M.ª Jesús Delgado-Rodríguez*
Inmaculada Álvarez-Ayuso**

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTES EN LOS PAÍSES EUROMEDITERRÁNEOS: ESTRATEGIAS DE COOPERACIÓN Y PRINCIPALES CORREDORES

El proyecto en marcha para hacer realidad una asociación regional euromediterránea requiere un sistema de transporte integrado y eficaz, capaz de reducir los elevados costes que penalizan actualmente los intercambios comerciales y de apoyar el desarrollo económico y la estabilidad social y política en estos países. Este artículo revisa los ámbitos de cooperación y las principales líneas de actuación en infraestructuras de transporte que se están desarrollando en esta región.

Palabras clave: *infraestructuras de transportes, desarrollo económico y cooperación, integración regional.*
Clasificación JEL: *N73, O21, R42.*

1. Introducción

El desarrollo del área euromediterránea tiene una gran importancia estratégica para la Unión Europea (UE). El exitoso ejemplo de la integración económica europea puede tener su continuidad en los países del sur y este del Mediterráneo (países PSEM). Si se logra este objetivo, la UE y los países PSEM tendrán la oportunidad de constituir una gran región compuesta por los países ribereños de las dos orillas del Mediterráneo, capaz de competir con las mayores asociaciones regionales del mundo. En este proceso, no cabe duda de que las infraestructuras de transporte desempeñan un papel clave para lograr impulsar las relaciones comerciales. Pero en esta ocasión, el reto es más complejo, ya que nos encontramos con países que presentan las mayores diferencias económicas, sociales y políticas y que están inmersos en continuos conflictos, que han dificultado los avances en este proceso.

El interés que la Unión Europea tiene en esta zona se ha concretado a lo largo de las dos últimas décadas en proyectos de cooperación en materia de transporte. Pero la UE no solo está interesada en que se subsanen las deficientes infraestructuras en esta zona, también es

* Departamento de Economía Aplicada II, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rey Juan Carlos.
** Departamento de Análisis Económico: Teoría Económica e Historia Económica, Facultad de CC. Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid.

necesario lograr la adaptación del marco institucional, legislativo y reglamentario para conseguir avances en la competitividad en materia de tráfico de mercancías y viajeros. Hasta ahora la cooperación ha sido lenta y dedicada a establecer prioridades y grandes líneas de actuación, en particular las que tienen ámbito regional. En este escenario, los actuales conflictos políticos y la situación económica internacional vuelven a suscitar dudas sobre el desarrollo de este proceso.

¿Cuáles han sido las prioridades en materia de transportes en el área euromediterránea? ¿Se han aproximado las dotaciones de estos países a los de la UE-27 en las últimas décadas? ¿Puede la UE establecer estrategias de cooperación que constituyan un factor de integración para estos países? En este trabajo revisaremos las principales actuaciones y las estrategias propuestas en el ámbito del transporte, con el objetivo de ofrecer un panorama general de la evolución y situación de las infraestructuras de carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos en el área euromediterránea.

2. La estrategia de cooperación en infraestructuras de transportes

Los flujos de transporte entre la UE y el resto de países socios mediterráneos son densos y se espera que se intensifiquen en los próximos años. Esto ha planteado la necesidad de planificar las prioridades de la red y determinar los proyectos de infraestructuras clave para desarrollar en estos años.

La gran diversidad de estrategias planteadas por la UE y enmarcadas dentro de la Asociación Euro-Mediterránea (Euromed) con los países de su vecindad dificulta su seguimiento. Pero no cabe duda de que la Unión Europea desea mantener y reforzar el proceso de reformas en los países PSEM mediante el apoyo a las instituciones políticas nacionales. El principal compromiso de la UE en materia de transportes en el área mediterránea se ha concretado mediante los marcos institucionales de la Unión para el Mediterráneo (UpM) y de la Política Europea de Vecindad (PEV). Esta combinación de estructuras multilaterales y bilaterales ha respaldado el claro interés de la Unión Europea por el desarrollo de las infraestructuras de transporte.

Para dotar de un mayor dinamismo al desarrollo de las infraestructuras, la Comisión Europea creó el Foro Euromediterráneo de Transportes que ofrece un ámbito de cooperación técnica. Las reuniones son organizadas por la Comisión Europea, que actúa como secretariado del Foro. Este Foro tiene como principal objetivo el desarrollo de las infraestructuras, la organización de las operaciones de transporte y facilitar la prestación de servicios en el transporte internacional. Para lograr estos objetivos, la Comisión ha establecido cuatro ámbitos prioritarios de actuación: la reforma administrativa, la definición y fomento de la red transmediterránea de transporte multimodal, el transporte marítimo y aéreo, y el sistema global de navegación por satélite (Galileo).

En primer lugar, en cuanto a la reforma administrativa, la Comisión Europea considera fundamental reformar el marco institucional, legislativo y reglamentario, la aproximación de las normas (sociales, técnicas, medioambientales, de seguridad, etcétera) y la mayor interacción entre los servicios de transporte y las aduanas. El actual marco vigente en este sector es causa de numerosos puntos de congestión del sistema de transporte (protagonismo estatal, competencia insuficiente, etcétera).

El segundo ámbito fundamental de cooperación está relacionado con la definición y fomento de una red transmediterránea de transporte multimodal. A este respecto, los objetivos fijados están relacionados con la instauración de un sistema de transporte multimodal aeromarítimo al que se añaden conexiones terrestres (en particular, entre los puertos y el interior). Se trata de diseñar, para el conjunto del Mediterráneo, una red estratégica de infraestructuras, la Red Transmediterránea de Transportes (RTM-T), semejante a la transeuropea, que fomente los flujos e intercambios en la región. En paralelo con la RTM-T, se está trabajando en la identificación de proyectos de infraestructuras del transporte prioritarios en los PSEM.

El principal proyecto regional en materia de transporte está ligado a las autopistas marítimas y terrestres, que

consiste en el desarrollo de las «autopistas del mar», incluidas las conexiones entre los puertos mediterráneos, construcción de autopistas costeras y modernización de la red ferroviaria transmagrebí, así como la cooperación en el ámbito de seguridad marina. Este proyecto tiene como meta aumentar el caudal y mejorar la circulación de mercancías y personas en el contexto Mediterráneo. Por autopistas del mar se entiende la combinación de servicios integrados de transporte de mercancías, a través de grandes ejes de transporte, que incluyen en algún punto rutas marítimas. En cuanto a los proyectos de autopistas terrestres, tienen como objetivo integrar el conjunto de los elementos que componen la cadena del transporte (tránsito terrestre, tránsito portuario, paso de fronteras, circulación marítima).

La necesidad de asegurar las rutas marítimas y aéreas en esta zona es clave para mantener la estabilidad en el área. Dadas las distancias y la falta de vías terrestres practicables, el transporte marítimo de corta distancia reviste una gran importancia estratégica en el Mediterráneo. La seguridad en el transporte marítimo es vital, sobre todo, en lo que atañe a pasajeros y sustancias peligrosas, el transporte de petróleo y sustancias químicas, ya que, en caso de accidente, repercutirían con una gravedad especial en un mar cerrado como es el Mediterráneo.

En este ámbito hay convergencia de intereses entre la UE y los países PSEM: se pretende reducir el tráfico terrestre de mercancías en Europa —ya de por sí congestionado—, y hacerlo mediante un refuerzo del transporte marítimo de los socios mediterráneos. Se trata de una estrategia especialmente beneficiosa, ya que el interés principal de los países PSEM reside en mejorar o reforzar su sistema de exportación, que circula mayoritariamente por estas redes de transporte.

En cuanto al sistema global de navegación por satélite (Galileo), su ampliación resulta primordial para la creación de una red transmediterránea de transporte y para la cohesión de los sistemas de transporte a escala regional y mundial.

Estas líneas de actuación en materia de transportes se han concretado en el Plan de Acción Regional de Transporte (PART) para el Mediterráneo. El PART es un plan para intensificar la cooperación en la región y establecer un sistema de transporte eficaz como condición necesaria e importante para el crecimiento económico y la integración en el Mediterráneo. El actual plan cubre el período 2007-2013, dando continuidad a los objetivos de los programas MEDA I y MEDA II, y lo solicitó formalmente la Conferencia Ministerial Euromediterránea de Marrakech.

