

Transporte y logística en el sur del Mediterráneo: hacia la competitividad para incorporarse a las economías emergentes

Younes Tazi. Director general de la Agencia Marroquí de Desarrollo de la Logística

Durante las dos últimas décadas, la región del sur del Mediterráneo ha sido probablemente una de las más dinámicas del mundo en cuanto al desarrollo casi generalizado de los sistemas de transporte. Dicho desarrollo se debe principalmente a que los países del sur han cobrado conciencia de la importancia de los transportes para dinamizar la economía y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pero también se ha beneficiado, en cierta medida, del impulso recibido de la cooperación euromediterránea, que en el sector del transporte ha sido especialmente intensa. No obstante, ¿son suficientes los avances registrados para que los países del sur del Mediterráneo puedan plantearse seriamente la posibilidad de una pronta incorporación al codiciado club de las economías emergentes?

Transporte de calidad: una prioridad para el sur del Mediterráneo

El Mediterráneo ha sido un espacio de intercambio y mestizaje ya desde la era de las primeras civilizaciones. Los sistemas de transporte siempre han desempeñado un papel primordial en el desarrollo de esas civilizaciones y en su proyección más allá de sus propios territorios. Las naciones que, a través de conquistas militares o comerciales, han dejado su huella en la historia de la región (griegos, romanos, fenicios, otomanos...) han contado con una importante ventaja competitiva: un sistema de transporte más evolucionado. Siglos después de la epopeya de los fenicios en tierras del norte de África, los sistemas de transporte siguen siendo fundamentales para la guerra competitiva que se desarrolla en esta región, pero también son un factor determinante para la integración Sur-Sur y Norte-Sur, así como un elemento fundamental para acceder a nuevos mercados.

Durante las dos últimas décadas, la región del sur del Mediterráneo ha sido probablemente una de las más dinámicas del mundo en cuanto al desarrollo casi generalizado de los sistemas de transporte. Dicho desarrollo se debe principalmente a que los países del sur han cobrado conciencia de la importancia de los transportes para dinamizar la economía y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, pero también se ha beneficiado, en cierta medida, del impulso recibido de la cooperación euromediterránea, que en el sector del transporte ha sido especialmente

intensa. No obstante, ¿son suficientes los avances registrados para que los países del sur del Mediterráneo puedan plantearse seriamente la posibilidad de una pronta incorporación al codiciado club de las economías emergentes?

Infraestructuras de transporte: los avances son indiscutibles, pero hay que mantener los esfuerzos durante mucho tiempo

Durante las dos últimas décadas, la mayoría de países del sur del Mediterráneo se han esforzado por desarrollar considerablemente las redes de transporte. Por ejemplo, respecto al sector de las autopistas, si bien ya en la década de 1980 se llevaron a cabo unos primeros proyectos, las modernas redes de autopistas no se desarrollaron plenamente hasta hace quince años. El sector portuario también ha sufrido grandes cambios en los diez últimos años. Todos los países han efectuado importantes inversiones.

La experiencia de Marruecos con el complejo portuario Tánger-Med, que entró en funcionamiento en 2007 y en 2014 ha superado la cifra de 3 millones de contenedores TEU (unidad equivalente a 20 pies), constituye un interesante ejemplo del dinamismo de los países del sur y su capacidad para pilotar cambios radicales y positivos de esta envergadura y reposicionarse así en el mapa de los intercambios mundiales.

Según el informe de evaluación del Plan de Actuación Regional de Transportes (PART) para el período 2007-2013, elaborado con motivo de la segunda Conferencia Ministerial de Transportes, celebrada en Bruselas en noviembre de 2013, este proyecto podría «constituir un ejemplo para la región, puesto que su posicionamiento estratégico, sus capacidades actuales y futuras, su apertura a la asociación entre sector público y privado y su modelo de explotación han adoptado la estrategia definida por el PART para el sector portuario». Esta experiencia está llamada a repetirse en la región en varias iniciativas ahora en curso, como la de Túnez, que está promoviendo un proyecto parecido para el aeropuerto de la ciudad de Enfidha. En el sector aeroportuario, aparte de las considerables inversiones destinadas a fomentar el desarrollo del turismo y la movilidad de las comunidades que viven en Europa, se ha adjudicado al sector privado la concesión de varios aeropuertos de la región, con experiencias muy interesantes en Túnez y Jordania, lo que propiciará la introducción de una mayor eficacia en la gestión de los aeropuertos y la mejora de los servicios prestados a los usuarios.

El sector ferroviario ha experimentado una cierta renovación gracias a varios proyectos de modernización y ampliación de la red, y a la puesta en marcha del primer proyecto de tren de alta velocidad en el sur del Mediterráneo, que debe unir Tánger y Casablanca en Marruecos.

