y un nivel de especialización del 122,86%. En el empleo representa el 9,69% frente al 9,42% de la media española y el nivel de especialización el 102,88%. Estos dos sectores, por tanto, superan la media nacional tanto en la especialización productiva como en el empleo y representan una mayor eficiencia que el nivel medio nacional.

El sector industrial supone el 20,40% del VAB regional frente al 22,15% de la media nacional; este sector coincidía porcentualmente con la media nacional en 1975, pero las continuas crisis de la gran industria de Cartagena y de la agro-alimentaria y auxiliar en Murcia, le han llevado a esta situación, que en cualquier caso deberá remontarse hasta alcanzar tasas en torno al 27% del VAB regional, para generar nuevos empleos en el propio sector y en el de servicios a las empresas. El grado de especialización actual es inferior a la media nacional y se sitúa en el 92,10%; en cuanto al empleo la Región representa el 19,36% y a nivel nacional el 20,65%, siendo su grado de especialización del 93,79%.

El sector de los servicios representa en la Región el 61,04% del VAB regional frente a la media nacional del 65,01 %, prácticamente cuatro puntos por debajo, la mayor distancia en los últimos veinte años, dado su menor crecimiento, su grado de especialización supone el 93,89% de la media española, y en el empleo en la región representa el 56,08% y la media nacional el 60,75%, con un grado de especialización del 92,32%.

Estos dos sectores, los servicios y la industria, se encuentran alejados de la media nacional tanto en su aportación al VAB como en el empleo, y esto es altamente preocupante, pero es evidente que el amplio campo de desarrollo que presentan tanto en el sector turístico como comercial, los transportes (la Región es la cuarta provincia en vehículos de transporte) y en los propios servicios a las empresas, permiten un cambio de tendencia importante; para ello los recursos destinados a la mejora de la estructura comercial y turística, la incentivación a la especialización en el sector comercial e industrial, al sector del ocio y a las infraestructuras son de fundamental transcendencia.

Los presupuestos anticipados por el Gobierno regional, que recogen casi prácticamente los acuerdos del Plan de Reactivación Económica, como el del empleo, suponen un paso adelante en este compromiso, aunque es evidente que éstos precisan de la necesidad de incrementar los recursos destinados a determinadas partidas corno las referidas al apoyo al comercio interior y a la artesanía, al sector turístico y al desarrollo del Plan Industrial, actualmente en elaboración, junto al comercio exterior y la internacionalización de la empresa murciana, como elementos básicos para el crecimiento económico y social de la Región, como se recoge en el trabajo *Estrategias para el desarrollo de la Región de Murcia,* realizado por encargo del CES y bajo la dirección de los profesores Buendía y Calvo.

Por otra parte es evidente que en todo presupuesto, las demandas de recursos superan las disponibilidades y ello tienta a las Administraciones hacia nuevos impuestos o su incremento; por ello, el haber respondido en parte a las demandas empresariales, con la rebaja del IAE, del 35% al 30% del recargo provincial, supone un gesto de apoyo

al sector empresarial y podría entenderse como la ratificación del compromiso de contribuir a una mayor generación de empleo.

Dado que los hechos ratifican que en nada o en muy poco, salvo situaciones especiales, el empleo se crea con subvenciones directas a la contratación, las partidas destinadas a este fin en los presupuestos regionales deberían, a excepción de los recursos destinados a aquellos colectivos de difícil incorporación al mercado del trabajo, destinarse a acelerar el desarrollo y especialización de las pequeñas empresas comerciales y artesanas de la Región, que se encuentran necesitadas de un notable empujón y que indudablemente responderán con la creación y el aseguramiento del empleo, dado su alto número e implantación en el tejido económico de la Región.

Especialmente ahora que se despejan incógnitas en infraestructuras fundamentales para la Región, como son la construcción de las autovías de Murcia-Al- bacete y Cartagena-Alicante, que debería llegar hasta Vera desde el propio Alicante por la costa, recuperando el trazado por todo el Corredor Mediterráneo, el de la N-332 que es su base, infraestructuras que supondrán un importantísimo paso, junto a la autovía con San Javier y la realización de las conexiones con el Noroeste, Águilas y Mazarrón, para el relanzamiento de la economía y el desarrollo de todo este territorio, y singularmente del puerto de Cartagena y de su conexión con el interior y el propio Corredor Mediterráneo, ayudando más rápidamente a un desarrollo turístico más importante y de mayor nivel, a la vez que el incremento de la actividad comercial y a la implantación de nuevas industrias y nuevos servicios.

La Opinión. 4 de octubre de 1996

Hay que conseguirlo

Si la preocupación era latente y se estaban tomando medidas para mejorar la actividad económica (Plan de Reactivación. Plan Especial de Cartagena. Pacto por el Empleo, entre otros), los datos de la Encuesta de Población Activa (EPA) correspondientes al tercer trimestre han supuesto un auténtico jarro de agua fría. Por una parte, el descenso de la población activa -en un trimestre en el que, además, se tiende a crecer como consecuencia de la incorporación al mundo laboral de aquellos que han finalizado su formación- podría entenderse como el abandono momentáneo del mercado de trabajo por aquellas personas que, en edad de trabajar, no manifiestan esta voluntad.

La comparación del total de ocupados en la Región en el cuarto trimestre de 1995 con los que refleja la Encuesta del tercer trimestre de 1996 constata la reducción de los puestos de trabajo y el incremento de parados, quebrando la racha de mejoría paulatina que se observaba en los primeros trimestres de 1996, situándose los parados en 99.900. lo que representa una tasa de paro del 24,2% y una tasa de actividad del 48,4%. reafirmándose lamentablemente la incapacidad de la actual estructura productiva para generar empleo estable.

La constatación de esta realidad nos obliga a reflexionar, porque su evolución viene a ratificar que los problemas a los que se enfrenta la economía murciana no son coyunturales, sino estructurales, que su solución no es posible con medidas parciales y que hemos de bucear en el origen y la razón de esta falta de fuerza para crear empleo, para dar respuesta a los casi cien mil parados actuales y a las cerca de cien mil personas que se incorporarán en los próximos diez años al mercado de trabajo. Para ello, debemos crear más de mil empleos netos al mes hasta el año 2006 y ello no será posible si no contamos con un sector industrial moderno, diversificado e innovador.

