

M<sup>a</sup> Jesús Delgado Rodríguez\*

# OPORTUNIDADES PARA LA INTEGRACIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE EN EL ÁREA EUROMEDITERRÁNEA

*En los últimos años se ha reforzado la cooperación en proyectos de infraestructuras del transporte, vitales para lograr las dotaciones necesarias que se requieren en la región con el fin de potenciar la recuperación económica y el cambio social. Entre los proyectos en marcha destacan el desarrollo de la Red Trans-Mediterránea de Transporte (TMN-T) y los avances en las redes de plataformas logísticas. En este artículo se analizan las líneas de la cooperación euromediterránea en transportes, lo que permitirá valorar la situación actual de las infraestructuras en esta región y sus efectos sobre los servicios de transporte y logística.*

**Palabras clave:** *infraestructuras de transportes, transporte multimodal, redes transnacionales de transporte, plataformas logísticas.*

**Clasificación JEL:** *N73, O21, R42.*

## 1. Introducción.

La Primavera Árabe ha abierto una nueva etapa de retos y oportunidades para la región euromediterránea, en la que se están afianzando las vías de cooperación entre la Unión Europea y los países socios mediterráneos. El logro de avances en materia de transportes ha sido siempre uno de los campos de acción prioritarios en este ámbito. La privilegiada situación geográfica de los países mediterráneos supone una ventaja

a la hora de promover los intercambios comerciales, pero el aprovechamiento de esta situación estratégica pasa por contar con un adecuado sistema logístico y unas infraestructuras de transporte que logren reducir los costes que penalizan el comercio y sustenten su desarrollo económico.

En los últimos años los países socios mediterráneos<sup>1</sup> han logrado un destacado crecimiento económico (Cuadro 1), a pesar de los efectos económicos de la crisis internacional y la inestabilidad política de la

---

\* Departamento de Economía Aplicada II. Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad Rey Juan Carlos.

La autora agradece la colaboración y sugerencias del Centro de Estudios de Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO).

---

<sup>1</sup> Los países asociados mediterráneos analizados en este trabajo son Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Marruecos, Palestina, Túnez y Turquía. Siria también es un país miembro analizado, aunque actualmente está suspendida su pertenencia a esta asociación.

**CUADRO 1**  
**CRECIMIENTO DEL PIB REAL**  
**(% de cambio respecto al año anterior)**

	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*
Argelia .....	3,4	2,0	1,7	3,6	2,6	2,5
Egipto .....	–	7,2	4,7	5,1	1,8	2,0
Israel .....	5,9	4,1	1,1	5,0	4,6	2,9
Jordania .....	–	–	–	–	2,6	3,0
Líbano .....	–	–	–	7,0	1,5	2,0
Marruecos .....	2,7	5,6	4,9	3,6	5,0	2,9
Palestina .....	5,4	7,1	7,4	9,8	9,9	–
Siria .....	6,3	–	–	–	–	–
Túnez .....	5,7	5,6	2,8	1,2	-1,8	2,7
Turquía .....	4,4	0,8	-4,8	9,0	8,5	2,6
UE28 .....	3,2	0,4	-4,5	2,0	1,6	-0,4

NOTA: \*estimaciones.

FUENTE: Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>, World Economic Outlook, IMF, 2013, [www.imf.org](http://www.imf.org).

región, que supera al de la media europea. Este crecimiento ha estado influido, entre otros factores, tanto por una mayor apertura comercial e integración de la región como por la mejora en el entorno institucional y de regulación económica (FEMISE, 2012).

Pero no cabe duda de que a estos favorables resultados también han contribuido las mejoras en sus dotaciones de transportes, que han impulsado la competitividad espacial de la zona, facilitando la accesibilidad a los mercados y su interconexión. Este aspecto constituye, en sí mismo, una ventaja competitiva en el mercado global, y su interés se refleja al comprobar la relevancia que tienen estas variables en la elaboración de indicadores económicos como el índice de desempeño logístico (IDL). El IDL publicado por el Banco Mundial (con escala de 1, peor, a 5, mejor) mide la eficiencia logística de las economías, variable clave para impulsar los intercambios comerciales internacionales al medir la capacidad de acceso de los países a las redes logísticas y de mercancías internacionales. El

índice de desempeño logístico se elabora a partir de la información de seis componentes:

- La calidad de las infraestructuras relacionadas con el transporte comercial (puertos, trenes y carreteras, fundamentalmente).
- La eficiencia en los trámites aduaneros (rapidez, simplicidad y formalidades).
- La facilidad para acordar precios de embarque competitivos.
- La calidad de los servicios logísticos (operadores de transporte...).
- La capacidad de seguimiento de los envíos.
- La puntualidad con la que los embarques llegan al destino.

De estos componentes, resulta claro que las infraestructuras son el pilar que sustenta, en gran medida, al resto de variables. Conseguir que el sector logístico y de transporte se convierta en un factor de competitividad internacional supone tener en cuenta una multitud de aspectos que dependen intrínsecamente de ellas:

la localización de las mismas, su accesibilidad y la distancia a los principales centros de producción, consumo o distribución son aspectos cruciales a la hora de determinar la competitividad de estos sectores.

El análisis de los resultados de este índice de desempeño logístico para los países socios mediterráneos, EUROMED, durante el período 2007-2012<sup>2</sup> muestra, en primer lugar, la existencia de debilidades en la logística de estos países, con valores, en general, inferiores a los de la UE28. A pesar de ello, es posible destacar la positiva evolución que ha experimentado este indicador y sus componentes en los años estudiados, con un crecimiento muy superior al de la media europea (Cuadro 2). Estas mejoras son un reflejo de las reformas comerciales y del esfuerzo inversor que han realizado para aproximar su logística y conectividad a la de los países europeos y beneficiarse de su proximidad (Banco Mundial, 2012). Entre los países analizados, destaca el crecimiento del indicador en Marruecos, Turquía y Túnez que logran alcanzar valores similares a los de la media europea, y en el caso de Turquía incluso la supera. Únicamente Jordania muestra un retroceso en la evolución de su indicador. Por su parte, Argelia, Egipto y Líbano experimentan avances importantes en sus indicadores, aunque todavía están a distancia de los resultados alcanzados por la UE28. De hecho, la transformación que están experimentando estos países se afianza al compararla con la evolución de los países de la UE28 (Anexo A) que no consiguen un ritmo de crecimiento como el de sus vecinos mediterráneos, y en un buen número de países incluso se reduce su indicador (como son los casos de Austria, Alemania, Reino Unido, entre otros).