El PART comprende una serie de 34 acciones en los diferentes sectores del transporte (marítimo, terrestre, ferroviario, aéreo y multimodal) y busca, principalmente, la reforma de la reglamentación (institucional), así como la definición y planificación de la economía y el territorio de la red transmediterránea de infraestructuras de transportes.

Además, incluye consideraciones de desarrollo sostenible, de seguridad y de ámbito institucional. Muchas de sus acciones —sobre todo las relativas a la reforma de la reglamentación— deben aplicarse a nivel nacional pero supervisadas a nivel multilateral en el marco del Foro Euromediterráneo de los Transportes, con el apoyo técnico de la Comisión Europea en el ámbito de los proyectos regionales EuroMed (SAFEMED, Medamos-Autopistas del mar, GNSS y EuroMed Aviación) o con asistencia técnica y programas de hermanamiento a nivel bilateral.

3. Las infraestructuras de transportes en el área euromediterránea

Los ámbitos de cooperación en materia de transporte, como hemos comprobado, han sido amplios, aunque los avances no se han producido al ritmo esperado. A la hora de valorar los resultados de los programas puestos en marcha, nos encontramos con la dificultad de acceder a información homogénea que nos permita realizar comparaciones entre los países del este y sur del Mediterráneo objeto de interés en este trabajo. Muchos de los informes sobre los transportes en esta zona, que han realizado distintas instituciones (CETMO, el Instituto Europeo del Mediterráneo y Banco Mundial), están dedicados a países o zonas concretas, como es el caso de los trabajos sobre el Magreb (que agrupa a los países de la parte más occidental del mundo árabe, habitualmente incluye a Marruecos,

Túnez y Argelia) o bien están dedicados al Masrheq (Egipto, Jordania, Líbano, la Autoridad Palestina y Siria). Son menos los trabajos que incluyen a Libia, ya que es el país que ofrece más dificultades para obtener información. Este país, miembro observador en la Unión para el Mediterráneo, tiene además una localización estratégica clave para las conexiones entre el Magreb y el Mashreq. En algunos estudios, el análisis se extiende también a Turquía, o a Israel, pero son los menos los que agrupan a los países PSEM analizados en este artículo.

La falta de estadísticas sobre el transporte homogéneas para estos países y las dificultades que ofrecen las fuentes nacionales de información han requerido que nos centremos en los datos que ofrecen el Banco Mundial y Eurostat sobre tráfico y dotaciones en unidades físicas de las principales infraestructuras de transporte, con el fin de obtener una base de datos comparable tanto para los países PSEM estudiados (Argelia, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Libia, Marruecos, Palestina, Siria, Túnez y Turquía) como para la totalidad de países de la UE-27.

Con las limitaciones derivadas de las insuficiencias de las fuentes estadísticas, la información facilitada por estas instituciones nos ha permitido presentar una panorámica de la situación actual del tráfico de mercancías y pasajeros de estos equipamientos, y de su evolución desde el año 1990 (para el caso de carreteras y ferrocarriles) y 2000 (para puertos y aeropuertos). Las fuentes consultadas han permitido incorporar datos sobre unidades físicas en algunas de estas infraestructuras. La información disponible en estas estadísticas se ha completado con los resultados sobre la situación de las infraestructuras presentados en los informes sobre transportes de las instituciones citadas.

Las infraestructuras viarias: el corredor costero

La red de carreteras representa el principal medio para reforzar la unión política y económica de los países PSEM. En estas economías, la carretera asegura la casi totalidad del tráfico interior de viajeros y mercancías, excepto para los productos energéticos y minerales que son transportados por ferrocarril. La red viaria de estos países se enfrenta a los problemas del relativo pobre mantenimiento de las carreteras en muchos países de la región y el retraso en la rehabilitación y mejora de muchos tramos. Los esfuerzos en estos países se han dirigido fundamentalmente a transformar las carreteras de dos a cuatro carriles.

El principal proyecto de infraestructura viaria en estos países lo constituye el corredor costero que une, en primer lugar, las capitales de los países magrebíes, pasando por Marruecos hasta Libia. Esta carretera también es conocida como la Autopista de la Unidad Magrebí. Los países del Magreb han desarrollado un acuerdo durante las pasadas dos décadas sobre el sistema de interconexión por carreteras que permite un aceptable nivel de conectividad regional. El corredor costero del Magreb está conectado con la frontera egipcia a través de un eficiente sistema de autopistas en Libia. Desde la frontera de Egipto, el corredor costero conecta con el corredor este-oeste TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus-Asia), que provee una conectividad eficiente con la autopista Trans-europea, además de las conexiones con Asia a través de la frontera iraní.

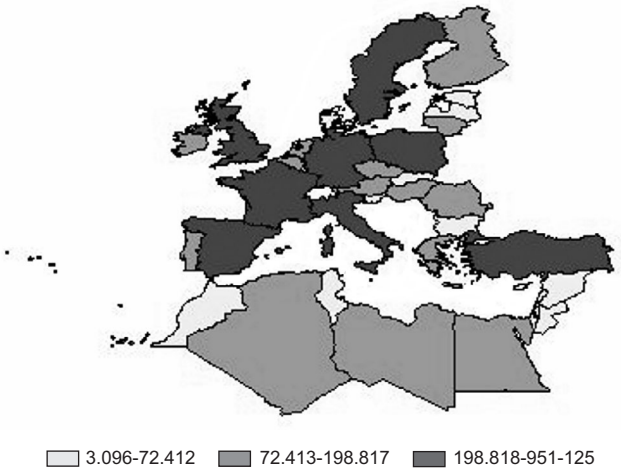
Otro aspecto que ha centrado el interés en materia de infraestructuras viarias es la agilización de los procedimientos que dificultan el tráfico en los pasos fronterizos. El reto implica la armonización de los estándares exigidos y de las regulaciones en materia de seguridad en las carreteras para facilitar el comercio. Hasta ahora, los progresos hechos para la armonización de los estándares y regulaciones del transporte por carretera entre los países PSEM han sido desiguales. En este sentido, el Acuerdo Internacional sobre Carreteras, en el que participan gran parte de estos países, ha influido favorablemente para avanzar en este proceso con el objetivo de mejorar el reducido tráfico existente y la seguridad por carreteras.

Un problema habitual del tráfico en estos países reside en el hecho de que las tensiones políticas reducen el flujo del tráfico por carretera entre los países en la región. Un ejemplo de esta situación, se produjo con el cierre de las fronteras entre Argelia y Marruecos y la

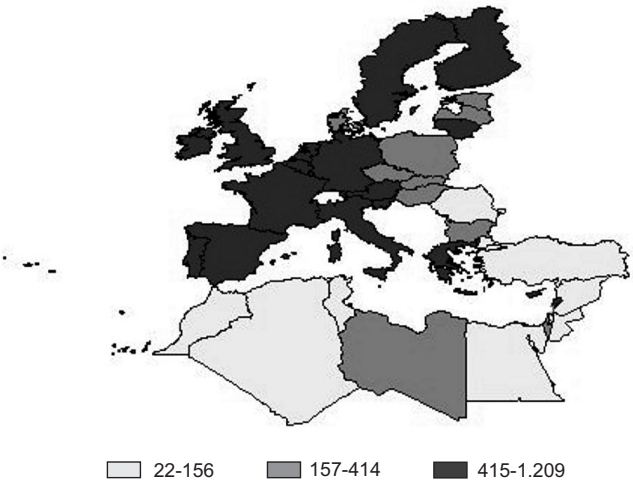
GRÁFICO 1

DISTRIBUCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE RED VIARIA

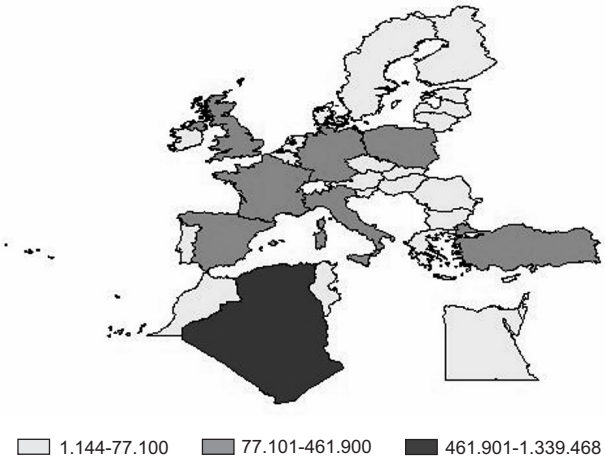
Mapa 1: Longitud de red (2007)
(kms. de carretera)



Mapa 2: Tráfico de pasajeros por carretera
(millones)



Mapa 3: Tráfico de mercancías por carretera
(miles de toneladas)



FUENTE: Elaboración propia.

multiplicación de los controles en frontera, que han supuesto impedimentos a los intercambios intrarregionales por tierra.

