

José Luis Delgado Jalón
Economista. Socio Director C&G Canarias S.L.

Antecedentes y estrategia.

Para afrontar las claves del futuro económico de Canarias debemos ser concientes de quienes somos y donde estamos, a partir de ese análisis de situación podemos encontrar algunas ideas para nuestro futuro.

Contamos con un territorio limitado cuya capacidad de carga ha sido sobrepasada y una actividad económica basada casi en exclusiva en el sector turismo por ello a medio y largo plazo debemos ser capaces de ver nuestro futuro en el *exterior* y evaluar las oportunidades que se nos presentan.

Indudablemente debemos tratar de salir a competir a los mejores mercados mundiales (Europa, Estados Unidos, Asia...), pero con una visión más realista debemos plantearnos salir a competir en los mercados más cercanos de África Occidental, donde realmente tenemos ventajas de cercanía y de desarrollo y podemos ser más competitivos.

Tenemos tres comunicaciones europeas que desde mi punto de vista inciden en esto y nos pueden ayudar a centrar una estrategia las siguientes comunicaciones de la Unión Europea para las regiones ultraperiféricas (RUP) , la Comunicación de 26 de mayo de 2004, la Comunicación de 17 de octubre de 2008 y la de 29 de junio de 2009; en todas ellas se mencionan como estrategias a articular, la integración con las zonas económicas de influencia, la canalización a través de ellas de las políticas de cooperación europeas y el importante papel de las RUP en las comunicaciones y los transportes con los países vecinos.

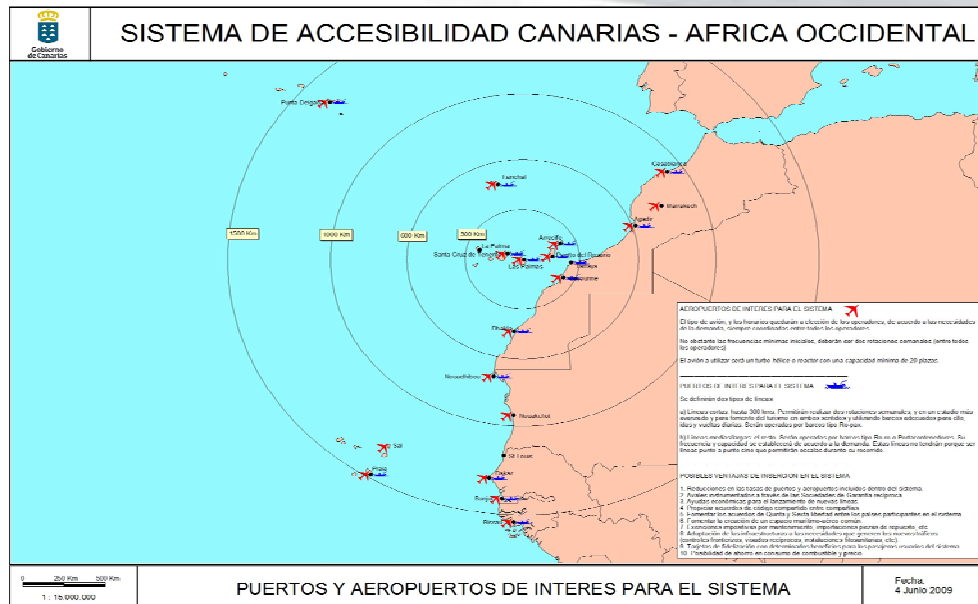
Por tanto, si las claves de nuestro futuro económico, en parte, pasan por salir al exterior y ese exterior lo visualizamos según las directrices anteriores, como nuestra zona comercial de influencia más cercana en África Occidental, se trata de empezar a identificar claramente qué significa esto: De qué países estamos hablando, qué puertos y qué aeropuertos pueden resultar estratégicos para acercarnos a ellos y qué medios tenemos para poder contactar y viajar de forma fluida para que podamos comerciar, vender nuestros productos industriales o nuestras tecnologías e instalarnos en esos países.

Se debe empezar a hablar seriamente de la *accesibilidad* de Canarias con África Occidental en los diferentes modos de transportes, porque por mucho que planteemos estrategias de salir al exterior para potenciar y diversificar nuestra economía, si no tenemos vías de acceso marítimo y aéreo adecuadas con esos países nunca vamos a poder poner en práctica estas políticas y seguiremos indefinidamente viviendo de espaldas a nuestra realidad más cercana.