Al comparar la trayectoria de los componentes del indicador por países, se comprueba la positiva contribución que han tenido las infraestructuras, que es especialmente elevada en Egipto, Marruecos y Tur-

quía. En los países de la UE28 solo se observan crecimientos tan destacados en este componente en algunos de los países del Este (Bulgaria, Polonia, entre otros). El logro de avances en las infraestructuras de transporte es uno de los principales canales para la mejora del desempeño logístico de la región, y esta es una apuesta común de todos los países euromediterráneos, por lo que es de vital interés apostar por los proyectos de transporte en la zona que permitirán avanzar en el proceso de integración regional. En este ámbito hay convergencia de intereses entre la Unión Europea y los países asociados que pretenden reducir el tráfico terrestre de mercancías en Europa —bastante congestionado—, potenciando el transporte marítimo con los socios mediterráneos. Se trata de una estrategia especialmente beneficiosa, ya que el interés principal de los países asociados mediterráneos reside en reforzar su sistema de exportación, que circula mayoritariamente por estas redes de transporte.

En este artículo se van a analizar las grandes líneas de cooperación euromediterránea en el sector del transporte, ofreciendo información sobre el estado actual de los proyectos de infraestructura más importantes para la región y en qué medida estos ejes prioritarios influirán posiblemente sobre la logística de la zona.

## 2. La cooperación en infraestructuras: hacia una red transmediterránea de transportes (TMN-T)

En la última década la Unión Europea ha incrementado notablemente sus esfuerzos de cooperación en materia de transporte con los países mediterráneos. Aunque las bases para lograr un sistema de transporte eficiente estaban ya asentadas desde la Declaración de Barcelona, en el año 1995, con el objetivo de facilitar la consecución de un área de libre comercio en la zona. Este proceso de Asociación euromediterránea (EUROMED) se reforzó a través de la política Europea de Vecindad, que trata de fortalecer la cooperación en materia de transportes mediante la provisión

<sup>2</sup> El Banco Mundial ofrece información de este índice para los años 2007, 2010 y 2012, [www.lpi.worldbank.org](http://www.lpi.worldbank.org).

**CUADRO 2**  
**ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO EN EL ÁREA EUROMEDITERRÁNEA**  
**Y SUS COMPONENTES, 2007-2012**

	I. D. logístico		Calidad infraestructuras		Eficiencia trámites		Embarques internacionales	
	2012	2007-2012 (%)	2012	2007-2012 (%)	2012	2007-2012 (%)	2012	2007-2012 (%)
Argelia .....	2,41	16,99	2,02	10,38	2,26	41,25	2,68	34,00
Egipto .....	2,98	25,74	3,07	53,50	2,60	25,00	3,00	28,76
Israel.....	3,41	6,23	3,17	5,67	2,98	9,16	3,19	-2,45
Jordania.....	2,56	-11,42	2,48	-5,34	2,27	-13,36	2,67	-13,31
Líbano.....	2,58	8,86	2,41	12,62	2,21	1,84	2,71	8,40
Libia.....	2,28	-	1,75	-	2,08	-	2,63	-
Marruecos.....	3,03	27,31	3,14	34,76	2,64	20,00	3,01	9,45
Siria .....	2,6	24,40	2,54	32,98	2,33	7,37	2,62	31,00
Túnez.....	3,17	14,86	2,88	1,77	3,13	10,60	2,88	0,70
Turquía .....	3,51	11,43	3,62	23,13	3,62	20,67	3,38	10,10
EUROMED .....	2,85	12,44	2,71	16,95	2,61	12,25	2,88	10,66
UE28.....	3,47	4,83	3,44	6,83	3,25	5,18	3,34	3,73

**FUENTE:** Banco Mundial, [www.lpi.worldbank.org](http://www.lpi.worldbank.org). Años 2007 y 2012.

de asistencia a los países vecinos. En este contexto, los países miembros han realizado esfuerzos significativos para introducir reformas extensas con el objetivo de fortalecer las administraciones, dar una mayor apertura del sector de transportes, lograr la mejora de los esquemas regulatorios y la modernización de las infraestructuras.

El interés por afianzar las conexiones entre los países miembros se plasmó en el plan para construir la red de transporte euromediterránea (TMN-T) presentado en la primera Conferencia de Ministros de Transportes de la Asociación euromediterránea, en el año 2005. Se trataba de diseñar, para el conjunto del Mediterráneo, una red estratégica de infraestructuras: la Red Trans-Mediterránea de Transportes (TMN-T), semejante a la Trans-Europea (TEN-T) con el objetivo de fomentar los flujos e intercambios en la región. En paralelo con la TMN-T, se está trabajando en la identificación de proyectos prioritarios de infraestructuras

del transporte en cada uno de los países mediterráneos. El Plan de Acción Regional del Transporte (RTAP) se puso en marcha en el año 2007, con el fin de guiar las reformas en regulación en todos los modos de transporte (marítimo, carreteras, ferrocarriles y aviación civil) y la planificación de la red de infraestructuras. Además, los estudios para valorar la extensión de la red europea de transportes a los países vecinos del Mediterráneo han permitido identificar los ejes y los proyectos prioritarios que permitirán integrar las redes europeas con las redes de transportes de la región mediterránea. La extensión de las conexiones de las redes europeas de transporte (TEN-T) a los países situados en el sur y este de la cuenca mediterránea se ha considerado clave para favorecer la reestructuración del sector de transporte en la zona y, de este modo, atraer inversiones a la región, potenciar el turismo y permitir el desarrollo económico del área. Las importantes economías externas que generan estos

CUADRO 2 (continuación)

**ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO EN EL ÁREA EUROMEDITERRÁNEA  
Y SUS COMPONENTES, 2007-2012**

	Servicios logísticos		Seguimientos envíos		Tiempos embarques	
	2012	2007-2012 (%)	2012	2007-2012 (%)	2012	2007-2012 (%)
Argelia .....	2,13	10,94	2,46	8,37	2,85	1,06
Egipto .....	2,95	23,95	2,86	9,16	3,39	18,95
Israel.....	3,21	-0,62	3,52	1,73	3,62	1,12
Jordania.....	2,17	-27,67	2,55	-10,53	2,92	-7,89
Líbano.....	2,38	-0,83	2,61	12,02	3,11	16,48
Libia .....	2,25	—	2,38	—	2,51	—
Marruecos.....	2,89	35,68	3,01	50,50	3,51	22,73
Siria .....	2,48	37,78	2,35	17,50	3,26	22,10
Túnez.....	3,13	28,81	3,25	14,84	3,75	33,93
Turquía .....	3,52	6,99	3,54	8,26	3,87	14,50
EUROMED .....	2,71	11,50	2,85	11,19	3,28	12,30
UE28.....	3,45	4,86	3,51	5,72	3,81	2,14

FUENTE: Banco Mundial, [www.lpi.worldbank.org](http://www.lpi.worldbank.org). Años 2007 y 2012.

proyectos, otorgan al sector de transportes y logístico un papel esencial a la hora de promover la comunicación y los intercambios internacionales en la zona y constituye un reto en el marco de la cooperación euromediterránea.