En cuanto al análisis de los indicadores de infraestructuras viarias del área euromediterránea (Gráfico 1 y Cuadro 1), los resultados obtenidos para el tráfico de

CUADRO 1

TRÁFICO POR CARRETERA Y LONGITUD DE RED

País	Pasajeros (millones) (2002-2007)			Mercancías (miles de toneladas)						Longitud de red (kms)					
				1990-2000			2000-2006			1990-2000			2000-2007		
	Variación	Promedio	2007	Variación	Promedio	2000	Variación	Promedio	2006	Variación	Kms./sup.	2000	Variación	Kms./sup.	2007
Argelia*	0,055	57	58	—	—	—	—	—	—	0,177	0,042	104.000	0,041	0,045	108.302
Egipto*	0,099	27	29	0,003	31.403	31.500	—	—	—	0,393	1,056	64.000	0,443	1,475	92.370
Israel	0,084	237	251	—	—	—	—	—	—	0,246	0,532	16.449	0,086	0,623	17.870
Jordania	0,401	79	94	—	—	—	—	—	—	–0,016	0,077	7.245	0,072	0,081	7.768
Líbano*[a]	0,339	9	10	—	—	—	—	—	—	0,146	0,620	7.300	–0,045	0,667	6.970
Libia*	–0,028	229	225	—	—	—	—	—	—	0,124	0,045	83.200	0,000	0,047	83.200
Marruecos	0,134	49	53	–0,031	2.367	2.557	0,001	2.018	1.212	–0,032	0,083	57.626	0,003	0,081	57.799
Palestina[a]	–0,157	80	59	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siria	1,184	15	22	—	—	—	—	—	—	0,258	0,522	41.792	0,182	0,517	40.032
Túnez*	0,217	72	73	0,090	13.907	14.505	0,145	14.984	16.611	–0,051	0,126	18.997	0,012	0,116	19.232
Turquía*	0,327	76	88	0,353	135.074	152.210	0,172	149.587	177.399	0,050	0,441	385.960	0,001	0,436	426.951
PSEM	0,426	930	962	0,104	74.840	154.767	0,106	106.816	195.222	0,130	0,115	786.569	0,088	0,071	777.294
Alemania	0,046	552	566	0,899	254.235	347.200	0,330	276.894	461.900	0,082	1,781	656.074	0,000	1,805	644.471
Austria*	0,036	502	511	0,977	16.878	26.300	0,004	17.831	26.411	0,233	1,491	132.999	–0,194	1,432	107.206
Bélgica	0,009	469	471	0,298	29.390	32.450	0,589	36.233	51.572	0,067	4,691	148.216	0,033	4,937	153.070
Bulgaria*	–0,100	288	257	–0,978	3.434	307	1,184	5.045	11.843	–0,004	0,332	36.759	0,094	0,363	40.231
Chipre	0,347	433	481	—	—	—	0,040	1.206	1.143	0,232	1,092	11.141	0,099	1,285	12.246
Dinamarca	0,027	359	370	0,297	13.545	17.766	0,091	12.916	11.495	0,009	1,653	71.591	0,011	1,672	72.412
Eslovaquia*	0,102	248	272	–0,226	16.428	14.340	0,542	17.703	22.114	0,012	0,869	42.958	0,018	0,882	43.761
Eslovenia	0,118	477	505	0,117	2.211	5.251	1,306	4.684	12.112	1,646	0,869	38.403	0,008	1,899	38.708
España*	0,068	461	485	0,687	96.757	133.078	–0,002	102.559	132.868	–0,001	1,313	664.024	0,002	1,315	666.292
Estonia*	0,323	344	390	–0,159	2.473	3.791	0,972	3.656	7.641	2,469	0,547	51.411	0,129	1,239	58.034
Finlandia	0,152	452	483	0,046	25.578	27.500	–0,090	26.379	26.400	0,026	0,229	78.412	0,006	0,232	78.889
Francia	0,017	494	498	0,399	222.289	266.500	0,174	222.508	313.000	0,009	1,640	894.000	0,064	1,718	951.125
Grecia*	0,295	379	429	0,684	14.186	18.360	0,000	14.604	18.360	0,003	0,884	116.470	0,023	0,879	117.533
Hungría	0,157	281	300	—	13.329	13.329	1,288	14.987	30.495	0,501	1,592	158.785	0,233	1,791	195.719
Irlanda*	0,169	398	437	0,275	5.656	6.500	1,446	7.804	15.900	0,037	1,328	95.694	0,009	1,366	96.602
Italia*	0,029	592	601	0,039	184.944	184.756	0,043	185.792	192.700	0,577	1,253	479.688	0,010	1,606	487.700
Letonia	0,500	320	398	–0,298	2.821	4.108	0,414	2.676	2.729	–0,102	0,947	57.818	–0,018	1,083	69.687
Lituania	0,384	409	470	–0,201	5.884	5.611	1,192	8.846	18.134	0,550	0,957	75.517	0,069	1,207	80.715
Luxemburgo*	–0,304	590	441	–0,692	1.135	400	0,091	3.528	9.493	0,023	1,989	5.210	0,004	2,017	5.227
Malta	–0,014	512	498	—	—	—	—	—	—	0,107	6,441	2.213	0,399	7,524	3.096
Países Bajos*	0,041	431	441	0,437	35.622	45.700	0,687	40.309	77.100	0,114	2,806	116.500	0,000	2,959	126.100
Polonia	0,329	325	383	0,396	66.066	69.543	0,834	79.758	136.490	0,004	1,188	364.656	0,163	1,268	423.997
Portugal*	0,000	471	471	0,678	14.540	20.470	1,200	18.514	45.032	0,049	0,736	68.732	0,142	0,829	82.900
Reino Unido	0,038	451	463	0,247	150.310	165.827	0,005	155.470	166.728	0,090	1,567	390.238	0,076	1,630	420.009
República Checa	0,157	384	414	0,861	19.724	39.000	0,195	34.282	46.600	0,000	1,619	127.708	0,006	1,622	128.511
Rumania*	0,097	149	156	0,035	15.359	14.288	2,607	20.778	51.531	0,298	0,721	198.603	0,000	0,834	198.817
Suecia	0,026	459	465	0,223	30.630	32.419	0,238	33.378	40.123	—	—	—	0,005	1,066	427.045
UE-27	0,090	8.708	11.655	0,210	986.899	1.411.034	0,592	998.670	1.929.914	0,068	0,921	5.083.820	0,112	0,888	5.730.102

NOTAS: * Último dato disponible. [a] Datos de pasajeros obtenidos de Eurostat.
FUENTE: Indicadores del Banco Mundial.

pasajeros y mercancías permiten destacar las importantes diferencias entre los países de la Unión Europea y los países PSEM. Estas diferencias también se observan al comparar la densidad de red y la evolución que han tenido estos equipamientos. Únicamente Egipto ha alcanzado una densidad de carretera similar a la de los

países europeos, aunque con diferencias importantes en el estado y calidad, que los indicadores utilizados no reflejan. En el resto de países PSEM, la situación de la red de carreteras es claramente insuficiente, ya que no se ha visto favorecida por los proyectos desarrollados en la zona.

El transporte ferroviario: los ejes ferroviarios del Magreb al Mashreq

La integración de los ferrocarriles en los países PSEM ha empezado a avanzar con paso firme. En este proceso no solo se han impulsado la construcción de nuevas líneas de ferrocarril, sino que también se han producido mejoras significativas en el sistema nacional de ferrocarriles existente.

El principal proyecto ferroviario de la zona es la construcción del gran eje ferroviario que conecta los ejes ferroviarios entre el Magreb y el Mashreq. En esta conexión, podemos diferenciar, en primer lugar, los avances del eje ferroviario transmagrebí, que une Marruecos, Argelia y Túnez y que cuenta mayoritariamente con ancho de vía europeo y en el que se han producido avances, al extender su red de forma importante en los últimos años.

