

TERRITORIO

Estrecho de Gibraltar y Autopistas del Mar en la Competitividad del Corredor Mediterráneo.

Dr. Jesús Gabriel Moreno Navarro. Prof. CD, Dr. Francisco Aguayo González Prof TEU, Juan Ramón Lama Ruiz TEU y Alejandro Rodríguez Cobano, Bec.

*Departamento de Geografía física y Análisis Geográfico Regional
y Departamento de Ingeniería del Diseño de la Universidad de Sevilla.*

1. RESUMEN

Las autopistas del mar, objetivo propuesto desde la Conferencia Europea de Ministros responsable de la Ordenación del Territorio (CEMAT) junto con las Tecnologías de la Información y la Comunicación son cruciales para la integración del territorio europeo. La gestión integrada de costas, particularmente con respecto a estas vías, puede jugar un importante rol en el desarrollo de redes a través de Europa (CEMAT 2006). Los elementos de competitividad del Estrecho de Gibraltar sobre su papel en el Arco Mediterráneo y el desarrollo de estas vías han sido evaluadas mediante un modelo de Sistema de Información Geográfica Vectorial (SIG) y en esta comunicación se resumen parte de las conclusiones a las que se ha llegado.

2. Las autopistas del mar

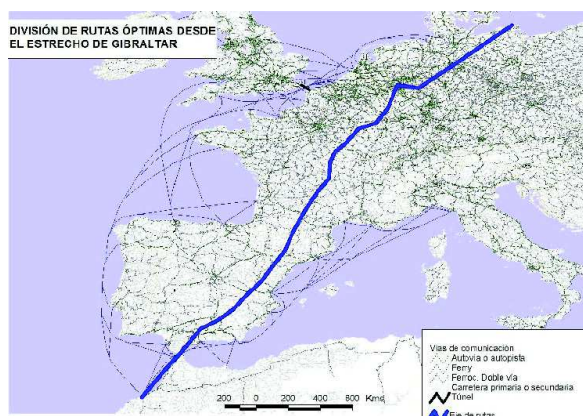
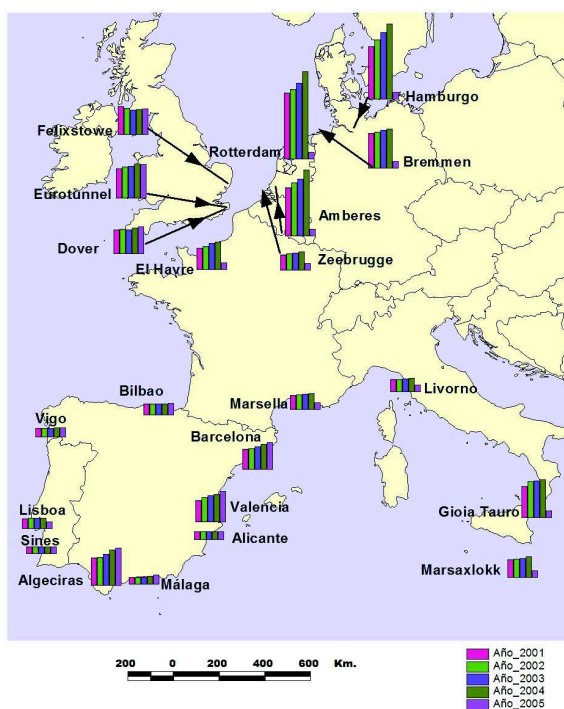
Este concepto surge como alternativa a las congestionadas redes de transporte de mercancías terrestre, proponiéndose una red de transporte intermodal que concentrara flujos de mercancías en determinados puertos con prestaciones de Ro/ro fundamentalmente sobre un esquema de transporte marítimo de corta distancia¹. De este modo no sólo se descongestionan las vías terrestres sino que se reduce el impacto ambiental por emisiones de CO₂. Esta idea parece inspirada en el esquema desarrollado por los conductores de camión en el Mar del Norte, que aprovechaban los descansos reglamentarios de 8 y 11 horas (RD 1561/1995 modificado RD 902/1997)² para continuar el trayecto por ferry. De este modo se embarca el camión en una travesía que se cubriría en un tiempo aproximado, de modo que la unidad continúa su camino durante el descanso del conductor. Este esquema aún no se ha impuesto en el Mediterráneo Occidental, pero podría conseguirse mediante una política de planificación, incentivos y por supuesto de mejoras de las infraestructuras de transporte marítimo de corta distancia.

¹ Algo así como ferries de alta velocidad que cubren travesías de varias horas en tiempo que pueden competir con el transporte en carretera.

² El camión debe tener el motor parado, algo que se cumple en el desplazamiento en ferry.