Entre los principales proyectos incluidos en el plan de acción regional del transporte se encuentran:

— EuroMed Aviación II: para el fomento de la creación de un área común de aviación euromediterránea y facilita las negociaciones para alcanzar acuerdos de aviación con el fin de reforzar la cooperación aérea en transporte y mejorar la seguridad aérea.

— Autopistas Mediterráneas del Mar (MEDA-MoS): fomenta la creación de mejores conexiones marítimas en el Mediterráneo a través del respaldo de ministerios, autoridades portuarias, aduanas y empresas privadas. Se centra en la selección y diseño de un número de autopistas marítimas (autopistas del mar) para unir los sistemas de transportes de los socios mediterráneos y la TEN-T.

— SAFEMED III: con el objetivo de prevenir la contaminación y la seguridad marítima; fomenta la cooperación en seguridad marítima y la prevención de la contaminación de los barcos mediante la provisión de asesoramiento técnico y apoyo financiero.

— GNSS II – Euromed navegación por satélite: incorpora acciones encaminadas a la introducción de sistemas sostenibles de navegación por satélite (GNSS) en la región.

— Euromed programas regionales de carreteras, ferrocarriles y transporte urbano: contribuyen a la eficiencia y seguridad de los medios de transporte, mediante el apoyo a las reformas en la industria del transporte y a la gestión de los sistemas de transporte urbano.

En el año 2008 se dio un nuevo impulso político a esta integración regional con la puesta en marcha de la Unión por el Mediterráneo. La secretaría de la Unión por el Mediterráneo ha contribuido a los avances en

el desarrollo de un sistema de transporte multimodal aeromarítimo al que se añaden conexiones terrestres (en particular, entre los puertos y el interior), así como la cooperación en el ámbito de seguridad marina.

Tras los sucesos en la región, en el año 2011, se ha intensificado la cooperación dirigida a la reducción de las barreras al transporte y el logro de la convergencia regulatoria en áreas como seguridad, asuntos exteriores y protección ambiental. En 2013, la secretaria de la Unión por el Mediterráneo lanzó el proyecto LOGISMED que busca reforzar el sector logístico, creando cinco nuevas plataformas logísticas en la región durante el período 2013-2018, que se unirán a la red ya existente. El objetivo es crear una red logística en el Mediterráneo que dé apoyo a las plataformas logísticas regionales y nacionales. El proyecto contribuirá también al impulso de la actividad empresarial privada en el ámbito del transporte y la logística, gracias al establecimiento de colaboraciones público-privadas para su desarrollo. A este proyecto principal se unen también:

— El proyecto de la red de ferrocarriles de Jordania: que prevé el establecimiento de un corredor Norte-Sur, desde la frontera Siria al puerto de Agaba (509 Km), conectando la capital de Amman, los centros logísticos de los alrededores y el puerto de Agaba, con perspectivas de ampliarse a otros países vecinos en el futuro.

— El eje de la sección central de la autopista Trans-magrebí: el proyecto tiene como objetivo completar las conexiones pendientes en este eje, que conecta las redes nacionales de autopistas de Argelia, Marruecos y Túnez. El proyecto proveerá de un corredor de autopistas desde Agadir (Marruecos) a Ras Jedir (fronteras de Túnez y Libia). Las secciones van a ser completadas mediante la construcción de una autopista de dos carriles, de al menos dos vías, que discurren paralelas a la costa magrebí desde Oujda (Marruecos) a la frontera argelina (22 km) y desde Bou Salen (Túnez) a la frontera argelina (80 km).

El objetivo de la iniciativa es facilitar intercambios entre los socios y la creación de una industria logística fuerte y competitiva. Todavía existe un amplio margen

para que el sector transporte y la logística desarrollen todo su potencial económico y sirvan de catalizador de la actividad económica en el Mediterráneo.

### 3. Las infraestructuras de transporte y su papel para la logística de los países mediterráneos

La falta de adecuadas infraestructuras ha sido uno de los factores habitualmente considerado como un obstáculo para el crecimiento del comercio en los países de la región mediterránea (Carruthers, 2013). Por este motivo, son numerosos los proyectos que se han realizado para identificar las principales necesidades y proponer líneas de actuación que permitan aproximar los niveles de estos países a los de la Unión Europea. Entre estos se encuentra el proyecto *EUROMED Transport Infrastructure Network Project*<sup>3</sup>, cuyos resultados muestran los avances experimentados en estos equipamientos, y LOGISMED<sup>4</sup>, que presenta las líneas prioritarias de futuro y en el que cobran un gran protagonismo el desarrollo de las plataformas logísticas en la región. El objetivo de estas inversiones en infraestructuras del transporte es alcanzar unos servicios de transporte y logística que respalden el crecimiento del comercio en estos países.

En este apartado se ofrecerá una descripción del estado actual de estos equipamientos y su evolución en la última década, así como su esperada contribución a los servicios de transporte y logística de la región.