Refiriéndose al incumplimiento de la Ley Petty-Clark para la economía española, el profesor Velarde afirmaba que nunca creyó en la sustantividad del sector de los servicios e indicaba que éstos forman la cola del cometa de la industrialización acompañándole en su orto, cénit y ocaso; y en el Libro Blanco de la Industria se afirma que "... crecimiento económico, competitividad y creación de puestos de trabajo de larga duración no podrán alcanzarse con plenitud sin situar los criterios industriales entre las variables estratégicas de la política económica".

La participación de la industria en la estructura productiva de la Región ha venido evolucionando a lo largo de los últimos veinte años, de manera decreciente al

pasar de una aportación del 31,24% en 1975 al 20.40% en 1995. aunque es necesario indicar que en este año se ha producido una mejora en el porcentaje frente a 1994. La pérdida de grandes industrias, las dificultades del sector conservero y la paulatina caída del metalmecánica han llevado a que la Región se encuentre hoy en una posición débil del sector industrial, por lo que es absolutamente urgente la puesta en marcha de medidas especiales en ambos sectores.

Esta debilidad, motivada en gran proporción por problemas exógenos, tiene también una importantísima parte endógena: la falta de un compromiso claro en el apoyo al desarrollo tecnológico y a la innovación, el retraso en la construcción del Centro Tecnológico de la Conserva, hoy ya una realidad, o la falta de un Centro Tecnológico Metalúrgico (en Valencia funciona con excelentes resultados desde 1982), lleva a los empresarios de la Región a buscar a través de los centros de otras comunidades la certificación y homologación de sus productos y equipos, esperando a veces durante meses a que les hagan un hueco, con los consiguientes costes en desplazamientos y tiempo: en definitiva, con una pérdida de oportunidades y de apoyo a su modernización.

Aunque aún existen problemas que, como el agua y las infraestructuras de comunicaciones, han tenido y tienen una decisiva importancia, pero de los que ya aparecen despejadas algunas de sus incógnitas, es hora ya de definir la realización o no, en función del tipo de Región por el que se apuesta, del Parque Tecnológico Regional como coordinador de los procesos de investigación en colaboración con la Universidad y de apoyar decididamente la innovación y los proyectos que constituyan un auténtico revulsivo de la industria regional, motor indiscutible del desarrollo del sector servicios, junto a un turismo congresual, cultural y de ocio de calidad.

Sin una industria diversificada y especializada es difícil competir en un mercado cada vez más globalizado. Por ello es urgente e imprescindible concentrar todos los recursos que mediante subvenciones directas o políticas generalis- tas se destinan actualmente a la teórica creación de empleo para impulsar de manera inmediata la industria conservera conjuntamente con los sectores productivos, concretando nuevas actuaciones tendentes a su concentración y especiali- zación. a la mejora de su estructura financiera y a una mayor presencia en el exterior: ejemplo claro es la apuesta por la campaña acordada entre el Gobierno y la Agrupación de Conserveros para promocional' en el exterior una marca única.

Es evidente, por tanto, que algunas de estas medidas ya se han iniciado; pero están necesitadas de una mayor profundización y acortamiento en los tiempos, acciones que deben igualmente implementarse al resto de las actividades del sector industrial. Para evaluar el retraso económico de la Región baste decir que actualmente sólo supera en renta bruta por habitante a Extremadura (1.152.496 pesetas) y Andalucía (1.229.563); Murcia se sitúa en 1.382.750 pesetas, cuando la media española es de 1.709.779 y Baleares 2.646.302.

El sector metalmecánica, segundo sector económico de la industria regional si no se considera la energía, supone a nivel nacional el 57.46% de todas las

exportaciones industriales y la Región de Murcia sólo el 7,85%, prácticamente cincuenta puntos menos. Su aportación al VAB industrial en España representa el 33,76% y a nivel regional el 18,78%, en el empleo en la industria, la media nacional es del 30,19% y en la Región el 16,54%, por lo que consecuentemente su aportación al total nacional en el VAB sólo representa el 1%, en el empleo el 1,59% y en las exportaciones el 0,23%. Datos todos ellos que demuestran que sus debilidades y amenazas son mucho más graves de lo que podría pensarse en primera vista y cuya solución requiere el compromiso decidido de todos, empresarios, trabajadores, sindicatos, organizaciones empresariales y Gobierno.

En este sentido, la importancia del acuerdo suscrito entre Gobierno, sindicatos y CROEM para llevar a cabo un estudio de la industria regional que permita la puesta en marcha de un Plan Industrial, tantas veces demandado, es un paso muy importante. Pero, dada la débil evolución del sector industrial y la pérdida de empleo, se hace imprescindible acelerar la puesta en marcha de actuaciones concretas, las guías por donde caminar, mejorar el camino para posibilitar una menos difícil travesía en la necesaria revolución que esta Región necesita en procesos y actuaciones con el apoyo de todas las partes implicadas, porque el problema y las consecuencias lo son para toda la sociedad murciana.

La Opinión. 11 de noviembre de ¡996

Hacia dónde podríamos ir[10]

La evolución económica de la Región de Murcia durante este segundo semestre confirma que se mantiene una tendencia de crecimiento, incluso mayor que la media nacional. Pero no se consigue mejorar los niveles de renta y empleo, aunque estamos plenamente convencidos de que esta situación es susceptible de cambio y que se ha iniciado el camino para su consecución. Parece acertado, por tanto, que los agentes sociales y económicos, junto al Gobierno, llevaran a cabo un Plan Industrial de la Región.

Entre los motivos estructurales que condicionan un mayor desarrollo, aparecen con fuerza las comunicaciones, que, aun siendo evidente que han mejorado extraordinariamente, mantienen importantes cuellos de botella, el agua y la debilidad del sector industrial, cuya realidad e incidencia van más allá de sí mismo, fundamentalmente en servicios financieros, de apoyo a las empresas, informática, asesoría, transporte, etc.

En el sector industrial, salvo la leve mejoría de 1995, continuada en 1996 en algunos subsectores, presenta un electrocardiograma plano con pérdida paulatina de empleos y con disminución creciente del tamaño de las empresas. Los datos que de año en año viene presentando la Encuesta de Población Activa muestran una continua caída del empleo industrial en el total de 17,2% en los últimos seis años. En 1990, los empleados del sector industrial eran 70.500 y el tercer trimestre de 1996 se han situado en 58.400. pasando de representar el 21.5% del total del empleo regional al 18,5%.

