

1. Retos en el ámbito de la Europa del sur
2. Fuerte aumento del tráfico de todos los modos de transporte
3. Un reparto modal problemático
4. Hacia una saturación progresiva de los ejes de transporte
5. Grandes proyectos ferroviarios este-oeste
6. Un proyecto ferroviario que estructure el norte con el sur: FERRMED
7. Las autopistas del mar
8. Un espacio aeroportuario intermedio en Europa
9. Una política europea de transporte inactiva

PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN EL MEDITERRÁNEO¹

1. Retos en el ámbito de la Europa del sur

El Esquema del Desarrollo del Espacio Comunitario (EDEC) promulgado por Europa preconiza la constitución, en el sur de Europa, de una "zona de integración económica" de nivel mundial que acoja los grandes polos europeos empezando por Sevilla, y pasando por Valencia, Barcelona, Lyon, Marsella, Génova, Turín, Milán, Roma, Nápoles, etc., que pueda servir como contrapeso a las regiones del polígono central de Europa. Esta estrategia supone, en concreto, la implementación de un sistema de transporte competitivo en este espacio que permita, de manera eficaz y duradera, garantizar la circulación de personas y mercancías durante un largo período.

Ahora bien, en el Mediterráneo, el problema de los transportes se ha convertido en la actualidad en un obstáculo. Las cordilleras (Apeninos, Alpes, Macizo central, Pirineos) fraccionan el espacio y constituyen un freno importante para la circulación de los flujos. Como consecuencia de ello, las redes terrestres son discontinuas, poco coherentes y están muy saturadas, lo que supone un inconveniente en relación con la Europa del norte, que, desde este punto de vista, está mucho mejor equipada. Por consiguiente, los costes de transporte nortesur o este-oeste son de los más caros del mundo.

Este espacio tampoco dispone de un sistema organizado de vías de agua como las que tienen una función estructurante en los intercambios de la Europa del Rin o del Danubio. Por este motivo, el transporte ferroviario debería tener una función mucho más relevante; sin embargo, como se verá más adelante, este sector de transporte sufre un retraso notable en materia de infraestructuras. Ello comporta que se opte más por el transporte por carretera, que presenta unos inconvenientes en asuntos medioambientales que son aún más importantes debido a que las redes se concentran en corredores a causa de la fragmentación geográfica del espacio.

Así pues, la consolidación de las redes de transporte constituye un reto esencial para la zona del Mediterráneo. Esta consolidación implica, en concreto, el desarrollo de conexiones este-oeste que son a la vez transalpinas, litorales, aéreas y marítimas. Para ello es necesario

franquear las barreras físicas alpinas y pirenaicas, entre otras, sin olvidar algo tan imprescindible como el refuerzo de las comunicaciones entre los corredores litorales y las zonas interiores que son mucho menos accesibles.

En lo que se refiere al transporte marítimo, su función sigue siendo más preponderante en los intercambios mundiales gracias al desarrollo de la contenedorización. Pero la orilla mediterránea de Europa aún debe alcanzar un lugar más importante en este ámbito. La práctica del cabotaje es un complemento muy oportuno para los corredores terrestres. Además, es una herramienta ineludible del servicio de transporte insular, ya sea para sus relaciones con el continente o para las conexiones entre las islas. Dado que el Mediterráneo es una de las vías marítimas más usadas del mundo, la cuestión de la seguridad de este modo de transporte interesa evidentemente a los países y regiones costeros.

Asimismo, para el espacio mediterráneo una mejor organización de la logística constituye un reto muy importante. Los transportes solamente desempeñarán plenamente su función en la medida en que se sepa integrar, interconectar y operar en un mismo sistema los diferentes modos terrestres, marítimo y aéreo que comunican esta zona geográfica. A ello contribuirá ampliamente el uso de la informática, la telemática y las tecnologías para el control y la seguridad, así como para la gestión integrada de los datos y los documentos de transporte.

2. Fuerte aumento del tráfico de todos los modos de transporte

Como se ha comentado anteriormente, los intercambios –es decir, el tráfico de personas y mercancías– en el seno del espacio mediterráneo están destinados a desarrollarse a un ritmo rápido durante los próximos años debido al efecto combinado de la integración europea (cuyos efectos aún están lejos de completarse), de la ampliación de Europa a 10 nuevos países miembros y a un fuerte dinamismo de las economías asiáticas, gran parte de cuyos intercambios con Europa transita por el Medite-

¹ Traducido del original francés.

rráneo. También podemos pensar que, en el futuro, las economías del sur del Mediterráneo contribuirán a esta dinámica que sitúa el espacio mediterráneo en el centro de los nuevos flujos de la globalización.