#### Las infraestructuras viarias

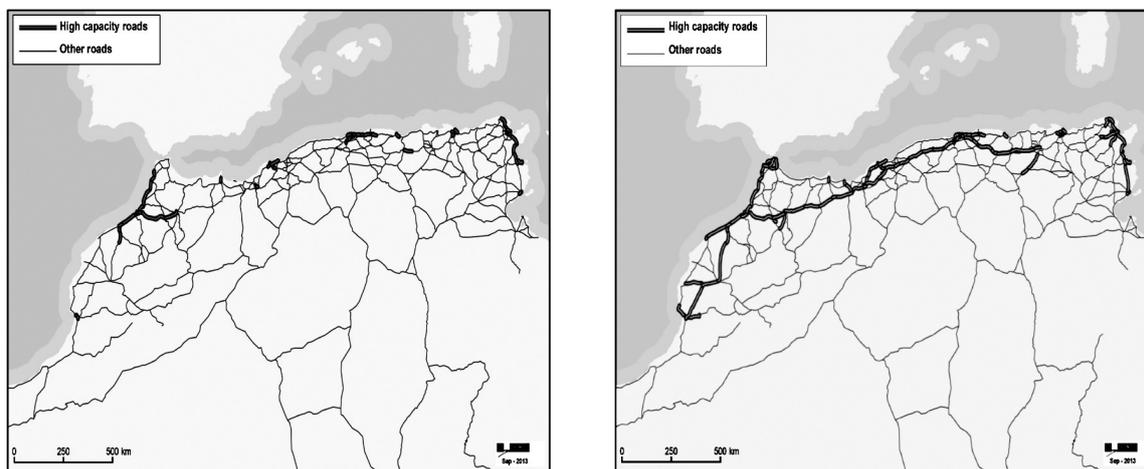
Las dotaciones de carreteras en estos países han experimentado un importante progreso en los últimos años, al haberse dedicado un gran esfuerzo al desarrollo y mantenimiento de esta red. Los principales avances están relacionados con la construcción de

<sup>3</sup> Un mayor detalle sobre este proyecto se puede encontrar en [www.euromedtransport.eu](http://www.euromedtransport.eu).

<sup>4</sup> Información sobre estas líneas prioritarias se puede encontrar en [www.ufmsecretariat.org](http://www.ufmsecretariat.org).

## MAPA 1

## RED DE AUTOPISTAS Y OTRAS CARRETERAS EN LOS PAÍSES DEL MAGREB CENTRAL, 2001-2010



FUENTE: CETMO, Centro de Estudios del Mediterráneo Occidental (2012).

autopistas tanto para conexiones nacionales como internacionales en Marruecos, Túnez, Argelia, Líbano, Israel y Turquía, que prácticamente han duplicado el número de km desde el año 2001 al 2011, tal y como se comprueba en el Cuadro 3.

Los esfuerzos en el resto de la red se han dirigido a la mejora de la calidad de estos equipamientos, aunque en un buen número de países la densidad de la red todavía está muy alejada de la media de la UE28. Turquía es el país que concentra el mayor porcentaje de km en el total de la red y de la red de autopistas. No obstante, aunque el peso del resto de países en los totales sea muy reducido, los avances, sobre todo en la red de autopistas, han sido también importantes en la zona central del Magreb, tal y como puede observarse en el Mapa 1. Entre los proyectos en marcha, es de especial interés el proyecto de la autopista Trans-magrebí, anteriormente citado, que es uno de los proyectos más importantes para la región y constituye una infraestructura clave para el desarrollo de la multimodalidad.

Sin embargo, aunque el estado de las carreteras no es un obstáculo para la circulación de mercancías, es posible destacar entre sus debilidades (tal y como se ha expuesto en los proyectos realizados para la región<sup>5</sup>) que:

- La red de autopistas está incompleta, con algunas excepciones, faltan conexiones entre numerosas capitales importantes.
- Otro de los problemas reside en los centros urbanos, en los que sus carreteras son aún insuficientes y en los que confluyen conexiones de las autopistas. Dados los problemas del transporte público en estos países, este es un problema que se va a incrementar en el futuro.

Los avances logrados en estos equipamientos facilitarán las operaciones de las plataformas logísticas, lo que a su vez se espera que ayudará a racionalizar la distribución del transporte urbano, mejorando la organización de

<sup>5</sup> Un diagnóstico sobre el papel de los equipamientos de infraestructura para la logística de la región puede encontrarse en BEI (2010).

CUADRO 3

## LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS, 2001-2011

	2001				
	Total	Autopistas	Densidad (km/1.000Km <sup>2</sup> )	Total %	Autopistas %
Argelia .....	104.670	–	44	18	–
Egipto .....	73.712	nd	74	13	nd
Israel.....	16.676	215	803	3	8
Jordania.....	7.259	–	79	1	–
Líbano.....	6.812	170	655	1	6
Marruecos.....	57.702	475	129	10	18
Palestina.....	4.996	–	830	1	–
Siria .....	45.860	–	246	8	–
Túnez.....	19.275	142	118	3	5
Turquía .....	240.345	1.667	307	42	62
EUROMED .....	577.307	2.669	113	100	100
UE28.....	4.102.010	55.558	948	–	–

NOTA: nd: no disponible. No se dispone de información para Chipre y Malta en la UE28.

FUENTE: Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>,

las redes de carreteras. No obstante, para impulsar esta integración de redes es fundamental que los beneficios de estas infraestructuras no se vean comprometidos por los controles aduaneros y tampoco hay que olvidar que sigue siendo necesario avanzar en la completa adopción de las convenciones internacionales del transporte.

#### La infraestructura ferroviaria: los ejes ferroviarios del Magreb al Mashreq

Los análisis de la infraestructura ferroviaria realizados para la región destacan como su principal problema la falta de continuidad territorial de la red de ferrocarriles a escala mediterránea. Aunque, con las excepciones de Líbano y Palestina, todos los países

analizados disponen de cierto nivel de redes ferroviarias, las conexiones existentes están divididas entre Marruecos, Argelia y Túnez, por un lado, y Egipto, Jordania, Líbano y Siria, por otro. Por ello, en la última década ha sido una prioridad la realización de proyectos para rehabilitar y extender sus redes, tal y como se comprueba en el Cuadro 4. A pesar de ello, las densidades de red son todavía muy reducidas y a gran distancia de la media europea. Argelia, Egipto y, sobre todo, Turquía son los países que concentran la mayor parte de la red ferroviaria de la región. Tal y como se ha expuesto, Libia y Palestina carecen de dotaciones mínimas, pero es importante destacar que actualmente participan en proyectos para mejorar sus conexiones ferroviarias.