Estas inversiones constituyen logros muy importantes. Sin embargo, las dificultades presupuestarias que afrontan los países del sur, así como los cambios políticos acaecidos tras la Primavera Árabe, pueden llevar a una ralentización del ritmo mantenido desde la primera década del siglo XXI. Ello representa un importante riesgo para el crecimiento de estos países, ya que la inversión pública es uno de sus principales motores. Para asegurar que los efectos de estos proyectos sean irreversibles e impulsen la dinámica positiva que se persigue con vistas a la incorporación a los países emergentes, es fundamental que los países del sur mantengan el rumbo y promuevan aún más el desarrollo de las redes de transporte, perseverando durante mucho tiempo en sus esfuerzos.

Los países que llevaron a cabo una mutación económica tras la Segunda Guerra Mundial (Corea

del Sur, España, México, Turquía...) lo lograron mediante inversiones sólidas y constantes durante un período de casi treinta años.

Unas reformas claramente proactivas, con resultados concretos, pero con persistentes lagunas para la movilidad urbana

Las medidas de reforma y liberalización del sector del transporte han sido una práctica generalizada en casi toda la región. Ya sea en el sector portuario —que ha experimentado o está experimentando profundas reformas en varios países, sobre todo en Marruecos, Jordania y Egipto— o en el marítimo, o en el transporte de mercancías por carretera, o incluso en el transporte aéreo, la tendencia general se orienta hacia la modernización de los tipos de gobernanza de dichos sectores y hacia un acercamiento gradual a las prácticas europeas.

El establecimiento de acuerdos euromediterráneos de «cielos abiertos» con Europa —ya en vigor para Marruecos, Jordania e Israel, y en proyecto sobre todo con el Líbano y Túnez— ilustra dicha tendencia y muestra hasta qué punto las políticas de liberalización pueden obtener considerables resultados. En Marruecos, por ejemplo, la evaluación de los impactos del *open sky* con Europa muestra que se ha producido casi un 0,5% de crecimiento adicional anual del PIB y un aumento sin precedentes del tráfico aéreo, dado que entre 2003 y 2011 el número de pasajeros internacionales ha pasado de 5 millones a casi 14 millones. Estas reformas han ido acompañadas de un importante esfuerzo de convergencia normativa con el acervo comunitario, en particular en el caso de los países que aplican planes de actuación específicos con arreglo a la Política Europea de Vecindad.

No obstante, el creciente desarrollo de las ciudades del sur del Mediterráneo se ha producido a un ritmo tan acelerado que los sistemas de transporte colectivo, incapaces de prever esa transformación, no suelen estar hoy a la altura de las expectativas de los ciudadanos. El establecimiento de planes de desplazamientos urbanos o de medios de transporte masivo no son más que una tendencia reciente (metro, tranvías...), y su

puesta en marcha apenas satisface las necesidades latentes de las ciudades.

Un enorme esfuerzo de integración regional, correctamente apoyado por Europa, ¡pero no lo suficiente!

Desde el lanzamiento del proceso de Barcelona, y sobre todo durante estos últimos diez años, se han registrado considerables avances en la cooperación euromediterránea en el sector del transporte. En lo que se refiere al desarrollo de las infraestructuras de transporte y su interconexión, en diciembre de 2005 se presentaron, en la primera Conferencia Ministerial Euromediterránea sobre Transportes —celebrada en Marrakech—, los ejes acordados para la ampliación de la red transeuropea de transportes hacia el sur. A partir de entonces, un grupo de trabajo dedicado a las infraestructuras, aprovechando la labor del Grupo de Alto Nivel presidido por Loyola de Palacio y constituido en el marco de las actividades del Foro Euromediterráneo de Transportes, definió una red transmediterránea de transportes (RTM-T), que constituirá un marco común de planificación para la región y garantizará así la coherencia del conjunto.

La definición de dicha RTM-T se inspira, evidentemente, en la experiencia europea para la creación de la Red Transeuropea de Transportes (RTE-T), pero también se beneficia de los progresos alcanzados en el Grupo de Ministros de Transportes del Mediterráneo Occidental (GTMO 5+5). En materia de mejora del sector del transporte y aproximación normativa, se ha definido un Plan de Actuación común para la región mediterránea a través del Plan de Actuación Regional de Transportes (PART), adoptado en Lisboa en diciembre de 2007. Numerosos proyectos y grupos sectoriales de trabajo del ámbito euromediterráneo (como Euromed Aviation, GNSS, Safemed y Autopistas del Mar) se han esforzado por concretar las acciones y objetivos previstos por el PART. El informe de evaluación del PART antes mencionado ha puesto de manifiesto una ejecución satisfactoria de la mayoría de las acciones previstas en el momento de su definición, con distintos grados de realización según los países.

