

Los clústeres son agrupaciones empresariales donde empresas conviven normalmente con centros de conocimiento como son las universidades. Constituyen un medio para paliar las consecuencias que ciertas deficiencias de mercado, relacionadas con problemas de tamaño y coordinación, tienen sobre las posibilidades de las empresas de relacionarse entre sí, establecer flujos de conocimiento y alcanzar la masa crítica suficiente para desarrollar proyectos de innovación que mejoren su competitividad.

Surgen en el marco de la Estrategia de Lisboa (2000-2010) y, en la actualidad, bajo los principios de la Estrategia Europa 2020, basada en tres prioridades interrelacionadas: el crecimiento inteligente (desarrollo de una economía basada en el conocimiento y la innovación); el crecimiento sostenible (promoción de una economía que haga un uso más eficaz de los recursos, que sea más verde y competitiva), y el crecimiento integrador (fomento de una economía con alto nivel de empleo que tenga cohesión social y territorial).

Teniendo en cuenta lo anterior y en un territorio como el nuestro, fragmentado y aislado del territorio comunitario, cobran especial sentido la creación de clústeres empresariales que integren a toda la cadena de valor de los distintos sectores de la economía de las Islas. Conversamos sobre todo ello con el presidente del Clúster Canario de Transporte y la Logística, José Ángel Hernández Ponce.

Una de las claves del desarrollo económico de las Islas es su conectividad, cuestión que el Clúster que usted preside trata de fortalecer, ¿en qué situación está Canarias?

La conectividad de Canarias es uno de los retos constantes para la competitividad de nuestra Comunidad Autónoma a nivel regional, nacional e internacional. En el ámbito interno hay que destacar la existencia de dos niveles de conectividad, uno el existente entre las islas capitalinas, que se encuentra en un estado adecuado de oferta, y otro el que afecta al resto de islas, que es manifiestamente deficiente, lo que supone un lastre al desarrollo de esas islas, situación que se agrava en aquellas que no han desarrollado el sector turístico.

En cuanto a la conectividad con la Península, se constata en los últimos meses la debilidad de la oferta aérea por el constante riesgo de desaparición de aerolíneas que operan con Canarias, situación que habría que gestionar porque la inseguridad de la oferta perjudica las relaciones comerciales. En el caso del transporte marítimo, se ha fortalecido la oferta, lo que facilita el tránsito sobre todo de mercancías.

En el ámbito internacional el CCTL estima que nos encontramos en un momento donde las decisiones estratégicas que se adopten ahora van a marcar la capacidad de Canarias de relacionarse con el exterior. Por un lado, la actividad de transbordo de contenedores en los puertos canarios está sometida constantemente a comparación competitiva con los nuevos puertos de la costa africana circundante, elemento que debe ser abordado con la máxima intensidad para garantizar la continuidad de los transbordos que garantizan una oferta de conexiones marítimas que de otro modo desaparecería en más de un 80%. Y en el transporte aéreo, la aplicación de la 5ª libertad, que está recogida en el art. 5.2 del nuevo REF canario, puede ser una herramienta definitiva que podría convertir a los principales aeropuertos canarios en un verdadero *hub*, lo que incrementaría el tráfico y también generaría una economía paralela que complemente y apoye al sector turístico.

¿Y en materia de movilidad?

Canarias sufre una excesiva dependencia del vehículo privado, que representa cuotas de movilidad superiores al 80%, que dependen casi exclusivamente de los combustibles fósiles, ya que incluso la electricidad que se produce en las Islas está basada en estaciones de fuel, por lo que la movilidad eléctrica

JOSÉ ÁNGEL HERNÁNDEZ PONCE
Presidente del Clúster Canario de Transporte y la Logística

"Canarias sufre una excesiva dependencia del vehículo privado"

en Canarias realmente sigue teniendo un trasfondo dependiente del petróleo.

La solución no parece pasar por la construcción de más carreteras, sino por la modificación de los hábitos de movilidad de las personas, evolución que debe venir pilotada y fomentada por las instituciones públicas.

Actualmente se han puesto en marcha instrumentos como el bono residente, que están consiguiendo incrementos de uso del transporte colectivo de pasajeros cercanos al 20%, produciendo un rápido trasvase de pasajeros a los modos colectivos. En cuanto a la movilidad de cargas, no existe ningún plan articulador de la distribución de mercancías, lo que supone un extra coste que podría ser fácilmente atajable con la implantación de un plan ordenador de la distribución de cargas en Canarias.

La caída de Thomas Cook supone un duro golpe en lo que se refiere a la conectividad, ¿hay alternativas?

El golpe más duro en décadas, tanto en lo económico como en sus efectos sobre la estrategia de conectividad canaria.

No creemos que haya una solución inmediata. Es positivo que filiales como Condor sigan funcionando, pero hay otros operadores franceses que se encuentran en una situación delicada. Inevitablemente, habrá un paréntesis hasta que el mercado de la touroperación reordene la oferta, aunque teniendo en cuenta que una de las causas de la caída de Thomas Cook es el crecimiento de la contratación directa de servicios en internet, entendemos que habrá que afrontar un cambio en el modelo de explotación de Canarias como destino turístico.

¿Se están haciendo las cosas bien en este campo?