3. Arco Mediterráneo y Estrecho de Gibraltar.

Ambos vienen relacionados en diferentes documentos que recogen estrategias a diversas escalas de ordenación del territorio. Además de en la Declaración de Lisboa, se han considerado en el modelo SIG las perspectivas aludidas en *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report 2005*, las *Orientaciones Comunitarias para el Desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte*, el *Plan Director Territorial de Andalucía (PDIA 1993-2007)*, el *Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte PEIT 2005-2020* y proyectos varios del Ministerio de Obras Públicas del Reino de Marruecos.



Figuras 1 y 2

El grueso del transporte intermodal en la Península Ibérica se distribuye en su mayor parte sobre el Arco Mediterráneo con el liderazgo en todo el Mediterráneo del Puerto de Algeciras. El Arco Mediterráneo presenta la mejor ruta posible entre el Estrecho de Gibraltar y toda la Europa situada al este de la línea azul

Fuente: elaboración propia con boletines de diversas autoridades portuarias.

El tráfico de contenedores en el Puerto de Algeciras es básicamente del tipo *Hub*, es decir redistribución de contenedores hacia otros puertos. Esta actividad está en continua competitividad con otros puertos del Mediterráneo y, recientemente, con el norte de Marruecos. Las posibilidades de insertarse en un esquema de Autopistas del Mar, se define por el tiempo que le separa de otros puertos, en términos de jornadas laborales para el transportista. De este modo resulta crucial establecer las isocronas para detectar los puntos estratégicos de descanso y trasbordo de unidades. El primer tramo de cuatro horas de conducción (primer descanso) se situaría en los límites de Andalucía oriental para las dos alternativas posibles: centro peninsular y autopista del Mediterráneo. En ambos casos la decisión de ruta se tomaría en la Provincia de Málaga. El siguiente punto de descanso, con un mínimo de 8 horas de motor parado sería en Valencia, donde el conductor podría embarcar en un ferry hacia Marsella con un máximo de 20 horas presenciales por semana. Las horas de descanso pueden permutarse a conveniencia según los trayectos empleados, siendo también necesarios los descansos de 11 horas tras dos jornadas seguidas, habiendo un

máximo de 56 horas semanales. Las alternativas responden al esquema implantado por los transportistas en el Báltico y Mar del Norte y su detalle excedería la extensión de este trabajo.

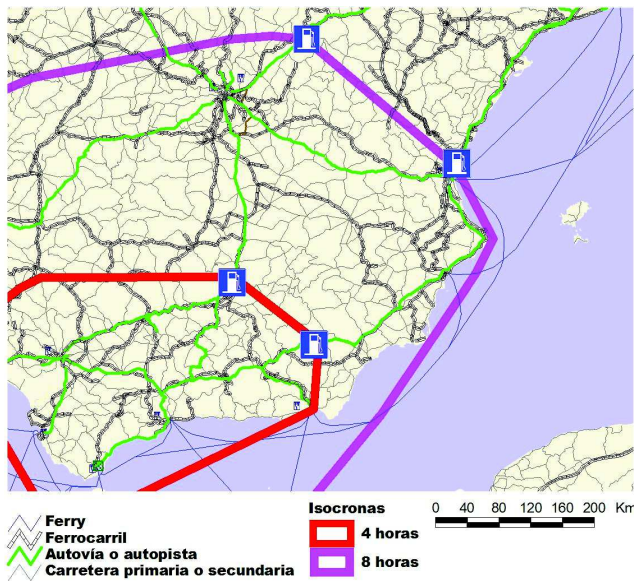


Figura 3

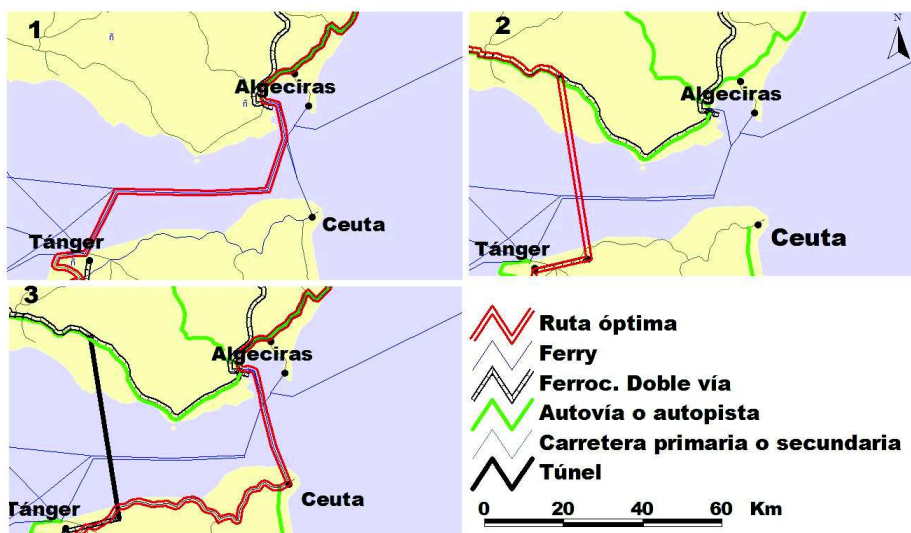
Isocronas de 4 y 8 horas y puntos de descanso o trasbordo. Hacia el Puerto de Hamburgo la diferencia entre ambas vías, Central y Mediterránea es de apenas una hora actualmente, lo que puede dar una idea del estrecho margen en el que pueden participar las mejoras en infraestructura, gestión intermodal, peajes, etc. para inclinar la balanza. Pero sólo la del Mediterráneo ofrece la posibilidad del trasbordo en estos márgenes de tiempo, perdiéndose esta conveniencia en el Arco Atlántico.