Más importante aún: gracias a los esfuerzos del Foro Euromediterráneo de Transportes, se ha constituido permanentemente una red de expertos en transportes euromediterráneos, gracias a lo cual la región se ha convertido en una de las más avanzadas en cuanto a planificación común y concertación sobre políticas de transportes.

La Unión Europea ha respaldado correctamente los programas de desarrollo de infraestructuras y de mejora del sector del transporte, ya sea a través de una intervención a gran escala del Banco Europeo de Inversiones —que es, por ejemplo, el primer donante de fondos para la red marroquí de autopistas— o a través de diferentes fondos europeos. No obstante, en comparación con las cuantiosas ayudas concedidas a los países del Este en fase de preadhesión, estas aportaciones son bastante limitadas, sobre todo las donaciones destinadas a proyectos de infraestructuras.

Los recursos financieros que la Unión Europea destina al Mediterráneo siguen siendo muy limitados en comparación con los asignados a otras regiones y tienden a ahondar las diferencias infraestructurales entre ambas orillas. En efecto, la ayuda que la UE concedió en 2010 a los países del sur del Mediterráneo no superó los 5 euros/hab./año, en tanto que para los países de Europa del Este fue del orden de unos 50 euros/hab./año hasta 2007 y de 400 euros/hab./año a partir de esa fecha hasta la adhesión de esos países a la Unión Europea.

Desde la primavera árabe, se han puesto en marcha varias iniciativas para paliar la falta de actuación de Europa en el Mediterráneo, impulsadas sobre todo por la Unión por el Mediterráneo. De todos modos, esos recursos están todavía muy lejos de alcanzar el nivel necesario para ayudar a los países del sur a hacer realidad en breve la RTM-T.

Europa puede y debe aportar los recursos financieros necesarios para una política mediterránea francamente proactiva. La estrategia y los recursos utilizados para el desarrollo de la RTE-T han dado prueba de su eficacia. Por tal motivo, es preciso reiterar el llamamiento del GTMO 5+5 a la Comisión Europea para que diseñe un programa, con financiación incluida, para desarrollar la red transmediterránea de transportes que se parezca al actual programa de la red transeuropea de transportes. Ese llamamiento constituye una reivindicación

muy pertinente que merece la debida atención por parte de los socios europeos.

Comienza a desarrollarse una logística competitiva

En los países del sur del Mediterráneo la logística moderna ha tenido una existencia bastante limitada hasta principios del siglo XXI. Gracias al considerable desarrollo de las infraestructuras del transporte, se ha podido plantear un desarrollo proactivo de este sector con el fin de aprovechar plenamente las infraestructuras así realizadas y, sobre todo, responder a las exigencias de rendimiento y competitividad de los sectores económicos.

La necesidad de atraer inversiones extranjeras directas y las exigencias de los potenciales inversores también han contribuido a la actual concienciación de los países del sur respecto a la adopción de estrategias proactivas de desarrollo de la competitividad logística.

Con variaciones según los países, se han llevado a cabo proyectos más o menos integrados que comprenden el desarrollo de infraestructuras logísticas modernas (depósitos de clase A o B), la aplicación de medidas de optimización de los costes logísticos en el ámbito internacional, sobre todo en materia de *trade facilitation* en las operaciones logísticas fronterizas, y la creación de estructuras dedicadas a dicha cuestión. Marruecos es, sin duda, el país que ha adoptado, a partir de 2010, la estrategia más global y proactiva del sector. Enfocada como una asociación público-privada, la estrategia logística de Marruecos incluye:

- un ambicioso plan de zonas logísticas de unas 3.300 ha a largo plazo
- la puesta en marcha de planes de acciones contractuales y sectoriales para la optimización de la logística y el desarrollo de los operadores logísticos de determinados sectores económicos clave
- la adopción de un plan nacional de formación para los empleados dedicados a actividades logísticas
- la creación de instancias específicas de gobierno (Agencia Marroquí de Desarrollo de la Logística y Observatorio Marroquí de Competitividad Logística)

La experiencia marroquí se observa hoy con atención desde ambas orillas del Mediterráneo. Túnez, que anunció una estrategia parecida, también está creando una agencia dedicada al desarrollo de la logística.