CUADRO 3 (continuación)

## LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS, 2001-2011

	2011					2001-2011	
	Total	Autopistas	Densidad (km/1000Km <sup>2</sup> )	Total %	Autopistas %	Total (%)	Autopistas (%)
Argelia .....	114.087	1.030	48	18	18	9	–
Egipto .....	92.370	nd	92	15	nd	25	ng
Israel.....	18.566	460	894	3	8	11	114
Jordania.....	7.204	nd	78	1	nd	-1	–
Líbano.....	6.880	380	662	1	7	1	124
Marruecos.....	58.395	1.096	131	9	19	1	131
Palestina.....	4.686	–	778	1	–	-6	–
Siria .....	nd	–	nd	nd	–	–	–
Túnez.....	19.418	360	119	3	6	1	154
Turquía .....	302.398	2.356	386	48	41	26	41
EUROMED .....	624.004	5.682	156	100	100	8	113
UE28.....	4.400.056	69.646	1.017	–	–	7	25

NOTA: nd: no disponible. No se dispone de información para Chipre y Malta en la UE28.

FUENTE: Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>,

Otra de las principales prioridades en los proyectos en la región se centra en los avances de conexiones entre la red de los países socios mediterráneos y la europea, dada la falta de enlaces entre estas redes (excepto en la parte europea de Turquía, conectada a las redes griegas y búlgaras). Entre los proyectos en esta zona se encuentra el del túnel ferroviario bajo el estrecho del Bósforo (proyecto Marmaray<sup>6</sup>) recientemente inaugurado y que conecta Europa y Asia directamente para el tráfico de mercancías y pasajeros<sup>7</sup>.

En cuanto a la red de mercancías, todavía no tiene un uso frecuente, siendo la mayoría del tráfico ferroviario de pasajeros. El tráfico de mercancías consiste en muchos casos en el transporte de carga entre las zonas mineras y los puertos de embarque. Pero no cabe duda de que las plataformas logísticas que se están desarrollando en la región fomentarán los movimientos de contenedores ferroviarios. La importancia del transporte ferroviario para el comercio internacional, particularmente el cargo general, ha resurgido recientemente con el flujo de contenedores que llevan importaciones de Asia. A pesar de ello, un gran número de las terminales de carga recientemente abiertas no están directamente conectadas a las redes de ferrocarriles, por lo que es necesario dirigir los esfuerzos a la mejora de este tipo de conexiones.

<sup>6</sup> Un mayor detalle sobre este proyecto se puede encontrar en [www.marmaray.com](http://www.marmaray.com).

<sup>7</sup> Uno de los proyectos futuros es el enlace fijo entre Europa y África a través del Estrecho de Gibraltar: [www.fomento.gob.es](http://www.fomento.gob.es) (ver Anexo B).

CUADRO 4

## LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS, 2001-2011

	2001			2011			2001-2011
	Total km	Densidad (km/1000km <sup>2</sup> )	Total %	Total km	Densidad (km/1000km <sup>2</sup> )	Total %	(%) Total
Argelia .....	3.572	1	13	4.440	2	15	24
Egipto .....	5.097	5	18	5.530	6	18	8
Israel .....	944	45	3	1.079	53	4	14
Jordania .....	622	7	2	622	7	2	0
Líbano .....	—	—	—	—	—	—	—
Marruecos .....	1.907	4	7	2.138	3	7	12
Palestina .....	—	—	—	—	—	—	—
Siria .....	2.798	15	10	2.798	0	9	—
Túnez .....	2.256	14	8	2.165	13	7	-4
Turquía .....	10.569	13	38	11.536	15	38	9
EUROMED .....	27.765	6	100	30.308	7	100	9
UE28 .....	218.591	50	—	222.391	51	—	2

FUENTE: Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.

Otras dificultades a las que se enfrenta la red ferroviaria en estos países son:

— La mayoría de la red es de una única vía, con notables excepciones en Egipto, Israel y en menor medida en los países del Magreb.

— Además, son frecuentes los problemas de operaciones (señalización, cruces manuales) que dificultan el tráfico ferroviario en la zona.

En relación a la red ferroviaria de alta velocidad existente en estos países, en la última década, es posible destacar que se han producido avances significativos especialmente en los países del Magreb Central, como se comprueba en el Mapa 2, aunque todavía es reducida. No obstante, son numerosos los proyectos en marcha. En este sentido, Argelia parece ser el país más dinámico, con un ambicioso programa para el desarrollo de una red de alta velocidad en este país. Marruecos también está extendiendo su red de pasajeros y mercancías a Nador y al puerto de TargerMed. Israel

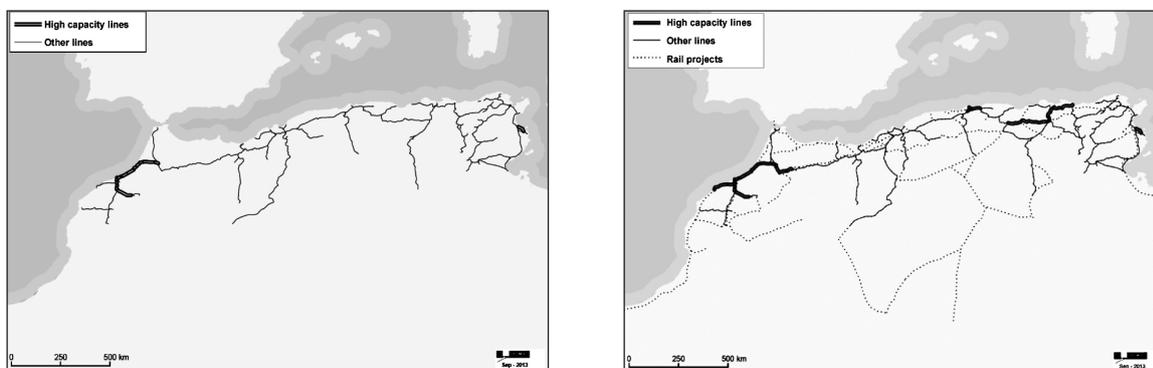
ha comenzado un programa para equipar su país con la construcción de una nueva línea entre Jerusalén y Tel Aviv. Además, Siria tiene planes para extender su red hacia el Este y Turquía está modernizando parte de su red a ambos lados del Bósforo como extensiones del proyecto Marmaray.

### La infraestructura portuaria

Los puertos mediterráneos constituyen enclaves estratégicos para las redes multimodales que se están desarrollando en la región. Son el punto de partida para la planificación de las redes terrestres, que los configuran como la entrada y salida principal para el comercio de mercancías en la región. Además, sus conexiones con Asia les proporcionan una localización privilegiada para impulsar los intercambios comerciales internacionales. Los grandes proyectos portuarios que se están llevando a cabo en los últimos años han

MAPA 2

RED FERROVIARIA EN LOS PAÍSES DEL MAGREB CENTRAL, 2001-2010



FUENTE: CETMO, Centro de Estudios del Mediterráneo Occidental (2012).

situado a los países mediterráneos en el mapa global del comercio, haciéndolos más competitivos para atraer nuevas inversiones.