La pregunta es: ¿Hacia dónde podríamos ir? Partiendo evidentemente del conocimiento de nuestro pasado, pero sin dejarnos condicionar por él, conscientes de la realidad actual y, por lo tanto, también de sus alternativas. Debemos tratar de explorar el futuro y responder a la pregunta, partiendo de que nuestros empresarios han sido capaces y lo continúan siendo, a pesar de todas las dificultades, de vender en cualquier mercado.

Para mejorar el entorno empresarial y su capacidad de competitividad podrían considerarse cuatro apartados fundamentales:

---

[10] El dirigente de la Confederación Regional de Organizaciones Empresariales, así como presidente del Consejo de Cámaras de Comercio, reclama en este artículo la reducción de la burocracia, centralizando más servicios en el Instituto de Fomento, así como unificando dos direcciones generales de la Comunidad Autónoma, la de Industria Agroalimentaria y la de Industria.

Iº) *Medidas de carácter general*, como la reducción para las empresas de la fiscalidad. La reducción del 35% al 30% sobre los beneficios en las empresas que facturen menos de 250 millones, junto a la congelación de la tributación por módulos, son un primer paso, pero insuficiente, debiéndose ampliar, junto a la eliminación de las rigideces laborales, la reducción de los costes sociales y de la excesiva burocracia.

2º) *Infraestructuras externas e internas* en comunicaciones (autovías, ferrocarril en velocidad alta, portuarias y aeroportuarias), telecomunicaciones, equipamientos empresariales, liberalización del suelo urbano e industrial, zonas de apoyo logístico, equipamientos congresuales y de exposiciones, centros tecnológicos y el Parque Tecnológico Regional.

3º) *Formación:* adecuando ésta al modelo económico por el que apueste, formación singularizada de emprendedores, de futuros empresarios, insistiendo en lo que es una realidad constatada: sin empresarios no hay empresas, y consecuentemente es imposible el desarrollo económico y social; el impulso de la Formación Profesional técnica, porque no es posible seguir formando administrativos en un momento en que hay saturación y faltan profesionales para la mayoría de las actividades técnicas e incrementar, desde la misma consideración, la formación continua.

4º) *Apoyo a la creación de empresas y su modernización.* Al ser las empresas regionales mayoritariamente pequeñas y medianas, es evidente que los recursos económicos han de estar destinados a su implantación y modernización tanto financiera como técnicamente, apostando con medios y recursos suficientes por su capitalización, especialización. concentración, diversificación de actividades o sectores, cooperación interempresarial, calidad, innovación y desarrollo tecnológico, subcontratación, redes comerciales, de consorcios, apertura de nuevos mercados y una creciente internacionalización.

Todo ello, dentro del compromiso de reducir burocracia, trámites y papeleos, centralizando todos los recursos al servicio del desarrollo empresarial en el Instituto de Fomento como agencia de desarrollo, así como unificando las direcciones generales de Industria Agroalimentaria e Industria en una sola que asuma todas las competencias e Industria. La puesta en marcha de estas acciones requerirá de instrumentos, en unos casos ya existentes y en otros que deberían imple- mentarse, como el financiero y de capital-riesgo, capaces de impulsar las actuaciones precisas en tiempo y recursos suficientes para que tengan efectividad y permitan al mismo tiempo la implantación de proyectos de media y alta tecnología que actúen como tractor de otras empresas.

La Opinión. 24 de diciembre de 1996

Ante la globalización

Los competidores de nuestras empresas ya no son los de la Región e incluso los del país. Los proveedores de materias primas pueden estar en lugares mucho más alejados de lo que lo estaban los tradicionales y con costes distintos. Los salarios de otras regiones de España o de otros países son y pueden ser distintos, así como lo es

la productividad. Es ésta una nueva realidad en la que los mercados ya no son regionales ni tan siquiera nacionales.

Es evidente que se están produciendo cambios importantes en las empresas, y es necesaria una mayor implicación de las Administraciones Públicas, pero esta reacción no puede ni debe ser improvisada. Se requiere un estudio serio y profundo de los sectores, de sus características estructurales tanto desde el punto de vista global como de las empresas que lo componen, para establecer los cauces que lleven a solucionar este problema estratégico y sitúen a estas empresas en un nivel de competitividad sostenible en una consideración internacional.

Desde esta perspectiva parte el estudio del Plan Industrial de la Región, que nace de las actuales características del tejido productivo industrial regional y de sus principales indicadores macroeconómicos, que son de todos conocidos, al igual que lo es el hecho de que la industria regional padece en estos momentos serios problemas que impiden a un importante número de empresas estar en una línea de competitividad aceptable: la prueba más palpable de ello la constituye el peso del sector industrial en la Región, en clara disminución, y sobre todo la baja productividad general del sector, que no ha hecho más que mantener su retraso endémico con respecto a la media nacional y al resto de los sectores.

El estudio se enmarca en la necesidad no sólo de establecer el marco de referencia capaz de conocer la realidad empresarial del sector industrial de la Región de Murcia, sino también de establecer las estrategias y actuaciones claras, concisas y realizables que deben adoptar las diferentes instituciones implicadas para posibilitar un modelo industrial moderno, competitivo y capaz de afrontar los retos del presente y del futuro.

En el mismo se plantean dos bloques diferenciados: el primero dará a conocer la situación general en la que se encuentran la industria regional y las empresas que pertenecen al sector industrial, así como su futuro. El segundo estará formado por las aportaciones más importantes del trabajo, es decir, las estrategias y acciones que deben emprender las diferentes instituciones implicadas.

Respecto al análisis de la situación, se dividirá a su vez en varios apartados. Por una parte, contemplará la situación de una serie de factores que pertenecen al ámbito externo de la empresa y que se agruparán en dos: factores generales -que afectan a todas las empresas- y específicos, que afectan a las empresas en la medida que pertenecen a un determinado sector y al peso y posibilidades, entre otros sectores como el calzado, la conserva y el metalmecánico, dada su singular trascendencia en la economía y en el empleo.