Con respecto a las líneas de ferrocarriles que existen en algunos de los países del Mashreq, estas están en general caracterizadas por tener poca conectividad. Parte de este problema se deriva de la existencia de extensos tramos de la red que presentan diferencias entre los anchos de vía. Este es el caso de la existencia de vías estrechas de ferrocarriles en Jordania, Siria y Túnez. En otros casos, son los propios factores políticos los que también impiden las conexiones ferroviarias, incluso cuando la conexión física es posible, como se produjo con el cierre de la frontera entre Marruecos y Argelia, que ha impedido la fluidez del tráfico entre las redes de ferrocarriles en las dos décadas pasadas.

A estos problemas de conexión se une que el 60 por 100 del total de la red prevista en el Mashreq todavía no se ha construido. Además, la interconexión entre los ferrocarriles en el Magreb y el Mashreq depende de las decisiones de las autoridades libias sobre el avance de sus proyectos ferroviarios.

En el desarrollo del ferrocarril en Mashreq ha desempeñado un papel importante la firma del Acuerdo Internacional sobre Ferrocarriles que han realizado estos países. Este es el segundo acuerdo internacional negociado bajo el auspicio de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para el Este de Asia (ESCWA). Fue adoptado en abril de 2003 y entró en vigor en el año 2005, después de ser ratificado por los cinco Estados miembros: Egipto, Jordania, Líbano, Arabia Saudí y Siria. Su objetivo es promover la integración de los ferrocarriles del Mashreq árabe, facilitando la construcción de seis ejes norte-sur y diez ejes este-oeste. Los acuerdos también recogen especificaciones técnicas y estándares normativos que deben ser cumplidos por los países miembros, ya que ellos deben desarrollar los enlaces que faltan. La longitud de la red internacional de ferrocarriles cubierta por este acuerdo asciende aproximadamente a 19.600 km, de los cuales 8.000 km ya existen y 11.600 km tienen que ser construidos. El plazo para ello finaliza en diciembre de 2020.

Respecto a los indicadores de infraestructuras en los países estudiados (Gráfico 2 y Cuadro 2), los resultados muestran el débil tráfico de pasajeros y mercancías por ferrocarril de los países PSEM, a gran distancia de los países europeos. Egipto y Turquía son los países que muestran resultados más favorables en estas variables y que también se obtienen cuando se analizan las diferencias en la longitud de la red. Aunque se han realizado mejoras en esta infraestructura en casi todos los países analizados, los avances son reducidos en comparación de la situación de los países de la UE-27. Lo que muestra que las mayores relaciones con esta zona no se han traducido en avances en la dotación ferroviaria.

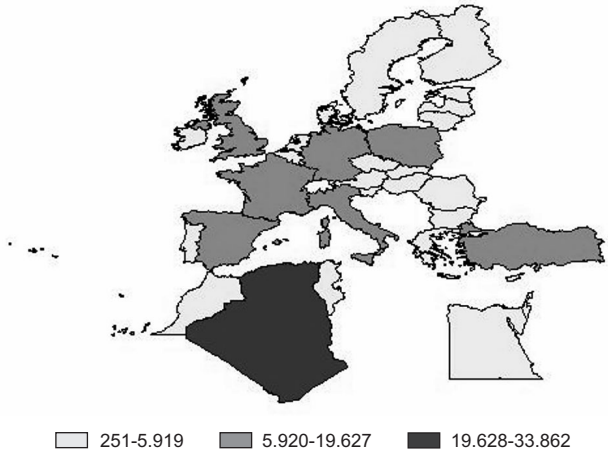
Los puertos y el transporte marítimo

Los proyectos de creación y mejora de los corredores marítimos en el área euromediterránea tienen la vocación de integración regional más evidente. Persiguen

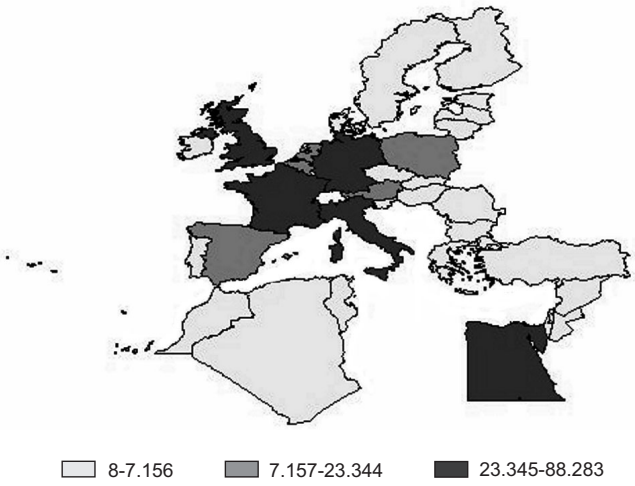
GRÁFICO 2

INFRAESTRUCTURAS DE RED FERROVIARIA

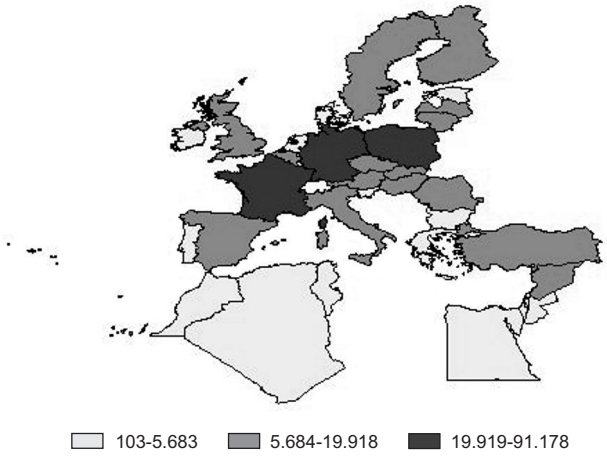
Mapa 4: Longitud de Red (kms. red ferroviaria)



Mapa 5: Tráfico de pasajeros por ferrocarril (millones)



Mapa 6: Tráfico de mercancías por ferrocarril (millones de toneladas)



FUENTE: Elaboración propia.

una mejor integración del espacio euromediterráneo actuando sobre los costes de transporte, especialmente en la ribera sur, pero también entre esta y la Unión Europea. La implantación de «autopistas marítimas» en el Mediterráneo consiste en rutas marítimas de corta distancia entre dos puntos, de menor distancia que por vía