Desde la integración de España en la Unión Europea hemos sido capaces de hacer la tarea más difícil, introducir en la legislación básica comunitaria nuestras especificidades, en la Constitución y en las políticas generales y las orientaciones RUP, pero nos topamos con impedimentos en las legislaciones de desarrollo de las políticas de infraestructuras y de transportes, que nos impiden aplicar proyectos o actuaciones reales que permitan materializar las políticas constitutivas.

El problema de la accesibilidad.

Se identifica un área de accesibilidad trazando un círculo con un radio de 1.500 km. tomando como epicentro Canarias y se observa que en dicho área de influencia se podría incluir Canarias, Azores y Madeira, territorios ultraperiféricos de la UE que podrían ver en esta zona de influencia también unos territorios de actuación aparte de otros que pudieran acceder desde su propio entorno geográfico.



PLANO I. IDENTIFICACION DEL AREA DE INFLUENCIA. PUERTOS Y AEROPUERTOS DE INTERES.

Dentro de esa área de influencia se identifican los puertos y aeropuertos que con carácter general podrían incorporarse a un posible eje de conectividad tanto por su capacidad de nivel de infraestructuras, como por su importancia en la zona geográfica o en los propios países, sin que esta relación sea cerrada, ya que siempre se podrán incorporar nuevas infraestructuras o algunas dejar de pertenecer con el paso del tiempo.

Al identificar los puertos y aeropuertos se comienzan a identificar los niveles de servicios que serían deseables. Y se parte de las premisas de que como no hay alternativas mejores serán opciones posibles tanto las conexiones aéreas con escalas así como los tiempos razonables de espera para estas conexiones, como disponer al menos de dos conexiones de enlace semanales que permitan estancias de dos- tres días en destino como máximo. Con iguales criterios se articulan las comunicaciones marítimas primando que al menos exista un conexión semanal en las líneas de media o larga distancia y preferiblemente de buques portacontenedores o ropax- ferrys y en las distancias cortas preferiblemente ropax- ferrys, incluso se prevé que los servicios de buques de pasajeros podrían suplir alguna conexión aérea.

En este primer plano se pone de manifiesto que para mejorar la conectividad o superar los estrangulamientos será necesario ofrecer a los operadores distintos tipos de incentivos que favorezcan las escalas o las comunicaciones con estas regiones y para ello se identifican distintos aspectos sobre los que sería posible trabajar, desde la base

de la interlocución con distintos niveles de administraciones local, estatal y de la UE por los regímenes competenciales que se aprecian.

Respecto a la red de transporte marítimo se identifican las actuales conexiones entre los puertos designados dentro del área de influencia del plano anterior clasificando las líneas marítimas por su frecuencia en términos mensuales. En este sentido se aprecia la potencialidad de poder reforzar las comunicaciones semanales en buques rolonos o portacontenedores con Layoune, Funchal y Praia así como líneas cortas en buques ROPAX con Tarfaya y Agadir. Se aprecia también la posibilidad de que como complemento de las conexiones marítimas con capacidad de reforzar las comunicaciones de pasajeros y compensar déficit de conectividad aérea se potencie o promueva el establecimiento de una nueva línea semanal de buques ropax que cubra todos los trayectos en un viaje redondo Canarias – África occidental – Canarias de una semana tocando al menos cuatro puertos incluido Praia en Cabo Verde.

Respecto al tráfico aéreo se definen han analizado las comunicaciones a junio de 2009 de transporte aéreo con los aeropuertos señalados en el plano inicial en frecuencias semanales. Se han estudiado las conexiones de estos países o aeropuertos con otros destinos europeos que signifiquen sobrevolar el territorio de Canarias con un cierto nivel de frecuencias semanales por compañías aéreas europeas que puedan realizar escalas en algunas de sus frecuencias en Canarias y abrir así la posibilidad de tomar pasaje con destino/origen canarias con otros aeropuertos europeos y con esos países de África Occidental de forma que mejore la conectividad de Canarias y les abra a las compañías las posibilidades de establecer nuevas rutas o de actuar con otras asociadas en código compartido. También se abren aquí expectativas de incrementar frecuencias con esos destinos si se consiguieran acuerdos de quinta libertad que permitieran abrir conexiones de cabotaje dentro de territorio de la UE y/o en algunos de esos países (caso de Marruecos y Cabo Verde).