Sin embargo, debido a su importancia, se analizarán de manera separada una serie de aspectos del estudio: la tecnología de la información, la innovación tecnológica y el sistema productivo. Por otra parte, se contemplará la situación de otros factores que pertenecen al ámbito interno (situación financiera, recursos humanos, estructura organizativa, reputación, capacidades, etc.).

Para la realización del estudio se han llevado a cabo una serie de entrevistas y encuestas personales a las empresas del sector industrial de la Región, que permitirán

profundizar en el conocimineto de su situación actual, sus previsiones futuras sobre el sector y las medidas que deberían tomar las instituciones interesadas. También se considerarán las aportaciones de otras fuentes adicionales de información, que asimismo nos revelarán el estado actual y esperado de otra parte del conjunto de factores antes mencionados, y ello considerando la peculiaridad de las empresas y su capacidad de desarrollo.

Obtenida toda la información necesaria, se lleva a cabo la realización de la segunda parte del trabajo, es decir, el planteamiento de estrategias y actuaciones, claras, concisas y realizables, que deben adoptar las instituciones interesadas. Para ello se dispondrá además de las opiniones del grupo de expertos, así como de sindicatos, asociaciones e instituciones, de tal modo que las estrategias y acciones sean, como se ha dicho, realizables, al estar las propias empresas e instituciones implicadas en las soluciones planteadas.

La realidad regional precisa un fuerte impulso inversor que posibilite una mayor tecnología e innovación y desarrolle unas mejores infraestructuras, que contribuya a una mayor concentración y especialización empresarial para ganar en competitividad de precio y productos, y también a mejorar e incrementar la calidad de producción industrial de la Región; una transformación de la estructura productiva regional en busca de una mayor especialización y de producciones de mayor valor añadido.

Se precisa, en definitiva, de un profundo apoyo al desarrollo de todas las partes implicadas, que aproveche el buen momento económico que se ha iniciado y los cambios que se están produciendo; en realidad, una revolución silenciosa que nos ha de llevar, si todos estamos comprometidos en ello, a conseguir situarnos en los próximos años por encima de la media nacional.

La Verdad. 31 de mayo de 1997

La hora de Murcia

Una de las afirmaciones más comúnmente aceptadas entre los economistas es que el estudio de la economía sólo se ajusta a la realidad cuando se basa en el pasado y que sólo es posible intentar descubrir las causas que motivaron la evolución económica pretérita; las estimaciones y prospectivas de futuro serían, por tanto, únicamente eso, puesto que la multiplicidad de factores que intervienen en los procesos económicos hace imposible, en la práctica, tener la seguridad de que aquello que puede preverse será una realidad incuestionable.

Prescindiendo por tanto de la futurología económica, cabe no obstante afirmar que algo está cambiando en las perspectivas de futuro de la Región de Murcia. Para ello, basta con volver la vista hacia atrás, observar las oportunidades perdidas y analizar los éxitos alcanzados.

No es casual que, tan pronto se empiezan a despejar algunas de las incógnitas más persistentes, como era el caso de los plazos de ejecución de infraestructuras de transportes y comunicaciones, nuestro territorio se muestre más atractivo para las inversiones empresariales. Sólo con el anuncio de la finalización de la autovía con

Madrid, y de la construcción de la autovía Alicante-Cartagena, en los mapas que determinan las ventajas añadidas de unos territorios en relación a otros, Murcia empieza a tener el peso que potencial mente le corresponde.

Es destacable que en un corto plazo se hayan anunciado inversiones cercanas a los cien mil millones de pesetas, la implantación de la tercera fase de General Electric, la ampliación de las instalaciones de Repsol Butano en Cartagena, las inversiones de Ecocarburantes y de Fertiberia. Estas empresas, por citar los ejemplos que más han acaparado la actualidad de los últimos días, han sabido valorar esas oportunidades de futuro, han creído en la Región de Murcia como inversión rentable y han apostado por esa potencialidad.

La accesibilidad territorial juega un papel decisivo en las decisiones inversoras, la comunicación por autovía a lo largo del Corredor Mediterráneo e inminentemente con Albacete, han sido fundamentales junto a la capacidad de servicio del puerto de Cartagena, que es uno de los más importantes de la fachada mediterránea, pero, además, probablemente el que alberga mayores posibilidades de expansión a corto y medio plazo.

Murcia es, por tanto, una Región que se encuentra en plena fase de expansión. Su papel en el Arco Mediterráneo ha sido muy importante, pese a todas las limitaciones que ha tenido que soportar desde el punto de vista del retraso de las autovías y de su vertebración territorial. Pero el puesto que ha de ocupar en el futuro inmediato todavía es más significativo.

Dos son los sectores estratégicos de mayor capacidad de crecimiento, y que además tienen el mayor protagonismo, basado precisamente en esa capacidad, para dar respuesta a los 475.000 personas que integrarán la población activa de la Región en el año 2006. Por un lado, el sector industrial, del que se está elaborando un plan tendente a la diversificación, a la atracción de actividades que aporten tecnología y valor añadido, a la consolidación de las ya existentes y al impulso de los subsectores más emblemáticos desde los parámetros de investigación, desarrollo aplicado y calidad en las producciones.

El otro sector es, por excelencia, el turismo. Es aquí donde probablemente se podrán observar los resultados a más corto plazo. Es tanto el potencial que alberga la Región de Murcia en esta actividad, y han sido tantas las oportunidades perdidas en el pasado, que hoy en día conforman claras ventajas de cara a la puesta en marcha de complejos equipamientos, servicios, proyectos turísticos, hoteleros, así como instalaciones orientadas a las nuevas demandas turísticas, de ocio y tiempo libre.

Nuevamente, las infraestructuras juegan en este sector una importante misión. Por este motivo es fundamental que Murcia cuente con un tren de velocidad alta con Albacete, que enlace con el que unirá esta ciudad y Madrid. Acercar la Región de Murcia a dos horas veinte minutos de la capital de España es abrir la puerta de la desestacionalización de la demanda turística y de los servicios; Murcia puede ofrecer un servicio inmejorable desde el punto de vista congresístico, basado en unas magníficas instalaciones y en una oferta hotelera y gastronómica altamente interesante, e igualmente recuperar el puerto de Cartagena como puerto del centro de España.