CUADRO 2

TRÁFICO FERROVIARIO Y LONGITUD DE RED, 1990-2008

País	Pasajeros (millones)						Mercancías (millones de toneladas)						Longitud de red (Kms)					
	1990-2000			2000-2008			1990-2000			2000-2008			1990-2000			2000-2008		
	Variación	Promedio	2000	Variación	Promedio	2008	Variación	Promedio	2000	Variación	Promedio	2008	Variación	Kms./ sup.	2000	Variación	Kms./ sup.	2008
Argelia	–0,618	2.063	1.142	–0,180	933	937	–0,261	2.082	1.980	–0,211	1.636	1.562	–0,116	0,002	3.793	-0,058	0,002	3.572
Egipto	0,002	35.298	34.960	0,168	40.285	40.830	0,407	4.083	3.980	0,052	4.094	4.188	0,057	0,089	5.024	0,008	0,097	5.063
Israel	3,621	328	781	1,520	1.398	1.968	0,132	1.108	1.173	–0,101	1.134	1.055	0,611	0,023	925	0,086	0,030	1.005
Jordania*[a]	—	—	34	–0,753	28	8,4	–0,191	657	575	0,372	549	789	0,000	0,003	292	-0,140	0,003	251
Líbano	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Libia	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Marruecos	–0,126	1.921	1.956	0,961	2.773	3.836	–0,067	4.669	4.576	0,084	5.273	4.959	0,007	0,003	1.907	0,043	0,003	1.989
Palestina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Siria*[a]	–0,836	628	187	4,990	562	1.120	—	5.631	5.631	0,678	7.111	9.450	–0,258	0,025	1.771	0,208	0,026	2.139
Túnez*	0,233	1.079	1.257	0,183	1.335	1.487	0,254	2.306	2.282	–0,037	2.190	2.197	–0,004	0,012	2.260	-0,019	0,011	2.218
Turquía	–0,090	6.109	5.832	–0,126	5.401	5.097	0,237	8.847	9.761	0,035	8.959	10.104	0,029	0,011	8.671	0,003	0,011	8.699
PSEM	0,243	47.429	46.149	0,676	52.401	55.275	0,057	23.890	29.958	0,087	29.550	24.854	0,033	0,006	24.643	0,013	0,005	22.718
Alemania	0,153	70.946	74.388	0,035	72.973	76.997	0,143	72.242	80.634	0,131	82.279	91.178	–0,115	0,110	36.652	-0,076	0,098	33.862
Austria	–0,030	8.867	8.318	0,235	8.661	10.275	0,342	14.304	16.311	0,147	18.050	18.710	0,028	0,067	5.780	-0,004	0,068	5.755
Bélgica	0,186	7.004	7.755	0,341	8.898	10.403	–0,083	7.542	7.674	0,027	16.490	7.882	–0,002	0,112	3.471	0,012	0,115	3.513
Bulgaria	–0,554	5.149	3.472	–0,327	2.642	2.335	–0,608	6.908	5.538	–0,156	5.096	4.673	0,005	0,038	4.320	-0,037	0,038	4.159
Chipre	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dinamarca*	0,108	4.913	5.381	0,086	5.548	5.843	0,206	1.844	2.087	–1,000	1.988	2.030	–0,127	0,053	2.047	0,042	0,050	2.133
Eslovaquia	–0,372	3.642	2.870	–0,206	2.410	2.279	–0,193	11.901	11.234	–0,199	10.000	9.004	0,000	0,075	3.662	-0,019	0,074	3.592
Eslovenia	–0,507	705	705	0,183	770	834	–0,381	2.642	2.596	0,356	3.221	3.520	0,005	0,059	1.202	0,022	0,060	1.228
España	0,278	16.369	19.784	0,180	20.984	23.344	0,121	10.566	12.042	–0,151	12.468	10.224	0,104	0,025	13.866	0,085	0,028	15.046
Estonia	–0,827	622	261	0,050	228	274	0,122	5.176	7.829	–0,274	8.726	5.683	–0,057	0,022	968	-0,157	0,021	816
Finlandia	0,022	3.243	3.405	0,190	3.512	4.052	0,209	9.702	10.107	0,066	10.195	10.777	–0,002	0,017	5.854	0,011	0,017	5.919
Francia	0,096	62.082	69.860	0,264	76.511	88.283	0,094	51.682	55.448	–0,251	46.203	41.530	–0,046	0,060	32.515	-0,080	0,055	29.901
Grecia	–0,199	1.772	1.583	0,265	1.785	2.003	–0,496	325	326	1,411	552	786	–0,074	0,019	2.299	0,110	0,019	2.552
Hungría	–0,376	8.868	7.052	–0,160	7.230	5.927	–0,550	7.659	7.460	0,044	8.026	7.786	0,051	0,083	8.004	-0,008	0,084	7.942
Irlanda	0,133	1.328	1.389	0,423	1.703	1.976	–0,166	515	491	–0,790	326	103	–0,015	0,028	1.915	0,002	0,027	1.919
Italia	–0,015	47.173	44.849	0,048	46.376	46.998	0,176	21.881	22.834	–0,128	22.378	19.918	0,026	0,053	16.499	0,022	0,054	16.862
Letonia	–0,867	2.143	715	0,330	840	951	–0,282	12.028	13.310	0,330	16.069	17.704	–0,028	0,037	2.331	-0,029	0,036	2.263
Lituania	–0,832	1.703	611	–0,349	472	398	–0,537	8.139	8.918	0,654	11.256	14.748	–0,051	0,030	1.905	-0,073	0,027	1.765
Luxemburgo	—	—	—	0,268	308	345	—	—	—	–0,258	353	291	—	—	—	0,000	0,106	275
Malta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Países Bajos*	0,335	13.923	14.760	0,037	14.710	15.313	0,244	3.372	3.819	–1,000	3.939	4.331	0,001	0,067	2.802	0,034	0,068	2.896
Polonia	–0,519	30.830	24.226	–0,259	18.530	17.958	–0,335	63.514	55.562	–0,294	46.303	39.200	–0,140	0,076	22.560	-0,130	0,064	19.627
Portugal	–0,359	4.908	3.632	0,050	3.568	3.814	0,496	2.024	2.183	0,168	2.523	2.550	–0,082	0,032	2.814	0,010	0,031	2.842
Reino Unido	0,151	33.248	38.200	0,355	43.544	51.759	0,132	15.527	18.090	–0,308	19.271	12.512	–0,036	0,068	15.991	0,021	0,069	16.321
República Checa	–0,150	7.759	7.266	–0,070	6.804	6.759	–0,319	20.066	17.220	–0,073	16.608	15.961	–0,008	0,119	9.365	0,013	0,120	9.487
Rumania	–0,620	19.051	11.632	–0,409	8.730	6.880	–0,686	22.452	17.982	–0,285	15.819	12.861	0,001	0,048	11.364	-0,051	0,046	10.784
Suecia	–0,012	6.205	6.006	0,191	5.909	7.156	0,035	18.916	19.084	–0,397	12.962	11.500	–0,001	0,023	10.068	-0,024	0,022	9.830
UE-27	–0,199	333.546	358.120	0,070	363.475	393.156	–0,097	390.926	398.779	–0,089	388.269	359.101	–0,023	0,047	218.254	-0,012	0,049	211.289

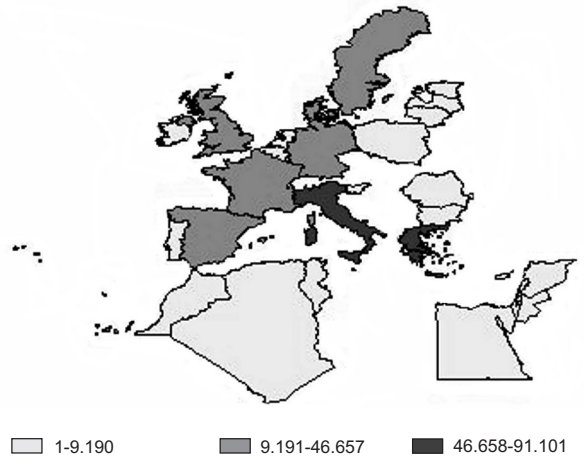
NOTAS: * Último dato disponible. [a] Datos obtenidos a partir de las estadísticas de Eurostat.
FUENTE: Indicadores del Banco Mundial.

terrestre, en las que a través del transporte intermodal mejoran significativamente los costes de la cadena logística, además de contribuir al cuidado del medio ambiente. El impulso de este modo de transporte se ha convertido también en una prioridad, con el objetivo de reforzar las cadenas logísticas en los países PSEM, tanto por su propia potencialidad como por la reubicación de muchos centros productivos europeos en dicha área

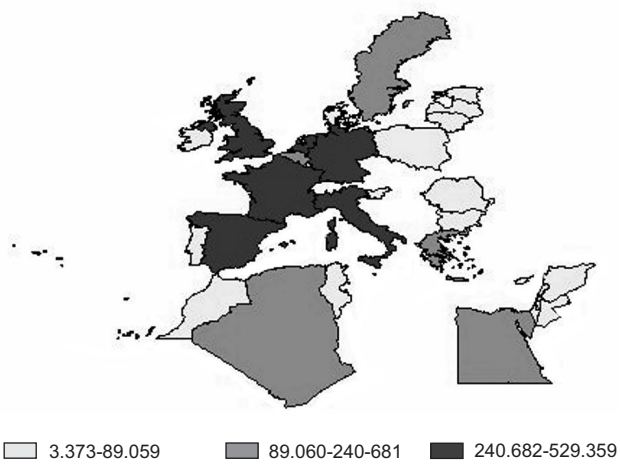
GRÁFICO 3

INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS

Mapa 7: Tráfico de pasajeros por puerto (miles)



Mapa 8: Tráfico de mercancías por puerto (millones de toneladas)



FUENTE: Elaboración propia.

geográfica. Los puertos mediterráneos constituyen enclaves estratégicos en la red de comunicaciones en la que se encuadran, como prolongaciones de las redes terrestres.