A pesar del interés que suscita su desarrollo y la importancia clave que representa esta infraestructura, los progresos realizados para mejorar y aumentar su capacidad todavía son reducidos, tal y como puede comprobarse en el Cuadro 5. Países como Jordania y Líbano no cuentan con una infraestructura suficiente, y en el caso de Palestina no dispone de un puerto principal, aunque se están realizando proyectos actualmente para desarrollar el puerto de Gaza.

Los países socios mediterráneos están realizando un gran esfuerzo en la mejora y construcción de nuevos puertos en los últimos años (entre los que se encuentran el puerto TangerMed en Marruecos y los nuevos proyectos de Argelia y Túnez) para aumentar la fluidez y una mayor capacidad de tráfico. Pero siguen existiendo destacadas diferencias entre los puertos. Muchos de ellos son puertos tradicionales, alrededor de los cuales se han desarrollado las ciudades, y que no han conseguido modernizar suficientemente los servicios que ofrecen y, además, sufren problemas

de accesibilidad. Por otro lado, la región cuenta con nuevos puertos modernos como son los de Alejandría/Deikneila, Ambarli, Beirut, TangerMed, Agaba, Haifa y Ashdod. Entre estos dos extremos también se encuentran algunos puertos que están llevando a cabo modernizaciones de sus infraestructuras para aumentar su capacidad y servicios logísticos, entre ellos Izmir, Casablanca, Tartus, etcétera, aunque este proceso está siendo bastante lento.

Otro de los problemas existentes para impulsar el papel de los puertos en la red de transporte multimodal en la región mediterránea son las deficiencias existentes en el diseño de la red viaria y de ferrocarriles. Los puertos más modernos no han sido planificados, en muchos casos, por las autoridades públicas y no disponen de adecuadas conexiones a las redes de ferrocarril y carretera. En este sentido, el desarrollo de las plataformas logísticas planificadas en el interior de estos países las puede configurar como puertos interiores, lo que contribuiría a reducir la congestión de los puertos y ciudades.

En cuanto al transporte ferroviario de mercancías desde los puertos, este está infrautilizado y presenta

CUADRO 5

## LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS, 2001-2011

País	Puertos principales	2001		2011		2001-2011
		Longitud muelles	Total %	Longitud muelles	Total %	Total %
Argelia	Argel Oran Skikda	36.448	26	36.588	23	0,38
Egipto	Alejandro/El Dekheila Damietta Port Saïd Canal Suez	29.248	21	32.400	20	11
Israel	Ashdod Eilat Haifa	nd	nd	14.278	9	nd
Jordania	Agaba	2.040	1	2.040	1	0
Líbano	Beirut	nd	nd	nd	nd	nd
Marruecos	Agadir Casablanca Tanger-Med	23.513	17	24.313	15	3
Palestina	-	-	-	-	-	-
Siria	Lattakia Tartus	nd	nd	nd	nd	nd
Túnez	Rades Sfax	9.435	7	9.435	6	0
Turquía	Tekirdag Ambardi Haydarpasa Izmir Mersin	38.452	28	41.256	26	7
EUROMED		139.136	100	160.310	100	15

**FUENTE:** Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.

también problemas de accesibilidad. A pesar de que las conexiones en el puerto son adecuadas, el resto de la red es claramente insuficiente. En muchos casos, las dificultades surgen en los cruces con la red viaria, la cual generalmente rodea el puerto y, aunque ha sido extendida, en su planificación no ha tenido en cuenta este tipo de problemas, por lo que siguen sin resolverse. Este es uno de los principales retos al que se enfrentan los países socios mediterráneos, ya que es indispensable facilitar la conexión entre los puer-

tos y los principales centros de consumo o producción para agilizar el tráfico interior de contenedores.

Otro problema a señalar que dificulta el tráfico portuario está relacionado con la gestión administrativa en los controles de aduanas, las inspecciones de los contenedores y la organización de las terminales de operaciones. Las mejoras en estos ámbitos favorecerían el uso más eficiente de los puertos y se podrían lograr mediante el cumplimiento de los controles y los procedimientos de tránsito internacionales.

CUADRO 6

## LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS, 2001-2011

	Número aeropuertos internacionales	2001		2011		2001-2011
		Longitud de pistas de más de 2,438 m en aeropuertos principales	Total %	Longitud de pistas de más de 2,438 m en aeropuertos principales	Total %	Total %
Argelia .....	2	94.695	29	109.460	30	16
Egipto .....	10	nd	nd	nd	nd	nd
Israel .....	2	nd	nd	nd	nd	nd
Jordania .....	1	13.606	4	13.606	4	0
Líbano .....	1	10.445	3	10.445	3	0
Marruecos .....	3	38.120	12	40.620	11	7
Palestina .....	1	3.076	1	3.076	1	0
Siria .....	2	nd	nd	nd	nd	nd
Túnez .....	5	24.085	7	30.395	8	26
Turquía .....	3	146.256	44	152.638	42	4
EUROMED .....	30	330.283	100	360.240	100	9

FUENTE: Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics, European Commission, 2013. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>, Airports Council International, 2012.

### Las infraestructuras aeroportuarias

Los países socios mediterráneos cuentan, en general, con aeropuertos internacionales en sus principales ciudades (Cuadro 6), aunque no disponen de capacidad suficiente para el tráfico esperado en el futuro (Carruthers, 2013). No obstante, es posible destacar que Argelia, Marruecos, Túnez y Turquía han experimentado aumentos en la capacidad de sus infraestructuras aeroportuarias durante el período analizado. Con respecto al tráfico de pasajeros, todavía muy reducido en comparación con el tráfico de los países europeos, únicamente Turquía cuenta con un aeropuerto situado entre los de mayor tráfico del mundo<sup>8</sup>. En cuanto al tráfico de mercancías, hasta

ahora los aeropuertos no han desempeñado un papel clave en este tipo de transporte, ya que todavía representan un porcentaje muy reducido frente al volumen transportado en otros modos de transporte, no obstante, los proyectos de infraestructuras aeroportuarias en marcha incluyen el desarrollo de servicios logísticos aeroportuarios, por lo que se espera que estos porcentajes aumenten en el corto plazo. Para ciertas exportaciones, como productos frescos, bienes de lujo y ropa, disponer de una eficiente logística aérea es indispensable.