En la red de líneas actuales se observan estrangulamientos en las comunicaciones con Cabo Verde, Senegal, Marruecos y Azores que podrían ser mejorados, aunque no se prevé la necesidad de incrementar frecuencias nuevas sino de potenciar, con los incentivos señalados en el plano que las compañías aéreas que actualmente operan los tráficos mejoren los horarios de interconexión con códigos compartidos con otras compañías o bien que las compañías que sobrevuelan Canarias con esos destinos se vean incentivadas a realizar una escala en Canarias en una de sus conexiones de menor afluencia de pasajeros semanal.

Instrumentos públicos disponibles para concretar una política de acercamiento a África Occidental

Con carácter general será necesario utilizar los departamentos de relaciones exteriores de España y Canarias, así como las estrategias de internacionalización disponibles en coordinación con las oficinas técnicas comerciales de las Embajadas de España así como los instrumentos de apoyo a la salida al exterior (Cámaras Comercio, Proexca, ICEX, Programas PIPE..).

La **CAPCAO** es un instrumento, creado en 1994 dentro del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, El Consejo de Ministros aprobó en el año 2005 una modificación parcial de la composición y las funciones del *Consejo Asesor para la Promoción del*

Comercio con África Occidental, CAPCAO que ha reforzado y revitalizado su funcionamiento en los últimos años.

Su principal objetivo es fomentar las relaciones comerciales con los países del África Occidental, mediante la colaboración entre la Administración General del Estado, la Comunidad Autónoma de Canarias y el sector exportador. Entre sus principales funciones destaca formular propuestas en la elaboración de disposiciones generales que afecten a las relaciones comerciales entre Canarias y los países de África Occidental y proponer medidas de actuación para mejorar el desarrollo de las relaciones comerciales entre ambas zonas. Otra función destacada es prestar asesoramiento en aquellos planes de promoción que favorezcan las relaciones comerciales entre ambas zonas.

Precisamente en el seno de la CAPCAO se acaba de crear en 2010, una Comisión de Trabajo Interadministrativa para propiciar mejoras en la accesibilidad con África.

Las políticas de cooperación internacional deben jugar un papel fundamental en nuestro acercamiento a África, si tenemos en consideración que licitaciones de fondos FED (Fondos de Ayuda al Desarrollo) ocupan anualmente casi 15.000 millones de euros, que España en la cooperación con estos países destina más de 500 millones de euros y que la cooperación europea con los Planes Indicativos Nacionales (PIN) casi triplica estas aportaciones. La Cooperación Canaria coordinada en la actualidad con AECID destina también algunos menos importantes recursos.

Los organismos multilaterales de financiación, Banco Mundial (PNUD), Banco Africano de Desarrollo en los que participa España así como Millenium Challenger (USA AID) aportan fondos para proyectos a cuyas licitaciones desde Canarias se puede y se debe acceder desde nuestras empresas, con importantes ventajas de localización.

Está generalmente aceptado que las cooperaciones internacionales deben ser de *ganar-ganar*, es decir ganan los receptores con una infraestructura o servicio, pero gana también las industrias de los donantes porque diversifican su actuación.

Qué nos vamos a encontrar en África Occidental. Posiblemente los países emergentes de dentro de 50 años.

Desconocemos en Canarias la realidad de nuestros vecinos, estamos ante un mercado inmenso con unas potencialidades que nos son desconocidas. Aquí nos ha quedado un gran legado de nuestro ex Presidente Adán Martín Menis que fue el primero en vislumbrar la importancia que África Occidental depara a Canarias, él lo vió con años de antelación y cuando llegó el problema de las pateras en 2005-2007 profundizó en ello. Adán Martín fue invitado por el Gobierno de España a la cumbre de alto nivel con la CEDEAO en 2008 en Abuyá (Nigeria).

- 1. MAGREB** formado por **Marruecos, Sahara Occidental y Mauritania** que son los países más cercanos es un mundo conocido para los canarios pero con grandes problemas de accesibilidad y problemas políticos por resolver.

Con una superficie de **1,7 millones de Km2**, frente a los 7.500 km2 de Canarias y con una **población de 35, 2 millones de habitantes**.

- Canarias tiene 6 veces más PIB x cápita que Marruecos y 15 veces más que Mauritania.

2. **CEDEAO O ECOWAS**, es la Comunidad Económica de Estados de África Occidental, grupo regional de 15 países fundada en 1975. Su misión es promover la integración económica en todos los campos de actividad, industria, transporte, energía, etc.