A nivel global, la situación geográfica de los puertos de los países PSEM los convierte en plataformas logísticas naturales entre Asia, África y Europa, lo que ha impulsado el papel de estos puertos para el comercio en la zona. A nivel subregional el impulso que se les ha dado a los puertos en estos países ha permitido reducir los costes de transporte al eliminar los estrangulamientos relacionados con la carencia de este tipo de infraestructuras, resultando fundamentales para la integración productiva regional.

El transporte marítimo asegura la mayoría del comercio exterior de los países PSEM. La mayor parte de este tráfico se realiza con Europa. Por su parte, hay que recordar la debilidad de los tráficos entre estos países, que en algunos casos representan tan solo el 5 por 100 del tráfico total, aunque los llamados «intercambios informales» hacen que este tráfico aumente anualmente con fuerza. Además de los problemas técnicos, la existencia de infraestructuras obsoletas y la falta de conexión desde el puerto dificultan los intercambios.

Respecto a los indicadores de infraestructuras en los países estudiados (Gráfico 3 y Cuadro 3), los resultados muestran la favorable trayectoria que ha experimentado el tráfico de pasajeros y mercancías por ferrocarril en la mayor parte de los países PSEM. Aunque los resultados los sitúan todavía a distancia de los principales puertos de la Unión Europea, es previsible que la apuesta por este modo de transporte se consolide y permita que se mantenga esta trayectoria positiva en el largo plazo, impulsada por las estrategias de cooperación puestas en marcha.

CUADRO 3

TRÁFICO PORTUARIO (2000-2009)

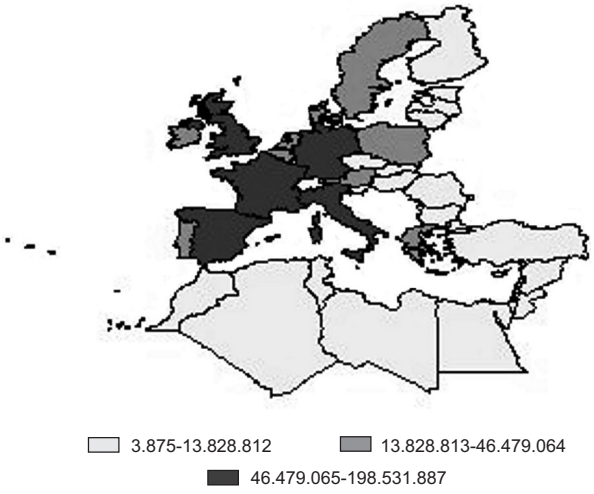
País	Pasajeros (miles)			Mercancías (millones de toneladas)		
	Variación	Promedio	2009	Variación	Promedio	2009
Argelia*	0,179	747	724	0,283	119.228	127.747
Egipto*	0,333	2.867	3.007	1,122	85.083	116.210
Israel*	0,057	295	316	–0,059	42.549	40.536
Jordania*	–1,000	837	1.097	–1,000	16.170	17.792
Líbano*	–1,000	50	0,705	0,263	5.851	7.061
Marruecos*	0,347	3.464	3.629	0,267	62.275	67.715
Libia	—	—	—	—	—	—
Palestina*	–0,742	16	8	1,412	16.970	20.439
Siria*	0,667	564	690	0,176	22.132	24.459
Túnez	—	—	—	—	—	—
Turquía	—	—	—	—	—	—
PSEM*	6,380	6.437	8.366	0,935	316.378	383.728
Alemania	–0,078	30.584	29.573	0,344	266.413	256.966
Austria	—	—	—	—	—	—
Bélgica	–0,474	982	751	0,368	197.700	201.658
Bulgaria	1,667	7	8	0,316	23.410	21.893
Chipre	–0,558	214	96	0,117	7.287	6.770
Dinamarca	–0,100	47.977	43.561	0,205	80.458	75.735
Eslovaquia	—	—	—	—	—	—
Eslovenia	0,471	43	56	0,811	12.735	13.322
España	0,207	21.217	21.458	0,334	350.575	340.155
Estonia	0,064	8.836	9.140	–0,264	41.949	34.410
Finlandia	—	—	—	—	—	—
Francia	–0,038	27.032	25.067	0,055	318.756	299.889
Grecia	–0,100	93.632	88.351	–0,090	104.237	93.008
Hungría	—	—	—	—	—	—
Irlanda	–0,263	3.500	2.878	0,332	42.330	39.956
Italia	0,044	85.605	92.335	0,177	410.435	395.406
Letonia	15,808	228	591	0,070	56.289	58.569
Lituania	1,099	164	205	0,736	28.313	34.344
Luxemburgo	—	—	—	—	—	—
Malta	0,198	7.393	7.799	–0,013	3.420	3.369
Países Bajos	–0,022	2.009	1.741	0,313	450.282	463.485
Polonia	–0,401	2.656	2.481	0,053	49.820	44.631
Portugal	0,427	652	833	0,183	54.900	56.343
Reino Unido	–0,127	31.897	28.281	–0,009	498.237	442.159
República Checa	—	—	—	—	—	—
Rumania	—	—	—	0,645	41.438	35.160
Suecia	–0,105	32.853	31.066	0,225	142.329	142.522
UE-27	0,434	370.384	386.263	0,516	3.078.767	3.059.750

NOTA: * Último año disponible.
FUENTE: Bases de datos Eurostat.

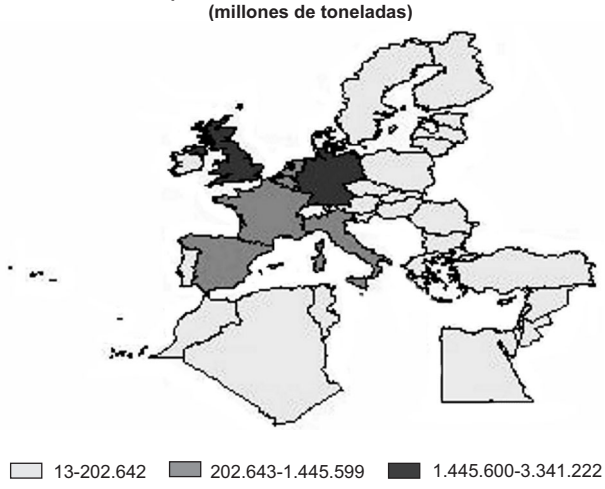
GRÁFICO 4

INFRAESTRUCTURAS AÉREAS

Mapa 9: Tráfico aéreo de pasajeros (miles)



Mapa 10: Tráfico aéreo de mercancías (millones de toneladas)



FUENTE: Elaboración propia.

Los aeropuertos. Los acuerdos de cielos abiertos

El transporte aéreo en los países PSEM es fundamental para el turismo y para el tráfico de pasajeros con otros países, especialmente, con Europa que es el principal protagonista en estos intercambios. La industria de tráfico aéreo en los países PSEM ha experimentado un crecimiento sin precedentes durante los pasados diez años. A pesar de ello, tal y como se reflejan en los datos de tráfico (Gráfico 4 y Cuadro 4), los aeropuertos de estos países todavía mantienen un flujo reducido, que se hace más evidente al comparar sus datos con los de la UE-27. Únicamente Marruecos y, sobre todo, Turquía ofrecen unos resultados relevantes en relación al tráfico mediterráneo.

Un aspecto clave en la evolución de estos países en el largo plazo reside en la capacidad de estos Estados de completar su apertura del espacio aéreo, mediante los llamados acuerdos de cielos abiertos, en sus respectivos mercados domésticos. Aunque las agencias nacionales sobre el transporte aéreo están aún gestionadas por los gobiernos, el consejo de aviación civil árabe ha estado presionando para la gradual liberación del transporte entre los Estados árabes a través de la firma de tratados bilaterales. El acuerdo incluye cláusulas de adjudicación del tráfico aéreo, de concesión de licencias de operación y de permisos, entre otras.

