

Infraestructuras pendientes para ser más competitivos

JORGE MELERO CORELL

Vocal de la Comisión de Transportes y Logística del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

No cabe duda de que el período 2020-23 ha sido de los más convulsos a nivel económico de la historia. Tras la crisis financiera de 2008, el COVID-19 hizo su aparición impactando de lleno en la actividad social y económica. Mientras que fórmulas como el trabajo a distancia revolucionaban la movilidad urbana, la paralización de cadenas logísticas y fábricas aumentó la presión sobre el sistema de transporte.

Como colofón, en 2022, Rusia decidió invadir Ucrania, sacudiendo el tablero geopolítico como no se había visto desde la Guerra Fría, agravando problemas como la inflación y reconfigurando las relaciones internacionales.

No se ha hecho esperar la respuesta de empresas y países a esta nueva situación. Órganos públicos y privados están reflexionando sobre estructuras productivas y procesos logísticos. Estamos viendo cómo de la deslocalización de centros de producción se está pasando al nearshoring, trasladando centros de producción a un lugar más próximo a la sede o mercado principal e, incluso, al friendshoring, trasladándolos a países aliados o próximos.

En este contexto la Comunidad Valenciana tiene una gran oportunidad de aumentar su peso económico y social internacional. Una región con una gran tradición industrial y comercial como la nuestra ha visto como en los últimos 28 años el peso de la industria en el PIB se ha reducido en un 8% y su renta per cápita ha pasado a ocupar el duodécimo puesto de diecisiete en el conjunto de España. No puede ser que jóvenes formados en el excelente sistema universitario valenciano tengan que emigrar fuera por falta de oportunidades laborales. Toca revertir esta situación y parece que se empiezan a ver visos de mejora.

Empresas como Toshiba, Hitachi o Siemens han elegido la Comunitat para ubicar en ella centros de desarrollo, espoleadas por el tirón del ecosistema innovador de la ciudad. La inversión industrial pa-

rece que retorna: Volkswagen ha comenzado la construcción de la gigafactoría en Sagunto. Se ha creado un importante clúster logístico en torno a la actividad del Puerto de Valencia, con zonas como Ribarroja, Cheste u Onda viendo cómo se han instalado almacenes o centros de distribución de multinacionales.

Hay un matiz que no se puede obviar: estas decisiones no se hubieran tomado sin una buena red de infraestructuras. Tres aeropuertos internacionales, importantes autovías y vías de Alta Velocidad nos avalan. Y sobre todo, no podemos olvidar nuestros puertos, en especial, el Puerto de Valencia, lugar por el que pasan el 40% de las mercancías de import/export de España y que es capaz de competir en las 'grandes ligas' con Barcelona, Algeciras, Tánger o Marsella, entre otros. Hemos asistido, en los últimos años, a la finalización de obras importantes y pendientes: la ampliación de la V-21, la línea 10 de Metrovalencia, el inicio de las obras del acceso ferroviario al puerto de Castellón o desdoblamientos de carreteras como el de la N-232 en Morella, entre otros.

Ahora bien, no todo son luces en la Comunitat Valenciana, arrastramos la sombra de la infrafinanciación, ignorada por los sucesivos Gobiernos centrales. Los usuarios de vías clave para nuestra actividad económica como la circunvalación de Valencia, la AP-7 o el acceso sur al puerto sufren de congestión y accidentes. Ampliaciones, junto a la mejora de la eficiencia de las infraestructuras a través de sistemas de gestión otorgarían a estas vías oxígeno para afrontar el crecimiento del tráfico. El transporte público de Valencia, especialmente Cercanías, palidece, en frecuencias y capacidad, frente al de Madrid, Barcelona o Sevilla. Por último, el puerto de Valencia está comenzando a sufrir las consecuencias de la saturación de sus terminales y ha visto cómo el tráfico ha caído durante este 2023.

Y no hablemos del Corredor Mediterráneo: esta obra, cuyo impacto positivo se estima en un aumento del PIB español del 2,2%, una duplicación del volumen de exportaciones españolas gracias a la optimización de los costes de transporte, continúa acumulando retrasos y soluciones poco óptimas como el tercer carril, la prolongación de la vida útil de la estación 'temporal' Joaquín Sorolla o el paso a ancho internacional. Tampoco se entiende que el tiempo de viaje del Euromed siga hoy como en 1997. Es indudable que el poder de atracción de la Comunitat y la competitividad de clústers como el de la automoción, las azulejeras de Castellón o el pujante sector logístico que se ha creado en torno al puerto recibirían un importante impulso adicional en cuanto el Corredor esté operativo.

Finalmente, no podemos obviar la emergencia climática. Deberán realizarse inversiones muy fuertes para que sus consecuencias no se traduzcan en pérdidas humanas y económicas por eventos extremos.

Unas infraestructuras resilientes, confiables y modernas son sinónimo de competitividad de los territorios. Desde el Colegio de Ingenieros de Caminos, hacemos un llamamiento a la sociedad y la esfera política para que recuerden el papel

La C. Valenciana tiene una gran oportunidad de aumentar su peso económico y social

que éstas desempeñan en nuestra economía, siendo las arterias por las que fluye la economía, y que garanticen las inversiones necesarias. Solo así, la Comunitat Valenciana podrá aprovechar las oportunidades que le brinda el nuevo contexto geopolítico y social y recuperar el lugar que se merece en España. Y todos sabemos que si la economía fluye se pagan más impuestos, se genera más y mejor empleo y se consigue un mayor bienestar de la sociedad, que es lo que pretendemos los ingenieros de Caminos desde nuestras competencias y responsabilidad en la sociedad.