La integración europea sigue siendo un vector importante de desarrollo de los tráficos terrestres. Pero, como se ha visto anteriormente, la construcción europea aún no ha eliminado las fronteras –nada más lejos–, que siguen siendo un obstáculo importante para los intercambios, que básicamente continúan realizándose a escala nacional. También se observa que, con frecuencia, las fronteras dividen los flujos por diez, lo cual muestra el camino que queda por recorrer antes de alcanzar una unificación absoluta del mercado interior y la presión que ello supondrá para el sistema de transporte europeo.

Por consiguiente, los flujos de personas y de mercancías, alrededor del arco mediterráneo y, en particular, en el corredor Barcelona, Lyon, Marsella, Turín y Génova están experimentando una gran expansión. El aumento de tráfico, teniendo en cuenta todos los modos de transporte, es del orden del 10% anual; es decir, se duplica cada siete años.

Este dinamismo de los flujos también afecta a las actividades turísticas. Así, la actividad de cruceros en el Mediterráneo ha experimentado un desarrollo considerable. El número de cruceristas ha pasado de 7,5 millones en 1997 a cerca de 11 millones en 2005; es decir, un crecimiento del 6% anual.

3. Un reparto modal problemático

El principal freno a una mejor circulación del tráfico en la Europa del sur no es tanto un problema de capacidad como de reparto modal de los transportes, dominado por la carretera.

La oferta ferroviaria entre Italia y Francia es, en efecto, poco competitiva tanto en términos de coste como de servicio. Actualmente se necesitan cerca de ocho horas para realizar el trayecto entre Marsella y Milán. El coste también es poco atractivo respecto al del avión. En los Alpes del sur, la situación es especialmente mala: redes mal conectadas, explotación problemática del lado italiano (salvo en el caso del transporte combinado, que es muy competitivo), falta de conexión entre Modane y Menton. Por consiguiente, el tráfico de mercancías por ferrocarril entre Francia e Italia es aproximadamente siete veces menor del que se realiza por carretera, y sigue bajando regularmente.

Entre España y Francia, la oferta ferroviaria también es muy insuficiente debido, especialmente, a la diferencia de ancho de vía de la red española, que obliga a realizar un transbordo en las estaciones fronterizas (salvo los trenes directos, como el Talgo). Actualmente el trayecto en

tren de Barcelona a Perpiñán dura más de tres horas, y el de Barcelona a Marsella, más de seis. Por este motivo, más del 85% de los flujos de mercancías entre España y Francia se realizan por carretera.

Las conexiones por carretera entre estos dos países solamente son eficaces en los dos extremos del macizo. El paso por la costa que conecta Perpiñán y Barcelona constituye el eje privilegiado de tránsito entre el este y oeste. Este eje, que aún está lejos de saturarse, sigue registrando de todos modos un índice de crecimiento anual del tráfico de cerca del 8%.

En lo que se refiere a los pasos en los puntos fronterizos, éstos aún no están saturados. Sin embargo, los tráficos entre la frontera española y la francesa se desarrollan a un ritmo cercano al 10% anual.

4. Hacia una saturación progresiva de los ejes de transporte

Un reciente informe francés de auditoría sobre los grandes proyectos de infraestructuras de transporte confirma los riesgos de saturación de las carreteras en el Arco Mediterráneo entre Barcelona y Génova en un plazo de 15 años.

El corredor del Languedoc es especialmente representativo de esta situación. Este eje, medido entre Nimes y Narbona, lo recorren 75.000 vehículos diarios (mientras que la Dirección de Carreteras establece el umbral de molestia en 65.000 vehículos diarios como media anual) y más de 41.000 vehículos al día hasta la frontera española.

Los principales embotellamientos se producirán:

- En España, en la periferia de la región metropolitana de Barcelona.
- En Francia, en la confluencia de las autopistas A61 y A9 (Narbona), en la A9 entre Nimes y Montpellier y en la A8 cerca de Aix-en-Provence y Niza.
- En Italia, en la autopista costera (principalmente Savona-Génova) y en la región de Milán, donde la red de carreteras está especialmente saturada.

Los puntos de saturación tienden igualmente a concentrarse en las principales ciudades, allí donde el tráfico local confluye con el tráfico de tránsito.

5. Grandes proyectos ferroviarios este-oeste

Los proyectos de nuevas infraestructuras como Lyon-Turín, TGV² franco-español, TGV Rin Ródano, LGV³ Proven-

2 Tren de alta velocidad.

3 Línea de alta velocidad.

za-Alpes-Costa Azul, Génova-Milán, y sus conexiones, modificarán profundamente (si se realizan) el paisaje de la alta velocidad redibujando de manera duradera la forma y el volumen de los intercambios.