Una evolución de la competitividad logística comprobada en la región desde 2007

Si se quiere evaluar la evolución global del sistema logístico de un país y compararlo con otros, existe un interesante índice publicado por el Banco Mundial desde 2007 que clasifica cerca de 166 países según su desempeño logístico; se elabora a partir de cuestionarios cumplimentados por casi 1.000 operadores logísticos internacionales que trabajan en un centenar de países. Se evalúa así el desempeño logístico de un país en los seis ámbitos clave detallados a continuación:

- aduanas: eficacia de los servicios de aduanas y control de fronteras
- infraestructuras: calidad de las infraestructuras de comunicación, transporte e instalaciones de almacenaje y carga/descarga
- transporte internacional: disponibilidad y coste del transporte internacional
- calidad y competencia logísticas: disponibilidad y calidad de los servicios de los proveedores logísticos y su competencia
- trazabilidad y seguimiento: capacidad de hacer un seguimiento en tiempo real del flujo de mercancías
- puntualidad: índice de cumplimiento de los plazos

Según esta clasificación, el desempeño logístico de los países mediterráneos en el período 2007-2014 se puede clasificar en tres categorías:

- Situaciones bastante estables en dos países ya lo suficientemente maduros en el terreno logístico: Turquía (30º del mundo, +4 puestos desde 2007) e Israel (36º del mundo, -3 puestos desde 2007).
- Cambios bastante notables en países que ocupan un nivel intermedio en logística, ya sea para

subir posiciones, como es el caso de Marruecos (62° del mundo, +32 puestos desde 2007), Egipto (63° del mundo, +34 puestos desde 2007) y el Líbano (77° del mundo, +21 puestos desde 2007), ya sea para perderlas, como Jordania (73° del mundo, -21 puestos desde 2007) y Túnez (14° del mundo, -14 puestos desde 2007).

- Una evolución llena de contrastes en el caso de países cuyo desempeño logístico parece estar, según esta clasificación, lejos del de los países de la región, como Siria (148° del mundo, -13 puntos desde 2007) y Argelia (111° del mundo, +29 puestos desde 2007).

Aunque esta clasificación sigue siendo perfecta—como todas las clasificaciones internacionales—, de entrada tiene el doble mérito de cubrir varias facetas de la competitividad logística de un país y, sobre todo, de basarse en los datos de los operadores, sin posibilidad de intervención por parte de los estados mediante estadísticas oficiales.

Transformar el desarrollo logístico en desarrollo económico

El sur del Mediterráneo es, sin lugar a dudas, un territorio logístico emergente debido a su fuerte

dinámica económica, las reformas estructurales que ha emprendido y su situación a las puertas de un Eldorado económico aún sin explotar llamado África, territorio en el que, según varios estudios, se decidirá el futuro de las principales potencias económicas y su «avanzadilla» habitual en tiempos de conquistas comerciales, los grandes operadores logísticos. Para transformar este desarrollo logístico en un auténtico desarrollo económico, los países del sur del Mediterráneo deben orientar sus actuaciones con arreglo a unos marcos económicos coherentes, maximizando la convergencia de las estrategias sectoriales (infraestructuras e inversiones complementarias en sectores económicos de alto valor añadido) mediante proyectos proactivos. La implicación constructiva de los operadores económicos y los actores locales es una condición fundamental para el éxito. El interés general debe prevalecer, en todos los casos, sobre los intereses personales, corporativos o partidistas. Los vecinos del norte también deben creer realmente en este potencial de crecimiento y apostar, en esta ocasión, por un desarrollo que es imparable; deben invertir en el Sur como verdaderos socios y evitar así que les sorprenda una nueva primavera, económica esta vez. Porque la incógnita no es si habrá una primavera económica en el sur del Mediterráneo; la única incógnita es cuándo dará comienzo.

Turquía y la geopolítica regional del gas natural. La «visión centro» a la luz de las futuras perspectivas del Corredor Sur de Gas

Simone Tagliapietra. Investigador titular en la Fondazione Eni Enrico Mattei e investigador visitante en el Istanbul Policy Center

Hasta hoy, Turquía ha resultado ser un puente crucial entre Europa y Asia. Se ha revelado como una fuerte alternativa de cara a poner fin a la dependencia del suministro de gas de Rusia, pero actualmente han surgido nuevos competidores en el mercado energético que suponen un reto al papel predominante de Turquía como proveedor de gas. Países como Azerbaiyán, Turkmenistán, Irak, Irán, Israel y Chipre son asimismo grandes productores de gas, y también podrían convertirse en potenciales proveedores o posibles colaboradores del Corredor Sur de Gas. Aunque puede que no estén tan próximos políticamente a Europa como Turquía, sí ofrecen otros activos estratégicos que pueden revertir esa situación de predominio energético, al menos a medio plazo.