Junto a todo lo expuesto hay otro dato incuestionable. La Región de Murcia es la que alberga mayores posibilidades de adaptación a las actividades económicas que precisen de cualificación específica de sus recursos humanos dentro del territorio peninsular. Sólo Baleares y Canarias han experimentado un crecimiento de población superior al de Murcia, según los datos del último padrón de habitantes, referenciados en relación al censo de 1991. En ese quinquenio, Murcia creció un 4'95%, dato a tener encuenta en la implantación de proyectos empresariales.

Por todo ello es posible afirmar que es la hora de Murcia, el momento óptimo para dar un salto decisivo que nos introduzca en el nuevo siglo con un ritmo firme de crecimiento económico y de creación de empleo. Estoy convencido de que si sabemos aprovechar estas oportunidades competitivas, con la misma visión y confianza en el futuro de quienes ya están apostando por esta Región, podremos situarnos a la cabeza de las regiones españolas que más aportan en términos de PIB y de bienestar social al conjunto del territorio nacional.

La Verdad. 3 de agosto de 1997

La industria en la Región

En la Región de Murcia, el sector industrial ha padecido desde la década de los ochenta un paulatino pero constante deterioro, que ha continuado a lo largo de los noventa y ha sido mayor que a nivel nacional y que el entorno territorial de Alicante y Valencia, que han evolucionado mucho más positivamente.

Uno de los factores de mayor incidencia en la transformación industrial es la inversión dedicada a la investigación y al desarrollo tecnológico y a la innovación; en este sentido baste comparar los datos publicados por la revista *Cuadernos CDTI* de septiembre de 1995 con la misma publicación en diciembre de 1996, donde se puede apreciar que si en 1992 los gastos en I+D con respecto al VAB (Valor Añadido Bruto) eran en la Región del 0,67% frente a la media nacional del 1%, en 1993 éstos se habrán reducido al 0,60%, mientras que la media nacional se situaba en el 0,99%. Nuevamente, la Región retrocedía en mayor grado que la media nacional.

Aunque es evidente que el gasto en I+D no puede reflejar correctamente la capacidad tecnológica y de innovación de regiones que dependen esencialmente de conocimientos tecnológicos transferidos desde el exterior, sí que proporciona una indicación relativa del esfuerzo realizado para una mayor endogeneización del proceso innovador (o sea, para la creación de polos competitivos de innovación) y esta debilidad regional es uno de los factores que explican su escasa accesibilidad o receptividad respecto a los procesos de innovación que establece la competitividad interregional en Europa.

En el estudio realizado por Cadmos, S.A. Euroconsultants, para las 142 regiones europeas con ayuda de veintinueve indicadores (de desarrollo económico y especialización, de economías de aglomeración, de mercado del trabajo, de innovación de infraestructura de 1+D y de orientación internacional y cohesión) se han establecido dos componentes agregados de estos indicadores:

Accesibilidad: Representa los potenciales y limitaciones de las posibilidades

de acceso a una idea de innovación o a una inversión innovadora, en la que la Región de Murcia se sitúa en el puesto 130 de un total de 142.

En el Libro Blanco de Industria, publicado por el Ministerio de Industria y Energía, se recogen, entre otras afirmaciones, una que entendemos como clave en la nueva etapa de crecimiento: que... *crecimiento económico, competitividad y creación de puestos de trabajo a larga duración no podrán alcanzarse con plenitud sin situar los criterios industriales entre las variables estratégicas de la política económica...*

Dicho esto es necesario reconocer que, desde mediados de 1996, se está produciendo en la Región un importante incremento de las inversiones empresariales en la modernización de su aparato productivo, además del incremento de las inversiones exteriores, así como de un importante número de proyectos industriales que se van a implantar en Cartagena y su área, que, junto a obras como la gasificación regional, entre otras, superan los 250.000 millones de pesetas.

Por otra parte, las encuestas que recogen las opiniones empresariales relie- jan una mejoría en las expectativas y en el empleo, aspectos ambos constatados en el crecimiento de afiliados a la Seguridad Social y en la inversión industrial registrada.

Evidentemente, éstos son aspectos muy positivos, que vienen a reafirmar la capacidad de desarrollo de la Región y que hasta la fecha, por unas y otras razones. no se ha hecho realidad.

No obstante, el avance del estudio para el Plan Industrial de la Región pone sobre la mesa importantes debilidades que hay que afrontar, tanto en las necesidades de Formación Profesional cualificada, como en la capacidad tecnológica o en el escaso grado de internacionalización del sector, junto al pequeño tamaño de las empresas.

Al analizar la composición de las exportaciones, se compara que del total de éstas, los vegetales son el 48%, siendo los alimentos elaborados el 20%, los minerales el 6%, la química otro 6% y el resto de la industria es sólo del 20%, cifras muy alejadas de la media nacional y de cualquier objetivo mínimo.

Igualmente encontramos un importante nivel de desarrollo en determinadas empresas y sectores, con alta capacidad tecnológica y competitiva, muestra del empuje emprendedor de nuestros empresarios y sectores con una creciente presencia en el exterior.

A la vez que nuestra penetración, en determinados mercados europeos, es inferior al crecimiento de la demanda y su lugar lo están ocupando terceros países, lo que a medio plazo se puede transformar en un verdadero problema.

En la Región de Murcia, el sector industrial aporta el 21% del VAB y 18% del empleo, el sector de la construcción el 9% del VAB y el 10% del empleo y los servicios el 61% del VAB y del empleo, también representando la agricultura el 9% y 11% del empleo (cuadro 19).

Para incrementar y alcanzar en torno al 25% del VAB. la política industrial deberá plantear la mejora de la competitividad empresarial y una mayor diversificación, de tal forma que nos permita acortar distancias con la media española y europea.

La competitividad de nuestra industria debe tomar como punto de partida, o de adaptación, si se prefiere, una especialización en aquellos bienes para los que la Región y sus empresas poseen ventajas específicas y tienen unas mejores pespectivas de mercado.

CUADRO 19. LA REGION EN CIFRAS

VALOR AÑADIDO BRUTO (VAB)

AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	TOTAL
*142.104	335.305	144.617	992.000	1.614
8.80%	20.77%	8.96%	61.46%	100%

PARO

AGRICULTURA	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	TOTAL
34.150	58.125	30.625	191.150	318.050
10.74%	18,28%	9.63%	61.36%	100%

En conclusión, los esfuerzos económicos extraordinarios de que se dispongan deben ir encaminados a desarrollar el sector turístico y el sector industrial. dado que éste, a su vez, tiene una decisiva influencia en el sector servicios, transportes, informática, financieros, logísticos, etc., están directamente relacionados con la evolución del sector industrial y del desarrollo turístico y ambos son básicos en la creación de nuevos empleos y en el desarrollo de la construcción.