Fuente: elaboración propia con datos del Observatorio del Transporte.

Los proyectos de infraestructura contemplados están en proyecto, a punto de concluir, o concluidos en

el caso de la A-381 entre Jerez y Algeciras. Nos referimos al futuro desdoble de la N-340, el ferrocarril entre Algeciras y Cádiz, el Enlace Fijo en el Estrecho de Gibraltar, y en Marruecos las autovías entre Fes y Oujda, la Rocade (Tánger-Oujda) y por último el más Pintoresco del enlace Fijo.

La evaluación con el SIG ha contemplado los diferentes supuestos para averiguar las rutas entre los nodos (hub) del norte de África en competencia directa con el Puerto de Algeciras y el resto de Europa.



CETMO.

En este caso queda en evidencia la conveniencia de la construcción de una obra como la del Enlace Fijo frente a la opción de los ferries de alta

³ La frontera de Ceuta no es paso legal de mercancías por oposición de Marruecos.

velocidad que ya operan desde hace años en la zona. De este modo se subraya una ventaja más de las autopistas del mar sobre el transporte terrestre puro, ya sea carretera o ferrocarril.

4. Conclusiones.

Las autopistas del mar no sólo se muestran como una alternativa para resolver problemas medioambientales y de saturación del viario en el Arco Mediterráneo sino que se muestran como un factor más de competitividad frente a otros corredores. En ambas alternativas desde el Estrecho de Gibraltar hacia Europa, centro y Autovía del Mediterráneo, se presenta como paso estratégico la Provincia de Málaga, con un valor significativo a la hora de consolidar el extremo del Arco Mediterráneo como bloque supraregional. Destaca el papel estratégico dentro de la logística multimodal debido a alternativas que ofrece en las comunicaciones con los puertos de la Europa Mediterránea, los cuales se muestran como el mejor acceso para el mercado de la Europa más continental, incluyendo los puertos del Báltico, con todo su hinterland desde Alemania hacia los países del este.

Un reforzamiento de los servicios intermodales en el levante español se complementa con el tráfico del estrecho en las líneas que unen Gibraltar con el centro de la Europa de los 25.

Teniendo en cuenta el peso que tienen proyectados los corredores de mercancías previstos hacia los países del este, habría que plantearse el resultado que tendría el incrementar la velocidad de los buques que operan en el Arco Mediterráneo. Un incremento de 5 nudos (la velocidad podría incrementarse en 15) sería una alternativa altamente competitiva frente a los enlaces terrestres, descongestionando además los corredores internos.

Bibliografía.

- BOILE, A. (2005) *Intermodal transportation network analysis – a GIS application*. http://www.transportation.njit.edu/nctip/final_report/Intermodal_Commuter_Corridors.htm. última visita 10/11/06.
- COMISIÓN EUROPEA (2005) *Pan-European Transport Corridors and Areas Status Report*". Ed. Comisión Europea. Lämpömiehenkuja (Finlandia). 204 pp.
- COMISIÓN EUROPEA (2005). *Orientaciones Comunitarias para el desarrollo de la red Transeuropea de Transporte*. <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24094.htm>. Última visita (26/04/06)
- CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE (2005) *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía PDIA*". Ed. Junta de Andalucía. 259 pp
- EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTRY OF TRANSPORT (E.C.M.T)(2001) *Short Sea Shipping in Europe* 78 pp
- CEMAT.(2006):*Redes para el desarrollo territorial sostenible del continente europeo: Puentes a través de Europa*". Declaración de Lisboa. Comisión Europea. 2006
- MORENO NAVARRO, J.G. (2006) Análisis con SIG del transporte intermodal entre Marruecos y la Unión Europea. Evaluación de rutas y enclaves estratégicos. "XIV Congreso de Tecnologías de la Información Geográfica". Universidad de Granada Pp. 1673-1686.