Habría que facilitar la participación de capital canario en los canales de touroperación, líneas aéreas o marítimas, así como en los canales de comercialización, perfeccionando el diseño del modelo de gestión de la conectividad con una gestión integral y global. Para ello, el Gobierno debería tomar medidas que garanticen la conectividad de Canarias, tanto de personas como mercancías, ante el *brexit*, pero sobre todo promover una evolución en los canales de contratación de la oferta turística, para que la dependencia de los grandes operadores vaya disminuyendo.

¿Mejorar la movilidad pasa por construir más carreteras o por fomentar y utilizar más transporte público?

El uso del transporte público es la principal medida que se puede tomar para reducir los efectos de la contaminación que se deriva del uso de los coches con motor de combustión.

Actualmente, la gente no establece una conexión entre la movilidad y el medio ambiente, por lo que una labor fundamental a la hora de reducir la contaminación de las ciudades pasa por concienciar a la población. De nada sirve crear una red de infraestructuras limpia y eficiente si la mayoría de las personas siguen sin comprender que la contaminación



José Ángel Hernández Ponce.

constituye un problema urgente.

¿Está bien engrasada la relación entre todas las variables que intervienen en el proceso productivo canario para mejorar su competitividad?

En el Clúster Canario de Transporte y la Logística pensamos que queda mucha labor por realizar y, para ello, nuestra organización representa un elemento fundamental para canalizar iniciativas.

Es necesario potenciar el desarrollo en Canarias de productos y servicios que no requieran desplazamiento logístico por el aislamiento del Archipiélago, es decir, incrementar los recursos para inversión en conocimiento y desarrollo.

Continúa existiendo una amplia brecha entre las universidades y los sectores productivos, por lo que es necesario reflexionar sobre los programas de profesionalización y su vinculación curricular a prácticas empresariales y al desarrollo de proyectos.

La implantación de energías alternativas debe constituirse en un objetivo prioritario para la autosuficiencia energética y, sobre todo, es primordial facilitar el acceso a la financiación.

¿En las relaciones con África, en qué estado se encuentra Canarias, desde el punto de vista del Clúster?

Canarias disfruta de unas excelentes relaciones diplomáticas con África, pero nunca ha logrado ser el socio preferente que por su situación geográfica se presupone, ostentando actualmente el 6º puesto en exportaciones de las Comunidades Autónomas españolas a África.

Las exportaciones canarias se caracterizan por una alta concentración en muy pocos productos, a pesar

de lo cual se ha pasado en la última década de 38 a cerca de 50 países africanos destino de nuestras exportaciones.

Particularmente relevante es el avituallamiento a buques de paso que supone un 20% de las exportaciones, por lo que tener la capacidad de suministrar gas para repostaje es irrenunciable ya que las normas internacionales han establecido dicho combustible como obligatorio para los buques de nueva fabricación.

Canarias tiene una situación geoestratégica tricontinental y pertenece a la UE, lo que da seguridad jurídica y económica, pero no se puede apostar todo a esta baza.

Algo se ha avanzado en el sector exterior de la

economía canaria. Pero todavía hay margen para fortalecer la dimensión económica de Canarias hacia el exterior explotando las ventajas de su situación geográfica y jugando un papel más activo, sobre todo en aquellas zonas con capacidad de acogida de mercancías, servicios, actividades e inversiones en cumplimiento de los objetivos incluidos en los Planes de Desarrollo de Canarias y de Desarrollo Regional. Junto a ello, algo más se podría acometer para superar condicionantes internos como la baja especialización intraindustrial, que limita la posibilidad de acrecentar las exportaciones al tiempo que proseguir en la intensificación de los programas de internacionalización de las empresas isleñas, fomentando las exportaciones como objetivo estratégico. En cuanto a las comunicaciones marítimas con la región occidental africana se aprecian avances, si bien en el transporte aéreo hay aún insuficiencias porque se ha generado un círculo vicioso por el cual el transporte no mejora, ya que el volumen de comercio es escaso y viceversa. El continente vecino pronto superará los mil millones de habitantes y sus potencialidades de desarrollo son ingentes. Por primera vez y después

de más de cincuenta años de descolonización, la mayoría de los países africanos está abriendo sus mercados para el intercambio internacional de productos. Es por ello que el comercio Sur-Sur ha crecido tres veces más que el del resto del mundo.

¿En qué proyectos suelen participar y en qué están implicados ahora mismo?

El Clúster, que tiene reconocida la categoría de bronce por su experiencia en proyectos de investigación, ha llevado a cabo muchos proyectos en estos diez años de vida, ha liderado proyectos europeos en el marco de los programas MOVE e Intraregio, con *partners* de casi todos las regiones europeas, también proyectos CDTI a nivel nacional y en Canarias un sinnúmero de ellos de acuerdo con el Gobierno y los cabildos. Este año se han llevado a cabo proyectos de movilidad terrestre en Cabo Verde y en las Islas, tanto de personas como de mercancías y de conectividad marítima con Marruecos, proyectos promovidos desde el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, dependiente del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades, el Gobierno de Canarias, a través de Proexca, o los cabildos de Tenerife y Lanzarote, y comenzaremos en breve también una colaboración en uno de los Proyectos MAC aprobados este año orientado a la internacionalización del sector de la moda.

Un evento que ha destacado siempre entre las actividades del Clúster es el Salón Atlántico de Logística y Transporte, el SALT, celebrado desde 2010 con marcado carácter formativo e informativo a la par que como punto de encuentro de los profesionales del sector de dentro y fuera de Canarias.