La Opinión. 24 de agosto de 1997

Industria y turismo, la fuerza de la Región

A veces, mirar atrás, hacer un ejercicio de evaluación de lo acontecido, es necesario. En este sentido, rememorar las notas e informes que las instituciones empresariales han hecho públicos a lo largo de estos últimos años sobre la situación socioeconómica regional y sus expectativas, sobre las amenazas y oportunidades empresariales, sobre la evolución de la estructura productiva regional y de sectores tan fundamentales como la industria, los servicios (comercio, transportes y turismo), la construcción y la agricultura, a la vez que de los equipamientos empresariales y de las infraestructuras, permite reflexionar y al tiempo constatar los efectos de lo actuado.

Es evidente que la situación de partida en 1998, año en el que se comienzan a recoger los frutos de los esfuerzos realizados, es buena. Pero se debe tener presente que se parte de salarios y renta per cápita situados por debajo de la media nacional, con un VAB, tanto industrial como de los servicios, igualmente inferior a la media, singularmente en el turismo, en el que se sitúa alrededor del 5,5%, cuando debería encontrarse en torno al 15%.

Según el *Anuario Comercial de España de 1998*, publicado por La Caixa, en el índice turístico la Región se encuentra en el 1,26% del total nacional; en cuanto al ranking económico, en el nivel 4. cuando la media nacional está en 5; en cuota de mercado en el 2,67%, por debajo por ejemplo de Alicante (3,5%), situación esta última que era impensable, pero que se está dando, según este estudio. posiblemente por el retraso de las infraestructuras, junto a otras debilidades.

Es palpable el esfuerzo inversor que tanto empresas como Administraciones Públicas han llevado a cabo en los últimos años. Hoy, en el contexto de una etapa de crecimiento global, se puede apreciar cómo la Región, una vez iniciado este nuevo ciclo expansivo, lo hace desde una posición empresarial más firme, con empresas más y mejor preparadas tanto desde el punto de vista de su capacidad productiva como desde la óptica de la calidad y de la innovación. Para ello se están realizando importantes inversiones en tecnología, redes comerciales, bienes de equipo e infraestructuras auxiliares de la actividad empresarial.

Uno de los principales estrangulamientos de la Región han sido las comunicaciones, que hoy ofrecen una realidad distinta, como lo es la conexión por autovía con Centroeuropa, el denominado Corredor Mediterráneo que integra la Región en uno de los principales ejes de desarrollo europeos. Las ya licitadas autovía con Albacete, que permitirá en los próximos dos años acercar el centro de España a la

Región por carretera, y la autopista Alicante-Cartagena, sitúan al puerto de Cartagena en una posición de ventaja dentro de la logística de transporte combinado. En cuanto al tráfico aéreo, el aeropuerto de El Altet (Alicante-Murcia, denominación que es urgente conseguir) permite la conexión de la Región con todo el mundo. No obstante, la puesta en marcha del aeropuerto regional, sin condicionantes militares, es imprescindible y debería ser el objetivo prioritario con la entrada del nuevo siglo.

Evidentemente, la situación del ferrocarril es tercermundista, siendo urgente que se acometa la mejora del trazado, su desdoblamiento y electrificación, tanto en su conexión con el centro de España, en la que sólo falta el tramo con Albacete, así como con Alicante, incorporando a la Región el EUROMED y dando paso a la interconexión con Andalucía para que el Corredor Mediterráneo sea completado. La potencialidad industrial y turística de la Región precisa estas actuaciones para que la potencialidad se transforme en realidad y para dar respuesta a los demandantes de empleo y a las oportunidades que la Región ofrece.

En el excelente trabajo realizado por encargo del CES sobre las estrategias de desarrollo regional, dirigido por los profesores José Daniel Buendía y Antonio Calvo Flores, se aventuraban los cambios que se venían produciendo, así como las medidas a implementar en el contexto de la necesaria transformación de la Región. Por otra parte, se constata la positiva evolución del sector agroalimentario (conservas, zumos, cárnicas, vinos, especias, etc.), del mueble, del calzado, el mármol, los plásticos, la química y metalmecánica (extintores, maquinaria fito- sanitaria, agraria, conservera, y maquinaria y equipo industrial) que están empujando con firmeza la diversificación de las exportaciones en producciones y países de destino, contribuyendo decisivamente a la creación de empleo, como revelan los datos de 1997, confirmando el despertar de una gran Región, aunque pequeña en tamaño, grande en diversidad y potencial.

Los recientes estudios para la puesta en marcha de los Planes de Desarrollo, tanto del sector *industrial* como del *turismo*, reafirman las capacidades de la Región, de la que constituyen su principal motor de crecimiento. Los últimos datos de inversiones realizadas y de las comprometidas en el sector energético y el industrial, junto a su creciente intemacionalización. confirman dichas expectativas.

Pero, además, las oportunidades que la nueva realidad regional plantea en el sector turístico, con más de 250 Km. de costa y sus espacios naturales únicos en el interior de la Región, posibilitan otras fórmulas de turismo, en las que también se incluye el cultural (con rutas monumentales) y el congresual, que tendrá su plena expansión con la puesta en marcha del Palacio de Congresos. Todo ello constituye un firme soporte y plataforma para un importante desarrollo económico y social, conformando una excelente oportunidad inversora, en cualquiera de sus sectores, posiblemente la de mayor potencial de crecimiento y rentabilidad de todo el Mediterráneo.

La Opinión. 28 de febrero de 1998

Las exportaciones, factor de modernización

El porcentaje regional de exportaciones en el total nacional ha venido experimentando una caída continuada desde el año 1985. en que representaba el 3,41% del conjunto de España, bajando hasta el 2,53% de 1991, en 1992 subía hasta el 2,59%, para volver a caer hasta el 2,36% de 1997; en 1998, al igual que en la modificación de este porcentaje que sube hasta el 2,55%, también se producen otras modificaciones en la propia estructura de las exportaciones y sus destinos. Desde 1985 hasta 1992, las exportaciones se mantienen entorno a los 150.0 millones de pesetas, a partir de 1993 que salta a los 200.000 millones, continúan creciendo hasta situarse en los 415.000 millones de 1998, con un crecimiento que casi ha doblado la media nacional.