La organización de la Aviación Civil Árabe está contribuyendo a que un mayor número de países miembros eliminen progresivamente las restricciones que aún existen, entre ellos se encuentran Jordania, Líbano y Marruecos. Además, en el Líbano se ha permitido que los transportistas extranjeros usen sin restricciones sus servicios dentro de sus fronteras. En 2006, Marruecos se ha convertido en el primer país no europeo en firmar un acuerdo

CUADRO 4

TRÁFICO AEROPORTUARIO (2000-2009)

País	Pasajeros (miles)			Mercancías (millones de toneladas)		
	Variación	Promedio	2009	Variación	Promedio	2009
Argelia*[b]	0,257	7.226	7.631	0,343	20	17
Egipto*	0,349	20.744	25.523	0,360	205	257
Israel*	0,159	8.656	11.134	–0,041	326	329
Jordania*	0,615	3.055	4.138	0,131	92	95
Líbano*	0,800	2.926	4.040	0,158	64	69
Libia*[a,b]	0,603	9.091	9.930	0,415	0	0
Marruecos*[a]	0,376	48.607	61.298	0,269	56	68
Palestina*	–0,904	24	8	—	—	—
Siria*	1,009	2.731	3.875	0,032	33	32
Túnez*	0,176	9.623	11.188	–0,261	22.183	20.584
Turquía*[a,b]	0,795	144.325	215.275	0,248	406	481
PSEM*	0,446	251.749	320.495	0,165	23.320	21.932
Alemania	0,311	139.841.043	158.150.131	0,413	2.882.963	3.341.222
Austria	1,842	17.350.880	21.817.267	2,073	153.804	202.642
Bélgica	–0,013	18.753.665	21.314.463	0,675	826.484	836.409
Bulgaria	–0,038	6.109.256	5.838.685	–0,068	18.570	17.450
Chipre	0,029	6.685.775	6.729.554	0,197	38.600	38.636
Dinamarca	–0,007	22.612.459	20.859.704	–0,804	571.373	155.438
Eslovaquia	3,702	1.448.797	1.948.361	1,616	7.073	12.231
Eslovenia	0,361	1.361.246	1.423.391	0,121	7.067	5.584
España	0,349	135.267.710	148.318.298	0,049	492.737	502.585
Estonia	0,354	1.464.207	1.341.294	3,107	18.282	20.526
Finlandia*	0,290	12.301.873	13.828.812	0,933	338	543
Francia	0,220	106.807.709	117.561.564	0,235	1.472.807	1.445.599
Grecia	0,071	31.752.058	32.882.441	–0,292	112.828	95.222
Hungría	0,808	7.139.250	8.081.067	0,167	57.746	54.138
Irlanda	0,574	23.447.483	26.268.887	0,450	93.690	112.049
Italia	0,687	86.428.184	101.823.760	0,190	756.650	705.883
Letonia*[b]	2,847	2.720.325	4.062.704	10,962	3	13
Lituania	1,587	1.652.087	1.867.191	0,239	8.710	6.465
Luxemburgo	0,017	1.587.892	1.535.261	0,017	665.562	627.261
Malta	0,029	2.818.972	2.918.676	0,476	16.624	17.496
Países Bajos	0,144	45.124.847	46.479.064	0,082	1.456.695	1.371.235
Polonia	1,798	13.300.562	17.046.474	0,703	43.092	53.510
Portugal	0,485	20.194.645	24.104.119	–0,206	132.499	125.498
Reino Unido	0,223	190.925.583	198.531.887	–0,052	2.312.204	2.156.153
República Checa	0,880	10.827.852	12.367.467	0,238	54.978	53.924
Rumania	2,382	4.667.028	7.984.057	0,503	19.238	23.482
Suecia	0,264	24.450.382	25.218.784	0,068	172.632	161.179
UE-27	0,164	880.233.436	1.030.303.363	0,332	11.349.827	12.141.817

NOTAS: * Último año disponible. [a] El dato correspondiente a pasajeros ha sido obtenido de Indicadores del Banco Mundial. [b] El dato correspondiente a mercancías ha sido obtenido de Indicadores del Banco Mundial.
FUENTE: Bases de datos Eurostat.

completo de aviación con la UE. Este acuerdo tiene como objetivo estimular la seguridad aérea, la armonización de reglas relacionadas con la competencia y la regulación de la ayuda estatal, asegurando la protección de los consumidores y preservando la calidad del medio ambiente.

Pero es necesario que estos acuerdos se amplíen al resto de países PSEM para que el impulso del tráfico aéreo sea efectivo. Además, los gobiernos también necesitarán, paralelo a la adopción de estos acuerdos, expandir y modernizar los aeropuertos existentes. La presión exterior ha conseguido que gobiernos, como el de Jordania, hayan solicitado al sector privado la participación para la construcción de nuevos aeropuertos o para la expansión y rehabilitación de los existentes.

4. La contribución de las infraestructuras de transporte al desarrollo y a la competitividad

El desarrollo de infraestructuras de transportes desempeña un papel fundamental para mejorar las condiciones de vida de los habitantes y son cruciales para el desarrollo económico, al constituir un factor de competitividad que permite reducir los costes empresariales. Los diversos estudios sobre las necesidades de transporte de los países PSEM, puestos en marcha a iniciativa de la UE, han permitido definir los proyectos prioritarios de interés común en los que se ha empezado a avanzar en los últimos años.

En estos proyectos una de las actuaciones claves ha sido el desarrollo de los corredores que van a permitir impulsar las conexiones entre los PSEM y de las plataformas logísticas que facilitan la inserción de sus actividades económicas en las cadenas de valor europeas e internacionales. En el terreno de las políticas nacionales en materia de transporte, cada uno de los países PSEM está actuando sobre sus sistemas de transporte, en función de sus prioridades, y en todos los casos con importantes, aunque también desiguales, programas de modernización, en un marco de insuficiencia de recursos económicos.

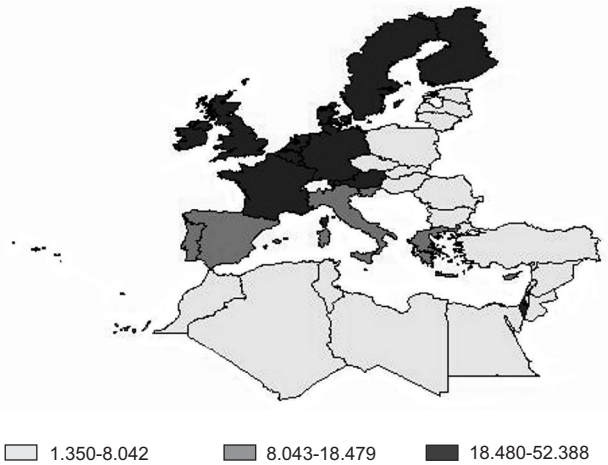
Los proyectos puestos en marcha tratan de potenciar la actividad exportadora de los países PSEM, y por tanto reforzar la capacidad de sus empresas para lograr una mayor internacionalización. Pero su impacto como factor de vertebración regional puede ser insuficiente. Los avances en materia portuaria a nivel internacional facilitan la integración productiva regional y comercial entre los países PSEM y la UE. Pero estos proyectos no influyen de igual modo sobre la integración subregional entre los propios PSEM, que probablemente se vería más beneficiada con mejoras en las rutas terrestres y los pasos fronterizos. De este modo, el énfasis en la integración euromediterránea se ha producido, en parte, a expensas de la propia vertebración del territorio en los PSEM. La cooperación en materia de transportes también requeriría la mejora de la red de transporte rural que contribuyese a la integración de esta zona de manera significativa y permitiese a las comunidades rurales comerciar y comunicarse con el resto del país y sus vecinos mediterráneos.

La comparación de los indicadores de la situación económica y condiciones de vida que ofrece el Banco Mundial (Gráfico 5 y Cuadro 5) permite comprobar que aunque los

GRÁFICO 5

SITUACIÓN ECONÓMICA

Mapa 11: PIB per cápita (2009)
(en dólares corrientes)



FUENTE: Elaboración propia.