El Lyon-Turín constituye un eslabón perdido esencial en el Eje 5 europeo, que va desde Lisboa hasta Kiev, en el que los tráficos aumentarán mucho como consecuencia de la ampliación europea. Evidentemente, este eslabón es estratégico para el conjunto del espacio Medoc⁴ porque representa una posibilidad de transferir al modo ferroviario parte del crecimiento del flete tradicional o de que los camiones realicen el transporte por la autopista ferroviaria.

También es estratégica la terminación de la línea de alta velocidad Barcelona-Marsella-Génova, que hace que del lado francés la LGV PACA⁵ se considere un eslabón del segmento transnacional.

La nueva línea ferroviaria Languedoc-Roussillon, destinada tanto al tráfico de pasajeros como al de mercancías, constituye, en términos de impacto, una solución que debería permitir lograr la terminación de la línea de alta velocidad entre Perpiñán y Montpellier, prevista en el mejor de los casos para 2025.

En total, el conjunto de los proyectos de la línea de alta velocidad examinados en España, Francia e Italia, permitirán mejorar considerablemente la "gran accesibilidad" ferroviaria de las metrópolis en el espacio Medoc. Así, cerca del 2030, Marsella podría encontrarse, en el mejor de los casos:

- Gracias a la LGV PACA: a aproximadamente 2 h 45 min de Génova y a 3 h 30 min de la metrópolis lombarda, sabiendo que el tiempo de trayecto con Génova y Milán podría aún reducirse mediante la prolongación de la LGV CA⁶ hacia Ventimiglia 1.
- Gracias a la línea Lyon-Turín: a cerca de tres horas de la capital piemontesa –en este sentido debería buscarse una oferta de servicio.
- Con la LGV Languedoc-Roussillon: a un poco menos de tres horas de la metrópolis catalana (y a unas tres horas de Toulouse), siempre y cuando se realice la sección Montpellier-Perpiñán, algo que actualmente parece una hipótesis optimista (la fecha de 2030 es la que más suele mencionarse), sin la cual los trayectos se alargarían cerca de 45 minutos.

Las fechas anunciadas para la terminación de las conexiones este-oeste son, como se ve, lejanas (del 2025 al 2030), y la experiencia ha demostrado que los aplazamientos de los plazos son frecuentes en este ámbito.

4 Mediterráneo occidental.

5 Línea de alta velocidad Provenza-Alpes-Costa Azul.

6 Línea de alta velocidad Costa Azul.

En este intervalo, se teme una saturación progresiva de los ejes ferroviarios y de carreteras, lo cual constituye un inconveniente muy importante para la integración de este espacio.

6. Un proyecto ferroviario que estructure el norte con el sur: FERRMED

Actualmente, una asociación denominada FERRMED, cuyo objetivo consiste en promover el eje ferroviario de mercancías Rin-Ródano-Mediterráneo occidental, está promoviendo la creación de un eje ferroviario que estructure el norte con el sur. El tronco principal del eje FERRMED comienza en Duisburgo, conecta en abanico Escandinavia, Gran Bretaña, todos los puertos marítimos del mar del Norte y los del oeste del mar Báltico, une los principales puertos fluviales, pasa por los valles del Rin y del Ródano y por toda la costa mediterránea occidental desde Marsella hasta Algeciras, e interconecta los ejes este-oeste más importantes de la Unión Europea. Esto descongestionaría gran parte del tráfico transeuropeo de mercancías, que se concentra en las carreteras y autopistas del eje Rin-Ródano-Mediterráneo occidental, las cuales ya están al borde de la saturación.

La costa mediterránea española y francesa, así como los valles del Rin y del Ródano constituyen un territorio que no presenta obstáculos geográficos importantes. Por este motivo, hace siglos que las vías de transporte y de comunicación entre el norte y el sur de Europa pasan por ese eje. Los puertos del mar del Norte han sido desde siempre unos centros económicos y comerciales muy importantes para Europa. Además, debido a la emergencia económica de los países asiáticos y a la proximidad con África, el comercio en los puertos del Mediterráneo está experimentando año tras año un crecimiento espectacular.

El Eje FERRMED es el camino de interconexión más rápido entre el mar del Norte, el oeste del mar Báltico y el Mediterráneo. Este eje une el norte y el sur de Europa y representa también un lugar de paso obligado para el transporte de mercancías entre el este y oeste. En el 2005, el tráfico terrestre de este eje en el paso de los Pirineos superó los 40 millones de toneladas y todas las previsiones indican que hasta el año 2010 aumentará en un 50%.