La concentración de las exportaciones tanto en producciones como en los mercados ha sido continuada en los últimos quince años. En 1985 se exportaba a Europa el 68,68% del total, que subía hasta el 82,49% en 1997, con una evidente reducción de las ventas al resto del mundo. En 1998 se ha producido una ligera modificación tanto en los productos exportados y en su redistribución territorial. Hacia Europa se ha dirigido el 80.61% del total; hacia Africa, que en 1985 se enviaba el 8,47%, bajó hasta el 2,88% en 1997. subiendo en el pasado año hasta el 3,67%. Hacia el continente americano se destinaba en 16,18% en 1997, bajaba hasta el 2,88% y en el pasado año recupera el 3,67%. Asia se mantiene con una leve caída, pero continuada, en torno al 6%, así como a Oceanía con un 0,39%.

En las exportaciones de animales vivos es el capítulo de pescados el que pasa entre el año 1996-1998 de 5.000 a 10.000 millones, representando este apartado un porcentaje del total del 3-53%. El principal sector exportador son los vegetales que aunque bajan del 48,82% al 45,26% superan los 187.000 millones de pesetas. El segundo sector es alimentos, bebidas y tabacos, que se mantiene en torno al 20% y que suma 83.400 millones de pesetas.

El tercero es la industria química y derivados, que ha crecido más del doble, destacando el capítulo de productos farmacéuticos, que pasan de 5.000 millones a 20.400 millones de pesetas, suponiendo en total este sector 39.000 millones de pesetas y el 9,5% del total. El cuarto sector exportador es metalme- cánica, que ha superado los 25.000 millones de pesetas y representa ya casi el 6% del total.

Otros sectores que están creciendo de manera importante son las materias plásticas artificiales, que se sitúan en los 18.000 millones de pesetas; los muebles y juguetes, que superan lo 9.000 millones de pesetas, con un crecimiento continuado, y el calzado, en torno a los 11.000 millones de pesetas.

Merece la pena destacar en esta transformación que está experimentando el sector exportador apartados como artes gráficas, que pasa de 500.000 a 2.000 millones de pesetas, o las pieles y cueros que pasan de 2.700 a 4.200 millones de pesetas o la caída de combustible de 13.000 millones a 10.000 millones de pesetas.

Estos datos evidencian una ventaja en cuanto al conocimiento y penetración en el gran mercado europeo, pero a la vez está muy definida en vegetales y

alimentación; por otra parte, la pérdida de importancia en el reso de los mercados, a pesar de la leve mejoría del último año, es una clara debilidad, que junto a la escasa diversificación de las producciones, refuerza la necesidad de impulsar como demanda el Plan Industrial, una urgente modificación estructural de la producción y los mercados.

Mientras que a nivel nacional el sector metalmecánico representa el 50% del total de las exportaciones, en la Región, después de haber ganado un punto en los úlimos tres años, claro ejemplo del cambio que se está produciendo, se sitúa en el 5,84%. A nivel nacional representa el 35% del total del sector industrial y da trabajo a un millón de personas, a nivel regional representa el 18% del sector y el 20% del empleo, a la vez que una menor productividad.

Es el sector industrial, junto al sector turístico, que en la Región sólo cuenta con el 1,60% de las plazas hoteleras de España, son los sectores que han de servir de motor para la transformación económica y social por la que apuesta el Plan Estratégico. Ello conlleva la necesidad de impulsar sin demora las medidas precisas para poder conseguir los objetivos de crecimiento de la renta per cápita que se plantean.

La Opinión. 5 de abril de 1999

La diversificación del sector exportador

Que algo se está moviendo en la estructura productiva de la Región es un hecho que puede constatarse principalmente en la evolución del sector exterior, donde empresarios, INFO y cámaras de comercio están haciendo un importante esfuerzo por la internacionalización y diversificación del sector exportador. Evidentemente es necesario añadir que su ritmo y profundidad no pueden modificar profundamente la participación total, que en 1985 era del 3,41% del total nacional y en 1997, después de mejorar los datos de los últimos años, se situaba en el 2,54%, con unas exportaciones totales de cuatrocientos quince mil millones de pesetas, cincuenta mil millones más que en 1997 y cien mil millones más que 1996. Pero para alcanzar el porcentaje de 1985. las exportaciones tendrían que situarse en quinientos cincuenta y cinco mil millones de pesetas.

Mientras que las economías del entorno y singularmente su área natural -el Arco Mediterráneo- e incluso la media nacional, avancen más deprisa que la Región, las diferencias en capacidad productiva y en renta per cápita no se reducirán, sino que se ampliarán, como ha venido ocurriendo desde 1986. El esfuerzo empresarial ha de ser impulsado por las actuaciones públicas de la Región, aprovechando el buen momento que vive la economía regional y nacional y el resurgir de las economías europeas, principalmente la alemana.

Las cifras del pasado año suponen un salto importante en cuanto a la diversificación de las producciones exportadoras y también en el porcentaje con la media nacional, 14,94% frente a la media nacional, que cayó al 6,69%. Este incremento tiene su principal motor en el crecimiento de la comercialización de productos farmacéuticos, que de 5.210 millones de 1996 pasa a 22.434 millones de 1998. Y en el sector industrial en materias plásticas, que pasa de los 2.013 millones de 1996 a los 17.407 millones en 1998.

El sector metalmecánica pasa de 15.099 millones en 1996 a 24.191 millones de 1998, aunque en este caso es imprescindible añadir que este sector, que en la Región sólo aporta 5,83% del total de las exportaciones, a nivel nacional es del 51%, lo que evidencia el alto porcentaje de crecimiento existente y la debilidad del mismo a nivel regional. El sector del mueble da un nuevo salto y pasa de 5.644 millones a 7.650 millones de pesetas y los juguetes de 1.083 a 1.553 millones.