CUADRO 5

SITUACIÓN ECONÓMICA Y CONDICIONES DE VIDA (1990-2009)

País	PIBpc (dólares ctes. 2000)			Población urbana			Esperanza de vida al nacer (hombres)			Esperanza de vida al nacer (mujeres)		
	Variación	Promedio	2009	Variación	Promedio	2009	Variación	Promedio	2008	Variación	Promedio	2008
Argelia	0,194	1.877	2.190	0,264	59	66	0,078	68	71	0,081	71	74
Egipto	0,617	1.398	1.836	–0,017	43	43	0,111	66	68	0,120	69	72
Israel	0,426	18.665	21.806	0,014	91	92	0,056	77	79	0,059	81	83
Jordania	0,544	1.889	2.497	0,087	77	78	0,086	68	71	0,083	72	75
Libano	1,086	4.741	6.342	0,048	86	87	0,053	68	70	0,045	73	74
Libia	0,233	6.760	7.692	0,018	76	78	0,091	69	72	0,093	74	77
Marruecos	0,521	1.364	1.781	0,164	53	56	0,110	66	69	0,113	70	74
Palestina	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Siria	0,458	1.185	1.350	0,116	52	55	0,088	70	72	0,087	74	76
Túnez	0,869	2.045	2.805	0,155	63	67	0,055	70	72	0,058	74	76
Turquía	0,436	4.039	4.778	0,168	64	69	0,113	67	70	0,113	71	74
PSEM	0,779	40.921	53.076	0,094	66	69	0,083	69	71	0,084	73	76
Alemania	0,256	22.481	24.410	0,008	73	74	0,078	75	78	0,052	81	83
Austria	0,351	23.020	26.106	0,024	66	67	0,075	75	78	0,056	81	83
Bélgica	0,292	21.860	24.176	0,010	97	97	0,065	75	77	0,044	81	83
Bulgaria	0,522	1.801	2.542	0,075	69	71	0,022	68	70	0,025	75	77
Chipre*	0,452	12.892	15.509	0,046	69	70	0,041	76	77	0,042	81	82
Dinamarca	0,267	28.686	30.548	0,025	85	87	0,062	74	77	0,042	79	81
Eslovaquia	0,543	5.728	8.042	0,003	56	57	0,063	69	71	0,047	77	79
Eslovenia	0,512	9.988	12.577	–0,042	50	48	0,088	72	76	0,068	79	83
España	0,369	13.844	15.534	0,025	76	77	0,064	75	78	0,047	82	84
Estonia	0,599	4.559	6.113	–0,023	70	69	0,063	65	69	0,066	76	80
Finlandia	0,330	22.782	26.496	0,036	62	64	0,078	74	76	0,056	81	83
Francia	0,216	21.186	22.820	0,047	76	78	0,072	75	78	0,053	83	85
Grecia	0,514	11.858	14.844	0,041	60	61	0,043	76	78	0,036	81	82
Hungría	0,376	4.750	5.833	0,032	66	68	0,074	67	70	0,062	76	78
Irlanda	1,053	23.150	28.502	0,083	59	62	0,078	75	78	0,063	80	82
Italia	0,118	18.470	18.479	0,023	67	68	0,077	76	79	0,056	82	85
Letonia	0,275	3.766	4.973	–0,016	68	68	0,043	64	67	0,042	75	78
Lituania	0,201	3.871	5.154	–0,008	67	67	–0,002	65	66	0,019	77	78
Luxemburgo	0,613	44.138	52.388	0,018	83	82	0,089	74	78	0,054	81	83
Malta*	0,600	8.933	10.630	0,040	92	94	0,052	76	77	0,058	80	82
Países Bajos	0,384	22.977	26.094	0,199	76	82	0,063	76	78	0,029	81	82
Polonia	1,044	4.351	6.331	–0,001	61	61	0,072	69	71	0,060	78	80
Portugal	0,311	10.646	11.588	0,254	54	60	0,086	73	76	0,066	80	82
Reino Unido	0,357	24.330	27.259	0,015	89	90	0,065	75	78	0,041	80	82
República Checa	0,354	5.795	7.225	–0,023	74	74	0,097	71	74	0,068	78	81
Rumania	0,375	1.950	2.607	0,023	54	54	0,047	67	70	0,057	74	77
Suecia	0,316	27.181	30.899	0,018	84	85	0,060	77	79	0,036	82	83
UE-27	0,319	402.395	44.1540	0,032	71	72	0,064	72	75	0,050	79	81

NOTA: * Último dato disponible.
FUENTE: Indicadores del Banco Mundial.

países PSEM han experimentado una evolución favorable en términos de renta per cápita desde la década de los noventa, esta tendencia no ha sido suficiente para reducir sus diferencias con los países de la Unión Europea. Las desigualdades entre los países PSEM son también importantes y hacen necesario reforzar la cooperación no solo en transportes, sino también en materia de educación y sanidad. En definitiva, la amplia información que nos proporcionan los cuadros y los gráficos nos permite observar como la política europea implementada en materia de

transportes en el norte de África ha permitido incrementar la inversión así como potenciar el transporte de mercancías mediante transporte marítimo, lo que facilita las relaciones comerciales de estos países con el resto de la zona euromediterránea y el proceso de integración económica y social. Aunque estas medidas aún resultan insuficientes, dada la situación de partida de estos países con respecto a la Unión Europea.

5. Conclusiones

Para los países del sur y este del Mediterráneo los acuerdos comerciales con los países de la Unión Europea representan un primer paso necesario para su integración en la economía mundial. No cabe duda de que la actual situación de crisis y conflictos abrirá una nueva etapa para la cooperación y las relaciones con los países de la zona. La prioridad debería ser respaldar las infraestructuras económicas y sociales, que constituyen un factor fundamental para la modernización de los países PSEM y que permitirán incrementar su productividad y competitividad. Estos equipamientos todavía no han alcanzado un desarrollo suficiente, tal y como se comprueba al comparar los principales indicadores de infraestructuras del transporte entre los países de esta zona y con los países de la UE-27.

Las instituciones del área euromediterránea son conscientes del potencial del transporte como motor económico y de desarrollo para estos países, y lo están tratando de reforzar con las diferentes acciones expuestas en este trabajo con el objetivo de impulsar los flujos comerciales y de turismo. Entre ellas destaca la introducción de programas ambiciosos para el desarrollo de corredores viarios y ferroviarios y sus conexiones con puertos y aeropuertos en plataformas logísticas, a fin de favorecer la inserción de las actividades económicas en las cadenas de valor internacional.

Estas actuaciones en materia de infraestructuras de transportes deben ir acompañadas de la adaptación del marco institucional, legislativo y reglamentario y una mayor apertura comercial y del sector del transporte, mediante la introducción de medidas que agilicen los procedimientos comerciales y aduaneros.

Referencias bibliográficas

[1] BANCO MUNDIAL (2004): *Unlocking the Employment Potential in the Middle East and North Africa: Toward a New Social Contract.* PSEM Development Report, World Bank, Washington, DC.

[2] BANCO MUNDIAL (2005): *Global Economic Prospects: Trade, Regionalism, and Development,* Washington, DC: World Bank.

[3] BANCO MUNDIAL (2006): *Is There a New Vision for Maghreb Economic Integration?* Washington, DC: World Bank.

[4] BANCO MUNDIAL (2009): *Economic Developments and Prospects. Regional Integration for Global Competitiveness. Middle East and North Africa Region.* The World Bank.

[5] BANCO MUNDIAL (2010): *World Development Indicators.* Washington, DC: World Bank, *http://data.worldbank.org/indicator.*

[6] CETMO (2010): *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. The Need for a Dedicated European Fund, www.cetmo.org.*

[7] CETMO (2010): *Realizing the Trans-Mediterranean Transport Network. A Chronology, www.cetmo.org.*

[8] COMISIÓN EUROPEA (2007): *Regional Transport Action Plan for the Mediterranean Region 2007-2013, www.euromedtransport.org.*

[9] COMISIÓN EUROPEA (2008): *Estrategia y programa indicativo regional euromediterráneo 2007-2013, http://europa.eu/legislation_summaries/.*

[10] DE WULF, L. y MALISZEWSKA, M. (2009): *Economic Integration in the Euro-Mediterranean Region, Final Report,* Center for Social and Economic Research and Center for European Policy Studies, *http://trade.ec.europa.eu/doclib/.*

[11] EUROSTAT (2011): *Bases de datos de transporte, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database.*

[12] EUROSTAT (2011): *Bases de datos del programa MEDSTAT, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/medstat/introduction.*

[13] INSTITUTO EUROPEO DEL MEDITERRÁNEO (2010): *Anuario del Mediterráneo* 2010, Fundación CIDOB/ Instituto Europeo del Mediterraneo, *www.iemed.org.*

[14] UN-ESCWA (2006): *Annual Review of Developments in Globalization and Regional Integration in the Arab Countries,* United Nations Economic and Social Commission for Western Asia.