Pero la importancia económica del eje FERRMED va más allá de las zonas que atraviesan su tronco principal y el abanico de interconexión del sector norte con la costa mediterránea española y francesa, los valles del Rin y del Ródano, el noreste de Alemania, el Benelux y la mitad sur de Escandinavia. Su importancia alcanza numerosas regiones en Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Francia, Países Bajos, Italia, Luxemburgo, Polonia, Portugal, República Checa, Reino Unido, Suecia, Suiza, Marruecos, Argelia y Túnez.

Una revitalización del eje FERRMED permitiría, en línea con las directivas europeas, una mejor interconexión entre las regiones europeas y garantizaría, por consiguiente, una ordenación coherente del territorio europeo.

Finalmente, la revitalización del eje FERRMED permitiría un desarrollo intermodal equilibrado entre la red terrestre, las líneas fluviales y las líneas marítimas del mar del Norte, del oeste del mar Báltico y de la cuenca mediterránea occidental. Asimismo, su revitalización fomentaría la práctica del cabotaje.

7. Las autopistas del mar

La saturación progresiva de los ejes de transporte terrestre del Arco Latino ha conducido, desde hace varios años, al establecimiento de conexiones marítimas que hacen la competencia a la autopista terrestre existente con el objetivo de utilizar un modo de transporte menos contaminante y menos costoso en infraestructuras. Ya existen conexiones de este tipo, especialmente entre España e Italia, gestionadas por empresas privadas que operan en distancias de 1.000 kilómetros y más. La Comisión Europea desea fomentar el desarrollo de este tipo de conexión en el Mediterráneo en distancias más cortas y ha aplicado varios programas sucesivos en este sentido. Sin embargo, estas conexiones, denominadas "autopistas del mar", que se inscriben en una lógica que podría definirse como el transporte marítimo de camiones, tienen dificultades para desarrollarse. En 2003 se proyectó una conexión entre Fos y Savona, pero no se ha llegado a crear. Desde 2004, otra conexión funciona entre Toulon y Roma con una ayuda europea, pero su balance no es muy positivo.

Sin embargo, cabe tener en cuenta que el verdadero concepto del transporte marítimo de camiones aún no se ha desarrollado a día de hoy y que los diferentes actores, en concreto los transportistas por carretera, lo temen especialmente. En efecto, este proyecto topa con varios obstáculos, algunos de los cuales la Comisión Europea los identificó en su comunicación del 2 de julio de 2004; según este texto, el cabotaje no está totalmente integrado en la cadena de suministro de puerta a puerta, está sometido a unos procedimientos administrativos complejos y requiere un nivel elevado de eficacia de los puertos.

También se debe tener en cuenta la existencia de un *hinterland* comercial y técnico, las tasas y tarifas portuarias, la falta de frecuencia y regularidad y la gran inclinación por la carretera.

Así pues, es preciso hacer frente a esta constatación. En primer lugar, es evidente que los Estados deben intervenir con fuerza, garantizando especialmente la duración, para que los diferentes actores, cargadores, armadores, transportistas, se arriesguen a invertir en estos pro-

yectos. Además, conforme a las preconizaciones de la Comisión, parece necesario crear unas *taquillas únicas* que agruparían a todos los actores de la cadena logística (cargadores, armadores, transportistas por carretera, ferroviarios, fluviales) y podrían proponer a los clientes la gestión de la totalidad de las operaciones.

Finalmente, la modernización de los puertos, y la mejora de su servicio de transporte, especialmente el ferroviario, es una condición *sine qua non* para que estas líneas tengan éxito. De este modo se podrá constatar que el coste de transportar un contenedor por tierra puede ser, en distancias de 500 kilómetros, cinco o seis veces mayor que transportarlo por vía portuaria. Por este motivo, los puertos que no se doten de servicios competitivos estarán condenados a ser puertos secundarios en el transporte de contenedores. También es preciso apuntar que la apertura a las empresas ferroviarias europeas constituye un reto muy importante para los grandes puertos franceses, que, a diferencia de sus competidores, no disponen de una red fluvial de dimensión europea.