Otras iniciativas desarrolladas en el ámbito de las infraestructuras aéreas se han centrado en alcanzar avances en el proyecto de «cielos abiertos» para lograr la incorporación de los países socios mediterráneos en el cielo abierto europeo y en materia de seguridad aérea.

<sup>8</sup> Fuente: Airports Council International, 2012

#### 4. Conclusiones

La falta de cooperación regional entre los países socios mediterráneos ha sido un importante lastre que ha impedido aprovechar las oportunidades que han surgido en las últimas décadas para desarrollar una red de infraestructuras de transportes adecuada para el crecimiento económico de esta región. La Primavera Árabe ha abierto una nueva etapa en la que se están reforzando los proyectos de cooperación impulsados por la UE y que tratan de impulsar diversos proyectos estratégicos de transporte claves para la región mediterránea. Estos proyectos recogidos en el Plan Acción Regional del Transporte (2007-2013), con continuidad en el período 2014-2020, y en el proyecto LOGISMED (2013-2018) tienen como objetivo prioritario conseguir el desarrollo de una red de transporte multimodal que se integre en las redes Trans-Europeas de transportes.

Los esfuerzos que se están realizando para alcanzar este objetivo empiezan a hacerse visibles en sus economías, aunque las dotaciones de infraestructura del transporte en estos países todavía adolecen de importantes deficiencias. El desarrollo de estas redes de transportes en estos países constituye un elemento clave para la puesta en marcha de las plataformas logísticas que van a permitir una mejor accesibilidad a los mercados locales y van a hacer posible aprovechar las ventajas que les ofrece su situación geográfica para convertirse en uno de los mayores centros logísticos del mundo. Las instalaciones intermodales y la configuración de las plataformas logísticas constituyen herramientas esenciales para la mejora de la distribución de mercancías que impulse el crecimiento económico de la región. Pero esta actividad logística necesita del respaldo de una red eficiente y competitiva de transportes, y este es uno de los principales retos a los que se enfrentan estos países.

#### Referencias bibliográficas

- [1] BANCO MUNDIAL (2007 y 2012): *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics Performance Index and its Indicators*. Washington, DC: World Bank.
- [2] BANCO MUNDIAL (2014): *The Logistics Performance Index*, Washington, DC: World Bank. <http://www.lpi.worldbank.org>
- [3] BEI (2010): «FEMIP A Euro-Mediterranean Network of Logistics Platforms, Summary Report», BEI, Luxemburgo.
- [4] CARRUTHERS, R. (2013): «What Prospects for Transport Infrastructure and Impacts on Growth in Southern and Eastern Mediterranean Countries?» MEDPRO Report n° 3, CEPS, Brussels, February.
- [5] CETMO (2010): *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. The need for a dedicated European Fund*. [www.cetmo.org](http://www.cetmo.org)
- [6] CETMO (2010), *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. A Chronology*. [www.cetmo.org](http://www.cetmo.org).
- [7] CETMO (2012): *The Importance of Cooperation in transport for the Development of the 5+5 Region*. [www.cetmo.org](http://www.cetmo.org)
- [8] COMISIÓN EUROPEA (2007): *Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region 2007-2013* [www.euromedtransport.org](http://www.euromedtransport.org).
- [9] EUROSTAT (2013): «Pocketbook on Euro-Mediterranean Statistics», European Commission.
- [10] EUROSTAT (2014): *Bases de datos de transporte*. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.
- [11] EUROSTAT (2014): *Bases de datos del programa MEDSTAT*. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/medstat/introduction>.
- [12] FEMISE (2012): «Informe FEMISE sobre el partenariado euro-mediterráneo, 2012», Forum Euromediterranean des Instituts de Sciences Economiques, Marsella. [www.femise.org](http://www.femise.org).
- [13] FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (2013): «World Economic Database», (WEO), <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/02/weodata/index.aspx>.
- [14] LOGISMEDTA (2012): «Action Plan for the Development of the LOGISMED Training Activities Programme», European Investment Bank, BEI.
- [15] MINISTERIO DE FOMENTO (VV.AA): «Boletín Informativo del Instituto Geográfico Nacional», Madrid.
- [16] SECEGSA (2010): «Proyecto del túnel ferroviario a través del Estrecho de Gibraltar», Sociedad Española de Estudios para la comunicación fija a través del Estrecho de Gibraltar, Madrid.