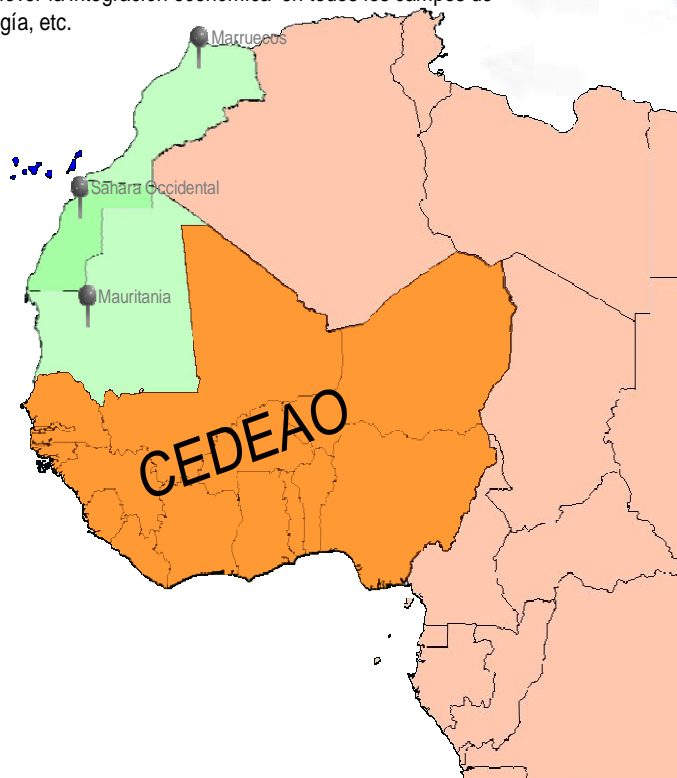
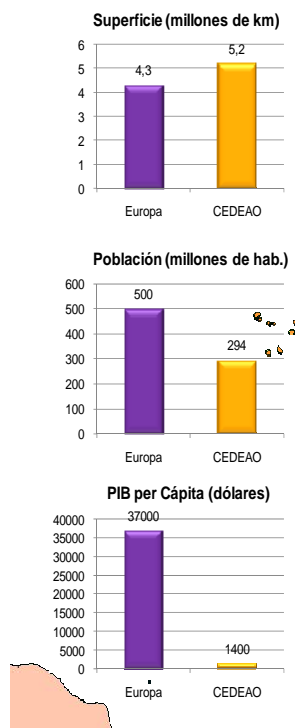
Las instituciones de la CEDEAO son: La COMISION, el PARLAMENTO DE LA COMUNIDAD, El Tribunal de Justicia de la Comunidad y el Banco de Inversión y Desarrollo (El Fondo). La sede central está en Abuya (Nigeria)

Unos datos para la reflexión:

- 15 países y 294 millones de habitantes (Europa tiene 500 millones habitantes)
- Superficie 5,2 millones de KM2 (Europa tiene 4,3).
- PIB per cápita medio de 1.400 USDLRES (2009) (Europa 37.000) Brecha - 30 veces. Entre EEUU y México la brecha es de -3.5 veces.
- PIB de la CEDEAO es tres veces menor que la media mundial.
- El franco CFA es utilizado por 8 países y 96 millones de personas.
- Un 42,6 % de la población tiene menos de 15 años, en la UE menos de esa edad es el 15,4%.
- Canarias tiene 21 veces más PIB x cápita que la media de la CEDEAO

CEDEAO

La Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO) es un grupo regional de 15 países fundada en 1975. Su misión es promover la integración económica en todos los campos de actividad, industria, transporte, energía, etc.



La brecha de desarrollo es tan grande que si somos capaces de ayudarles a alcanzar el despegue económico estos países serán los Brasil, India y China del futuro. Magreb y Cedeao conforman los países con mayores potencialidades de crecimiento del mundo, por su población, por su territorio y por su bajo PIB, tienen que crecer y en eso desde CANARIAS tenemos que ayudarles porque serán los PAISES EMERGENTES de dentro de 30 o 40 años, pero necesitamos en ese momento estar allí en caso contrario habremos perdido la oportunidad.

Cuáles son los primeros problemas a resolver. La seguridad ciudadana y seguridad jurídica.

Son elementos fundamentales para poder desembarcar e invertir en estos países, tenemos que tener la seguridad de que podremos trabajar allí con paz y tranquilidad similar a la que tenemos aquí. Y por otro lado tenemos que tener la seguridad jurídica que nuestras inversiones y empresas tiene la titularidad legal garantizada; para ello es necesario que estos países cuenten con mecanismo de **BUEN GOBIERNO** y controlada la extralegalidad inmobiliaria, financiera y de las empresas.