8. Un espacio aeroportuario intermedio en Europa

El contexto aeroportuario europeo se caracteriza, ante todo, por una concentración de la actividad en un número restringido de aeropuertos situados en el norte del continente europeo. Los grandes *hubs* del norte de Europa (al igual que los puertos de Amberes y de Rotterdam) estructuran la organización del cielo europeo. Para las grandes compañías aéreas europeas y sobre todo para las transcontinentales, los aeropuertos del espacio Medoc⁷ desempeñan principalmente una función de alimentador para los *hubs* de Amsterdam-Schiphol, Roissy-Charles de Gaulle (París), Londres-Heathrow, Frankfurt, etc.

Sin duda, la Europa mediterránea cuenta con grandes aeropuertos, situados especialmente en las capitales (Madrid, Roma, Atenas), pero, comparativamente, la actividad en dichos aeropuertos es más difusa. Aparte de los mencionados, existe una red más extensa formada por aeropuertos de tamaño más modesto (Barcelona, Málaga, Marsella, Lyon, Génova y Sevilla). Mientras que el de Barcelona es de un tamaño equivalente a los aeropuertos de las capitales española e italiana, los otros cinco pueden calificarse de intermedios. En la red de los aeropuertos europeos, Barcelona se encuentra entre los de segundo nivel (después de los de Londres y París, y en el mismo nivel que Madrid y Roma), tres aeropuertos (Málaga, Marsella y Lyon) se hallan en el tercer nivel, mientras que los de Génova y Sevilla se sitúan en el cuarto nivel.

Las aglomeraciones urbanas no disponen tampoco de un servicio idéntico en el ámbito de la conexión ferrovia-

7 Mediterráneo occidental.

ria. La ciudad de Lyon es la única que dispone de una interconexión del aeropuerto con el tren de alta velocidad. Si bien esta articulación aún está poco optimizada, representa una baza realmente importante para el futuro.

La accesibilidad entre las metrópolis del espacio Medoc es muy variable: buena en Barcelona, media en Lyon y Marsella y reducida en Génova y Málaga. Puesto que estos aeropuertos no están conectados entre sí directamente, algunos están más alejados que otros en tiempo. Así, se necesitan entre tres y siete horas para conectar Génova y Marsella, y Sevilla tiene tres conexiones que provienen de otras metrópolis del Medoc superiores a cuatro horas.

Finalmente, el espacio Medoc sufre una insuficiencia de puntos de entrada aeroportuarios intercontinentales, que siguen siendo exclusividad de los aeropuertos de las capitales. Sin embargo, los tráficos transcontinentales a partir y hacia estas ciudades son importantes. Únicamente se podrá hacer evolucionar las estrategias de *hub* de las grandes compañías aéreas, que favorecen la concentración de las conexiones intercontinentales en un número muy limitado de aeropuertos, mediante el impulso de una coordinación entre plataformas aeroportuarias.

9. Una política europea de transporte inactiva

La política europea del transporte nunca ha sido muy partidaria del desarrollo de los grandes ejes de transporte en el Mediterráneo. Las movilizaciones políticas y las grandes inversiones apoyadas por la Comisión Europea se siguen destinando al norte. Así, entre los grandes proyectos aceptados por la Comisión, la gran mayoría

conciernen a la Europa septentrional. Asimismo, los puertos del norte han captado gran parte del tráfico que geográficamente debería llevarse al sur.

Los Estados que siguen siendo responsables de las grandes infraestructuras de transporte aplican sus propias estrategias y sólo toman como referencia la política europea cuando ésta beneficia sus intereses.

En el Mediterráneo, los proyectos estructurantes se tratan en el seno de las comisiones intergubernamentales franco-españolas y franco-italianas. Estas Comisiones suelen solucionar por lo general los problemas que plantean los tramos transfronterizos como es el caso de Lyon-Turín o de la línea ferroviaria de alta velocidad Perpiñán-Figueras. En cambio, no interfieren en los proyectos nacionales.

Esta situación de desconexión de las políticas europeas y de las políticas nacionales está llamada a perdurar. En efecto, la Dirección General de Transportes no debería recibir una dotación para el próximo programa presupuestario 2007-2013 de 7.000 millones de euros cuando había pedido casi 20.000 millones. Así pues, sus medios de intervención están limitados, lo que hace suponer que para las grandes estructuras europeas se recurrirá en mayor medida a la financiación privada. Por este motivo, la oportunidad se evaluará cada vez más proyecto a proyecto. Dada esta situación, existe el riesgo de que disminuya la referencia a las grandes prioridades europeas promulgadas por la Comisión. Este temor se refiere, en concreto, a los numerosos proyectos en el Mediterráneo que pueden considerarse importantes dentro de una perspectiva de integración europea, pero cuya rentabilidad no es suficientemente elevada para que, al menos parcialmente, sean financiados por el sector privado.