ANEXO A

ÍNDICE DE DESEMPEÑO LOGÍSTICO EN LOS PAÍSES DE LA UE28 Y SUS COMPONENTES, 2007-2012

	I. D. logístico (%)		Calidad infraestructuras (%)		Eficiencia trámites (%)		Embarques internacionales (%)		Servicios logísticos (%)		Seguimientos envíos (%)		Tiempos embarques (%)	
	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012	2007-2012	2012
Austria	3,89	-4,19	4,05	-0,25	3,77	-1,57	3,71	-6,55	4,10	-0,73	3,97	0,00	3,79	-14,64
Belgica	3,98	2,31	4,12	3,00	3,85	6,65	3,73	2,19	3,98	0,76	4,05	2,27	4,20	-1,18
Bulgaria	3,21	11,85	3,20	29,55	2,97	20,24	3,25	16,49	3,10	8,39	3,16	0,64	3,56	0,00
Croacia	3,16	16,61	3,35	34,00	3,06	29,66	2,95	9,67	2,92	3,18	3,20	30,08	3,54	2,61
Chipre	3,24	10,96	3,17	8,93	3,02	9,03	3,21	9,93	3,17	14,44	3,36	15,07	3,54	8,92
R. Checa	3,14	0,32	2,96	-1,33	2,95	0,00	3,01	-1,63	3,34	11,33	3,17	-3,06	3,40	-4,49
Dinamarca	4,02	4,15	4,07	6,54	3,93	-1,01	3,70	0,82	4,14	8,09	4,10	9,04	4,21	2,43
Estonia	2,86	-3,05	2,52	-13,40	2,51	-8,73	2,82	-1,05	2,82	-6,00	3,00	5,63	3,23	-3,58
Finlandia	4,05	6,02	4,12	8,14	3,98	8,15	3,95	19,70	4,14	7,53	4,14	-0,72	4,10	-1,91
Francia	3,85	2,39	3,96	3,66	3,64	3,70	3,73	2,75	3,82	1,60	3,97	2,58	4,02	0,00
Alemania	4,03	-1,71	4,26	1,67	3,87	-0,26	3,67	-6,14	4,09	-2,85	4,05	-1,70	4,32	-0,23
Grecia	2,83	-15,77	2,88	-5,57	2,38	-22,22	2,69	-13,50	2,76	-17,12	2,98	-15,58	3,32	-19,61
Hungría	3,17	0,63	3,14	0,64	2,82	-6,00	2,99	-2,61	3,18	3,58	3,52	17,33	3,41	-7,59
Irlanda	3,52	-9,97	3,35	-9,95	3,35	-12,30	3,40	-9,57	3,54	-9,92	3,65	-7,83	3,77	-12,73
Italia	3,67	2,51	3,74	6,25	3,34	4,70	3,53	-1,12	3,65	0,55	3,73	1,91	4,05	3,05
Letonia	2,78	-7,95	2,79	8,98	2,71	7,11	2,72	-17,82	2,64	-10,20	2,97	-2,94	3,08	-16,53
Lituania	2,95	6,12	2,58	12,17	2,73	3,41	2,97	-1,00	2,91	7,78	2,73	5,00	3,70	8,82
Luxemburgo	3,82	7,91	3,79	-1,81	3,54	-3,54	3,70	23,33	3,82	18,63	3,91	9,83	4,19	4,75
Malta	3,16	-	3,10	-	2,81	-	3,17	-	3,01	-	3,05	-	3,79	-
P. Bajos	4,02	-3,83	4,15	-3,26	3,85	-3,51	3,86	-4,69	4,05	-4,71	4,12	-0,48	4,15	-5,25
Polonia	3,43	12,83	3,10	15,24	3,30	14,58	3,47	18,84	3,30	8,55	3,32	6,41	4,04	12,53
Portugal	3,50	3,55	3,42	8,23	3,19	-1,54	3,40	5,26	3,48	9,09	3,60	4,65	3,88	-4,43
Rumanía	3,00	3,09	2,51	-8,06	2,65	1,92	2,99	-6,56	2,83	-1,05	3,10	8,39	3,82	20,13
R. Eslovaquia	3,03	3,77	2,99	11,57	2,88	10,34	2,84	-8,09	3,07	2,33	2,84	-1,05	3,57	9,51
Eslovenia	3,29	4,78	3,24	0,62	3,05	9,32	3,34	6,37	3,25	5,18	3,20	9,97	3,60	-3,49
España	3,70	5,11	3,74	6,55	3,40	7,26	3,68	6,67	3,69	3,94	3,67	1,10	4,02	4,15
Suecia	3,85	-5,64	4,13	0,49	3,68	-4,42	3,39	-13,08	3,90	-3,94	3,82	-7,95	4,26	-3,84
R. Unido	3,90	-2,26	3,95	-2,47	3,73	-0,27	3,63	-5,71	3,93	-2,24	4,00	-2,44	4,19	-1,41
UE28	3,47	4,83	3,44	6,83	3,25	5,18	3,34	3,73	3,45	4,86	3,51	5,72	3,81	2,14

FUENTE: Banco Mundial, [www.lpi.worldbank.org](http://www.lpi.worldbank.org). Años 2007 y 2012.

## ANEXO B

### EL PROYECTO DEL ENLACE FIJO EUROPA-ÁFRICA A TRAVÉS DEL ESTRECHO DE GIBRALTAR

En la última Conferencia de Ministros de Transporte de la Unión por el Mediterráneo, celebrada a finales del año 2013, uno de los proyectos que España ha defendido para desarrollar en el futuro es el del Enlace Fijo a través del Estrecho de Gibraltar, debido a su importancia en el marco del transporte para la cooperación euromediterránea, ya que permitiría conectar Europa con el Norte de África, lo que facilitaría la cooperación regional en el sector del transporte a través de todo el Mediterráneo.

El Ministerio de Fomento reconoce que es un proyecto a muy largo plazo, pero el hecho de que se esté trabajando en él puede suponer un elemento de movilización y actuar como un catalizador para la planificación de la infraestructura a nivel regional. De hecho, los Gobiernos de España y Marruecos han revitalizado de forma importante la cooperación en este proyecto binacional y transcontinental. Para ello se está preparando un plan de trabajo que constituye una nueva etapa en la materialización de esta infraestructura.

Este proyecto de Enlace Fijo a través del Estrecho de Gibraltar tiene sus orígenes en la Declaración Común Hispano-Marroquí, fechada en Fez el 16 de junio de 1979, mediante la cual los Reyes Hassan II de Marruecos y Juan Carlos I de España manifestaron su voluntad de trabajar conjuntamente en el desarrollo de dicho proyecto. Para su realización se instauró un Comité Mixto Hispano-Marroquí y dos sociedades estatales: la Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar SA (SECEGSA) en España y la Société Nationale d'Études du Détroit (SNED) en Marruecos.

Estas sociedades estatales han sido los órganos encargados de elaborar los proyectos de estudios y los ejecutarán de manera conjunta. Estos estudios culminaron, tras el Anteproyecto Primario de 1995, en la decisión de acometer la solución túnel frente a la opción puente. Desde entonces, los estudios han estado centrados en la opción consistente en un túnel ferroviario bajo el Estrecho de Gibraltar, con una concepción similar a la del Eurotúnel, es decir, permitiendo la interconexión de las redes ferroviarias entre ambas orillas, así como el tránsito de vehículos y pasajeros en trenes lanzaderas a lo largo de los 27,7 km de túnel submarino previstos.

Actualmente, se ha definido un nuevo Plan de Trabajo 2013-2016, que permitirá avanzar en el conocimiento geotécnico del trazado del túnel y la elaboración, en consecuencia, de un proyecto más definido; la identificación de las medidas de acompañamiento que permitirán optimizar y facilitar el transporte en la región; y la incorporación del proyecto en las agendas y programación de las instituciones internacionales, especialmente en el marco euromediterráneo, demostrando los beneficios regionales y transcontinentales de su ejecución (SECEGSA, 2010).

Cuando esté en operación este enlace fijo, Europa y el Magreb podrán desarrollar más amplia y eficientemente sus intercambios, utilizando una red integral de vías de comunicación desde Europa. Esto permitirá la integración del Magreb en las redes europeas, con enlaces directos París-Madrid-Rabat-Casablanca-Argel-Túnez. Esta situación favorecerá la implantación de una zona de libre comercio transmediterránea, de la que serán un elemento fundamental los centros de transformación de mercancías en cada orilla, que constituirán las nuevas plataformas logísticas.