La Verdad. 9 de septiembre de 1999

Apostar por la industria

La estructura del sector industrial de la Región se caracteriza por la coexistencia de grandes empresas localizadas, principalmente en el área de Cartagena, junto a un tejido industrial endógeno formado por pequeñas y medianas empresas, centradas en los sectores de demanda débil y media. La industria agroalimentaria, que representa el 25% del VAB industrial, cuenta con bajas barreras de entrada y debe profundizar en su especialización, a través de la investigación y la innovación, junto a la mejora de las redes de comercialización y la configuración de grupos. La mayoría de los sectores endógenos se encuentran, como dice el Plan de Desarrollo Regional (PDR). necesitados de alcanzar la masa crítica suficiente para competir y ganar en los mercados, con producciones aún muy intensivas en mano de obra y bajas en PD, en innovación y consecuentemente en valor añadido.

La composición sectorial de la industria, según su capacidad de generación de nuevas tecnologías, se divide en tres grupos: en el primero, según datos del INEM, en la Región alcanza el 43,16% del empleo y el 57,8% de la producción. En España este grupo integra el 28,63% del empleo y el 29,54% de la producción. Este grupo corresponde a sectores no técnicos: alimentación, bebidas, tabaco, industria textil, confección, calzado y cuero. En el grupo segundo, en la Región se integra el 52,84% del empleo y el 32,32% de la producción, frente a la media nacional que supone el 59.69% del empleo y el 48,35% de la producción. Corresponde a los sectores madera y corcho, caucho y materias plásticas, metalurgia y fabricación de productos metálicos, industrias extractivas y del petróleo, energía y agua, material del transporte, maquinaria y equipo mecánico y papel, edición, artes gráficas y reproducciones y grabados. El tercer grupo está formado por sectores productores de tecnología, que generan mayor dinamismo y aumentan el nivel de competitividad de la industria, en los que se integran industria química, material y equipo electrónico y óptimo. En la Región se sitúa el 4% del empleo y el 9,81% de la producción, frente al 11,68% del empleo y el 22,11% de la producción de la media nacional. Casi el 40% de la producción industrial de la Región se sitúa en sectores de demanda débil (productos metálicos, minerales y canteras, industria textil, confección, calzado y cuero, madera y muebles), y sólo un 6.6% en sectores de demanda fuerte (industria química, máquinas de oficina, instrumentos de precisión, material eléctrico y electrónico y aeronaves). A nivel nacional estos porcentajes representan el 32,29% y el 17,85% respectivamente, lo que da idea del diferencial en los sectores de futuro.

En cuanto a nivel de espe- cialización con respecto a la media nacional, la Región está especializada en energía, agroalimentaria, maderas y muebles y en construcción.

El agroalimentario es un sector que está consiguiendo importantes mejoras en valor añadido. La evolución de los mercados obliga a deslocalizar los procesos más intensivos de manos de obra, a la vez que reforzar su capacidad innovadora, el control financiero y las redes comerciales. Sectores como el mueble están creciendo de manera continuada y ganando mercados. El sector metalmecá- nica y el material contra incendios cuentan con una mayor capacidad de crecimiento y valor añadido. Según el PDR, estos sectores aún se caracterizan por competir con una baja diferenciación de su oferta, a la vez que la alimentación y bebidas, transporte, industrias extractivas, agricultura, ganadería y acuicultura, disfrutan de un mejor comportamiento estratégico.

El sector secundario de la Región muestra sectores con elevado atractivo, a pesar de que éstos están muy fragmentados. La dimensión de las empresas es poco adecuada para competir en el extranjero y es necesario potenciar la diferenciación de productos. Los sectores de alimentación y bebidas, industria química, plásticos, madera y muebles muestran un atractivo sectorial elevado, metalmecá- nica muestra menos atractivo por el bajo crecimiento esperado y por la alta intensidad de capital necesaria. La Región y su industria se encuentran en el umbral de una necesaria transformación, a la vez que cuenta con importantes empresas que están invirtiendo en mejorar sus producciones y ganando mercados.

La Verdad. 7 de octubre de 1999

Otras publicaciones:

- La empresa, motor del desarrollo regional, 1990.
- El agua, base del desarrollo, 1992 (conjuntamente con Joaquín Aranda y Joaquín Rodríguez).
- La Región de Murcia, en el umbral del siglo XXI, 1993.
- Recomenzar, 1994.
- Hacia un nuevo horizonte, 1995.
- ¿Por qué se crea tan poco empleo?, 1996 (conjuntamente con Valentín Izquierdo).
- Murcia a las puertas del siglo XXI, 1998.
- En el Mediterráneo. En el Sur de Europa, 1999.

Ángel Martínez, desde las distintas instituciones en que ha participado y a través de sus libros y de los medios de comunicación, ha mantenido una permanente demanda sobre las necesidades básicas de la Región y ha tratado de conjuntar todos los esfuerzos en la Región para contar con un capital físico y un capital humano que permitieran, de una vez, hacer realidad las potencialidades de la Región, dando respuesta a la necesidad de **agua, infraestructuras, formación y equipamientos tecnológicos.**

El principal motor de su actividad en las distintas organizaciones e instituciones que ha presidido o participado activamente, ha estado conformado por el apoyo permanente a la transformación y mejora de las comunicaciones y de la estructura productiva de la Región, a la vez que apoya decididamente la modernización de su agricultura, industria y turismo, como factores principales de mayor desarrollo. Esta lucha constante de Ángel Martinez por la Región es patente en sus artículos, como se puede constatar en los que aquí se recogen.

Al leer sus artículos de opinión y sus propuestas ante los distintos organismos e instituciones, que en muchos casos se adelantaban a su tiempo, se vive su compromiso vital, su justificada demanda de obras que entonces parecian imposibles y hoy son o están siendo realidades, que evidentemente contribuirán apoyando decisivamente la actividad empresarial de la Región, que cuenta con un capital humano de enorme capacidad y de empresarios y sindicatos dispuestos, como se ha demostrado, a trabajar juntos en su consecución.

En los artículos publicados entre 1995 y 1999 que se han recogido en este libro podrá el lector apreciar ese permanente compromiso del autor porque la Región se incorpore plenamente a los ejes de comunicación y a los sectores productivos de mayor potencialidad y desarrollo. Su cuasi obsesión por estos temas ha sido el motor de su actividad para que la Región dejara de una vez de encontrarse por debajo de la media en los distintos parámetros económicos, pero fundamentalmente la renta de sus habitantes.

ASOCIACIÓN DE LA PRENSA DE MURCIA