Este es un aspecto sobre el que hay que trabajar con insistencia, está entre los objetivos del milenio de Naciones Unidas, hay aprobado un documento de Empoderamiento Legal de los Pobres de la ONU y el Club de Madrid formado por ex presidentes de más de 70 países ha recomendado actuar sobre los problemas de la exclusión de las personas. La exclusión y la marginalidad generan pobreza y mayores problemas para salir del subdesarrollo.

En occidente ya no valoramos que nuestro desarrollo se fundamenta en la identificación de las personas y las empresas (no ya el DNI electrónico) sino el de plástico, imaginen como podemos organizar un estado donde no sabemos quiénes son sus ciudadanos, no cómo les podemos dar servicios o cómo se los podremos cobrar. Tampoco valoramos instrumentos que tienen más de 200 años de antigüedad en occidente: *los registros de la propiedad, los registros mercantiles, los sistemas catastrales*, que nos permiten identificar los inmuebles y las empresas, como sistemas accesibles y seguros que permiten actuar con seguridad y generar riqueza.

En estos aspectos ya vienen trabajando desde Canarias el Instituto Libertad y Democracia presidido por Hernando de Soto y el expresidente canario Adán Martín y han realizado estudios identificación del problema, en estos países: **SENEGAL, NIGER, MALI y CABO VERDE.**

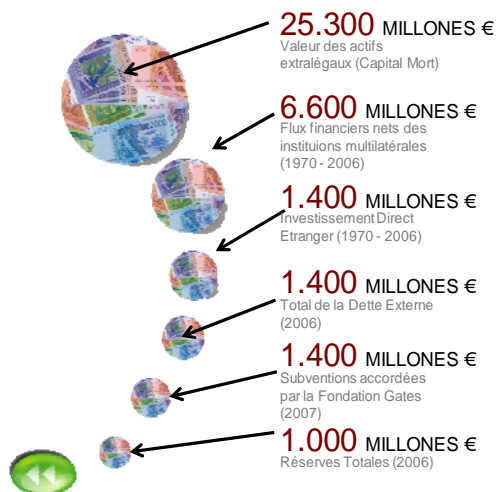
Europa debe hacer esfuerzos de cooperación para resolver esta problemática como paso previo a que Canarias pueda lanzar una política clara de acercamiento, el buen gobierno, la abolición de los mecanismos de exclusión, la justicia, la seguridad y las garantías jurídicas son elementos esenciales para generar confianza, inversión y producir desarrollo.



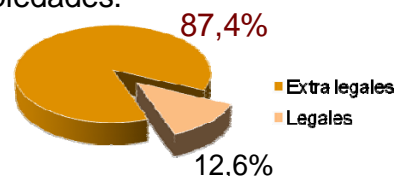
Panorama de extra legalidad en Senegal



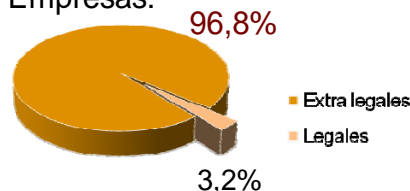
El Capital de los Pobres:



Propiedades:



Empresas:



Debemos empezar a ir a África con prudencia y cautelas. Consejos para nuestros emprendedores.

Debemos enseñar el camino y sus dificultades a nuestros emprendedores; profesionales y empresas que empiecen a pensar en nuevas vías de futuro en Canarias. Se necesitan tres ingredientes o capacidades: la **emprendeduría**, la **tenacidad** y el **conocimiento**.

- La emprendeduría y la tenacidad para lanzarse de forma persistente en este ámbito de actuación donde las apuestas son a medio y largo plazo y los fracasos deben ser superados con una gran persistencia.
- El **conocimiento** requiere formación básica adecuada y especializada o aplicada a una materia concreta que se domine lo suficiente como para investigar o innovar sobre ella. Carpinteros, electricistas, ingenieros, arquitectos, especialistas en maquinaria pesada, etc

Y después de todo esto, se requiere tener un objetivo comercial concreto que identifique claramente que queremos vender y quienes son y donde están nuestros potenciales clientes. Una visita de prospección y estudio es necesaria previamente.

Debemos apostar por salir al exterior, con capacidad y tecnología propia, en un área de trabajo donde tengamos amplia experiencia y conocimiento. Con tenacidad, analizando los países donde podemos tener éxito y utilizando todos los recursos propios y externos que podamos. Algunos fracasos nos acompañarán y la rentabilidad no es alta, pero debemos animar a nuestros hijos a salir. El francés es más importante que el inglés, lo hablan más de 100 millones de personas.